

REGLAMENTO ENDURO-RALLY 0 RALLY-DESCENSO

versión 20110126



CAPÍTULOS

CAPÍTULO 01	
Conceptos	01
CAPÍTULO 02	
Normativa Técnica	02
CAPÍTULO 03	
Reconocimientos	03
CAPÍTULO 04	
Verificaciones Administrativas y Técnicas	03
CAPÍTULO 05	
Salida	03
CAPÍTULO 06	
Funcionamiento de los Controles	03
CAPÍTULO 07	
Carnet de Control	04
CAPÍTULO 08	
Tramos Cronometrados	05
CAPÍTULO 09	
Seguridad en los Tramos Cronometrados	05
CAPÍTULO 10	
Clasificación	06

ANEXOS

ANEXO 01	
Resumen de Penalizaciones	07
ANEXO 02	
Señalización en los Puestos de Control	08
ANEXO 03	
Libro de Ruta o Road-Book	09
ANEXO 04	
Carnet de Control Tipo	10

1.1 CONCEPTO GENERAL

El Rally-Descenso o Enduro-Rally, denominado Superenduro en Italia, Avalanche Enduro en Francia y Gravity Enduro en el Reino Unido, es exactamente igual que un rally de coches pero realizado con mountain bikes (MTB) o BTT. El rally-descenso consiste en una carrera disputada por sendas y caminos en la que cada participante lucha contra el cronometro de forma individual. La prueba se organiza en secciones, cada sección se divide en tramos cronometrados y sectores de enlace o tramos de enlace. Cada participante sale con un intervalo dado (normalmente de un minuto), por lo que los participantes no suelen ver a sus rivales en carrera. Los tramos cronometrados son siempre en bajada, por lo que debe de considerarse un tramo de velocidad. No obstante, pueden existir partes del tramo llanas o en subida pero nunca de gran importancia. El nivel de los tramos cronometrados debe ser asequible a cualquier corredor con un mínimo de experiencia. La carrera la gana aquel que en la suma de los tiempos de todos los tramos cronometrados y sus penalizaciones es la menor. Lo normal es que al final de un rally-descenso la suma de tiempo oscile entre 15 y 30 minutos. No se consideran categorías por rangos de edades, aunque si existen la categoría masculina y femenina.

1.2 TRAMO CRONOMETRADO [TC]

Prueba de velocidad sobre una senda o camino, nunca sobre asfalto, sin tráfico de personas o motos de campo. Es la clave de la carrera, la suma de los tiempos realizados configura la clasificación final. Los TCs pueden repetirse 2 ó 3 veces en una carrera. Pueden existir TC que se desarrollen por la noche por lo que los participantes deberán poseer un sistema de iluminación delantero y uno de aviso (intermitente) trasero. Comúnmente se denomina scratch al mejor tiempo realizado en un tramo.

1.3 SECTOR DE ENLACE [SE]

El recorrido entre 2 tramos cronometrados se denomina tramo de enlace o sector de enlace. El SE no es cronometrado, pero existe un tiempo límite para cubrir esa distancia, incluyendo además tiempo adicional para un pequeño descanso, alguna reparación, etc. Si la totalidad o un sector de enlace transcurre por carreteras abiertas al tráfico, los participantes han de respetar las normas de tráfico en ellas.

1.4 CONTROL HORARIO [CH]

Punto en el que es obligatorio pararse y presentar el carnet de ruta o carnet de control para apuntar la hora de paso. El retraso o adelanto en la entrada de un CH conlleva una penalización

1.5 SECCIÓN

Todas las partes de un rally-descenso comprendidas entre:

- la salida y el primer reagrupamiento.
- dos reagrupamientos sucesivos.
- el último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rally-descenso.

1.6 REAGRUPAMIENTO

Parada prevista por un Organizador en régimen de parque cerrado, con un control horario a la entrada y otro a la salida, con el objeto de —por una parte— seguir el programa del rally-descenso, y —por otra— permitir el reagrupamiento de los participantes que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un participante a otro. La duración de un reagrupamiento no podrá superar los 40 minutos.

1.7 NEUTRALIZACIÓN

Tiempo en que los participantes son detenidos por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentran en régimen de parque cerrado, generalmente por un accidente.

1.8 PARQUE CERRADO [PC]

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en el Reglamento Particular de la prueba y en la que solo se admite el acceso a oficiales autorizados. Las averías solo pueden arreglarse en los tramos de enlace.

1.9 RECONOCIMIENTOS

La presencia en un TC, de la forma que sea, de un participante que tenga la intención de participar en un rally-descenso tras el anuncio del itinerario. En el reglamento particular de la prueba figurará el programa específico durante el cual los participantes podrán familiarizarse con el recorrido de la prueba.

1.10 INICIO Y FINAL DEL RALLY-DESCENSO

Un rally-descenso comienza el día de los reconocimientos. La parte competitiva del rally-descenso comienza en el primer CH. La prueba finaliza con la publicación de la Clasificación Final Oficial. La parte competitiva acaba en el CH final.

1.11 CARNET DE CONTROL

Cada participante recibirá antes de la salida un carnet de control que tendrá que devolver al finalizar la carrera. El carnet está destinado a recoger las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario. En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 controles horarios consecutivos. Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del participante y la documentación oficial del rally-descenso, será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

1.12 ETAPA

Cada una de las partes del rally-descenso separadas por una parada mínima reglamentada. En ningún caso la duración máxima prevista para una etapa, podrá sobrepasar las 5 horas de duración. Lo normal es que entre 4 y 6 TCs sean una etapa.

1.13 VERIFICACIONES

Suelen realizarse antes del inicio de la competición y al final. Las verificaciones abarcan aspectos técnicos de la MTB, de seguridad y administrativos.

1.14 LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

El Libro de Ruta (Road-Book) será conforme a l modelo estándar que se muestra más adelante. Todos los participantes recibirán un Libro de Ruta que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir. Por lo general, el Road-Book será de gran utilidad durante el periodo de reconocimientos o entrenamientos. Durante la carrera se consulta solo cuando existen dudas del itinerario a seguir que no se memorizaron en los reconocimientos. No seguir el itinerario establecido en el mismo entrañar una penalización al final de la Etapa.

2.1 MOUNTAIN BIKES ADMITIDAS

Para este tipo de pruebas solo están permitidas MTBs de suspensión doble y con un valor mínimo de 140 mm de recorrido en ambas suspensiones. Se recomiendan montar neumáticos reforzados para reducir la posibilidad de pinchazo o reventón en un TC. Asimismo, se recomienda que cada participante lleve todo lo necesario para reparar un pinchazo por sí mismo. Si existieran tramos nocturnos, la luz delantera tiene que tener un mínimo de 600 lumens, pudiendo ir ubicada en el manillar o en el casco. Respecto a la luz trasera deberá ubicarse en la tija del sillín y deberá emitir una luz roja de forma intermitente. No está permitido cambiar de neumáticos durante la carrera. Una avería grave, que implique el cambio de una pieza importante de la MTB tampoco está permitida. Por ejemplo, cambiar una llanta, amortiguador u horquilla, manillar, etc.

Las MTBs no pueden presentar ningún desperfecto antes de la salida que pueda poner en peligro la seguridad del participante, así como cualquier modificación que pueda ser peligrosa para el participante.

2.1 MEDIDAS DE SEGURIDAD

En los TCs es obligatorio el uso de caso, guantes largos, rodilleras y pantalón anti-abrasivo. Se recomienda encarecidamente en los TCs el uso de cascos integrales, coderas y gafas. Las camisetas tendrán que ser de fibra sintética, no estando permitido utilizar algodón. Es obligatorio llevar un teléfono móvil cargado al iniciar la carrera y demostrar que la batería no se ha gastado al terminar una etapa o la carrera. El casco también será obligatorio en las partes de los SE que la organización señale. El carnet de control contará con los números de teléfono necesarios ante una emergencia.

Reconocimientos

Los participantes podrán reconocer los TCs desde el sábado anterior a la prueba hasta el jueves antes de la misma. Los participantes podrán dar un número indefinido pasadas por tramo cronometrado, pero sin ningún tipo de ayuda de remonte. No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados. Asimismo, el hecho de tener cualquier información de los tramos cronometrados, previa a los reconocimientos, por parte del participante o de cualquier persona relacionada con el mismo, también está prohibido. Se permite a los participantes filmar o fotografiar durante los reconocimientos para estudiar a posteriori el recorrido.

Verificaciones Administrativas y Técnicas

El horario y la ubicación de las verificaciones serán indicados en el Reglamento Particular de cada rally-descenso. La asistencia del participante a las verificaciones técnicas es obligatoria. La no asistencia, será penalizada de acuerdo con la normativa. El participante que en las verificaciones técnicas no lleve el DNI, tarjeta de la Seguridad Social o Tarjeta del Seguro Médico Privado, las medidas de seguridad física establecidas (protecciones), no cumpla los requisitos técnicos respecto a la MTB o con los criterios relacionados con el teléfono móvil, no será autorizado a tomar la salida. La verificación será realizada 10 minutos antes de la hora teórica de salida de cada participante en el CH de salida de la prueba. A su llegada, cada participante conducirá su MTB al parque cerrado y se procederá a verificar, como mínimo: su conformidad con la MTB presentada a las verificaciones técnicas de salida, el perfecto estado del carnet de control y el correcto funcionamiento del teléfono móvil.

Salida

Será obligatorio realizar una Ceremonia de Salida de acuerdo con la normativa establecida. La lista de participantes autorizados a tomar parte en la misma, publicada por el Director de Carrera, tendrá en cuenta el resultado de las verificaciones técnicas previas. La Ceremonia de Salida es obligatoria para todos los participantes inscritos. El orden de salida se establecerá de acuerdo con el nivel de los participantes. En los 5 minutos antes de la hora que figure en la lista oficial de participantes autorizados a tomar la salida, el participante deberá presentarse en el CH de salida del rally-descenso. Presentarse con retraso a esta convocatoria entrañará una penalización. El CH de salida de la prueba está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás CHs. Todo retraso imputable al participante en la presentación a la salida de la carrera, de una etapa, de una sección, o de un sector de enlace será penalizado.

Funcionamiento de los Controles

Todos los controles (controles horarios, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento y neutralización), serán indicados por medio de paneles. El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 5 m el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico si lo que se inicia es la salida de un TC, en caso contrario no habrá otra señalización. El fin de la zona de control de un TC (alrededor de 15 m más lejos) estará indicado por un panel de fondo amarillo con 3 barras transversales negras. Los CHs estarán siempre al comienzo de un TC, a la salida y llegada de la carrera, y a la entrada y salida de un reagrupamiento. La parada al final de un TC para apuntar el tiempo de paso por meta no es un CH.

Toda zona de control (es decir la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la Zona de Control. La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control. La hora ideal de registro **queda bajo la responsabilidad de los participantes**, que pueden consultar y sincronizar con el reloj oficial situado en el PC de salida. **Los comisarios de un CH no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro o target time del**

participante. Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer concursante. Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último participante. Los participantes deben seguir obligatoriamente las instrucciones de los comisarios responsables de los puestos de control.

Todos los controles (controles horarios, salida y llegada de tramos cronometrados y stop) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas. La señalización del puesto de control se realizará por medio de paneles en la forma indicada más adelante. En estos controles, los comisarios de puesto inscribirán en el carnet de control la hora de presentación del participante. El cronometraje se realizará al minuto.

El procedimiento de control empieza en el momento en que el que la MTB se aproxima al panel amarillo de comienzo de la zona de CH. La hora de presentación es aquella en que el participante presenta el carnet de control al comisario en funciones. Éste anotará en el Carnet de Control la hora real de presentación del citado carnet. La hora ideal de presentación es la que se obtiene restándole al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace **dos minutos cuando a continuación está la salida de un TC, y un minuto en el resto de los casos.**

El participante no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al anterior si a continuación está la salida de un TC. Por ejemplo, si el tiempo que la organización establece para un tramo de enlace es de 30', el participante tendrá que presentar el carnet de control entre 28' 00" y 30' 00", sabiendo además que en ese tiempo deberá guardar el carnet de control en un sitio seguro y tomar la salida del TC se le dará a las 30' 00". Al atravesar la línea que marca el CH el participante ya tiene que estar completamente preparado para tomar la salida, es decir que tendrá puestas todas las medidas de seguridad exigidas. De no ser así, se le penalizará y si no llevara alguna de la previstas por cualquier motivo, dependiendo de su importancia podría ser penalizado o incluso excluido de la carrera. El participante no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación en el resto de los casos. Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada. Un participante penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

Los participantes están obligados a presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control. Un retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre dos CHs entrañará la eliminación de carrera del participante por el Director de Carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (5 segundos por minuto). Es lógico que cuando se alcance un retraso importante, por ejemplo de 12 minutos, el participante tendrá que hacer un esfuerzo para que el siguiente CH no sea mayor.

Varias zonas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control. Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los participantes como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo.

Una cuestión común, es que se retrase un participante y sin embargo los que están detrás de él lleguen a la hora correcta. Suponiendo que un participante se retrasa 3', habrá delante de él tres participantes cumpliendo con el protocolo de los CHs. El participante retrasado, en cuanto llegue al CH deberá advertir al comisario que ha llegado y lo colocará para que tome la salida antes de los otros tres o después de ellos, sin ningún tipo de sanción para estos tres participantes.

El carnet de control deberá ser conforme al modelo recogido al final de este documento. Las horas y minutos serán indicadas de la siguiente forma: 00h01-24h00, debiendo ser contados únicamente los minutos completos. La hora oficial del rally-descenso será la indicada en el reglamento particular de la prueba. En el carnet de control figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre 2 CHs consecutivos. El carnet de control será entregado a los participantes en el CH de salida del rally-descenso en el Parque Cerrado de Salida. Cada participante es el único responsable de su carnet de control. La presentación del carnet de control en los diferentes controles (en el orden correcto) y la exactitud de las anotaciones en el mismo, quedan bajo la única responsabilidad del participante. Corresponde al participante decidir el momento preciso de presentar su carnet de control a los comisarios y verificar que la hora anotada ha sido la correcta. El carnet de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control, en

donde deberá presentarse personalmente por él participante para ser visado y la hora anotada. Solamente el Comisario del puesto de control está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control. Salvo autorización expresa del Comisario responsable, toda rectificación o modificación realizada en el carnet de control entrañará la aplicación del reglamento por el Director de Carrera. Asimismo, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (horario o de reagrupamiento), entrañará igualmente la penalización correspondiente. Toda divergencia en las inscripciones de tiempos entre el carnet de control del participante y la documentación oficial del rally-descenso será objeto de estudio por los Comisarios Deportivos.

Tramos Cronometrados

Los TC son pruebas de velocidad sobre sendas y caminos en bajada. En los TC el cronometraje se realizará al segundo. El Director de Carrera establecerá el margen de salida del vehículo en cada tramo cronometrado, en función de la longitud del mismo para evitar que un participante pueda alcanzar a otro. En el transcurso de los TCs el uso por parte del participante de las medidas de seguridad reglamentario es obligatorio, bajo pena de **exclusión**. Está prohibido a los participantes circular en sentido contrario al TC.

La salida de un TC será dada con la MTB colocado en la línea de salida. Todo participante que no salga dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera. La salida de los TCs será dada mediante un comisario en cuenta atrás. El Comisario avisará verbalmente a los 30, 40 y 50 segundos antes de dar la salida. Cuando falten 5 segundos el comisario contará hacia atrás cada segundo en voz alta. La salida de un TC a la hora inscrita en el carnet de control sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor. Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.

La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso de llegada y el panel de final de zona de control. Al atravesar el último panel el participante deberá aparcar la MTB fuera de la senda o camino donde termina el TC, de lo contrario será penalizado. Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el carnet de control del tramo cronometrado del participante, y los tiempos se anotarán en el siguiente CH o reagrupamiento. Si por culpa del participante, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización. Los tiempos realizados por los participantes en cada TC, expresados en horas, minutos y segundos, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempo.

Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Cuando el desarrollo de un TC sea interrumpido por las razones que fuere, el tiempo de todos los participantes será el mismo. La interrupción de un TC tiene un protocolo de actuación específico que se tratará más adelante. Cualquier participante responsable o cómplice de una interrupción del TC deliberadamente será excluido.

Los organizadores deberán prever, al menos, un vehículo de seguridad, denominado cero, que podrá ser una MTB o una moto de campo. Este vehículo deberá efectuar la totalidad del recorrido y supervisar que todo es correcto para poder iniciarse el TC.

Seguridad en los Tramos Cronometrados

Cualquier participante que sufra una avería dentro de un tramo cronometrado y se desplace a velocidad muy baja o empujando su MTB, deberá hacerlo por fuera de la zona de paso de los otros participantes evitando entorpecerlos y ponerles en peligro. Dicho participante con la MTB averiada deberá hacer una señal de aviso, al menos a dos de los siguientes participantes que lo sobrepasen –si los hubiere –, para que estos avisen en el control de llegada (ambos participantes están obligados a informar, de no hacerlo se le penalizaría con 5 segundos). La señal será levantando uno de los brazos perpendicular al cuerpo con el pulgar hacia arriba indicando que se encuentra bien físicamente y diciendo “OK” al mismo tiempo.

En el caso de que en un tramo cronometrado un participante sufra un accidente y estando consciente necesite ayuda deberá levantar uno de los brazos por encima de la cabeza y agitarlo de izquierda a derecha con la palma de la mano completamente abierta. El

siguiente corredor que pase tiene la obligación de detenerse a asistirle y llamar al CH de salida del tramo, desde donde se coordinará la neutralización del tramo y la evacuación del herido. El primer participante que se detiene debería esperar al que viene detrás y hacerle la señal de ayuda de forma que este segundo vaya deteniendo a los lleguen para evitar que en las zonas con poca visibilidad el primer accidente genere un segundo. Cuando sucede esto el TC queda neutralizado y lo más probable es que se produzca un reagrupamiento al final del mismo. Si el accidente realmente no fuera grave y el participante parara la carrera, sería sancionado con el no permitir su participación en carreras futuras.

Si un participante se encontrara a otro participante accidentado, es decir en el suelo, y este no le hiciera señal alguna deberá detenerse para asistirle, quedando por tanto neutralizado el tramo. El incumplimiento de este deber de asistencia y el del párrafo precedente puede llevar desde la exclusión de la carrera hasta el no permitirle tomar la salida en una futura carrera del campeonato dependiendo de la gravedad del hecho.

Si un participante decide abandonar la carrera por el motivo que sea en un TC, y se queda parado en el recorrido como un simple espectador, deberá actuar señalando a los dos siguientes participantes que se encuentra bien como se ha indicado anteriormente, aparcar la MTB en un lugar seguro y comunicarlo por teléfono al control de llegada de dicho TC. Si decide abandonar en un SE deberá comunicarlo por teléfono al comisario del siguiente CH. El no hacer esto implica automáticamente la prohibición de competir en ninguna de estas carreras en el futuro.

Si un participante alcanza a otro en un tramo cronometrado tiene la obligación de apartarse inmediatamente para dejarle pasar, siempre y cuando el punto donde vaya a pararse no ponga en peligro su seguridad. El que lo alcanza debe gritarle "PASO" para advertirle de su presencia.

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los TCs y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo. En el transcurso del rally-descenso las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

- Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rally-descenso durante el desarrollo de una etapa.
- Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rally-descenso al final del mismo.
- Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo. En caso de empate, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer TC. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo TC y así sucesivamente. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rally-descenso.

Resumen de Penalizaciones

Exclusión de la carrera:

(i) transitar fuera del recorrido; (ii) infringir normas de tráfico si se circula por carreteras o no llevar el casco en dichas vías siempre y cuando la Organización diga lo contrario; (iii) hacer anotaciones, rectificaciones o modificaciones distintas a las del Comisario del puesto de control en el carnet de control o deteriorarlo hasta el punto que sea ilegible; (iv) arrojar basura al campo o cualquier comportamiento ambiental desordenado; (v) alterar el recorrido durante la semana de entrenamientos; (vi) retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios, en las verificaciones o en el inicio de la carrera; (vii) no llevar completo el participante personal de seguridad en un TC; (viii) realizar reconocimientos de cualquier forma o entrenamientos el día previo a la carrera; (ix) no cumplir los requisitos técnicos y administrativos en la verificación técnica, (x) ausencia de los dorsales; (xii) no cumplir correctamente con la forma de actuar ante posibles accidentes o averías en TCs; (xiii) abandonar la carrera sin avisar como indica la normativa.

Sanciones de tiempo:

(i) bloquear intencionadamente el paso de otro participante o impedir que le adelanten cuando ha sido alcanzado en un TC [de 10" hasta la exclusión]; (ii) comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo [de 10" hasta la exclusión]; (iii) no seguir las instrucciones de los comisarios, faltarles al respeto o molestarlos cuando en realidad no debe existir prácticamente comunicación con los mismos [de 10" hasta la exclusión]; (iv) retraso en un CH [5" por cada minuto]; (v) adelanto en un CH [10" por cada minuto]; (vi) detenerse entre el panel amarillo de llegada de un TC y el panel de final de zona de control [20"]; (vii) aparcar mal la MTB al final de un tramo [10"]; (viii) salida anticipada [5"].

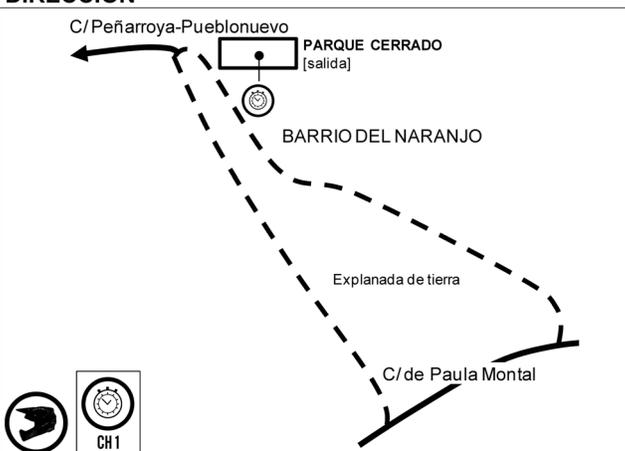
Señalización de los Puestos de Control

DIRECCIÓN	TIPO DE CONTROL	SEÑALIZACIÓN
	Control Horario	
	Control Horario y Salida de Tramo Cronometrado	 ← 5 m → 
	Llegada de Tramo Cronometrado	 ← 15 m → 

El Libro de Ruta será distribuido el viernes del fin de semana anterior a la prueba. Este documento se facilitará electrónicamente de forma que el participante pueda imprimirlo, recortarlo y encuadernarlo con una espiral plástica según el tamaño reglamentario. También existirá una versión electrónica en formato fotográfico jpg que puede ser introducido en los teléfonos móviles de pantalla grande o en cámaras digitales pequeñas que tengan una pantalla de LCD.

Cada página será numerada y su numeración será progresiva dentro de un mismo ejemplar. Al principio del Libro de Ruta se deberán incluir unas páginas informativas que incluyan, como mínimo, la siguiente información: una (o más) página explicativa con los símbolos utilizados, el Itinerario-Horario completo y un mapa general.

Cada Sector comenzará en una página nueva. En la parte superior de cada página deberán figurar, obligatoriamente, el/los números de Sector, los números y descripción de cada Tramo y/o Control Horario, la distancia a recorrer, el tiempo impartido y la velocidad media necesaria para recorrer el kilometraje del Sector. El sentido de lectura de la dirección será de abajo (punto de origen) hacia arriba. Se deberán incluir croquis de los emplazamientos de los puestos de control, con fotografías de los mismos. Se deberán incluir asimismo en el Libro de Ruta los puntos de abastecimiento de agua. Se señalarán los lugares que precisen de un atención particular con uno, dos o tres signos de admiración.

I MTB ENDURO-RALLY MONTEBAJO				Sección 1
PC1 → TC1				
Parque Cerrado Salida		Villar		
		Sector 1		
 CH 1 → 2	Distancia 4.96 km	Tiempo 0h40'	Promedio 7.44 km/h	
Distancias [km]	Total 0.00	Parcial 0.00	Regresiva 4.96	
DIRECCIÓN				
				
INFORMACIÓN				
Parque Cerrado de Salida (PC1) situado en la esquina noroeste de la explanada de tierra de la calle de Paula Montal situada en el barrio del Naranjo. N 37° 54' 45" W 4° 46' 57"				
				01

Ejemplo de una hoja del Libro de Ruta

Carnet de Control Tipo

El tiempo impartido para cubrir las distancias entre 2 Controles Horarios consecutivos deberá ser reflejado en el Carnet de Control. Las horas y minutos deberán indicarse de las 00.01 a las 24.00, sólo serán contados los minutos transcurridos. El Carnet de Control deberá ajustarse al modelo que puede verse debajo. El Carnet de Control será entregado por la organización en las verificaciones y el participante deberá entregarlo al finalizar la carrera. Se recomienda proteger muy bien el Carnet de Control para que no se arrugue o moje por sudor o lluvia, y a la vez que se tenga fácil acceso a él. Debido a su reducido tamaño una opción puede ser poner una pequeña funda en la barra horizontal superior.

CH 01	Parque Cerrado			
	HORA TEÓRICA		HORA REAL	
	H	M	H	M
↓	 CH01			
	TIEMPO SECTOR			
	H	M		
	00	45		
	 CH02			
CH 02	HORA REAL		HORA TEÓRICA	
	H	M	H	M

Ejemplo de una hoja del Carnet de Control

ninepointeight
alwayswins