

# **RFME Campeonato de España de Rally TT 2013**

## **RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLY TT 2013**

### **SUMARIO**

Artículo 1	Definición
Artículo 2	Reglamentación.
Artículo 3	Oficiales.
Artículo 4	Terminología.
Artículo 5	Inscripciones y Pilotos Admitidos
Artículo 6	Vehículos Admitidos.
Artículo 7	Verificaciones
Artículo 8	Publicidad.
Artículo 9	Responsable de relaciones con los participantes
Artículo 10	Parque Cerrado y Responsable de Parque Cerrado
Artículo 11	Prueba Prólogo
Artículo 12	Orden de Salida
Artículo 13	Sectores Selectivos
Artículo 14	Carné de Ruta y Tarjeta de Control de Paso
Artículo 15	Controles y DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN
Artículo 16	Zonas de Asistencia y Repostaje
Artículo 17	Reagrupamiento.
Artículo 18	Circulación
Artículo 19	Tablón de Anuncios
Artículo 20	Clasificaciones
Artículo 21	Reclamaciones
Artículo 22	Pilotos Reclasificados y Penalizaciones para Reclasificar
Artículo 23	Pilotos Retirados
Artículo 24	Entrega de Premios
Artículo 25	Seguros
Artículo 26	Cronometraje
Artículo 27	Rally Conjuntos Coches y Motos

**REGLAMENTO DEL RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLY TT**

**NORMATIVA DE CASCOS**

# REGLAMENTO DEL RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLY TT 2013

## 1. DEFINICIÓN

Un Rally Todo Terreno es una Prueba deportiva que se desarrolla sobre carreteras y pistas abiertas al tráfico. Debe estar inscrito en el Calendario Deportivo correspondiente.

Puede estar dividido en etapas, comprendidas por una o varias Pruebas Especiales unidas por sectores de enlace.

En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 15 horas de pilotaje, incluidos los tramos de enlace. Las Pruebas Especiales deberán disputarse enteramente de día para la totalidad de los equipos en carrera.

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

- a) Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición.
- b) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.
- c) Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc., han sido efectuados.

## 2. REGLAMENTACIÓN

Un Rally TT se disputa conforme a los siguientes reglamentos:

- Reglamento Deportivo.
- Presente Reglamento
- Reglamento Particular del Rally TT

## 3. OFICIALES

**Jurado:** En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto. El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la R.F.M.E.; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

**Presidente del Jurado:** El Presidente del Jurado será nombrado por la R.F.M.E.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

**Director de la Competición:** Es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición.

**Comisario Técnico:** será nombrado por el Club Organizador, al menos un Comisario Técnico titulado y en posesión de la licencia RFME del año en curso.

**Cronometrador:** será nombrado por el Club Organizador, al menos un Cronometrador titulado y en posesión de la licencia RFME del año en curso.

## 4. TERMINOLOGÍA

**Anexo:** Comunicado Oficial realizado por escrito que forma parte integrante del Reglamento particular del Rally TT, destinado a modificar, precisar o completar a este último.

Los anexos deben estar numerados, fechados y publicados:

- < Por el Organizador, hasta el día de las verificaciones.
- < Por el jurado de la prueba durante el transcurso del Rally TT

**"Auxilio Rally":** Los pilotos están obligados a llevar siempre con ellos y durante toda la duración de la competición, un teléfono, en funcionamiento, que debe incluir el número de seguridad "AUXILIO Rally", que se le facilitará, para contactar con el Director de Carrera.

El piloto debe hacer constar en su hoja de inscripción, el número de su teléfono y en el momento de las Verificaciones Preliminares, debe grabar en su teléfono el número de "AUXILIO Rally".

En cualquier momento durante la carrera se podrá comprobar el cumplimiento de lo anteriormente expresado.

**Briefing:** Reunión informativa a la cual será obligatoria la asistencia de todos los participantes. Si no se celebre un briefing verbal, será obligatorio por parte del Director de Carrera su entrega por escrito a todos los participantes, antes de la celebración de la Etapa, previa conformidad del Presidente del Jurado.

**Carnet De Ruta/ Tarjeta de control de paso:** Documento destinado a recoger, en orden cronológico, los visados de los diferentes controles previstos en el itinerario. Indica la hora de salida y los tiempos de recorrido de cada sector. Este documento se entregará a cada piloto antes de la salida, deberá ser conservado por el piloto durante todo el itinerario y deberá entregarlo a su llegada.

Es responsabilidad del piloto comprobar que sea cumplimentado y sellado correctamente en todos los controles.

**Etapa:** Cada una de las partes del Rally TT separadas por una parada de al menos 6 horas.

**Neutralización:** Tiempo durante el cual los equipos son detenidos por la razón que sea.

**Nota Informativa:** Cualquier otra información, distinta de un Anexo, emitida por los organizadores o el jurado de la prueba. Será publicada en el Tablón de Anuncios.

**Parque cerrado:** Zona en la que no es posible ninguna reparación ni intervención salvo en casos previstos por el presente reglamento y el reglamento particular del Rally TT o por decisión del Jurado de la Prueba.

**Pruebas Especiales:** Prueba de Velocidad.

**Reagrupamiento:** Detención prevista por la Organización, en régimen de Parque Cerrado, que permite por una parte volver al horario teórico y por otra el reagrupamiento de los equipos que quedan en carrera. Los tiempos de detención pueden ser diferentes según los equipos

**Repostaje:** Zona preparada por el Organizador, donde el Piloto puede repostar su vehículo.

**Road-Book o Libro de Ruta (L.R.):** Es el recorrido oficial de la Prueba siendo obligado su seguimiento exacto. Contiene toda la información para seguir correctamente la carrera. La Comisión de Rally TT de la R.F.M.E. desarrollará el tamaño, la forma y los símbolos que debe contener el L.R. y los facilitará al Organizador.

El L.R. es propiedad del organizador y está disponible para uso de los pilotos, pero queda limitado a la duración de la carrera. Es obligatorio al final del día la devolución del L.R. y del Tracking GPS/Plotter. El L.R. no se puede discutir ni cuestionar.

**GPS TRACKING / Baliza de localización:** La R.F.M.E. podrá decidir como de uso obligatorio la utilización de un GPS/Plotter. El dispositivo facilitado por la Organización de uso obligatorio para control y seguridad de todos los participantes facilitado por la marca designada por la RFME y no siendo aceptado ningún otro dispositivo.

Cada piloto inscrito a la carrera recibirá, en el momento de la salida, un GPS/Plotter de la marca designada por la RFME, con la batería cargada y en funcionamiento. El dispositivo puede ser de tipo activo (monitorizando el tiempo real del piloto por parte de la Dirección de Carrera) o pasiva (grabación del recorrido que será descargable al final de la carrera).

El piloto debe portar la unidad en un bolsillo de la chaqueta, en una riñonera o una cinta porta dispositivo en el brazo. No debe estar en contacto con objetos metálicos o teléfonos móviles y la antena debe estar hacia arriba y hacia el exterior del cuerpo.

El piloto es responsable del correcto funcionamiento del instrumento y de la integridad de los datos recogidos. El dispositivo debe ser llevado conforme a las disposiciones del personal encargado de su supervisión.

Cada GPS/Plotter:

- Está numerado y cada número se asigna a un piloto de la carrera
- Registra el recorrido del piloto durante la carrera y permite comprobar con precisión la ruta, la velocidad de marcha y las paradas efectuadas.

La información del recorrido puede ser descargada y utilizada para detectar anomalías respecto al recorrido previsto en el L.R. de la carrera y determinar con exactitud posibles paradas obligatorias de un piloto durante la carrera.

También puede utilizarse por decisión de Dirección de Carrera o del Jurado para resolver conflictos, para la reconstrucción de accidentes o para detectar tiempos y paso por los controles intermedios. Al finalizar la carrera y entrar en el Parque Cerrado cada piloto debe devolver el dispositivo a la persona responsable.

En caso de abandono de la carrera, el piloto está obligado a devolver el GPS/Plotter a Dirección de Carrera.

**Sector de Enlace:** Tramo de itinerario comprendido entre dos controles horarios sucesivos.

**Sector Selectivo:** Prueba de velocidad a tiempo real.

**Prueba Prólogo:** Prueba de velocidad a tiempo real, con el fin de establecer el orden de salida de la etapa.

**Tiempo Máximo autorizado:** Límite de tiempo establecido para cada Sector Selectivo.

**Zona de Asistencia:** Lugares, marcados por la organización, en los cuales está permitido el repostaje y/o la reparación de los vehículos por miembros de su equipo.

## 5. INSCRIPCIONES Y PILOTOS ADMITIDOS

5.1. Para poder participar es necesario ser titular de una Licencia de piloto del año en curso, expedida por la R.F.M.E (u homologada por ésta). En caso de Pruebas internacionales, deberá acompañar la Licencia Internacional y el permiso de su F.M.N. En caso de Competiciones de Unión Europea, deberá acompañar la Licencia Nacional de su país y el permiso de su F.M.N. Todos deben de estar en posesión del Permiso de Conducción que le permita la circulación por vías públicas del vehículo con que se inscribe en la prueba. Dicho permiso debe de estar vigente y sin limitaciones en el momento de disputarse la prueba.

En la categoría SBS, si el equipo está compuesto de dos personas, ambos deben de estar en posesión de licencia de piloto, independientemente de la función que desempeñen, sea piloto o navegante.

- La edad mínima para poder participar se fija en 18 años

5.2. Las inscripciones tendrán un importe de 240 € para cada carrera y el pago deberá efectuarse a través de la página web de la RFME [www.rfme.com](http://www.rfme.com) hasta las 24 horas del domingo anterior a la competición. [Las inscripciones fuera de plazo podrán realizarse hasta la finalización de las verificaciones administrativas y conllevaran una penalización económica.](#)

5.3. Por el hecho de inscribirse, el piloto y los miembros de su equipo se someten a las normas deportivas reconocidas por el Código Deportivo, así como a las disposiciones del reglamento.

5.4. Hasta el momento de las verificaciones, el piloto podrá reemplazar libremente el vehículo inscrito por otro de la misma categoría.

5.5. Si un vehículo, en el momento de las verificaciones técnicas, no corresponde a la categoría en que está inscrito podrá, bajo propuesta de los Comisarios Técnicos, ser cambiado de categoría por el Jurado a otra categoría.

5.6. Si se rechaza la publicidad opcional del organizador, éste podrá solicitar al participante un importe igual a los Derechos de inscripción pagados.

5.7. Los Derechos de inscripción serán devueltos en su totalidad:

- A los candidatos cuya solicitud de inscripción haya sido rechazada.
- En el caso de que el Rally TT no se celebre.

5.8. La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el miércoles anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito, mediante email ([rfme@rfme.com](mailto:rfme@rfme.com)). Esta comunicación dará derecho a la devolución del 50% del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

5.9. Los servicios complementarios como bonos, vehículos de asistencia, etc., serán de libre contratación por parte del piloto. La primera placa de vehículo de asistencia será gratuita y el resto que el piloto demande, tendrá un precio determinado por el organizador y que se publicará en el Reglamento Particular de la Prueba.

## 6. VEHÍCULOS ADMITIDOS CON CARÁCTER GENERAL

Podrán participar todas las motocicletas comercialmente conocidas como "Trail y Enduro", cuya cilindrada sea superior a 125 cc, así como los vehículos homologados como cuadríciclos.

- [Categoría Open](#)
- [Categoría <450 c.c.](#)
- [Categoría >450 c.c.](#)
- [Categoría Trail](#)
- [Categoría Quads](#)
- [Categoría SBS](#)
- [Vehículos eléctricos](#)

Todos los vehículos deberán estar matriculados y con la documentación y el seguro en regla, de acuerdo con la legislación vigente. Es responsabilidad del piloto el cumplimiento de este punto.

En los casos de pilotos con restricción de potencia en su permiso de conducción, el vehículo presentado en las verificaciones debe de estar de acuerdo a ésta circunstancia que podrá ser comprobada en las verificaciones técnicas mediante el uso de un banco de potencia homologado.

## 7. VERIFICACIONES

Se especificarán los lugares y horarios de las verificaciones en el Reglamento particular de la Prueba.

### **7.1. Verificaciones Administrativas:**

7.1.1 Las Verificaciones Administrativas las realizará el Piloto, deberá presentar su carnet de conducir.

7.1.2 En las Verificaciones Administrativas se entregará a cada participante las placas con el número de participante.

7.1.3 Los números de competición deberán estar colocados obligatoriamente durante todo el transcurso del Rally TT a cada uno de los 2 lados y en el frontal de la motocicleta, en el caso de los quads en la aleta trasera destinada a tal efecto o en el caso de los SBS un número a cada lado del vehículo.

## 7.2 Verificaciones Técnicas:

7.2.1 Las Verificaciones Técnicas las realizará el Piloto. En ellas tendrá que presentar la documentación de la moto, Seguro Obligatorio y Casco Homologado. Para pasar la verificaciones en los vehículos debe estar montado el porta L.R., el cuentakilómetros y el porta GPS/Plotter así como los números de competición.

7.2.2 Todas las motocicletas deben estar equipadas con:

- El sistema de sujeción, "pata de cabra", con las que han sido homologadas.
- Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal.
- El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

7.2.3 Los Quads deberán estar equipados en cada caso, de:

- Dispositivo Cortacorrientes sujeto a la muñeca o a la cintura del piloto.
- Parrilla o dispositivos de seguridad situado bajo los estribos del quad. Deberán ser parrillas comercializadas para cada modelo. El cordaje deberá evitar que el piloto pueda introducir accidentalmente la bota por el hueco de la parrilla, por lo que deberá estar en perfecto estado.
- Placas porta número: todos los participantes de estas clases deberán ir provistos de una placa porta número trasera, perpendicular al sentido de la marcha. En los quads irá entre las dos ruedas traseras, en forma de "cola de avión", de dimensiones:
  - mínimo 285 x 235 mm
  - máximo 300 x 250 mm

en material plástico o similar (deformable en caso de accidente) y con bordes redondeados.

7.2.4 Los SBS's deberán estar equipados de cinturones de seguridad tipo arnés (homologados), barras de protección del habitáculo en caso de vuelco y como mínimo, sistema de red a modo de cierra del habitáculo.

7.2.5 El chasis podrá ser marcado en todo momento con las marcas específicas que designen los organizadores.

Todos los vehículos participantes en las diferentes categorías del presente Campeonato de España de Rally TT deberán de estar conformes a la normativa de Tráfico en España para la circulación por vías públicas.

Neumáticos serán de libre elección por parte del piloto, excluyéndose los de motocross o como norma general todos aquellos que lleven en sus flancos la leyenda "no apto para su uso en vías públicas" en cualquier idioma o carezca de contraseña de homologación reconocibles.

## 8. PUBLICIDAD

8.1. Está permitido a los equipos colocar libremente toda la publicidad en sus vehículos en la medida que ésta:

- a) Sea autorizada por los Reglamentos de la R.F.M.E. y la legislación del país.
- b) No sea contraria a la moral y a las buenas costumbres.
- c) No invada los lugares reservados a las placas de carrera.

8.2. Los espacios reservados por los Organizadores para su publicidad y que no pueden ser rechazados, se indicarán en el Reglamento Particular.

8.3. Los equipos deberán asegurarse de la buena colocación de la publicidad durante la carrera

## 9. RESPONSABLES DE LAS RELACIONES CON LOS PARTICIPANTES

Estarán en posesión de la licencia de Comisario Deportivo de la R.F.M.E.

Los responsables de las relaciones con los participantes deben estar presentes y ser identificables en:

- ✓ Las verificaciones administrativas y técnicas.
- ✓ Las salidas y llegadas de etapas.
- ✓ Los reagrupamientos.

La misión de los responsables de las relaciones con los participantes es:

- ✓ Informar a los equipos y mantener con ellos un contacto permanente.
- ✓ Responder a todas las cuestiones que los equipos puedan formular.
- ✓ Dar toda la información precisa sobre lo relativo a reglamentos y al desarrollo de la Prueba.
- ✓ Solucionar satisfactoriamente las peticiones que no tengan concepto de reclamación para así evitar su transmisión al Jurado de la Competición (Ejemplo: aclarar tiempos discutidos).

## 10. PARQUE CERRADO Y RESPONSABLE DE PARQUE CERRADO

### 10.1 El Responsable del Parque Cerrado:

Estará en posesión de la licencia R.F.M.E. de Comisario Deportivo o de Comisario Técnico.

Será responsable de los parques cerrados y de su seguridad y atención.

Estará auxiliado por cuantas personas crea oportunas para el desarrollo de su cometido.

### 10.2 Parque Cerrado:

10.2.1 Las motocicletas se considerarán en régimen de Parque Cerrado (prohibición de reparación o reavituallamiento):

- a) Desde su entrada en el parque de salida, de reagrupamiento o de final de etapa (si lo hubiera) hasta su salida de los mismos.
- b) Desde su entrada en una zona de control hasta su salida de la misma.
- c) Desde su llegada al final del Rally TT, hasta la expiración del plazo de presentación de reclamaciones.

10.2.2 Toda infracción al régimen de Parque Cerrado será penalizada.

10.2.3 Cuando los Comisarios Técnicos del Rally TT constaten que un vehículo parece estar en un estado incompatible con una utilización normal en carretera, deberán informar inmediatamente al Director de Carrera, que podrá requerir una revisión de su estado. En este caso, los minutos empleados en una posible reparación exigida, serán considerados como minutos de retraso en un sector de enlace. Con el fin de permitir al equipo recuperar su retraso, después de la reparación se le asignará una nueva hora de salida.

10.2.4 Después de haber aparcado la motocicleta en el Parque Cerrado, el piloto deberá abandonar inmediatamente el parque, en el que quedará prohibida la entrada.

10.2.5 Para salir de un parque cerrado de salida, de reagrupamiento o de final de etapa, el piloto estará autorizado a entrar en el parque 15 minutos antes de su hora de salida para arrancar el motor de su motocicleta exclusivamente.

10.2.6 Cuando un piloto no pueda presentar su vehículo con el motor en marcha:

- a) A la salida de un parque de salida o de reagrupamiento (si lo hubiera), será penalizado.
- b) A la salida de las Pruebas Especiales será penalizado.

10.2.7 Todas las motocicletas en el momento de entrar a parque cerrado deben estar conforme con las verificaciones técnicas.

10.2.8 Las motocicletas no podrán estar cubiertas por una lona o protección en el parque cerrado.

## 11. PRUEBA PRÓLOGO



11.1 Se organizará obligatoriamente un Prueba Prólogo, con una longitud máxima de 10 Km cuyo resultado se sumará al tiempo total del Rally TT. El orden de salida de esta Prueba Prólogo será propuesto por el Organizador al Jurado de la Prueba. El Jurado de la Prueba tomará la decisión final.

11.2 Se considera que la Prueba Prólogo ha comenzado desde que se retira la motocicleta del Parque Cerrado para dirigirse al recorrido marcado como Prueba Prólogo.

11.3 Al participante que, una vez tomada la salida de la Prueba Prólogo no la termine (por avería, caída, etc.), se le una penalización. Al piloto que por causa muy justificada y acreditada ante el Jurado de la Carrera no haya podido tomar la salida de la Prueba prólogo y desee participar en la misma, se le aplicará una penalización.

11.4 Se permite el reconocimiento de la Prueba Prólogo exclusivamente a pie o en bicicleta. La infracción a este artículo conllevará una penalización.

## 12. ORDEN DE SALIDA

12.2 En todas las pruebas, el orden de salida de la primera etapa se establecerá por los resultados de la Prueba Prólogo.

Todos los pilotos saldrán de minuto en minuto, exceptuando los 10 primeros pilotos que saldrán hasta de 3 en 3 minutos.

El Jurado podrá modificar el intervalo de salida mencionado anteriormente, previa solicitud del organizador.

12.3 A partir de la segunda etapa y para las siguientes, las salidas serán siempre según el orden de clasificación general disponible.

12.4 La salida de los Pruebas Especiales se dará siempre con luz solar.

## 13. SECTORES SELECTIVOS: (Ver artículo 15)

Son pruebas de velocidad a tiempo real.

13.1 Está prohibido a los pilotos circular en sentido contrario en los Sectores Selectivos.

13.2 En la salida de los Sectores Selectivos cuando la motocicleta con su piloto se detenga delante del control de salida, el controlador del puesto anotará en el Carné de ruta del equipo la hora real de salida del vehículo (hora y minuto), después le indicará 30 segundos, 15 segundos y los últimos 5 segundos, uno a uno. Pasados estos 5 segundos, será dada la señal de salida, que deberá ser seguida del arranque inmediato del vehículo.

13.3 La salida de un Sector Selectivo a la hora indicada en el Carné de ruta no podrá ser retrasada por el controlador más que en caso de fuerza mayor.

13.4 Una falsa salida, o una salida defectuosa antes de que el controlador dé la señal, será penalizada. Esta penalización no excluye sanciones más graves que puedan ser impuestas por el Jurado y particularmente en caso de reincidencia.

13.5 La llegada del Sector Selectivo será lanzada y los paneles estarán dispuestos de la siguiente forma: (ANEXO III, SEÑALIZACION)

Está prohibida la parada entre el panel amarillo avisador y el panel de STOP. El cronometraje se hará en la línea de llegada.

A una distancia de 150 a 300 m después de la llegada, el equipo deberá pararse en un control horario señalizado por un reloj rojo y por un panel rojo de llegada (hora, minutos y segundos), que será la hora de salida del sector de enlace siguiente (hora y minutos).

13.6 Está prohibida la asistencia en el recorrido de un Sector Selectivo, si no es por medio de otro piloto en carrera y con los medios que lleven a bordo.

13.8 Quedan prohibidos, los acompañantes-asistencias a lo largo de todo el recorrido.

13.9 Los intervalos de salida para los Sectores Selectivos serán los mismos que los previstos para las salidas de etapa.

13.10 Todo equipo que rehúse tomar la salida de un Sector Selectivo a la hora que le ha sido atribuida, será penalizado.

13.11 El Director de Carrera propondrá al Jurado un tiempo máximo para realizar el recorrido de cada Sector Selectivo, el cual será confirmado por el Jurado de la Prueba y publicado en el tablón de anuncios. Cualquier participante que exceda el tiempo previsto, quedará fuera de la prueba. Así mismo el siguiente Control se considerará cerrado para el participante y se le retirará el Carné de Ruta

#### 14. CARNET DE RUTA Y TARJETA DE CONTROL DE PASO

14.1 En la salida del Rally TT, cada equipo lo recibirá EN MANO, en las circunstancias que es expusieron anteriormente.

#### 15. CONTROLES Y DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN

15.1 **Controles:** con el fin de garantizar el estricto cumplimiento del itinerario preparado por el Organizador e indicado en el L.R. y con el fin de verificar el cumplimiento de la media de velocidad impuesta, se situarán puestos de control a lo largo del recorrido.

Estos controles permiten a la Dirección de Carrera garantizar el buen funcionamiento del evento.

En cualquier caso, el piloto debe observar escrupulosamente el recorrido indicado en el L.R., pasar por los lugares y controles de paso indicados en él; no pasar por alguno de estos puntos, que pueda representar ventaja y que haya sido constatado por un Oficial de la Carrera o verificado por la localización GPS, y que represente un corte del recorrido o la falta de sellado de un control, conllevará una penalización.

#### 16. ZONA DE ASISTENCIA Y REPOSTAJE

16.1 Durante toda la duración del Rally TT están permitidas las reparaciones efectuadas por el piloto u otro participante con los medios de a bordo en todos los casos no prohibidos expresamente por una disposición en el Reglamento.

La reparación de vehículos por otros miembros del equipo, se efectuará exclusivamente en las Zonas de Asistencia. El no cumplimiento de esta norma entrañará una penalización.

16.2 El repostaje se efectuará exclusivamente en las zonas delimitadas por la Organización a este efecto (Zona de Asistencia o Repostaje), y siempre habrá de hacerse con el motor parado y el piloto bajo ningún concepto, podrá permanecer sobre la motocicleta. El incumplimiento de este punto entrañará una penalización.

16.3 Toda ayuda aérea entre la salida y la llegada de una etapa está prohibida.

16.4 Queda prohibido transportar gasolina en recipiente o bidones que no se ajusten al presente reglamento de Campeonato de España.

16.5 El uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo, es requerido para ser usado donde se realice el repostaje, en los lugares permitidos por el organizador. Conllevará una sanción infringir esta norma. Esta estera deberá tener unas medidas mínimas que cubran de eje posterior al anterior de la motocicleta así como el ancho del manillar de la misma.

## 17. REAGRUPAMIENTO

17.1 Los reagrupamientos sirven para reducir los intervalos más o menos importantes que pueden crearse entre los pilotos por causa de retraso y/o abandonos.

17.2 A su llegada a los reagrupamientos, los pilotos entregarán al controlador su Carné de Ruta. Recibirán instrucciones sobre la hora de salida. Deberán conducir inmediata y directamente su vehículo al Parque Cerrado, siendo el orden de salida del mismo igual al de llegada.

## 18. CIRCULACIÓN

18.1 Durante toda la duración del Rally TT, los pilotos deberán atenerse a lo que prescribe el reglamento sobre la circulación en España. A todo piloto que no se atenga a estas prescripciones le serán aplicadas penalizaciones.

18.2 Está prohibido:

Remolcar o empujar las motocicletas, excepto por el piloto u otro piloto en carrera, si no es para devolverlos a la pista o para despejarla.

- a) Está prohibido transportar las motocicletas en otro vehículo.
- b) Bloquear el paso intencionadamente o impedir el desarrollo de la circulación.

18.3 Los agentes o funcionarios que constaten una infracción de las normas de circulación cometida por un equipo deberán señalarla de la misma forma que si fuera hecha por otros usuarios de la ruta.

En el caso de que decidan no detener al conductor que ha cometido la infracción, podrán exigir de los organizadores la aplicación de las penalizaciones previstas bajo reserva de:

- a) La notificación de la infracción se haga llegar a los Organizadores por vía oficial de forma escrita antes del anuncio de la clasificación de la etapa durante la cual se ha cometido la infracción.
- b) Que las denuncias sean lo suficientemente detalladas para que la identidad del conductor que ha cometido la infracción, el lugar y la hora sean lo más precisos posible.
- c) Que los hechos denunciados no sean susceptibles de diversa interpretación.

18.4 Será obligatorio, en todo momento, seguir el recorrido indicado en el Road-Book por la organización.

## 19. TABLON DE ANUNCIOS

La ubicación del Tablón oficial de anuncios de cada día de carrera será dada a conocer a los pilotos en un anexo al Reglamento Particular de la Prueba, quedando restringido el uso de este Tablón a la Dirección de Carrera.

Queda terminantemente prohibida la publicación en este Tablón de avances, notas de prensa, etc., y en general de cualquier dato que pueda inducir a confusión.

## 20. CLASIFICACIONES

El cronometraje se encontrará bajo la responsabilidad del Director de Carrera.

La clasificación final será establecida por la suma de los tiempos realizados en la Prueba Prólogo, los Sectores Selectivos y penalizaciones impuestas. Quien obtenga el tiempo total menor será proclamado vencedor de la clasificación general, el siguiente será el segundo, y así sucesivamente. Las clasificaciones por categoría serán establecidas por el mismo sistema.

Las penalizaciones serán expresadas en horas, minutos y segundos.

En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el menor tiempo en la Prueba Prólogo. Si esto no fuera suficiente se tomará en cuenta el tiempo del primer Sector Selectivo y sucesivamente hasta deshacer el empate. Esta regla de desempate puede aplicarse en todo momento del Rally TT

Las clasificaciones oficiales del Rally TT serán publicadas como máximo ½ hora después de la hora máxima teórica de llegada del último participante en tomar la salida. Este punto podrá ser modificado a criterio del Jurado de la Prueba.

## 21. RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

### **Reclamaciones técnicas:**

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificara mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

### **Reclamación sobre carburantes:**

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

### **Recurso de apelación:**

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la R.F.M.E. en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la R.F.M.E.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución. En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

## 22. PILOTOS RECLASIFICADOS Y PENALIZACIÓN PARA RECLASIFICAR

Esta penalización está establecida para sustituir la exclusión de carrera en Pruebas de más de una día y sólo con el objetivo de que el piloto pueda continuar en la carrera.

Los pilotos que por avería mecánica, caída u otro motivo, rebasen el tiempo máximo impartido o no finalicen el día, se aplicará de oficio por los Comisarios Deportivos, un tiempo de reclasificación.

## 23. PILOTOS RETIRADOS

Los Pilotos Retirados deberán comunicarlo fehacientemente a la organización inmediatamente. La inobservancia de este punto, dará lugar a un informe con propuesta de sanción.

## 24. ENTREGA DE PREMIOS

24.1 Cada organizador puede dotar premios en metálico, en cada Prueba, para todas las categorías que estén convocadas en el Reglamento Particular

24.2 Será obligatoria la asistencia del piloto a la entrega de premios si se celebra el mismo día de finalizar la Prueba, perdiendo el derecho a los premios estipulados por el organizador, en caso de no asistir

## 25. SEGUROS

Los derechos de inscripción comprenden una prima de seguros garantizando la Responsabilidad Civil del concursante frente a terceros. El seguro entrará en efecto en el momento de la salida del Rally TT y cesará a la llegada, en el momento del abandono o de la exclusión

## 26. CRONOMETRAJE

En los Rally TT primará en su desarrollo la orientación. Será obligatorio el dispositivo de la Empresa Proveedora designada por la RFME y facilitado por la Organización en cada carrera para el control del participante y conocer su ubicación en todo momento. Este mismo dispositivo facilitará las horas de paso por cada punto del recorrido que ha de realizar el participante siendo el documento válido para clasificar en todas las pruebas del presente Campeonato y si fuese el caso, para la aplicación de penalizaciones en el supuesto de que no se haya respetado el recorrido determinado por la Organización.

Con el fin de facilitar la organización de las Pruebas y como medida para preservar al máximo el entorno ecológico, queda terminantemente prohibido el reconocimiento previo, entrenamiento y cualquier tentativa de conocer el recorrido de la Prueba por parte de los pilotos o de cualquier persona de su equipo de asistencias, bien sea en motocicleta, automóvil, bicicleta e incluso a pié.

## 27. RALLY TT CONJUNTOS COCHES / MOTOS

Está prohibida la celebración de un Rally TT conjunto entre coches y motos.

## **REGLAMENTO DEL RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLY TTS**

CATEGORÍA OPEN  
CATEGORIA < 450  
CATEGORÍA > 450  
CATEGORÍA TRAIL  
CATEGORÍA QUADS  
CATEGORÍA SBS  
VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

El RFME Campeonato de España de Rally TT, será disputado en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista. Podrán participar en los mismos los Pilotos con las Licencias que se mencionan, se desarrollarán con arreglo a las siguientes Normas y estarán dotados de los Trofeos y Premios que se indican.

### **1. REGLAMENTOS**

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato, deberán ser enviados un mes antes de la prueba, para su aprobación por la Real Federación Motociclista Española.

El organizador debe adjuntar al reglamento particular el plano del recorrido, a una escala suficiente para su análisis, que debe contener todos los servicios y medios de seguridad. El Organizador depositará una fianza de la forma y por el importe que se le solicite, a fin de garantizar que en el caso de suspensión de la competición por no cumplir con los medios de seguridad especificados, el importe sirva de indemnización a los participantes.

### **2. INSCRIPCIONES**

El plazo de Admisión de Inscripciones para las Competiciones Puntuables para estos Campeonatos se cerrará a las 24 horas del domingo anterior a la fecha de celebración de la Competición. Los Derechos de Inscripción para las Competiciones puntuables para el Campeonato de España estarán limitados a 240 € por carrera. Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME [www.rfme.com](http://www.rfme.com). Las inscripciones fuera de plazo podrán realizarse hasta la finalización de las verificaciones administrativas y conllevaran una penalización económica.

### **3. LICENCIAS ADMITIDAS**

Para tomar parte es el RFME Campeonato de España de Rally TTs los pilotos deben estar en posesión de Licencia homologada por la R.F.M.E. para el año en curso.

Los pilotos extranjeros europeos, licencia nacional de su país; no europeos, licencia Internacional FIM y la preceptiva autorización de la respectiva Federación Nacional.

El piloto participante respetará, en todo momento, la legislación vigente sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de una competición.

Edad mínima de los participantes: 18 años

### **4. MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS**

CAMPEONATO DE ESPAÑA RALLY TT

Podrán participar en este Campeonato motocicletas documentadas y equipadas conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Circulación.

CATEGORÍA OPEN  
CATEGORIA < 450  
CATEGORÍA > 450  
CATEGORÍA TRAIL  
CATEGORÍA QUADS  
CATEGORÍA SBS  
VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Cada categoría se subdivide en:

SUB-CATEGORÍA	ESPECIFICACION
hasta 35	A partir de 18 años hasta los 34 y que cumplan 35 durante el presente año
+35	A partir de 35 años

### **CATEGORÍA OPEN**

MOTOCICLETAS ADMITIDAS.- Motocicletas de 2T o 4T de serie o mejoradas cuya cilindrada máxima sea 530 c.c. del tipo conocido comercialmente como "Enduro", que en cualquier caso, deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de Tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo, ni soldaduras de refuerzo. Se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios, los cuales deberán estar anclados firmemente al chasis de forma fija y permanente y conectada al sistema general de alimentación de la motocicleta. La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km.

### **CATEGORÍA <450 c.c**

MOTOCICLETAS ADMITIDAS.- Motocicletas de serie o mejoradas, hasta 450 cc. de los tipos conocidos comercialmente como "Enduro", que en cualquier caso, deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de Tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo, ni soldaduras de refuerzo. [No se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios. La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km.](#)

### **CATEGORÍA >450 c.c**

MOTOCICLETAS ADMITIDAS.- Motocicletas de serie o mejoradas, superiores a 450 cc. de los tipos conocidos comercialmente como "Enduro", que en cualquier caso, deben de ser conformes al Código y Reglamento de Circulación vigente y estar matriculadas, siendo libre en esta categoría la preparación y modificación de todos los elementos de la motocicleta, respetando las normas de Tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo, ni soldaduras de refuerzo. [No se permite la instalación de depósitos de gasolina suplementarios. La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km.](#)

### **QUADS**

Quads normalmente comercializados, dotados de motores de dos o cuatro tiempos, sin límite de cilindrada, siendo libre en esta categoría la preparación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo, ni soldaduras de refuerzo. En cualquier caso, el aspecto exterior del quad deberá ser el de origen, permitiéndose el montaje de depósitos suplementarios, los cuales deberán estar anclados firmemente al chasis de forma fija y permanente y conectados al sistema general de alimentación de la motocicleta. La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km. Será obligatoria la instalación de un dispositivo

cortacorrientes desde la motocicleta al piloto, que bien puede ser una banda elástica a la muñeca del piloto así como parrillas de protección para los pies. Todas las modificaciones deberán estar de acuerdo a las normas de Tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

## CATEGORIA SBS

Cuadriciclos de dos plazas en paralelo de cara a la marcha del vehículo, con tracción trasera o 4x4. Normalmente comercializados, dotados de motores de dos o cuatro tiempos, sin límite de cilindrada, siendo libre en esta categoría la preparación.

No se permite la modificación del chasis del vehículo ni soldaduras de refuerzo excepto para la instalación de barras de protección en caso de vuelco exclusivamente y solo si fuese necesario. En cualquier caso, el aspecto exterior del vehículo deberá ser el de origen, excepto los elementos mencionados, permitiéndose el montaje de depósitos suplementarios, los cuales deberán estar anclados firmemente al chasis de forma fija y permanente y conectados al sistema general de alimentación del SBS. La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km. Será obligatorio el uso casco homologado, cinturones de seguridad de tipo arnés y que los dos miembros del equipo, si es el caso, los lleven abrochados en todo momento desde el inicio a la finalización de la prueba. Todas las modificaciones deberán estar de acuerdo a las normas de Tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.

## CATEGORIA DE VEHÍCULOS ELECTRICOS

~~Motocicletas, Quads, y SBS's . Normalmente comercializados o prototipos experimentales documentados, matriculados y aptos para la circulación por vías públicas, dotados de motores electricos sin límite de potencia que le permitan una velocidad mínima de 50 Km./h, siendo libre en esta categoría la preparación.~~

~~Se permite la modificación del chasis del vehículo con soldaduras de refuerzo y en los casos de los SBS's, la instalación de barras de protección en caso de vuelco si fuese necesario y el vehículo lo requiere. En cualquier caso, el aspecto exterior del vehículo deberá ser el de origen, excepto los elementos mencionados y los prototipos documentados.~~

~~La autonomía mínima prevista debe de ser de 100 Km. En el caso de SBS's, será obligatorio el uso de casco y cinturones de seguridad de tipo arnés que los dos miembros del equipo, si es el caso, llevarán abrochados en todo momento desde el inicio a la finalización de la prueba así como elementos de protección de tipo red, como mínimo en puertas y ventanillas. Todas las modificaciones deberán estar de acuerdo a las normas de Tráfico y de este Reglamento en cuanto a los niveles sonoros y equipo de iluminación.~~

### 5. MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para que estos Campeonatos tengan validez, tanto para pilotos, como para Clubes, Escuderías y Marcas deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más una de las competiciones puntuables convocadas en cada clase.

### 6. MÍNIMO DE PARTICIPANTES

Para que una Competición tenga validez a efectos de puntuación para estos Campeonatos, deberán contar como mínimo con 10 inscripciones formalizadas en tiempo y forma o tomar la salida CINCO pilotos con licencia R.F.M.E. (u homologada por ésta), F.I.M. o Unión Continental en la clase correspondiente

### 7. CAMPEONATO DE PILOTOS

Se otorgará en cada una de las Competiciones la siguiente puntuación por día de carrera, con excepción de la Prueba prólogo:

25 puntos al 1º	10 puntos al 11º
22 puntos al 2º	9 puntos al 12º



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

La suma de las mejores puntuaciones obtenidas por cada participante en las Competiciones puntuables válidas, será de mayor a menor, la Clasificación del Campeonato.

Los casos de empate se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos, de subsistir el empate a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos, de subsistir el empate a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y de persistir el empate, y en el que haya obtenido mayor número de primeros puestos en las Pruebas prólogo, etc. Si aplicadas todas estas fórmulas subsistiera el empate, el título será adjudicado por decisión de la R.F.M.E.

Los Trofeos y Premios de estos Campeonatos, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

<	Campeón de España:	Trofeo y Diploma.
<	Subcampeón de España:	Diploma.
<	Tercer Clasificado:	Diploma.

## 8. CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS

La clasificación por Clubes y Escuderías se establecerá, de mayor a menor, sumando la puntuación obtenida en la clasificación general por los DOS Pilotos o Equipos mejor clasificados de un mismo Club y Escudería, siendo imprescindible el que al menos participen CINCO Clubes o Escuderías respectivamente, en cada clase de cada una de las Competiciones Puntuables mínimas establecidas.

Al Club o Escudería vencedor se le expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

## 9. CAMPEONATO DE MARCAS

Para la Clasificación de los Campeonatos de Marcas se sumarán los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca con Licencia R.F.M.E. de Constructor, siendo imprescindible el que al menos participen DOS Marcas distintas -concurantes o no a los Campeonatos- en cada clase de cada una de las Competiciones Puntuables, siguiendo la misma tabla de puntuación que para el campeonato de pilotos en cada carrera, ignorándose las marcas que carezcan de Licencia.

Ejemplo:

- 1.- Marca "A" 25 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 2.- Marca "A" 22 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 3.- Marca sin Licencia, 0 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 4.- Marca "B" 20 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 5.- Marca sin Licencia, 0 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 6.- Marca "C" 18 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 7.- Marca "A" 16 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 8.- Marca "C" 15 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 9.- Marca "D" 14 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 10.- Marca "E" 13 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 11.- Marca "A" 12 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 12.- Marca "A" 11 puntos, etc.

A la Marca de motocicletas vencedora de cada Clase se le expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

## 10. RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

#### **Reclamaciones técnicas:**

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificara mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

#### **Reclamación sobre carburantes**

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

#### **Recurso de apelación:**

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la R.F.M.E. en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la R.F.M.E.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución. En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

# NORMATIVA DE CASCOS RFME - 2013

## Marcas de Aprobación Internacional reconocidas - Normativa FIM

**NORMATIVA DE CASCOS RFME - 2013**

**Marcas de Aprobación Internacional reconocidas - Normativa FIM**

2.1 Los cascos deben estar conformes a unas de las siguientes normas internacionales,

• Europa	ECE 22-05, 'P', 'NP' o 'J'
----------	----------------------------



Para Velocidad: 'P'

Para Motocross, Trial, Enduro, Quads, Supermoto... 'P', 'NP' o 'J'

CASCOS P05: Cubren la barbilla y su cobertura la Protege.

CASCOS NP05: Cubren la barbilla y su cobertura No la Protege

CASCOS J05: No Cubren la barbilla.(Semi-Jets y Jets).

• Japón	JIS T 8133 : 2007
---------	-------------------



• USA	SNELL M2010
-------	-------------



**Como identificar si mi casco cumple la normativa????**

**Para cascos con normativa Europea....**

La etiqueta de homologación está cosida en las correas de abrochado.

Encontraremos una etiqueta con la E de Europa y un número que corresponde al país de fabricación.

A continuación un número que debe empezar por **05....**

Si este número empieza por 04 o 03 no cumple la normativa.



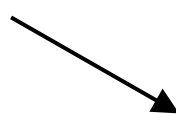
**Para cascos con normativa Japonesa....**

Encontraremos la etiqueta pegada en el interior del casco.

En la misma debemos encontrar el siguiente código

**JIS T 8133 : 2007.**

La etiqueta debe estar sin manipular.



**Para cascos con normativa USA...**

Encontraremos la etiqueta pegada en el interior del casco.

En la misma debemos encontrar en el fondo de la pegatina el código

**SNELL M 2010**

La etiqueta debe estar sin manipular.

