



Confederación Argentina de Motociclismo Deportivo

Carlos Antonio López N° 2831, (1419) Capital Federal, Te: 011- 45718223

REGLAMENTO TECNICO DEL CAMPEONATO ARGENTINO DE ENDURO **2016**

Generalidades:

Art.1: El Campeonato Argentino de Enduro (CAE), se regirá por EL CODIGO DEPORTIVO, EL CODIGO DE DISCIPLINA Y ARBITRAJE NACIONAL Y EL PRESENTE REGLAMENTO TECNICO.

Art. 2: El Campeonato Argentino de Enduro será organizado y coordinado por la Comisión Nacional de Enduro (CoNaE).

Art. 3: Cada competencia que compone el calendario de fechas del Campeonato Argentino de Enduro, se regirá por lo enunciado en el Art. 1 y por el Reglamento Particular de la Prueba (RPP).

Art. 4: Los menores de 18 años deberán contar con autorización, certificada ante Escribano Público, del padre y madre o tutor legal.

Art.5: La moto inscrita es la moto que deberá correr, excepcionalmente puede el jefe Técnico de la competencia autorizar el cambio de la misma porque comprobó, que la inscrita, no está en condiciones técnicas de participar.

Art.6: Seguro Médico: Cada piloto deberá contratar el seguro médico OBLIGATORIO HOMOLOGADO por CAMOD en cada competencia.

Art.7: Si la interpretación de algún término o párrafo diese lugar a dudas, el piloto o concurrente se abstendrá de interpretarlo según su personal criterio. En tal caso deberá consultarlo por escrito y se le responderá de igual manera. EN CONSECUENCIA CARECEN DE VALIDEZ LAS OBSERVACIONES QUE SE RESPALDEN EN ACLARACIONES VERBALES.

Art. 8 Parque Cerrado: Este es el sector exclusivo para ingresar (según los llamados y horarios) las motocicletas en competencia. Se abrirá a la hora prevista en el cronograma y el ingreso y salida de motos será siempre con su motor detenido, empujadas por su piloto con su casco colocado, sin ayuda externa. Dentro del parque cerrado, las motos deben permanecer con el motor detenido, y no se podrá realizar reparaciones o cambios. Los pilotos que ingresen sus motocicletas después de la hora límite estipulada en el Reglamento Particular o cronograma, serán sancionados: En



este recinto está estrictamente prohibido reabastecer combustibles, fumar y dejar desperdicios de cualquier tipo de material, colocar tarjetas de control de paso, etc. Ningún corredor ni mecánico pueden tocar la moto de otro competidor, bajo la pena de hasta descalificación. El acceso al Parque Cerrado está prohibido a cualquier persona con excepción de Comisarios Deportivos, ciertos oficiales designados y a los pilotos únicamente depositando o retirando las propias motocicletas. Le será permitido a cada piloto entrar al parque cerrado de 10 a 15 minutos, a criterio del Organizador, antes de su hora de salida, con el único propósito de mover su motocicleta, empujándola con el motor apagado hacia la salida del parque cerrado. Ningún tipo de trabajo podrá ser efectuado en el parque cerrado salvo autorización expresa. La penalidad por infringir esta regla será hasta la desclasificación de la competencia.

Por motivos de seguridad cada moto deberá estar parada por medios propios, sin apoyarse en otra moto ni otro medio.

Art. 9: En el caso de que un piloto se accidente en competencia, los demás competidores deberán velar en primer término por la vida, salud y seguridad de este, procurando primeros auxilios (en caso de poder y saber brindarlos), ayuda humanitaria (quitar la moto en caso de estar atrapado, detener la prueba para evitar atropellos, hidratación, etc.), dar aviso de inmediato a la Dirección de Carrera y/o cualquier Oficial de la Carrera. Para el caso de que un piloto que se encuentre ranqueado dentro de los 10 primeros puestos abandone una carrera por asistir a un piloto lesionado, se procurara volver a largar la categoría o bien establecer la solución más justa para el piloto solidario.

Art.10 Indumentaria y Motocicletas: Las motocicletas participantes deben contar con freno efectivo en ambas ruedas, no presentar partes salientes ni fijaciones inseguras, y apoyo para el parque cerrado, únicamente siendo aceptado la pata de apoyo, caballete o el triángulo en la parte trasera. Los participantes deben llevar, obligatoriamente, los siguientes elementos de enduro o Cross: casco en perfectas condiciones, botas, pechera, guantes, antiparras y rodilleras. La falta de cualquiera de estos elementos, los que serán verificados en la salida del parque cerrado y en la grilla de largada, podrá ser motivo de sanción por la Dirección de Carrera. Durante todo el evento las motocicletas deberán ser movidas únicamente por la fuerza de su propio motor, el esfuerzo del piloto o cualquier causa natural.

Art.11 Numeración: La CoNaE otorgara en la primera fecha del campeonato los números y fondos correspondientes para todo el campeonato, debiendo cada piloto confeccionarlos a su costo o bien adquirirlos en la mesa de inscripción, los cuales deberán colocarse uno en cada cacha porta números traseras y en el porta numero frontal, es decir 3 números por moto. Cada piloto será responsable de que su número sea visible. En caso de no serlo, deberá detenerse en los controles y decir su número a los planilleros. Estos pilotos no tendrán derecho a réplica si hay errores en el cronometraje y en los controles de paso. Si se usara el sistema automático con



Transponder los organizadores podrán autorizar que se utilice solamente 1 número que irá colocado en la porta número delantero.

Art.12 Inscripciones y orden de largada: La inscripción de la competencia la realizará el Equipo de Cronometraje Oficial, bajo las directivas de la CoNaE, en lo referente a datos en planilla, licencia deportiva, ficha de responsabilidad civil, y cobranza. El solo hecho de firmar la Solicitud de Licencia, Responsabilidad Civil o la ficha de inscripción, implica el total acatamiento de la presente reglamentación y de la particular de la prueba. El cierre de las inscripciones se realizará según el cronograma dado por la Organización de la competencia. En el horario establecido, se realizará la reunión de pilotos, que es obligatorio, donde se darán directivas de la competencia. Los pilotos menores a 18 años deberán entregar para archivar una fotocopia de la autorización, de ambos padres, certificada por escribano. El orden de largada será determinado por el ranking del campeonato Argentino de Enduro, para el caso de pilotos que no estén ranqueados, el orden de largada estará dado por el orden de inscripción de los días previos a las competencias. Para tener derecho a largar conforme al ranking, el piloto contara con un lapso de 30 minutos previos a la apertura de las inscripciones generales para su inscripción, una vez vencido dicho plazo, el piloto largara según el orden en el que se haya inscripto sin importar su posición en el ranking, es decir pierde su derecho de preferencia en la misma. El trámite de inscripción puede realizarlo un asistente, siempre y cuando abone el valor total de la misma y bajo condición de que el piloto interesado proceda a la posterior firma de toda la documentación previo a la competencia.

Art.13 Largada simbólica: Si hubiera una largada simbólica, previamente anunciada en el reglamento particular o en la invitación, la presencia del piloto inscripto es OBLIGATORIA. De no asistir a la misma, podrá tener una penalización de tiempo en la competencia.

Art.14 Largada: La largada será por tiempo según la cantidad de inscriptos. Dependiendo de las características del circuito se podrá largar más de un piloto. La competencia podrá realizarse dividiendo las categorías en tandas según la cantidad de inscriptos, y haciendo las tandas necesarias. Los pilotos deberán largar con la moto ingresada a parque cerrado. Una vez en carrera no podrá cambiar la moto, partes funcionales, ni motor, salvo autorización expresa.

Art.15 Llegada: Una vez llegado el primero, de cada categoría, se dará por concluida la competencia para esa categoría. Si por algún motivo de fuerza mayor el Director de Carrera decide detener la carrera, se clasificará la competencia como terminada, si es que no se puede reiniciar la misma.

Art.16 Trofeos: Cada categoría recibirá trofeos hasta el 5º puesto. El piloto deberá estar presente en la entrega para hacerse acreedor del premio y los puntos



correspondientes, excepto que sea autorizado expresamente a no estar presente por el Director de Carreras. De quedar vacía una posición los pilotos de abajo no suben puestos, solamente queda excluido el piloto involucrado. Es Obligación de los pilotos que suban al podio, hacerlo con jersey de enduro colocado y su correspondiente Casco en la mano.

Art.17: El campeonato se realizará para las siguientes categorías:

- a) Senior A: Pilotos con la máxima experiencia competitiva.
- b) Senior B: Ex - pilotos Senior, y pilotos que sean un 8% más lentos como mínimo del tiempo del mejor Sénior A, con la edad de 32 años cumplidos o a cumplir en el año calendario.
- c) Senior C: Ex - pilotos Senior, y que sean un 8% más lentos como mínimo del tiempo del mejor Senior B, con la edad de 32 años cumplidos o a cumplir en el año calendario.
- d) Junior A: Pilotos que no tengan la experiencia para entrar a Senior A y que sean superiores a Junior B.
- e) Junior B: Que no tengan la experiencia para entrar a Junior A y que sean un 8% más lentos como mínimo del tiempo del mejor Junior A.
- f) Máster A: Con la edad de 38 años cumplidos o a cumplir en el año calendario, pilotos más rápidos que los Máster B.
- g) Máster B: Con la edad de 38 años cumplidos o a cumplir en el año calendario, y que sean un 8% más lentos como mínimo del tiempo del mejor Máster A.
- h) Máster C: Con la edad de 45 años cumplidos o a cumplir en el año calendario y que sean un 8% más lentos como mínimo del tiempo del mejor Máster B, esta norma no se aplicara a pilotos con más de 50 años cumplidos o a cumplir en el año calendario).
- i) Principiantes A: Pilotos con un máximo de 1 año de experiencia y sin nivel para Junior B, y pilotos que sean un 8% más lentos como mínimo del tiempo del mejor Junior B.
- j) Principiantes B: Pilotos sin experiencia competitiva en el nacional y pertenecientes a esa categoría o su equivalente en los campeonatos Provinciales o Zonales y que sean un 8% más lentos como mínimo del tiempo del mejor Principiante A.

Art. 18: La CoNaE podrá re categorizar Pilotos de una categoría a otra superior si los resultados demuestran que su nivel deportivo es superior al de la categoría que está participando, en este caso el piloto ascendido perderá los puntos obtenidos hasta ese momento. Este cambio de categoría se podrá realizar en cualquier momento del campeonato. Esta norma está hecha especialmente para aquellos pilotos que se inscriben en categorías inferiores a las que corresponden y a los que superan el límite del 8% mencionado en las categorías.



El tiempo del 8% mencionado en las categorías, será considerado en las competencias como un punto de referencia.

Al final de cada temporada se evaluará a los pilotos que están en condiciones de ascender a las distintas categorías superiores, más los que la comisión considere a su criterio. En principio los primeros 5 clasificados de cada categoría ascienden automáticamente a la categoría inmediata superior, salvo casos de edad. Así también los pilotos que hayan obtenido buenos resultados en sus campeonatos locales o en fechas nacionales.

Art.19 Puntaje: Para acceder al puntaje se deberá cumplir con el 50 % del recorrido y en caso de vueltas impares una más, es decir a modo de ejemplo 3 de 5 vueltas. El puntaje a otorgar, será del 1º al 20º. La escala de puntos será la siguiente: 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, y 1. Los pilotos que larguen la competencia recibirán un punto de presentación acumulables, es decir que en la 2ª fecha participada obtiene 2 puntos, en la 3ª participada 3 puntos y así sucesivamente. En caso de empate al final del campeonato se decidirá por el piloto que mejores puestos haya obtenido durante el Campeonato. De seguir empatados decidirá la clasificación de la última carrera del Campeonato.

En caso de que algún piloto cambie de categoría, por su propia voluntad, durante el campeonato anual, solamente se hará acreedor de los puntos de presentación de las competencias pasadas, (Salvo excepciones tenidas en cuenta por CONAE con razones justificadas).

Para que los pilotos sean acreedores del puntaje de la última fecha del campeonato, estos deberán haber participado de al menos otra fecha durante el calendario anual. En caso de no haberlo hecho, solo serán acreedores del trofeo de la competencia y el puntaje se reordenará con los pilotos siguientes.

Art.20 Reclamos: Todo reclamo y apelación de cualquier naturaleza deberá ser formulado conforme EL CODIGO DISCIPLINARIO Y ARBITRAJE DE NACIONAL

Art.21 Cronometraje: Será realizado por el Equipo de Cronometraje Oficial de la CoNaE o por un Cronometrista Homologado por esta, y no podrá ser consultado por pilotos, y/o acompañantes sin permiso previo durante la competencia.

Art. 22: Para el Año 2015 se prevé un total de 8 fechas puntuables en donde será una descartable sin necesidad de haber concurrido, por lo que al finalizar el campeonato deberán sumarse los mejores 7 resultados, descartándose también los puntos por presentimos de la fecha elegida a descartar.

Art.23 Tipos de competencias:

- 1) Cross Country: Competencia de una sola prueba especial, que es recorrida diversas veces por cada categoría. Cada vuelta puede ser de una duración de 20 a 45 minutos.



- 2) FIM: Sistema de carrera con varias especiales, zonas de enlace y zonas de reabastecimiento, que los corredores recorren en varias oportunidades dependiendo de la categoría.
- 3) Rally: Competencia de una sola pasada a un circuito que unirá un punto con otro por una sola senda y con una duración mínima superior a 1 hora 30 minutos. El tiempo mínimo es un "ideal" pero depende de las características de cada circuito dependiendo del grado técnico y de esfuerzo físico que demande cada circuito

Art. 24 Sistema de competencia Cross Country: En las carreras tipo "Cross Country" la carrera tendrá una duración mínima de 80 minutos aproximadamente, para las categorías más rápidas, y cada vuelta deberá tener un mínimo de 20 minutos aproximadamente. El tiempo mínimo es un "ideal" pero depende de las características de cada circuito dependiendo del grado técnico y de esfuerzo físico que demande cada circuito, el Jurado de la Carrera podrá autorizar que la competencia sea un poco más corta. El mismo deberá ser por senderos, ríos o campo-travesía, evitándose el uso de caminos. La señalización deberá ser evidente y se colocarán señales rojas en los lugares de peligro. Habrá controles en los lugares donde se pueda cortar camino. Los pilotos registrados en esa situación serán penalizados. Las reglamentaciones de tránsito serán como dice la ley y será responsabilidad de cada piloto la correcta preparación mecánica para estos eventos.

Se podrá hacer fechas, de 2 días de competencia. También se podrá realizar un "super-prime" cronometrado que se sumara al tiempo de carrera y poder promocional mejor el deporte con público y auspiciantes.

Será condición esencial lo siguiente: TODO PILOTO ALCANZADO DEBE CEDER EL PASO EN FORMA INMEDIATA. El no-cumplimiento de este fundamental concepto, implicará sanción del piloto infractor, que puede llegar a criterio del Jurado de la Carrera, excluirlo de la competencia. Será motivo de penalización el no estar registrado en un control de paso, denuncia comprobable de corte de recorrido, falta de respeto hacia las autoridades de la prueba u otros participantes.

La distancia autorizada para alejarse de la huella marcada por los organizadores es de 10 mts. p/cada lado, menos en los casos en que el circuito esté encintado de ambos lados, en ese caso tendrán que circular por adentro de la marcación. El corte de cintas largas, en el caso de que haya, será motivo de penalización o descalificación. Los 10 mts. son relativos ya que si un piloto hace un recorrido más largo en tiempo, será tenido en cuenta. Si esa distancia más larga significa un ahorro de tiempo o de dificultades en forma importante no será aceptado el recorrido realizado y se considerará como alejamiento de circuito.



Art.25 Sistema de competencia FIM:

- a) Control horario (CH): Los tiempos en los controles horarios serán tomados en minutos, preferentemente mediante relojes que impriman la hora en la tarjeta del piloto, al momento en que este la presente a los oficiales encargados.
- b) Tarjeta de control horario: Las tarjetas de Control Horario y las Tarjetas de Control de Paso para el día serán entregadas a los pilotos al salir de Parque Cerrado. Los pilotos serán los únicos responsables de que les sellen correctamente la tarjeta de control horario y controles de paso. Las tarjetas deberán de ser entregadas al final de cada día o al final de cada vuelta, según lo indique la organización. La inobservancia de esta regla acarreará una sanción. Cualquier piloto que no tenga todos sus tiempos registrados en su tarjeta, o que trate de engañar al organizador alterando, borrando o usando la tarjeta de control de otro piloto, será sancionado. Cualquier piloto que accidentalmente pierda su tarjeta de control horario, podrá obtener otra al siguiente control horario del oficial encargado. Esta nueva tarjeta deberá ser usada en aquel control y en los siguientes. Cualquier piloto que no pase por un control horario o que no tenga su tiempo registrado en su tarjeta o en el cronológico de los jueces será descalificado.
- c) Procedimiento en los controles horarios (CH): Un reloj sincronizado será colocado en correspondencia de la línea de control, situada a 10 metros de la mesa de control. Después de pasar el reloj con su motocicleta, el piloto deberá presentar inmediatamente su tarjeta de control horario a la mesa de control, o cuando le sea requerido por el oficial encargado. La hora de llegada al CH es la hora en que el piloto cruza la línea de reloj. El piloto no se podrá detener entre el reloj y la mesa de control. En caso de hacerlo será penalizado con 60 segundos, adicionados a cualquier penalidad ocasionada por estar retrasado o anticipado sobre la hora teórica de llegada. El piloto puede entrar al último CH del día, antes de su hora teórica de llegada sin ser penalizado. En cada CH, el organizador deberá de llevar un listado con los números de los pilotos en competencias y su relativa hora y minuto de tránsito, en estricto orden cronológico.
Cada CH constituye una prueba separada. El piloto que no respete el tiempo permitido, entre un CH y el siguiente, será penalizado con 60 segundos por cada minuto de retraso o de adelanto, acorde con el horario registrado en la TCH y en el cronológico. Tiempo marcado = tiempo de inicio del siguiente enlace.
- d) Tiempo máximo: El piloto que llegue a cualquier control horario con más de 30 minutos de retraso sobre su hora teórica de llegada, estará automáticamente descalificado. De todas formas, el piloto podrá bajo su propia responsabilidad, continuar en el evento, hasta que el Director de Carrera tome la decisión final.
- e) Reclamo de tolerancia especial: Si un piloto puede demostrar al Jurado que fue retrasado debido a una circunstancia especial, como por ejemplo, él haberse detenido para prestar los primeros auxilios a un piloto seriamente herido, se podrá considerar la aplicación de una tolerancia especial. Alegar haber sido



- retrasado por haber sido obstruido por otro piloto no será aceptado como circunstancia especial.
- f) Controles de paso (CP): El piloto, además de presentar su tarjeta de control horario a todos los controles horarios, deberá presentar su tarjeta de control de paso a cualquier oficial encargado de los controles de paso. Si el piloto no se detiene, será sancionado. Cualquier piloto que no tenga anotados en su tarjeta todos los controles de paso será sancionado.
 - g) Cross test o Extreme Test: Se efectuarán por lo menos una prueba en circuito cerrado (Cross test o Extreme Test), especialmente preparada para este fin. De 2 a 5 kilómetros de largo, no demasiado difíciles ni peligrosas. Una zona de seguridad del ancho mínimo de 2 metros, en la cual será prohibido el acceso al público, deberá ser prevista en cada curva y en cualquier otro punto peligroso de estas pruebas. Esta especial, deberá ser delimitada por lo menos 24 horas antes de ser llevada a cabo. Los pilotos podrán reconocerlo solamente a pie, pero no con un vehículo de ruedas. La penalidad por practicar estas pruebas especiales con un vehículo de ruedas antes del comienzo oficial de la competencia será la descalificación. El piloto deberá cruzar la línea de llegada sin detenerse y seguir la ruta hasta el siguiente punto de control. El cronometraje será en 1/100 de segundo. El recorrido debe ser escogido de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 km/h.
 - h) Enduro test: Se efectuará por lo menos una prueba especial de Enduro cada día de competencia. De ninguna manera la ubicación de estas pruebas deberá permanecer secreta. Los pilotos tendrán la posibilidad de conocerlas a pie con anterioridad, o en la primera vuelta. No será permitido practicarlas con vehículos de ruedas, los infractores serán penalizados con la descalificación. Estas pruebas no deberán de ser peligrosas. El recorrido deberá ser seleccionado de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 km/h. Las pruebas deberán ser fácilmente accesibles por la asistencia en caso de accidentes. Los caminos de acceso a las pruebas especiales deberán ser señalizados e indicados en un mapa que debe incluirse en el Reglamento Particular. El comienzo y el final deberán ser de preferencia en el mismo lugar, de no ser posible deberá de haber una comunicación por radio entre estos dos puntos. La largada será dada con la motocicleta parada con el motor encendido. Al finalizar la prueba el piloto deberá seguir sin detenerse hasta el control horario sucesivo. El cronometraje será al 1/100 de segundo. Todas las pruebas especiales deberán ser aprobadas por la Comisión Deportiva. Las pruebas especiales trazadas estilo Cross podrán ser cronometradas a la primera vuelta, a menos que la Comisión Deportiva decida que esto podría ser peligroso. En este caso serán cronometradas comenzando de la segunda vuelta. El piloto al finalizar la prueba especial deberá continuar sin detenerse, en la ruta hasta el siguiente control horario. El tiempo de prueba especial será tomado cuando el piloto cruce la línea de llegada.
 - i) Neutralización: De ser aplicado en la carrera, cada Piloto tendrá una neutralización obligatoria de 10 minutos, de la cual puede o no usarse en el



- Parque de asistencia únicamente. De no usar esa neutralización se la sumará 10 minutos al tiempo total de carrera. Si entra al Parque de asistencia para la neutralización, deberá estar los 10 minutos establecidos.
- j) Reconocimiento de los especiales: Los organizadores de competencias con sistema FIM, sin perjuicio de lo establecido ut-supra, establecerán un sistema de reconocimiento guiado de 1 vuelta de los especiales que se prevean de una duración de más de 5 minutos en competencia. El mismo deberá realizarse con un guía el día previo para todos los pilotos interesados, pudiendo dividirlos en tandas según las categorías. Durante el reconocimiento los pilotos deberán circular inscriptos, con la indumentaria reglamentaria, con la moto con la que vaya a participar de la competencia y por detrás del guía, a velocidad moderada, no pudiendo detenerse ni alejarse del grupo.
 - k) Reabastecimientos: El reabastecimiento, que incluye todo tipo de auxilio físico o mecánico, deberá ser en el parque de asistencia. TODO reabastecimiento será realizado UNICAMENTE por el piloto y sin ayuda externa. Los asistentes podrán entregarle elementos al piloto pero sin entrar al parque de asistencia. El reabastecimiento de combustible será con motor parado. El único en poder entrar y retirar los elementos del parque de asistencia es el piloto. Los elementos deberán estar identificados con el nombre de cada piloto ya que los números cambian en cada competencia. Empujar una moto en cualquier circunstancia es considerada asistencia externa. Solamente está permitida la ayuda entre pilotos inscriptos y todavía en carrera.
 - l) Pruebas: Las imágenes televisivas o particulares a través de cámaras portátiles, podrán servir para instruir y/o modificar una sanción dispuesta por las autoridades de la competencia.
 - m) Sé prohíbe circular en sentido contrario del circuito en todo momento de la competencia y de los entrenamientos.

Art.26: Todo piloto que termine o abandone una competencia debe obligatoriamente hacer entrega de su tarjeta de control y Transponder, y también en carácter de obligatorio, avisar del extravío de ésta al Director de la prueba o al personal a cargo de la recepción de las tarjetas, a más tardar 30 minutos después de llegado el último competidor. Quien no cumpla esta disposición se hará acreedor a una multa inmediata e irrevocable de \$ 1.000 (mil pesos).

Nota: Este reglamento podrá ser modificado por la Comisión Técnica de CONAE por medio de anexos, los que pasarán a ser parte del mismo y será de aplicación, una vez notificados todos los pilotos integrantes de la categoría, en la siguiente fecha del campeonato.

ESTE REGLAMENTO ESTARA EN VIGENCIA HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2016.