



## Campeonato Argentino de Enduro

### Reglamento Particular Año 2021

**Promotor, organizador Nacional:** CONAE

**Fiscalización:** CAMOD

#### **AUTORIDADES**

**Presidente del Jurado:** Oficial de camod

**Miembros del jurado:** Oficial de Federación Regional

**Director de la Carrera:** Oficial de Camod

**Jefe inspección técnica:** Oficial de Camod

**Jefe de Cronometrajes:** Oficial de Camod

**Jefe de inscripción:** Oficial de Camod

**Comisario Deportivo:** Oficial de Camod

**Jefe de Banderilleros:** A cargo del organizador

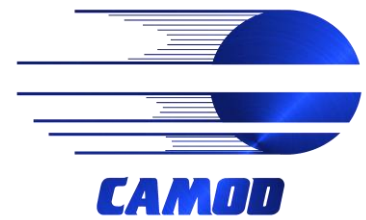
#### **FUNCIONES Y DERECHOS DEL JURADO DEL EVENTO**

El jurado del evento ejerce el control supremo del evento pero solo con respecto a la aplicación del código deportivo nacional de Camod y el reglamento particular.-

Consecuentemente, los miembros del jurado solo son responsables ante Camod. Ellos son responsables por el aspecto deportivo de la organización del evento en la cual ejercen una función ejecutiva. Todas las responsabilidades legales civiles recaen enteramente en el organizador del evento. El jurado del evento puede autorizar una modificación del reglamento particular.-

El jurado del evento es el único competente para actuar sobre las protestas que puedan surgir durante un evento, sujeto al derecho de una apelación posterior.-

El jurado del evento tiene la autoridad en cuestiones disciplinarias y en primera instancia para penalizar:



- Cualquier acción voluntaria o involuntaria o hecho llevado a cabo por una persona o grupo de personas durante un evento, contraria a los reglamentos o instrucciones dadas por un oficial del evento.
- Cualquier acto corrupto o fraudulento, o cualquier acción perjudicial a los intereses al deporte, llevado a cabo por una persona o grupo de personas

Las siguientes penalidades pueden ser impuestas por el jurado del evento:

- Apercibimientos.
- Multas.
- Penalizaciones de tiempos y o puntos.
- Exclusiones.

Además el jurado del evento puede llevar el caso ante CAMOD para la imposición de mayores penalidades.

El jurado del evento puede suspender o modificar, por razones de fuerza mayor, las practicas, obligatorias una o más competencias o la totalidad del evento.

El jurado del evento podrá determinar quiénes serán los dos primeros suplentes de cada categoría.

### **RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS PARTICIPANTES**

Al realizar la inscripción en la competencia, Los pilotos deberán firmar el formulario de conformidad o responsabilidad civil que se les entregara. No se permitirá la participación en la competencia de aquellos pilotos que no hayan dado cumplimiento a este requisito. Los menores de 18 años deberán contar con una autorización, por escrito con certificación ante escribano público, del padre y la madre o tutor legal.

### **INTERPRETACION DEL REGLAMENTO PARTICULAR**

Si la interpretación de algún termino o párrafo del presente reglamento particular diese lugar a dudas, el piloto, preparador o concurrente se abstendrá de interpretarlo según su criterio personal. En tal caso debe presentar una nota al jurado del evento en la cual se formularan las dudas, las que serán respondidas por escrito. En consecuencia carecen de valides las observaciones que se respalden en aclaraciones verbales.-



El evento será disputado bajo el Código Deportivo Nacional (CDN), Código de Disciplina y Arbitraje (CD y A) de CAMOD, el reglamento de la especialidad y este Reglamento Particular del campeonato argentino de Enduro, que ha sido debidamente examinado y aprobado por CAMOD.-

### **SIGLAS UTILIZADAS, EN REGLAMENTOS NACIONAL E INTERNACIONAL**

Federación Internacional de Motociclismo(FIM),Unión Latinoamericana de Motociclismo (FIMLA),Comité Olímpico Argentino(COA),Confederación Argentina de Motociclismo Deportivo (CAMOD),Código Deportivo Nacional (CDN), Código de Disciplina y Arbitraje (CD y A), Reglamento Particular Campeonato Argentino de Motocross (RPCAM).-

### **DE LAS MOTOCICLETAS Y SUS CATEGORIAS**

<b>Categoría Menores "A"</b>	Pilotos clase 2008 a 2011, motocicletas hasta 85cc (puede ser BiG WHEL).-
<b>Categoría Menores "B"</b>	Pilotos clase 2011 a 2013, motos hasta 65cc (rodado chico).-
<b>Categoría Menores "C"</b>	Pilotos clase 2013 en adelante, motos hasta 50cc (rodado original).-
<b>Categoría Sub-16</b>	Pilotos clase 2004 a 2010, motos hasta 250cc 4T o hasta 200cc 2T.-
<b>Categoría Damas</b>	Motos hasta 650cc, 4T o hasta 350cc, 2T. para pilotos amateurs.-
<b>Categoría Principiantes</b>	Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t. Para pilotos q sean 8% más lentos del tiempo del mejor Promocional.-
<b>Categoría Promocional</b>	Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t. Para pilotos q sean 8% más lentos del tiempo del mejor Junior B.-
<b>Categoría Máster "A"</b>	Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t.-. Para pilotos mayores de 38 años de edad.-
<b>Categoría Máster "B"</b>	Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t.-. Para pilotos mayores de 43 años de edad.-
<b>Categoría Máster "C"</b>	Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t.-. Para pilotos mayores de 48 años de edad.-



- Categoría Máster “D”** Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t.-. Para pilotos mayores de 53 años de edad.-
- Categoría Máster Principiantes** Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t.-. Para pilotos de 35 a 42 años provenientes o de mismo nivel de hasta Junior B.-
- Categoría Junior “A”** Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t.-
- Categoría Junior “B”** Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t. Para pilotos q sean 8% más lentos del tiempo del mejor Junior A.-
- Categoría Sénior “A”** Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t. (open).-
- Categoría Sénior “B”** Motos de 200cc. A 650cc. 4t o de 125cc. A 350cc. 2t. (open). Para pilotos q sean 8% más lentos del tiempo del mejor Señor A mayores de 32 años de edad.-

**Notas: -Los pilotos con edad de Máster no podrán participar en la categoría Principiante o Promocional.-**

**- Para que cada categoría sea válida debe contar con un mínimo de 6 pilotos inscriptos.-**

**-La calificación de los pilotos es potestad de CAMoD y podrá ser definida en el momento que sea necesario para sostener la competitividad del campeonato.-**

Para mayor información reglamentaria técnica dirigirse a la página de CAMOD. Campeonatos argentinos, reglamentos y anexos.

### **DE LOS PILOTOS**

Pueden participar cualquier piloto argentino, con licencia de su Federación Provincial vigente.-

El Campeonato Argentino de Enduro está abierto a la participación de cualquier piloto nacido en Latinoamérica y que cuente con licencia deportiva y autorización de su FNM.

Todo piloto que se inscriba, tiene por obligación hacer las tandas de entrenamientos y clasificación, según el cronograma previsto por la organización.

Es obligatorio, usar casco, aprobado, equipo completo, pechera, botas aptas para la disciplina, cuellin común o integral de protección cervical, guantes, antiparras y remera mangas largas.



**Está prohibido adosar cualquier elemento ajeno a la indumentaria (cámaras de filmación, protuberancias decorativas, etc.) o modificar los elementos de seguridad.**

Las motos deben salir a pista con los números sanos, bien legibles y limpios.-

Está prohibido andar en pista, parque cerrado, zona de señaleros o podio con el torso desnudo.

Deberá subir al podio con ropa de competición o del team que pertenece.-

Los tres primeros clasificados en carrera de cada categoría, tienen la obligación de concurrir al podio.-

Queda totalmente prohibido circular en cualquier sector del circuito, **en contramano**, incluso en el sector de largada o acortar camino.-

El piloto es responsable de los actos de sus acompañantes.-

## **NUMERACION**

La CoNaE otorgara en la primera fecha del campeonato los números y fondos correspondientes para todo el campeonato, debiendo cada piloto 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.

## **CIRCUITOS y TIPO 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 40 minutos, salvo excepciones tenidas en cuenta por CONAE Las carreras de tipo Cross country podrán tener un súper especial \*(ver apartado súper especial).

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 y un máximo de 40 minutos para los pilotos de la categoría SENIOR A. El tiempo mínimo y máximo es un "ideal" pero depende de las características de cada circuito según el grado técnico y de esfuerzo físico que demande, el Jurado de la Carrera podrá autorizar que la competencia sea un poco más corta. El mismo deberá ser por senderos, ríos o campo-traviesa,



evitándose el uso de caminos. La señalización del circuito será con cintas rojas a la izquierda y azul a la derecha debiendo circular entre estas se señalizaran los sectores de alto riesgo con cinta de peligro (roja y blanca). Habrá controles en los lugares donde se pueda cortar camino. Los pilotos registrados en esa situación serán penalizados con hasta descalificación a criterio de CONAE. 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.

### **Apartado Súper Especial:**

Súper Especial:

Los 5 primeros pueden elegir el orden de largada para el día de competencia teniendo la prioridad de elección según el resultado obtenido en el súper especial, el resto se encolumna según el puesto obtenido.

En caso de no solicitarse una modificación en el orden, se largara según puesto obtenido.

El pedido de orden de largada se deberá informar hasta 20 minutos después de finalizado el súper especial de su categoría en la carpa de cronometraje mediante nota escrita y firmada por el piloto

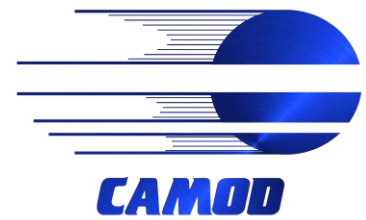
Largar el súper especial le otorga al piloto 2 puntos para el campeonato

Los pilotos que no hayan largado el súper especial largaran después del último que haya largado y según su número de moto.

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.



## 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.

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 le 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. Se deja establecido que el circuito deberá permanecer cerrado a las prácticas. El piloto que sea sorprendido girando en vehículo en el mismo o en adyacencias será penalizado sin previo aviso luego de la competencia. 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, podrán establecer un sistema de reconocimiento guiado en motocicleta 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: reabastecimiento, que incluye todo tipo de auxilio físico o mecánico, deberá ser únicamente en el parque de asistencia.

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) Se prohíbe circular en sentido contrario del circuito en todo momento de la competencia y de los entrenamientos.

### **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.

### **4) SPRINT**

Competencia en varias pistas cortas por acumulación de tiempos sin enlaces cronometrados.

### **PARQUE CERRADO (ZONA DE ESPERA)**

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 a criterio de las autoridades de la prueba, 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 sus medios propios (muleta, triangulo o caballete), sin apoyarse en otra moto ni otro medio.

### **PROCEDIMIENTO DE PARTIDA**

El orden de largada será determinado por el ranking del campeonato Argentino de Enduro, para el caso de pilotos que no estén rankeados, el orden de largada estará dado por el orden de inscripción.

Para tener derecho a largar conforme al ranking, el piloto contara con los primeros 30 minutos del horario estipulado para las inscripciones generales para hacerlo conforme su posición en el campeonato, 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. Salvo en las competencias tipo Cross country donde el orden de largada será determinado por la posición obtenida en la prueba del súper especial si es que lo hubiese \*(ver apartado súper especial)



### LARGADA SIMBOLICA

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.

### LARGADA

Será por tiempo según la cantidad de inscriptos. Dependiendo de las características del circuito se podrá largar más de un piloto a la vez. 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, salvo autorización expresa.

### 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.

**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 \$ 3.000 (Tres mil pesos).**

### PREMIACION Y TROFEOS

Cada categoría recibirá como mínimo trofeos hasta el 3° puesto, pudiendo el organizador otorgar a otros puestos. 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 las autoridades de la competencia. 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 y pantalón de enduro colocado y su correspondiente Casco en la mano.

Asimismo para hacerse acreedor de cualquier puesto final del campeonato, es condición indispensable estar presente en la final del mismo.

### **CONTROL Y VERIFICACION TECNICA**

Todo piloto después de inscripto, debe llevar su moto a la zona de verificación. La misma será revisada exteriormente, (para observar su estado como requisito de seguridad) una vez aprobada, se precintara y se colocará el transponers correspondiente.

Solo se admite la verificación de una sola motocicleta por piloto, en el caso de que una motocicleta, por una caída en el curso de los entrenamientos o clasificación oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, se permitirá la reparación de la misma con elementos de otra motocicleta, siendo está sujeta a una nueva verificación técnica. En casos excepcionales el jefe técnico, **podrá autorizar** la utilización de otra motocicleta, incluso cuando su motor haya sufrido roturas de imposible reparación

Al silenciador de la motocicleta, se le permite un máximo de 115 db

Una vez finalizada cada carrera, las motos de los 3 (tres) primeros quedarán en zona de verificación técnica durante 30 minutos.

Si alguna motocicleta resulta denunciada, la misma será llevada a la zona de verificación para su desarme.

El oficial de la técnica tiene derecho a poder hacer desarmar cualquier motocicleta que haya participado en carrera.-

### **PUNTAJES A OTORGAR**

Para acceder al puntaje se deberá cumplir con el 50 % del recorrido, en caso de vueltas impares una más.-

Los pilotos que larguen la competencia recibirán un punto de presentación.-

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 CAMOD 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 reordenara con los pilotos siguientes.

Los pilotos re categorizados no perderán los puntos obtenidos por participación de carrera ni por asistencia al Súper Especial, les será reconocido el 50% de los puntos obtenidos por resultado.-

1º: 25 puntos	6º: 15 puntos	11º: 10 puntos	16º: 5 puntos
2º: 22 puntos	7º: 14 puntos	12º: 9 puntos	17º: 4 puntos
3º: 20 puntos	8º: 13 puntos	13º: 8 puntos	18º: 3 puntos
4º: 18 puntos	9º: 12 puntos	14º: 7 puntos	19º: 2 puntos
5º: 16 puntos	10º: 11 puntos	15º: 6 puntos	20º: 1 punto

**Nota: Los pilotos q pierdan posiciones o una competencia por asistir a otro competidor podrán recibir una compensación en puntos por solidario.-**

### **INSCRIPCION 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 legalizada de la autorización, de ambos padres.-