REGLAMENTO A.P.E. – A.P.E.S.E.N.
AÑO 2026

Asociación Pilotos de Enduro www.enduroape.com.ar Campeonato Patagónico de Enduro

Personería Jurídica Nº1.709, otorgada el 06 de diciembre de 2001. Nacida: septiembre de 2000.

APE -Asociación Pilotos de Enduro / APESEN Asociación Pilotos de Enduro y Super Enduro de Neuquén

Marca registrada.

Afianzada: en Asamblea del día 4 de abril del 2001 se formó su primera Comisión Directiva, integrada por 14 miembros.

OBJETIVOS

- Fomentar los valores del Enduro, de la familia APE, a pilotos que se inicien en la actividad.

- Promover la buena comunicación y sana convivencia entre los pilotos, la familia que los acompaña, y la CD del APE.

- Incentivar la lealtad, sinceridad y respeto en competencia y fuera de ella.

- Impulsar la participación de pilotos de otros campeonatos regionales.

- Incitar a los pilotos al disfrute y superación permanente, entendiendo que las carreras son contra el reloj y no contra otro piloto.

- Promover conductas relacionadas al cuidado del ambiente y entorno natural.

- Primar por la salud de los pilotos y su seguridad en carrera, como así también del equipo organizador y la CD de APE.

ASPIRACIONES

La Asociación promoverá el crecimiento progresivo del nivel deportivo del campeonato, procurando que tanto la competencia como sus pilotos sean reconocidos a nivel nacional por su desempeño técnico, profesionalismo y valores humanos. Asimismo, se fomentará que cada fecha constituya un espacio de encuentro, respeto y disfrute para los pilotos y sus familias.
Se impulsará la participación activa de los pilotos en la vida institucional, alentando el aporte de propuestas y colaboración organizativa, en su carácter de integrantes de la Asociación, con el objetivo de fortalecer y consolidar el desarrollo del campeonato.

A LA FAMILIA APE

La Comisión Directiva y los equipos de trabajo que intervienen en la organización del Campeonato están integrados por personas con experiencia tanto en la práctica deportiva como en la gestión institucional, lo que permite abordar la actividad con una visión integral y comprometida.

El presente reglamento tiene por finalidad establecer un marco normativo claro, transparente y equitativo. Se solicita a los participantes su lectura atenta, comprensión y respeto, entendiendo que la organización está conformada por miembros que desarrollan su labor de manera desinteresada y con el único objetivo de fortalecer el deporte.

El espíritu que guía este campeonato es el de una competencia sana, basada en el respeto mutuo, el compañerismo y la participación activa de todos los actores involucrados. Se promueve el derecho a opinar y ser escuchado, así como el compromiso colectivo para sostener y jerarquizar el Enduro Patagónico como referencia deportiva a nivel nacional.

CONDICIONES GENERALES

Toda persona física, piloto u organizador que participe en el Campeonato Patagónico se considerará conocedora del presente Reglamento General y de sus disposiciones complementarias, aceptándose en su totalidad como condición de participación. La fiscalización, organización, administración del campeonato y la interpretación del presente reglamento serán facultad exclusiva de la Asociación de Pilotos (APE/APESEN), cuyas decisiones tendrán carácter definitivo dentro del ámbito deportivo.

Toda situación no prevista expresamente en el presente reglamento será resuelta por la Comisión Directiva de APE/APESEN. La Asociación se reserva el derecho de suspender, reprogramar o cancelar una fecha del campeonato cuando, a su exclusivo criterio, no se encuentren garantizadas las condiciones mínimas de seguridad necesarias para el normal desarrollo de la competencia.

Los organizadores que suscriban contrato para la realización de una fecha deberán cumplir en forma íntegra y estricta las obligaciones asumidas. El incumplimiento total o parcial de dichas obligaciones dará lugar a la aplicación de sanciones por parte de la Comisión Directiva, las cuales podrán consistir en sanciones económicas u otras medidas disciplinarias acordes a la gravedad del hecho. Dichas determinaciones tendrán por finalidad resguardar la calidad organizativa, la seguridad y el desarrollo adecuado del campeonato.

1 - RESPONSABLES DE UNA COMPETENCIA

Comisario Deportivo: (exclusivo de APE / APESEN): Realizará por escrito un informe de la competencia detallando el desarrollo de esta, dejando constancia de posibles medidas disciplinarias, denuncias, etc.

Auxiliar Parque Cerrado: (exclusivo de APE / APESEN): Serán los encargados de organizar la grilla de partida, de largar la competencia y de permitir el ingreso de personas allegadas o no al piloto a Parque Cerrado.

Jefe de planillaje y cronometraje (exclusivo de APE / APESEN): Será el encargado de la toma de tiempos y clasificación final.

Responsable de marcación del circuito: (a cargo del organizador): Será el responsable de la ubicación de los puestos de control, de mostrar el circuito y conocer los accesos rápidos al mismo en caso de accidentes. Y deberá comunicarlo a las autoridades de la competencia.

El acceso al circuito deberá estar claramente señalizado desde la ruta principal hasta la llegada al mismo con carteles que contengan la palabra Enduro y flechas en dirección al mismo.

Triple cero: Es un piloto o ex piloto que tiene como función recorrer el circuito una semana antes de la competencia para asegurar la marcación, distancia y complicaciones que pueda tener el mismo el día de la carrera. Otra de sus funciones es realizar un mapeo con GPS que servirá para la ubicación del equipo de rescate, controles con planilla y observar los caminos y/o vías rápidas para llegar a los lugares de difícil acceso para poder evacuar a los accidentados cuando fuera necesario. Es autoridad dentro del circuito tanto el sábado como el domingo de la competencia; es una extensión del comisario deportivo dentro del campo y en parque cerrado, tiene la facultad de poder aplicar sanciones a los pilotos. Otra de sus funciones son la de colaborar con el rescate de los pilotos accidentados, permitiendo su ubicación rápida debido a su conocimiento del lugar. En el caso de que un piloto se accidente en competencia, los demás competidores deberán velar en primer término por la vida, salud y seguridad de este, procurando primeros auxilios (en caso de poder y saber brindarlos), ayuda humanitaria (quitar la moto en caso de estar atrapado, detener la prueba para evitar atropellos, hidratación, etc.), dar aviso de inmediato a la Dirección de Carrera y/o control de paso.

2 - RESPONSABILIDADES DEL PILOTO

Largada simbólica: Si hubiera una largada simbólica, previamente anunciada 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.

Indumentaria: Debe ser obligatoria y adecuada por razones de seguridad tanto para la vuelta previa como para la competencia: casco, antiparras, remera manga larga, rodilleras, pechera, guantes, pantalón y botas, (todos los elementos deben ser tipo enduro-Cross), caso contrario no será autorizado a recorrer en el circuito.

Medidas de seguridad en la moto: Protector de manubrios y manillares completos, botón de pare del motor, frenos en ambas ruedas, ambos guardabarros.

Medidas de seguridad física: El piloto deberá llevar de manera obligatoria, líquido de hidratación, (agua, Gatorade, a gusto) en botella, camelback etc.

ES OBLIGACIÓN DEL PILOTO TENER REALIZADOS LOS CHEQUEOS MÉDICOS CORRESPONDIENTES Y FIRMAR EL CONSENTIMIENTO DE INSCRIPCIÓN Y SEGURO Y PRESENTAR FICHA MÉDICA DE APTO FÍSICO EN LA PRIMERA CARRERA, CASO CONTRARIO NO PODRÁ PARTICIPAR.

El piloto deberá tener el seguro pago y pulsera colocada que avale el mismo para poder salir a girar la vuelta de reconocimiento, o recibo de seguro, entregado por APE / APESEN al momento de la inscripción caso contrario el personal a cargo tendrá la facultad de prohibirle la salida del piloto.

Todo piloto que abandone la competencia tiene la obligación de avisar al control central o avisar a cualquier control oficial deportivo. (sujeto a sanciones de no hacerlo)

3 - PARQUE CERRADO

Todos los pilotos deberán presentarse a Parque Cerrado tanto en la vuelta de reconocimiento como para la carrera, de la siguiente manera:

Porta números reglamentarios, los cuales no podrán ser de papel u otro material de fácil rotura. Es obligatorio que el fondo de la placa sea blanco y sin decorados pegados en el mismo, únicamente el sticker oficial para la carrera en curso y números negros en su totalidad y de fácil lectura, serán pegados en el frente y las dos cachas laterales, teniendo como mínimo, 13 cm de alto, siendo esta una medida obligatoria. (no barrales ni costado ni otro lugar). El Comisario Deportivo tiene la facultad de sacar al piloto de línea de largada hasta tanto coloque los números reglamentarios, tanto para la vuelta previa como para la carrera.

Ningún piloto podrá negarse a la revisión del Comisario Deportivo si hubiera sospecha de que lleva nafta en riñonera, camelback, etc.

Moto con pata reglamentaria, caballete, o triángulo.

Pulsera de seguro. En caso de haber extraviado la misma, se exige tener el comprobante de pago de seguro otorgado en la inscripción. En caso de que un piloto no tenga cualquiera de estos elementos, el comisario deportivo tiene la facultad de sacarlo de la línea de largada hasta que no se cumplimente el requisito, el piloto no podrá volver a dicha línea.

El reabastecimiento de combustible: Será permitido solo en el área de Asistencia (Parque Cerrado u otro lugar designado por los responsables de la prueba) con el motor parado y utilizando un bidón de combustible homologado.

Asistencia de terceros: El único lugar donde el piloto estando en carrera puede recibir asistencia de terceros es en el parque cerrado y para la recarga de fluidos (nafta, refrigerante, líquido de frenos y aceite).

El resto de las operaciones las debe realizar el piloto y puede recibir asistencia (herramientas y/o explicación de operatoria).

El piloto debe descender de la moto al ingresar, empujando la moto (que puede estar con el motor encendido) hasta su lugar de carga, lo mismo al salir de la zona de reabastecimiento, ascendiendo a la moto una vez cruzada la línea de salida.

Está autorizado un mecánico acompañante por piloto o máximo dos por equipo debidamente identificado. (Con tarjeta provista por APE / APESEN)

Él o los asistentes deberán estar muñido de todos los elementos necesarios para la asistencia y con elementos de seguridad propios. (matafuego, herramientas, etc.).

Ningún corredor ni asistente pueden tocar la moto de otro competidor excepto que este se lo pida, bajo la pena de hasta descalificación.

Los asistentes permanecerán fuera del área de Asistencia o parque cerrado y solo ingresarán al momento de realizar la operatoria debiendo abandonarla una vez terminado la misma y no dejar desperdicios de cualquier tipo.

El piloto tiene prohibido ingresar y salir de dicha zona sobre la moto.

Para la recarga de combustible el motor debe estar parado. Se encuentra totalmente prohibido fumar, beber alcohol y/o encender fuego.

No está autorizado transportar combustible adicional.

La moto debe contar con tanque de combustible homologado.

En caso de pinchaduras, el piloto podrá sacar la rueda y entregarla a sus asistentes para su reparación fuera del parque cerrado, quedando terminantemente prohibido el cambio completo de rueda. El comisario deportivo precintará la llanta a reparar.

Las tareas serán supervisadas por el director del Sector y/o Comisario Deportivo.

Toda moto que entra al parque cerrado se la considera en carrera, por lo tanto, si debe hacerse alguna intervención (cambio de bujía, recarga de combustible, reparación, etc.) debe hacerse dentro del mismo.

Si retira la moto del parque se considerará abandono de carrera.

4 - AMBULANCIA Y GRUPO DE RESCATE (RESCATE DE LESIONADOS)

Se verificará la presencia de dos ambulancias y grupo de rescate los días sábado y domingo, de lo contrario no se iniciará la actividad. El propósito del grupo de rescate será para que, ante un accidente donde sea imposible el acceso de la ambulancia, éste pueda llegar lo más próximo al lugar del inconveniente; con la guía de los Triple Cero. Únicamente prestará sus servicios a pilotos debidamente inscripto, no así al público y allegados.

El grupo de rescate será exclusivamente para el piloto lesionado, no así a las motos que se queden en el circuito las que son responsabilidad del grupo organizador supervisado por APE / APESEN.

5 - INSCRIPCIONES

Se realizará en el horario estipulado en los afiches físicos o digitales y además se publicará en el sitio oficial (página) de APE / APESEN tanto los horarios de apertura como de cierre.

En caso probable de que algún piloto ocultase o no sus antecedentes deportivos (tomando parte de una prueba en una categoría inferior a la que le corresponde) pueden ser excluido sin derecho a reclamo alguno; exista o no denuncia al respecto, por lo que se recomienda un total asesoramiento antes de proceder a la inscripción.

Los pilotos que se inscriban el día de la carrera, (Máster C, Promocionales, Máster Promo, Principiantes y Leyenda hasta las 9:00hs. y el resto de las categorías hasta las 12:00hs.), largarán en último lugar de su categoría, aun estando rankeados.

6 - CATEGORÍAS

Readecuación de categoría por rendimiento

Luego de las primeras competencias del año calendario en la que participe cada piloto, la Comisión Directiva podrá disponer la readecuación de su categoría cuando su rendimiento deportivo no resulte acorde a la misma. El proceso de determinación del posible ascenso puede durar hasta tres (3) fechas.

En caso de que el piloto se haya inscripto en una categoría considerada de ascenso (Promocional, Master Promo, Junior B, Junior A o Master A), y su desempeño evidencie un nivel superior al previsto, se procederá a su ascenso inmediato. El cambio de categoría se efectuará respetando el tiempo total registrado en competencia, reubicando al piloto en el puesto que le corresponda dentro de la nueva categoría.

Un piloto que haya sido rankeado en una categoría, podrá solicitar ser ascendido a una categoría superior.

Adecuación por criterios etarios

A partir de la presente temporada, las categorías se estructuran prioritariamente en función de la edad de los pilotos. Los cambios de categoría derivados exclusivamente del cumplimiento de los límites etarios no serán considerados ascensos o descensos deportivos. En caso de corresponder un descenso por adecuación etaria, el mismo podrá realizarse únicamente por una (1) categoría por temporada.

a) SENIOR: Numeración desde el Nº 1 al N° 49. Esta Categoría estará compuesta por pilotos con la máxima experiencia competitiva libre de edad, y pilotos que provengan de la Categoría Junior A que hayan quedado dentro de los 3 primeros puestos del año anterior.

b) SENIOR B: Numeración desde el N° 50 al N° 99. La integran pilotos que tengan o vayan a cumplir 36 años en el año calendario. Son pilotos descendientes de la categoría senior o ascendentes de la categoría Master A.

c) JUNIOR A: Numeración desde el Nº 100 al N° 199. La integran todos aquellos pilotos menores de 36 años o a cumplir en el año calendario. Pilotos que no tengan la experiencia para la categoría Senior y que hayan quedado dentro de los 3 primeros puestos el año anterior en categoría Junior B.

d) MASTER A: Numeración desde el N° 200 al N° 299. La integran pilotos que tengan o vayan a cumplir 36 años en el año calendario, que sean al menos un 8% más lentos en ritmo que los que integran Senior B. Estos pilotos podrán descender a categoría Master B a partir de los 45 años o que los cumplan en el año de campeonato en curso.

e) JUNIOR B: Numeración desde el Nº 300 N° 399. La integran los pilotos que no tengan experiencia para la categoría Junior A, que hayan quedado dentro de los 3 primeros puestos del año anterior en la Categoría promocional y que sean menores a 35 años o a cumplir en el año calendario.

f) MASTER B: Numeración desde el Nº 400 al N° 499. La integran los pilotos de 45 años de edad en adelante o a cumplir en el año calendario. Estos pilotos podrán descender a categoría Master C a partir de los 50 años o que los cumplan en el año del campeonato en curso.

g) MASTER C: Numeración desde el Nº 500 al N° 599. La integran los pilotos que tengan 50 años en adelante o a cumplir en el año calendario. Esta categoría se nutre de los pilotos que descienden de Master B.

h) MASTER D: Numeración desde el Nº 600 al N° 699. Lo integran aquellos pilotos que tengan 55 años en adelante o a cumplir en el año calendario. Se nutre de pilotos que descienden de Master C.

i) PROMOCIONAL: Numeración desde el N.º 700 hasta el Nº 799. La integran todos aquellos pilotos principiantes con o sin experiencia menores de 35 años o a cumplir en el año calendario. Durante el año 2026, se llevarán a cabo dos minicampeonatos, el primero terminando en la 5ta fecha y el segundo, en la fecha de cierre anual. Al ser una categoría de ascenso, los primeros tres pilotos del campeonato deberán ascender a Junior B o a Master A según la edad lo requiera.

j) MASTER-PROMO: Numeración desde el N.º 800 hasta el N.º 899. La integrarán todos aquellos pilotos principiantes con o sin experiencia que tengan 36 años en adelante o a cumplir en el año calendario. Durante el año 2026, se llevarán a cabo dos minicampeonatos, el primero terminando en la 5ta fecha y el segundo, en la fecha de cierre anual. Al ser una categoría de ascenso, los primeros tres pilotos del campeonato deberán ascender a la categoría superior que corresponda a su edad.

k) LEYENDA: Numeración del N° 900 al N° 949. Categoría integrada por pilotos de sesenta y tres (63) años cumplidos o a cumplir dentro del año calendario correspondiente. En las competencias disputadas bajo el sistema Cross Country se aplicará una bonificación de tiempo según la edad del piloto, correspondiendo quince (15) segundos a partir de los sesenta y cinco (65) años, treinta (30) segundos a partir de los sesenta y siete (67) años y cuarenta y cinco (45) segundos a partir de los setenta (70) años cumplidos o a cumplir en el año calendario.

   La bonificación no será acumulativa y se aplicará únicamente el beneficio correspondiente al rango etario alcanzado. En los formatos FIM y Sprint no se otorgará bonificación por edad.

l) MINI ENDURO: La integrarán pilotos en mini motos y con bajo nivel conductivo. Será a modo de exhibición e iniciación en el enduro, no competencia, acompañados por pilotos experimentados. Esta categoría será sin campeonato y deberá contar con la autorización por escrito ante escribano público, por ambos padres y/o tutor legal.

Participación de pilotos menores de edad en competencia principal

1. Pilotos menores de 14 años

Todo piloto menor de catorce años podrá participar únicamente si cumple con los siguientes requisitos obligatorios:

a) Presentación de autorización y eximición de responsabilidad civil firmada por ambos padres o tutor legal.
b) Firma certificada ante escribano público.
c) Designación de un acompañante mayor de edad que asuma la responsabilidad deportiva y conductual del menor durante toda la competencia.

La condición de “escasa experiencia” será evaluada en cada competencia por la Comisión Directiva y/o el Comisario Deportivo, quienes podrán exigir obligatoriamente la figura del acompañante cuando lo consideren necesario por razones de seguridad. Un mismo acompañante no podrá asistir a más de un (1) piloto menor de 14 años por competencia.

2. Ascenso de categoría – menores de 14 años

Los pilotos menores de 14 años que obtengan resultados destacados no podrán ascender automáticamente a una categoría superior. El eventual ascenso deberá ser evaluado y autorizado expresamente por la Comisión Directiva, considerando antecedentes deportivos, experiencia y condiciones de seguridad.

3. Pilotos entre 14 y 18 años

Los pilotos comprendidos entre los catorce y los dieciocho años que obtengan resultados que habiliten el ascenso de categoría podrán hacerlo únicamente con:
a) Autorización expresa de ambos padres o tutor legal.
b) Firma certificada ante escribano público.

4. Obligaciones del acompañante

Todo acompañante de piloto menor deberá:

- Abonar el Seguro Obligatorio correspondiente, aun cuando no participe activamente en la competencia.
- Estar debidamente identificado dentro del circuito mediante pechera distintiva oficial.
- Cumplir y hacer cumplir las disposiciones del reglamento durante el desarrollo del evento.

La pechera identificatoria será provista por el Comisario Deportivo.

7 - PUNTAJE

Se otorgará un punto por presentismo a cada piloto que largue cada fecha del campeonato. Para acceder al puntaje por puestos se deberá cumplir con el 50 % del recorrido y en caso de vueltas impares una más, por ejemplo, 2 de 3 vueltas. El puntaje por otorgar será del 1º al 18º según la siguiente escala:

Puesto	**Puntos**
1°	**25**
2°	**21**
3°	**18**
4°	**16**
5°	**14**
6°	**13**
7°	**12**
8°	**11**
9°	**10**

Puesto	**Puntos**
10°	**9**
11°	**8**
12°	**7**
13°	**6**
14°	**5**
15°	**4**
16°	**3**
17°	**2**
18°	**1**

En caso de que algún piloto solicite cambio de categoría (categoría superior) de forma voluntaria se le otorgará el 75% del puntaje obtenido durante las competencias previas.

En caso de empate, se definirá de acuerdo con el mejor tiempo de la última vuelta.

Si al final del Campeonato en una categoría hubiera empate de puntos en alguna posición, ganará el que más carreras ganó en el campeonato y, si persiste el empate, el que más veces corrió. Persistiendo aún el empate, será el que mejor posición haya logrado en la última fecha.

Nota importante: en el caso de que un piloto corra solamente la última fecha del campeonato no será acreedor de los puntos del mismo, pero sí de la clasificación de la carrera. Solo accederá a los premios de la competencia, pero no al puntaje de la misma.

8 – PREMIACIÓN DE CARRERA Y CAMPEONATO.

Cada categoría recibirá trofeos de 1er al 3er puesto y medalla para el 4to y 5to puesto. A excepción de las categorías Promocionales: Promocional y Master Promo, las cuales recibirán solo medallas de 1er al 5º puesto. La categoría Mini Enduro recibirán 1 medalla cada piloto participante.

El piloto deberá estar presente para hacerse acreedor del premio y los puntos correspondientes, excepto que sea autorizado expresamente a no estar presente por el director de carreras. De quedar vacía una posición los pilotos de abajo no suben puestos, solamente queda excluido el piloto involucrado. En tal sentido, en la premiación de la última fecha del campeonato, los pilotos que resultaran campeones de cada categoría, deben estar presentes en la premiación, caso contrario perderá el beneficio de no pagar inscripción en el campeonato siguiente.

Se entregarán trofeos para los puestos 1º al 3º en el campeonato general en todas las categorías.

Es obligación de los pilotos que suban al podio, hacerlo con jersey de enduro colocado, la falta del mismo será motivo de sanción, resultando en una quita de 3 puntos. Esto último no modifica el podio.

9 - CRONOMETRAJE

Será realizado por el Equipo de Cronometraje Oficial de A.P.E. / A.P.E.S.E.N. o por un Cronometrista Homologado por ésta, y no podrá ser consultado por pilotos, y/o acompañantes durante la competencia. No se permite el ingreso de pilotos o cualquier persona ajena al personal al sector de cronometraje.

10 – CALENDARIO

Para la temporada 2026 se establece un calendario compuesto por once fechas puntuables. De dichas fechas, tres se disputarán bajo la modalidad de fecha doble, considerándose cada jornada como instancia independiente a efectos de clasificación, puntaje y cómputo del campeonato.

Se establece un descarte por piloto a lo largo de la temporada. El descarte podrá aplicarse sobre una fecha simple o sobre una de las jornadas correspondientes a una fecha doble, computándose cada jornada como unidad independiente. El descarte no podrá utilizarse cuando el piloto haya sido desclasificado en dicha instancia.

El piloto solo podrá descartar la última fecha del campeonato si registra participación efectiva en la misma. Se considerará participación efectiva haber cumplimentado el proceso de inscripción administrativa y haber tomado parte oficial en la competencia.

TIPOS DE COMPETENCIAS

1) CROSS COUNTRY

a) Marcación del Circuito:

Los circuitos podrán estar divididos en dos según la dificultad: uno para Master D, Promocionales, Master Promo, Promocionales y Leyenda, (el cual deberá ser corto y sencillo con un tiempo mínimo de 30’ a 35’ por vuelta para los pilotos más rápidos) Y el circuito para el resto de las categorías deberá tener un tiempo mínimo de 40’ a 45’ por vuelta para los pilotos más rápidos y no deberá tener rectas que superen los 300m, de lo contrario se efectuará algún tipo de “chicana” que asegure la disminución de la velocidad.

Ambos circuitos estarán claramente señalizados con cintas rojas a la izquierda y azules a la derecha. La separación de los circuitos estará identificada con carteles y flechas. Si dentro del sendero correspondiente a cualquiera de los circuitos existiera algún paso alternativo o desvío, estará claramente clausurado o encintado. El mismo procederse llevará a cabo en caso de haber cruces de calles y/o picadas. Si esto no se pudiese hacer, el organizador tendrá que poner una persona que cuide
ese lugar.

Los puestos de control de paso estarán estratégicamente ubicados y aprobados por el grupo fiscalizador. Además, se podrán distribuir veedores móviles. Serán tomadas a consideración sugerencias de pilotos que identifiquen como no válidas las ubicaciones de los controles, así como también cortes de camino, etc. sólo en caso de que sean transmitidas al grupo fiscalizador el día de la vuelta previa, más no el día de la competencia.

b) Sistema de Competencia:

La largada se efectuará de acuerdo con el número de ranking otorgado por
La Asociación, según las posiciones del Campeonato anterior (esto rige para todas las Categorías), se cambiará la modalidad de largada para los primeros cinco pilotos según su respectiva posición en el campeonato general (rige a partir de la segunda carrera y es obligación del piloto cumplir la posición correspondiente).

Los pilotos que no hayan participado del mismo o no estén rankeados, tendrán su número (a partir del último rankeado) por orden de inscripción, (esto es válido para todas las categorías).

La largada deberá producirse en forma individual, excepto que las características del circuito y la cantidad de pilotos obliguen a largar de a más de uno, siendo obligatorio ceder el paso al ser alcanzado por otro piloto las veces que sean necesarias (moto alcanzada, moto pasada); si esto no ocurriese deberá comunicarlo en forma inmediata al control más próximo.

El piloto que corte camino alejándose del sendero más de 5 metros por lado, será excluido de la competencia (o tendrá un recargo de tiempo acorde al corte de camino realizado).

Quedan exceptuados de esto último los casos en que la condición del circuito obligase a una opcional, que deberá ser de mayor recorrido que el sendero original.
La falta de control de paso de varios pilotos será analizada por APE / APESEN.

NEUTRALIZACIÓN: De ser aplicado en la carrera, cada Piloto tendrá una Neutralización OBLIGATORIA de 10 minutos, Que servirá pare que el piloto descanse, se hidrate etc.

c) Duración de las pruebas:

Si las características del trazado fueran alteradas por razones climáticas o de terreno, se reverán la cantidad de vueltas pactadas, respetando el tiempo de carrera total, aclarando esta situación antes de iniciar la competencia o, en caso de ocurrir durante la misma, quedará a criterio del Comisario Deportivo quien comunicará a los pilotos tal situación.

Las vueltas pactadas serán las siguientes para cada categoría:

- Senior A: De 3 a 5 vueltas: 100 a 120 minutos.

- Senior B, Junior A, Junior B, Master A, Master B y Master C: de 2 a 4 vueltas (correrán en el mismo circuito que Senior).
-
- Master D, Master-Promo y Promocionales: de 2 a 4 vueltas: 70 minutos aproximadamente. Circuito de promocionales.

- Leyenda: 1 a 2 vueltas: 35 minutos aproximadamente. Circuito de promocionales.

Observación: Para carreras en formato SPRINT o FIM, las duraciones de la suma de los especiales recorridos en competencia, será similar para la mayoría de las categorías. Para las categorías Junior A y Senior B, deberán completar la misma cantidad de vueltas que Senior A.

Mini enduro: Circuito especial para la categoría, 5 minutos a modo de exhibición.

Llegada: Una vez llegado el primero de cada categoría, se dará por concluida la competencia para el resto de los pilotos de la misma. Si por algún motivo de fuerza mayor el director de Carrera decide detenerla, se clasificará la competencia como terminada, si es que no se puede reiniciar la misma.

d) Anulación del evento:

Por razones de fuerza mayor y haciendo uso de las facultades de este Reglamento, el Comisario Deportivo de la prueba puede detener una competencia, reanudándola dentro de los 60’ posteriores, de lo contrario se procederá de la siguiente manera:

a) Si el recorrido fuera menos del 50% de lo estipulado en la competencia se otorgará el 50% de los puntos, entregándose los premios correspondientes.
b) Si se llevara recorrido más del 50% se entregarán los premios y el total del puntaje establecido, habiéndose controlado previamente las planillas de control de paso.

c) Ante la anulación de una competencia y no habiendo los pilotos completados una vuelta, se darán 5 puntos más el presentismo únicamente a los pilotos que hayan largado el día domingo,no correspondiendo entrega de trofeos.
d) En caso de que los pilotos de alguna categoría no alcanzasen a finalizar una vuelta, recibirán solamente los puntos de presentismo que corresponda para esa fecha.

Para quienes cumplan con una o más vueltas se aplicarán los ítems a y b

En todos los casos anteriores, ante una anulación los pilotos deberán permanecer en Parque Cerrado con su moto a la espera de la decisión del Comisario Deportivo, Si los pilotos no permaneciesen en dicho recinto, se los tomará como que abandonaron la competencia.

2) SISTEMA FIM

a) Sistema de carrera de varios especiales, zonas de enlace y zonas de reabastecimiento, que los corredores recorren en varias oportunidades dependiendo de la categoría en un mismo circuito.

b) 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 esté la presente a los oficiales encargados.

c) 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 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 sancionado con un recargo de tiempo o descalificado.

d) 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 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 sunrelativa 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.

e) 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.

f) Reclamo de tolerancia especial: Si un piloto puede demostrar al Jurado que fue retrasado debido a una circunstancia especial (como, por ejemplo, el 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.

g) 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 serán sancionados.

h) Cross test o Extreme Test: Se efectuará por lo menos una prueba en circuito cerrado (Cross test o Extreme Test), especialmente preparada para este fin. Deberá ser de 2 a 5 kilómetros de largo, no demasiado difíciles ni peligrosos. 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. Este espacio, deberá ser delimitado por lo menos 24 horas antes de ser llevada a cabo.

   Los pilotos podrán reconocerlo solamente a píe, 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 podrá ser un recargo de tiempo o 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 1/1000 de segundo. El recorrido debe ser escogido de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 km/h.

i) Enduro test: Se efectuará por lo menos una prueba especial de Enduro cada día de competencia.

De ninguna manera la ubicación de estas pruebas deberá permanecer secreta.

Los pilotos tendrán la posibilidad de conocerlas a pie con anterioridad, o en la primera vuelta. No será permitido practicarlas con vehículos de ruedas, a menos que la comisión directiva indique lo contrario.
Los infractores serán penalizados con un recargo de tiempo o descalificación.

Estas pruebas no deberán de ser peligrosas. El recorrido deberá ser seleccionado de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 km/h. Las pruebas deberán ser fácilmente accesibles por la asistencia en caso de accidentes.

Los caminos de acceso a las pruebas especiales deberán ser señalizados e indicados en un mapa que debe incluirse en el Reglamento Particular. El comienzo y el final deberán ser de preferencia en el mismo lugar, de no ser posible deberá de haber una comunicación por radio entre estos dos puntos. La largada será dada con la motocicleta parada con el motor encendido.

Al finalizar la prueba el piloto deberá seguir sin detenerse hasta el control horario sucesivo.

El cronometraje será al 1/100 segundos. 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.

j) Reconocimiento de los especiales:

Los organizadores de competencias con sistema FIM, sin perjuicio de lo establecido ut-supra, establecerán un sistema de reconocimiento guiado de 1 vuelta de los especiales que se prevean de una duración de más de 5 minutos en competencia.

El mismo deberá realizarse con 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) Pruebas: Las imágenes televisivas o particulares a través de cámaras portátiles, podrán servir para ratificar y/o modificar una sanción dispuesta por las autoridades de la competencia. La revisión será en un lapso de 72 horas de entregada la prueba con su respectiva denuncia por escrito en formulario, que entregará el comisario deportivo.

l) Girar en sentido contrario: Se prohíbe circular en sentido contrario del circuito en todo momento de los entrenamientos y en la competencia, la sanción será la dispuesta en listado correspondiente.

m) Entrega de tarjeta: 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.

3) SISTEMA SPRINT

a) Sistema de carrera de varios especiales, similar al sistema FIM, pero sin zonas de enlace. Se recorren los mismos en varias oportunidades, dependiendo de la categoría, en un mismo circuito.

b) Control horario (CH) y tarjetas de control horario: Según el reglamento particular de la competencia correspondiente, podrán formar parte del evento o no. En caso de hacerlo, tendrán un formato similar al de una competencia FIM convencional. Lo mismo se adecúa para las tarjetas de control horario.

- En caso de que los CH y las tarjetas de los mismos sean implementadas, la reglamentación se adecúa al del formato FIM (ver incisos b a g del apartado anterior).
- En caso de que no se implementen CH, cada corredor podrá elegir en qué momento
- presentarse a recorrer cada especial cronometrado. En el reglamento particular de la prueba, se podrá especificar de cuánto tiempo disponen los pilotos para recorrer la totalidad de las vueltas requeridas según su categoría.

c) Cross test o Extreme Test: Se efectuará por lo menos una prueba en circuito cerrado (Cross test o Extreme Test), especialmente preparada para este fin. Deberá tener 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. Este espacio, deberá ser delimitado por lo menos 24 horas antes de ser llevada a cabo.

Los pilotos podrán reconocerlo solamente a píe, 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 (sujeto al reglamento particular al día de la prueba).

El cronometraje será en 1/1000 segundos. El recorrido debe ser escogido de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 km/h.

d) 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. El reconocimiento de los especiales será de acuerdo al reglamento particular de cada prueba.

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 1/1000 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.

e) Reconocimiento de los especiales:

Los organizadores de competencias con sistema SPRINT, sin perjuicio de lo establecido ut-supra, establecerán un sistema de reconocimiento guiado de 1 vuelta de los especiales que se prevean de una duración de más de 5 minutos en competencia.

El mismo deberá realizarse con guía el día previo para todos los pilotos interesados, pudiendo dividirlos en tandas según las categorías. Durante el reconocimiento los pilotos deberán circular inscripto, 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. Sujeto al reglamento particular de la prueba.

f) Pruebas: Las imágenes televisivas o particulares a través de cámaras portátiles, podrán servir para ratificar y/o modificar una sanción dispuesta por las autoridades de la competencia. La revisión será en un lapso de 72 horas de entregada la prueba con su respectiva denuncia por escrito en formulario que debe ser solicitado al comisario deportivo.

g) Girar en sentido contrario: Se prohíbe circular en sentido contrario del circuito en todo momento de los entrenamientos y en la competencia, la sanción será la dispuesta en listado correspondiente.

h) Entrega de tarjeta: En caso de ser implementadas en el reglamento particular de la competencia, todo piloto que termine o abandone una competencia debe obligatoriamente hacer entrega de su tarjeta de control 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.

REGLAMENTO DISCIPLINARIO

La Asociación de Pilotos de Enduro se RESERVA EL DERECHO DE ADMISIÓN. Y PERMANENCIA.

Ante la evidencia que actualmente existe en nuestra sociedad, que incluye también al ámbito deportivo, en cuanto a la falta de respeto cívico y disciplinario, nos vemos obligados a establecer un Código de Conducta para no descuidar y mucho menos dejar de usar ese valioso instrumento:

EL DEPORTE. La Asociación Pilotos de Enduro y la Asociación Pilotos de Enduro y Súper Enduro de Neuquén (APE / APESEN), atendiendo a sus derechos y obligaciones estatutarias y reglamentarias, ha considerado y estimado indispensable, conveniente y necesario, diseñar un ordenamiento que regule las relaciones y la conducta que deben observar dentro y fuera del circuito: deportistas, familiares y allegados, directivos, patrocinadores, así como espectadores y público en general.

Los Artículos 4º y 5º del Reglamento de la Asociación Pilotos de Enduro o Asociación Pilotos de Enduro y Súper Enduro de Neuquén (APE / APESEN), otorgan la facultad de ejercer todas aquellas acciones que sean apropiadas para lograr los objetivos que se proponen; además que tienden todos ellos a ser respetuosos y conscientes de la plena observancia de nuestras reglas éticas, cívicas y morales para procurarnos el apoyo y desarrollo de nuestra actividad y organización, obligándonos a cumplir y respetar las

decisiones emanadas de la Comisión Directiva formada, la que está obligada a velar por una cordial y estrecha confraternidad que tienda a lograr que la amistad y unidad del deporte sea cada vez más respetada y afable, dictando, al efecto, cuantas disposiciones estime convenientes para el mejor éxito de su misión. Consecuente con todo lo anterior y bajo el amparo del espíritu de lo que significa el respeto al marco ético y moral de “Juego Limpio” esta Asociación, ha tenido a bien, promulgar el presente Código de Conducta.

Artículo 1º

El presente Código de Conducta es de aplicación general para todos los miembros afiliados a la Asociación Pilotos de Enduro y Asociación Pilotos de Enduro y Súper Enduro de Neuquén (APE /APESEN), tanto personas físicas como morales, llámese: Asociación, Equipo, Deportista, Entrenador, Asistente, funcionario, Personal Administrativo, Técnico, Organizador, y de recomendación para familiares de Deportistas, Patrocinadores, Prensa e inclusive Público o Espectador en general, y tendrá como objetivo no sólo regular las conductas antideportivas, sino velar siempre por el “Juego Limpio” o
“Fair Play” y la Perspectiva de Género, en toda competencia sea cual fuere su naturaleza, en base a hacer del deporte un instrumento o herramienta necesario para la formación integral del individuo.

Artículo 2º

Sirva como marco respetuoso, ético y moral de este Código, la carta del “Juego Limpio” o “Fair Play”, que en su total contenido se transcribe.

Cualquier papel que desempeñe en el deporte, incluyendo el de espectador, me compromete:

a) Hacer de cada encuentro deportivo, sin importar la magnitud del premio y del evento, un momento privilegiado, en una especie de fiesta.

b) Conforme a las reglas y al espíritu del deporte practicado.

c) Respetar a mis adversarios como a mí mismo.

d) Aceptar las disposiciones de La Comisión Directiva, sabiendo, que igual que yo, ellos tienen derecho a equivocarse, pero hacen lo posible para no hacerlo.

e) Evitar las malas intenciones y la acometividad en mis acciones, palabras o textos.

f) No usar engaños ni trampas para conseguir el éxito.

g) Ser siempre digno, tanto ganando como perdiendo.

h) Ayudar a todos con mi experiencia y mi comprensión.

i) Prestar ayuda a cada deportista que se encuentre herido o cuya vida peligre, ser realmente un embajador del deporte, ayudando a hacer respetar los principios ya

indicados. Cumpliendo con todo lo anterior, seré un verdadero Deportista o aceptaré al verdadero Deportista.

Artículo 3º

En forma enunciativa mas no limitativa se entenderá como conducta indisciplinada y sancionable toda aquella que desmerezca de cualquier manera el deporte y/o los principios enmarcados en la carta de “Juego Limpio”, atentando o violando la moral pública, quebrantando el estatuto, reglamento, acuerdos, normas, reglas, resolución u orden de la Asociación Pilotos de Enduro y Asociación Pilotos de Enduro y Súper Enduro de Neuquén (APE / APESEN), o que atenten, a su vez, contra el orden y la buena marcha de cualquier competencia o actividad deportiva o contra la autoridad, menoscabando los principios de rectitud, honradez y buena fe, básicos de toda actividad deportiva.

Artículo 4º

Independientemente de la enunciación anterior de conducta indisciplinada deberán considerarse con tal carácter y sujetos a sanción los siguientes actos:

a) La exposición deshonesta de cualquier parte íntima del cuerpo con el fin de ofender o molestar; o el hacer gestos o ademanes insultantes, ofensivos al pudor público, aunque no estén dirigidos a alguien en particular:

- Suspensión de fechas según la gravedad.

b) La sustracción o apropiación ilegal de propiedad perteneciente a otra persona sin su autorización o consentimiento. Asimismo, su retención para provecho propio, a sabiendas de que se obtuvo en forma ilegal:

- Suspensión de fechas según la gravedad.

c) La destrucción, inutilización, alteración y/o toda actuación que de cualquier modo o con intención maliciosa de dañar la propiedad de las instalaciones donde se celebre la competencia, incluyendo el equipo y accesorios propios de la misma:

- Suspensión de fechas según la gravedad.

d) Las declaraciones falsas a sabiendas de su falsedad en toda vista o procedimiento investigador, de cualquier índole que se lleve a cabo. Así como ocultar información relevante que conduzca al conocimiento de la verdad:

- Suspensión de fechas según la gravedad.

e) Toda conducta dirigida a promover, facilitar o asegurar el resultado irregular de una competencia, con el fin de obtener una ventaja indebida para beneficio propio o de un tercero:

- Suspensión de fechas según la gravedad.

f) El empleo de la fuerza o violencia física contra una persona con la acción de molestar u ocasionar daño corporal:

-Exclusión del campeonato.

g) Toda conducta abusiva e injustificada de violencia o de incitación a ésta, que perturbe la paz o la tranquilidad de otro, con fuertes gritos, en forma tumultuosa, desafío o provocación:

- Apercibimiento o suspensión de fechas según la gravedad.

h) Toda obstrucción o interferencia injustificada con el orden y la buena marcha de cualquier competencia o actividad deportiva, independientemente de la acción que haya tomado o no al respecto:

- Apercibimiento seguido de suspensión de fechas según la gravedad.

i) El uso del lenguaje ofensivo, grosero o indecoroso contra la Comisión Directiva y organizadores de la competencia, así como toda conducta injustificada tendiente a denigrar la honestidad, buena fe y/o respeto que se debe a los mismos. Toda acción que incitare a otro a llevar a cabo algún acto de conducta indisciplinada, sancionada bajo este Código de conducta:

- Descalificación y/o suspensión de fechas según la gravedad.

j) Toda conducta que discrimine por razón de raza, color, sexo, origen o condición social, ideas políticas o religiosas:

- Exclusión del campeonato.

k) Todo comentario ofensivo en contra de la comisión directiva y/o sus integrantes a través de redes sociales u/o cualquier otro medio. Esta asociación podrá aplicar el derecho de admisión y permanencia.

l) En general, toda conducta irrespetuosa, de repercusiones similares a las antes mencionadas, podrá ser sancionada como tal, a pesar de que no se encuentre especificada dentro de los apartados anteriores, quedando sujeto a revisión y decisión de dicha sanción por la comisión directiva.

Artículo 5º

Independientemente de la enunciación anterior de conducta indisciplinada deberán considerarse con tal carácter y sujetos a sanción los siguientes actos:

a) Cambio de motos durante la competencia:

- Descalificación.

b) Ingreso a Parque Cerrado, luego del horario estipulado:

- Recargo de 10 segundos por cada minuto.

c) Ingreso al circuito durante la vuelta previa y/o carrera, sin tener N.º, stickers de la localidad pegados, pulsera que acredite seguro (sujeto a revisión de cada situación) y revisión de pilotos y moto:

- Piloto experimentado: Suspensión de la fecha.
- Piloto nuevo: Apercibimiento.

d) Ingreso al circuito con N.º y sticker pegados, sin salir por Parque Cerrado:

- Recargo de tiempo (entre 2 y 5 minutos). Dependiendo de la categoría.

e) Reparaciones asistidas por terceros y/o reabastecimiento, fuera de Parque Cerrado:

- Descalificación.

Si un piloto se quedara sin combustible en el circuito, deberá llegar con su moto en mano y reabastecerse en Parque Cerrado. De no ser así, sólo se le computarán los puntos con la vuelta anterior.
Además, tendrá la obligación de avisar al Comisario Deportivo.

f) Cortes de Camino o falta de algún control de paso:

- Descalificación o recargo de tiempo, a ser analizado según el caso.

g) No ceder el paso en carrera:

- Apercibimiento, recargo, seguido de Suspensiones.

h) Corte de alguna cinta, tirar estaca/s o cualquier elemento de indicación en el zigzag de Parque Cerrado o en el campo sin reparación de rotura:

- Recargo de Tiempo. 30” (reconocimiento y carrera)

i) Recarga de combustible en Parque Cerrado con motor en marcha:

- Descalificación.

j) Ingreso sobre la moto a zona de asistencia:

- 30 segundos por hacerlo al ingreso y 30 segundos al egreso, se suman si lo hace en las dos oportunidades.

k) Cambio de ruedas completas:

- Descalificación.

l) Dar más de una (1) vuelta de reconocimiento, (en caso de ser acompañante de un menor deberá informar al comisario deportivo):

- Recargo de Tiempo (10 Minutos).

m) Pilotos que giren el circuito de la carrera venidera al momento posterior de la última fecha corrida:

- Recargo mínimo de 15 minutos con opción a descalificación.

n) Toda conducta indisciplinada o contraria a la que aquí se requiere, dará lugar al procedimiento respectivo, durante el cual se deberán respetar los derechos de audiencia y legalidad que aquí se establecen.

o) CONDUCIR fuera del parque cerrado (zona paddock) sobre la moto (piloto familiar, allegados, etc.)

- Apercibimiento, descalificación, dependiendo de la categoría.

p) En caso de que el piloto abandone el circuito por olvidarse de recargar nafta y o realizar alguna reparación, deberá cumplir con toda la normativa de entrada al parque cerrado y a la salida retomar el circuito donde lo abandono y todo hecho a paso de hombre. Caso contrario:

- Apercibimiento, descalificación, dependiendo de la categoría.

q) Se prohíbe circular sin elementos de seguridad, (casco, pechera, etc.) en Parque Cerrado, aledaños y circuito. Se sancionará al número de moto con su respectivo piloto, aunque el mismo no sea quien conduce.

- Apercibimiento, descalificación, dependiendo de la categoría.

r) Se prohíbe la utilización de tanque suplementario.

- Descalificación

Artículo 6º

La Comisión Directiva, es la facultada para la conducción del procedimiento y para aplicar las sanciones correspondientes por infracciones al presente Código en la esfera de su respectiva competencia.

Artículo 7º
Las sanciones consistirán en:

a) Amonestación, pública o privada, verbal o escrita, así como también a través de multas de tipo económicas, cuyo importe será donado para beneficencia a distintas entidades.

b) Suspensión temporal y hasta 2 (dos) años, según la gravedad de la falta cometida.

c) Expulsión.

d) Independientemente de las anteriores, las que sentencie y/o determine el órgano encargado del proceso, sin desatender los principios de equidad y justicia, y con base a los objetivos y propósitos del deporte al buen nombre del mismo.

e) Las sanciones disciplinarias caducarán después de 2 (dos) años calendarios.

Artículo 8º

En toda la imposición de sanción se tendrá en cuenta la naturaleza de la conducta indisciplinada, la circunstancia en que tuvo lugar dicha conducta, la gravedad de la falta cometida, el carácter reincidente de la actuación y cualquier otra consideración que esté en armonía con los fines y objetivos de la Asociación Pilotos de Enduro (A.P.E.)

Artículo 9º

Si alguna de las partes no estuviere conforme con el fallo emitido podrá realizar su descargo por escrito.

LAS DENUNCIAS DEBERAN SER EFECTUADAS (POR ESCRITO) DENTRO DE LAS 72 HORAS DE FINALIZADA LA COMPETENCIA EN FORMULARIO PROVISTO POR EL COMISARIO DEPORTIVO O AL CORREO: denuncia@enduroape.com.ar