

INDICE

IV.A. – GENERALIDADES	3
IV.B. – CROSS COUNTRY OLIMPICO	
IV.B.1. – GENERALIDADES	3 - 4
IV.B.2. – ORGANIZACIÓN PRUEBAS DE CROSS COUNTRY	5
IV.B.3. – BICICLETAS	6
IV.B.4. – CIRCUITOS	6 - 7
IV.B.5. – TEAM RELAY	7
IV.C. – CROSS COUNTRY MARATON Y ULTRAMARATON	
IV.C.1. – CORREDORES	8
IV.C.2. – ORGANIZADOR	9
IV.C.2. – JURADO TECNICO	9
IV.D. – BTT DESCENSO	
IV.D.1. – GENERALIDADES	10
IV.D.2. – CATEGORIAS	11
IV.D.3. – ORDEN DE SALIDA	11
IV.D.4. – CAMPEONATO DE ASTURIAS	12
IV.D.5. – DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR ...	12 - 13
IV.D.6. – ANEXO I	14
IV.E. – ENDURO BTT	
IV.E.1. – INTRODUCCION	15
IV.E.2. – GENERALIDADES	15
IV.E.3. – CRONOMETRAJE	16
IV.E.4. – PARTICIPANTES E INSCRIPCION	16
IV.E.5. – EQUIPACION	17
IV.E.6. – LA COMPETICION	18 - 20
IV.E.6. – PENALIZACIONES	21 - 23
IV.E.7. – ORGANIZACIÓN	23
IV.E.8. – OPEN ENDURASTUR	24 - 25
IV.E.9. – OTRAS CONSIDERACIONES	26

IV.F. – BTT ELIMINATOR

<i>IV.F.1. – RECORRIDO</i>	<i>27</i>
<i>IV.F.2. – SEÑALIZACION DEL RECORRIDO</i>	<i>27</i>
<i>IV.F.3. – FASES DE CLASIFICACION</i>	<i>28</i>
<i>IV.F.4. – LA PRUEBA PRINCIPAL</i>	<i>29</i>
<i>IV.F.5. – FORMATO XCE COMPETICIONES</i>	<i>29</i>
<i>IV.F.6. – NORMAS ESPECIALES</i>	<i>30</i>

IV.G. – DUAL SLALOM 30

TÍTULO IV – PRUEBAS DE BTT

IV.A. – GENERALIDADES

Las pruebas de BTT se dividirán en las siguientes modalidades:

- XCO: Cross Country Olímpico
- XCM: Cross Country Maratón
- XCE: Cross Country Eliminatorio
- DHI: Descenso
- END: Enduro
- XCUM: Cross Country Ultra Maratón
- RST: Resistencia
- XCS: Pruebas por etapas
- CTT: Cicloturistas

IV.B. – CROSS COUNTRY OLIMPICO

IV.B.1. – GENERALIDADES

Son aquellas pruebas que se disputan a vueltas en un circuito cerrado, y con duraciones equiparables a la categoría de edad en la licencia:

- Elites/Sub23: entre 1h30m y 1h45m
- Junior, Master y Fémimas: entre 1h y 1h15m
- Cadetes y Fémimas Cadete: entre 45m y 1h

Los corredores estarán divididos por categorías de la siguiente manera:

- Elite Pro, Elite y Sub23
- Junior
- Cadete
- Master 30
- Master 40
- Master 50
- Master 60 (si son menos de 3 participantes correrán con los Master 50)
- Fémimas Pro y Elite
- Fémimas Junior (si son menos de 3 participantes correrán con las Elite)
- Fémimas Cadete (si con menos de 3 participantes correrán con las Junior)
- Fémimas Master 50 y 60 se clasificarán juntas en todas las pruebas, excepto en los Campeonatos de España

La cuantía de la inscripción será de 10 €, excepto cadetes masculino y femenino para los cuales será gratuita

El que se apunta el domingo pagará 10 € más

Para optar a los premios finales, no es obligatorio correr un mínimo de carreras

Las carreras que se celebren de sábado serán en horario de tarde

La categoría Sub 23 tendrá un pódium aparte, con trofeo para los tres primeros clasificados.

En las pruebas de relevos habrá dos categorías:

- Open: los equipos podrán estar formados por corredores de cualquier categoría
- Mixto: un corredor Junior, un Sub23, un Elite y una Fémima.

Las tasas del jurado técnico serán las estipuladas en las obligaciones financieras de la FCPA.

Si un corredor extravía o deteriora el dorsal, deberá solicitar uno nuevo debiendo abonar 5 euros para restituirlos.

Todas las pruebas a celebrar en el Principado de Asturias puntuarán para la clasificación de “mejor corredor de BTT de la temporada”, premio que se dará en la gala del ciclismo. Para dicha clasificación el/los Campeonato/s de Asturias de BTT rally puntuarán el doble que cualquier otra prueba. Hará las demás disciplinas ciclistas.

Se ha creado una Comisión de Calidad de las Pruebas integrada por corredores, organizadores y técnicos de la federación que se encargará de comprobar que la organización y el circuito de las carreras están a la altura del Open Astur.

Para poder competir en todas y cada una de las pruebas que forman el Open Astur de MTB. Será imprescindible estar en posesión de la correspondiente licencia federativa de carácter nacional, no se tramitarán licencias de 1 día.

Se intentará por parte de federativos y organización la mayor rapidez en la confección del listado de corredores que han de subir al Pódium y estos corredores premiados y no otros, deberán estar preparados para la entrega de trofeos, en cuanto se les nombre por megafonía.

Será obligatorio e imprescindible que el corredor que ha de subir al podio, lo haga con la equipación ciclista completa de su equipo y no de otra forma. Si esto no sucediera así, el corredor será sancionado de forma inapelable, con la pérdida de 50 puntos y no tendrá derecho a los premios en metálico si los hubiere. Si no se presenta en el podio, la pérdida será de todos los puntos obtenidos en la carrera.

Para imputarse la sanción, esta deberá ser reflejada en el acta arbitral de la carrera.

Este Reglamento será de obligatorio cumplimiento para todas las pruebas BTT rally que se celebren en el Principado de Asturias y bajo la tutela de la FCPA.

IV.B.2. – ORGANIZACIÓN PRUEBAS DE CROSS COUNTRY

A fin de conseguir un nivel óptimo de organización para las pruebas de BTT RALLY, los responsables de cada una de las pruebas a celebrar se deberán atender inexcusablemente los siguientes puntos:

1. Disponer lo más próximo posible a la zona de salida y/o llegada de un local privado con energía eléctrica para el pertinente control de licencias por parte del jurado técnico, así como posteriormente, la confección de las clasificaciones.
- 2.- Marcar debidamente el circuito con cinta y señales en el suelo, de modo que no provoque en el corredor dudas acerca del recorrido del circuito, y señalar los puntos de peligro con las flechas correspondientes. Colocar personal de la organización en aquellos puntos que pudieran ser conflictivos (un paso a nivel, el cruce de un río, una carretera...). El circuito debe de quedar limpio y marcado 24 horas antes de la carrera, para que los corredores puedan entrenar el recorrido. Todo ello según lo acordado en la visita técnica al mismo, previa a la carrera por parte de la FCPA
- 3.- Contar con un servicio médico formado por ambulancia y médico, siendo recomendable además un ATS, y estar avisadas las autoridades competentes, por si fueran necesarios más refuerzos, a ser posible dos ambulancias.
- 4.- Habilitar al menos una zona de avituallamiento durante el recorrido, preferiblemente en una zona ascendente próxima a meta, ancha, y de no menos de 50 metros de longitud, para que los asistentes no se molesten entre ellos ni se perjudiquen en las posibles reparaciones.
- 5.- Queda totalmente prohibido vadear aguas negras, como atravesar basurero o cualquier otra zona que pudiera suponer un riesgo para la seguridad de los corredores.
- 6.- Procurar tener un local con duchas y agua caliente para el aseo de los participantes y se dispondrá de al menos dos mangueras con agua para lavar las bicicletas.
- 7.- Vallar o acordonar el área de 50 m. más próximo a la salida y meta, para evitar que el público invada la calzada mientras los corredores se encuentren disputando la prueba. Así mismo se colocará 20 m. antes de la salida una zona con vallas o cintas para que los corredores se sitúen tras las mismas y se les llame para colocarles en el punto de salida.
- 8.- Prever un equipo de seguridad y primeros auxilios para prestar asistencia en todos los puntos del recorrido a la mayor brevedad posible, así como se recomienda a los organizadores el que los colaboradores tengan emisoras o teléfonos móviles para avisar a la mayor brevedad de un percance.
- 9.- Velar por un circuito que contenga partes compensadas de zonas técnicas y de pedaleo, para que resulte un circuito completo, así como se establece que no podrá ser camino asfaltado o cementado en una superficie total mayor del 7% del total. Dicho circuito no podrá tener una longitud inferior a 4 km., teniendo que adecuarse en tiempo a las distintas categorías a concurrir. El organizador facilitará

la evaluación del circuito de la prueba por parte de un técnico de la FCPA. Esta evaluación será llevada a cabo entre 15 días antes de la prueba y 48 horas antes de la misma, para dar tiempo a que el organizador pueda modificar los apartados del circuito que no han sido aprobados.

10.- No se podrá celebrar más de una prueba de las categorías CROSS-COUNTRY OLÍMPICO, MARATÓN O TIME RELAY el mismo día dentro del territorio regional, en caso de ya exista una carrera solicitada para una fecha no será aprobada la celebración de otra carrera ese mismo día.

11.- El casco rígido es obligatorio.

12.- Se dará trofeo a los tres primeros clasificados de cada categoría

IV.B.3. – BICICLETAS

En cuanto a las bicicletas, se seguirán las siguientes normativas:

- Las bicicletas utilizadas en toda competición de BTT podrán llevar ruedas de diámetro máximo 29" y 35" de ancho mínimo. Todos los tubos de la bicicleta deberán estar taponados. A criterio del jurado técnico de la prueba, las bicicletas que no presenten los elementos de seguridad necesarios para la competición no serán autorizadas.
- Todas las bicicletas pasarán un control de verificación, pudiendo las bicicletas ser marcadas en cuadro y ruedas con una pegatina que contenga el número de dorsal del corredor.

IV.B.4. – CIRCUITOS

Tendrán una longitud de entre 5 y 8 kms aproximadamente, primando y teniendo siempre en cuenta a la hora de su diseño, la seguridad tanto para corredores como para espectadores. Los tiempos de referencia en carrera y que definirán el número de vueltas para cada categoría será de:

CATEGORIA	MINIMO	MAXIMO
Cadete Femenino		1h00m
Cadete Masculino		1h00m
Junior Femenino	1h00m	1h15m
Junior Masculino	1h00m	1h15m
Sub23 Femenino	1h15m	1h30m
Sub23 Masculino	1h30m	1h45m
Elite y Master Femenino	1h30m	1h45m
Elite Masculino	1h30m	1h45m
Master Masculino	1h15m	1h30m

Zona de meta

El organizador dispondrá próximo a meta de una zona para el lavado de bicicletas, duchas para los corredores, una zona de boxes, aparcamiento para corredores, un

cartel, croquis o panel informativo con las características del circuito, contenedores de basura, avituallamiento final de carrera, equipo de megafonía, locutor, pódium y todos aquellos elementos organizativos que estime puedan favorecer el buen desarrollo de la competición, con el objetivo de que la estancia y participación tanto de corredores como espectadores se desarrolle con la máxima normalidad, eficacia y fluidez posible. El circuito ha de estar diseñado de tal forma que cada vuelta se pase obligatoriamente por zona de meta

Zona técnica

Se delimitará una zona técnica en el circuito, de fácil acceso, que será el único lugar donde los corredores podrán recibir ayuda externa de sus jefes de equipo o auxiliares para resolver averías mecánicas.

No está permitido cambiar de cuadro o bicicleta. Antes de la salida se procederá, por parte de los organizadores, al marcaje de ruedas.

Dentro de esta zona técnica se destinará una parte para realizar el avituallamiento a los corredores, avituallamiento que solamente se permitirá realizar en esta zona.

Solo tendrán acceso a esta zona técnica los responsables de los equipos y corredores, no permitiendo el paso a los espectadores, con el fin de no entorpecer el trabajo de los técnicos.

Señaladores y voluntarios

Tanto en zona de meta como a lo largo del circuito, cada organizador, distribuirá el personal organizativo que crea conveniente con la misión de velar por el buen desarrollo de la prueba, (que esté cerrado el circuito, avisar al público del paso de corredores, que los espectadores respeten las propiedades privadas cercanas al circuito, etc.). Estos deben ir identificados con petos, camisetas o similar y llevar banderines o silbatos para favorecer el trabajo.

Sería aconsejable que parte de este personal de circuito estuviera en comunicación permanente con el responsable de organización en meta, para resolver con prontitud cualquier incidencia que podría ocurrir a lo largo del circuito.

También sería conveniente disponer de una moto para verificar, minutos antes del comienzo de la carrera, que el circuito en todo su recorrido esté perfectamente cerrado y acondicionado para el desarrollo de la prueba.

IV.B.5. – TEAM RELAY

Se trata de una prueba de relevos entre equipos, a disputar sobre los mismos circuitos que las pruebas de Cross Country. En este tipo de pruebas habrá dos clasificaciones: La clasificación por equipos que es el resultado de sumar los tiempos de cada corredor del mismo equipo, y la individual que es el tiempo empleado por un corredor en realizar una posta. En todas las postas el corredor tomará la salida en parado.

IV.C. – CROSS COUNTRY MARATON Y ULTRAMARATON

El Cross Country Maratón son las pruebas a realizar en línea, de dureza elevada, kilometraje no inferior a 40km y duración mínima de 2 horas.

En este tipo de pruebas los corredores/as con licencia Júnior y cadete no podrán participar.

En las carreras que participen todas las categorías juntas, los MASTER no cobrarán aunque en la clasificación general estén dentro de los puestos que den derecho a cobro.

Si se incluyen bicis Ebike, las salidas de las pruebas serán:

- Categorías de competición
- 10 minutos después Ebikes
- 5 minutos después Cicloturistas

IV.C.1. – CORREDORES

Dada la dureza de este tipo de pruebas, los participantes han de ser mayores de edad y demostrarlo en el momento de la inscripción mostrando al jurado técnico su DNI o pasaporte en vigor. Los Juniors y los Cadetes no podrán participar

Es obligatorio el uso del casco protector y la ropa adecuada a las condiciones climatológicas de la prueba así como luz en las pruebas que se celebren durante la noche.

Es aconsejable que los corredores, durante la prueba dispongan de teléfono móvil, herramientas y recambios para solucionar averías en su bicicleta, bebida y comida adecuadas a la longitud de la prueba.

Los corredores estarán obligados en todo momento a cumplir con las indicaciones dadas por la organización, comisarios y miembros del jurado técnico, respetando el código de circulación y el reglamento particular de la carrera.

En caso de infracción será él el único responsable del accidente, incluso a terceros. Cada participante, mayor de edad, es responsable de su propia conducta asumiendo los riesgos y situaciones, incluso frente a terceros, que puedan conllevar el hecho de participar en una prueba de esas características, tanto a nivel de esfuerzo físico, psíquico como caídas u otro tipo de lesiones.

Para completar la prueba y aparecer en la clasificación los corredores han de realizar el circuito marcado por la organización, han de pasar por todos los puntos de paso indicados por el organizador y lo han de hacer dentro del tiempo de control.

IV.C.2. – ORGANIZADOR

El organizador ha de marcar convenientemente el circuito, tanto su recorrido como advertir a los corredores de los posibles puntos peligrosos.

No es obligatorio que el organizador cierre al tráfico el recorrido de la prueba, pero en caso de no hacerlo, ha de advertirlo convenientemente en el reglamento de la prueba y en el momento de la salida que tramos no serán cortados al tráfico.

El organizador ha de disponer de un vehículo todo-terreno capaz de recorrer la totalidad del circuito por delante del primer corredor durante el transcurso de la carrera. Este vehículo tendrá la misión de advertir al resto de usuarios de la vía de la prueba, así como de detectar cualquier anomalía en el recorrido, teniendo potestad de suspender o parar la carrera en caso de considerar peligroso no hacerlo.

Tras el último participante, ha de ir un vehículo capaz de transportar hasta meta aquellos corredores que no puedan terminar y decidan abandonar la prueba.

El organizador ha de disponer un mínimo de un avituallamiento líquido y control de paso como máximo cada 20 km. Es opcional que haya además comida en estos puestos de avituallamiento.

Además de las instalaciones exigidas en el resto de pruebas de BTT para alojar al jurado técnico, la organización ha de disponer de un lugar donde ubicar un juez en cada control de paso y un vehículo que transporte a dicho juez al punto de control y lo devuelva a meta.

IV.C.2. – JURADO TECNICO

El jurado técnico se reserva el derecho de establecer un control de paso en cualquier lugar del circuito además de los propuestos por el organizador.

El organizador o el jurado técnico se reservan el derecho de imponer un cierre de control descalificando o dejando de controlar a aquellos corredores que no alcancen los controles dentro del tiempo de paso estipulado. Dicho momento de corte siempre ha de ser posterior al doble del tiempo empleado por el primer corredor en ese punto.

El personal sanitario o el jurado técnico podrán retirar de la prueba a todo participante que a su juicio no se encuentre en condiciones físicas de continuar.

El jurado técnico tendrá que estar en comunicación con el vehículo de apertura de carrera para, en caso de que éste solicite la detención de la prueba o la cancelación de la misma, dicho jurado técnico esté convenientemente informado.

IV.D. – BTT DESCENSO

IV.D.1. – GENERALIDADES

Todas las carreras inscritas en el Open de Asturias de Descenso puntuarán para la clasificación general final, incluido el Campeonato de Asturias.

Para dicha clasificación Final del Open no se tendrá en cuenta el peor resultado de todas las carreras celebradas. Descontando de los puntos finales el peor resultado.

Habrà una clasificación General Scratch según los puntos de la tabla de puntuación del ANEXO 1 y una clasificación por categorías que se obtendrá por la suma de los puntos obtenidos de la clasificación Scratch. En caso de empate se cogerá el corredor que más primeros puestos haya obtenido, si continua el empate se cogerán los segundos, terceros, cuartos y así sucesivamente. Finalmente se resolverá por el mejor puesto en la última prueba.

Las categorías serán las reflejadas en la licencia federativa del año en vigor. La categoría Sub-23 estará incluida dentro de la categoría Elite. Los Corredores Infantiles y Alevines formaran una sola categoría.

La Categoría DH-ENDURO estará reservada para los participantes que compitan con bicicletas cuyas horquillas sean de una sola pletina. Estos corredores podrán rechazar participar en esta categoría y hacerlo en la que les corresponda por edad.

Será obligatorio la utilización de casco integral homologado, protección dorsal y/o cervical, rodilleras, manga larga y/o coderas, guantes largos y gafas de máscara

Para participar en las carreras es necesario estar en posesión de la licencia federativa anual en vigor.

El líder de cada categoría, está obligado a llevar el maillot de líder en las dos mangas cronometras, (si la organización dispusiera de ellos) y no podrá llevarlo ningún corredor que no sea líder. Esta infracción será penalizada con la pérdida de los puntos obtenidos en la prueba.

Todo corredor que se adelante a la salida indicada por el juez, podrá ser penalizado con 5 segundos.

El dorsal será obligatoriamente el mismo durante toda la temporada. La pérdida o rotura intencionada del mismo conllevará el pago de 5 €.

Cada participante, podrá estar obligado a firmar un escrito en el que asume su propia responsabilidad, ante cualquier accidente o lesión que pueda sufrir, durante todo el evento en el que se inscribe. Eximiendo al organizador de cualquier responsabilidad.

De mismo modo para los menores de edad se les podrá pedir la autorización del padre, madre o tutor, para poder participar

Será Obligatorio realizar preinscripción de la carrera y esta deberá ser efectuada en la página Web de la Federación de Ciclismo del Principado de Asturias (www.ciclismoasturiano.es). El no realizar la preinscripción antes de la mencionada fecha puede ser causa de no poder participar en la carrera o de pagar un recargo sobre la inscripción fijada.

Cualquier norma no contemplada en esta normativa de Descenso se aplicará la normativa de la RFEC

IV.D.2. – CATEGORIAS

El Open de Asturias de descenso estará formado por las siguientes categorías:

- Infantil – Alevín
- Cadete
- Junior
- Elite
- Master 30
- Master 40
- Master 50
- Fémimas
- DH-Enduro

Habrà una categoría de Promoción-Principiante (para los corredores con licencia de competición, cuyas edades se correspondan con las categorías Promoción y Principiante) solo en aquellos circuitos que reúnan las condiciones técnicas y de seguridad adaptadas a la edad de los participantes. Esta categoría no puntuara para el open y será a criterio de cada organizador incluir o no esta categoría en cada prueba.

IV.D.3. – ORDEN DE SALIDA

El orden de salida en las competiciones de Descenso será el siguiente:

- 1º Promoción – Principiantes
- 2º Infantil – Alevín
- 3º DH-Enduro
- 4º Fémimas
- 5º Master 50-40
- 6º Master 30
- 7º Cadete
- 8º Junior
- 9º Elite

Se disputaran dos mangas:

- Manga clasificatoria: No puntuará para la final. Sirve para establecer el orden de salida de la manga final.
El orden de salida de esta manga se realizará por categorías, y dentro de las categorías por la clasificación provisional del Open
- Manga final: Se mantiene la salida por categorías, y dentro de cada una de ellas por el orden inverso al tiempo obtenido en la manga clasificatoria

En caso de empate en el tiempo de la manga final se cogerá el mejor tiempo realizado en la manga clasificatoria

El tiempo de separación entre la salida de un corredor y otro, lo decidirá el organizador junto con el jurado técnico, antes de la carrera, en función del circuito y número de participantes.

Dentro de cada categoría, el primer corredor en tomar la salida, será el último en la clasificación provisional del open, y el último en salir, el líder provisional de cada categoría.

IV.D.4. – CAMPEONATO DE ASTURIAS

Se entregará medallas a los tres primeros clasificados y maillot de campeón a cada una de las categorías.

La categoría DH-Enduro y la categoría Scratch no son categorías para el campeonato de Asturias.

Para que una categoría pueda optar a premios es necesario que haya un mínimo de 3 corredores por categoría. Si hubiera menos de 3 corredores, estos pasarían a competir en la siguiente categoría que hubiera 3 corredores. Los infantiles, cadetes y junior subirían a la categoría superior. Y los master 50, master 40 y master 30 bajarían de categoría. Y así optarían a los premios de la categoría en la que sean incluidos

IV.D.5. – DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR

El marcaje del circuito deberá estar totalmente delimitado como mínimo, 24 horas antes del inicio de la carrera, siendo recomendable que se pueda conocer el trazado una semana antes de la carrera.

Una vez, marcado el trazado, este no podrá ser modificado.

El circuito deberá ser ciclable en su totalidad, realizando variantes al trazado si fuera necesario.

La Federación podrá nombrar un delegado técnico responsable de la modalidad de descenso, que se encargara de revisar el circuito y determinar si cumple con los

mínimos de seguridad exigidos además de cumplir con la normativa vigente, pudiendo obligar al organizador a modificar el trazado o las medidas de seguridad.

Personal de la organización o Protección civil deberá vigilar el circuito para la seguridad de los corredores y del público.

El organizador podrá solicitar que se realice el ingreso de la inscripción por adelantado, bien por medio de ingreso o transferencia en una entidad bancaria, o por sistemas de pago por Internet. Es necesario presentar el justificante de ingreso o transferencia para confirmar la inscripción. El organizador podrá poner un recargo en precio de la inscripción a quienes nos hayan realizado el ingreso por anticipado.

Cada organizador tendrá que disponer de una persona que anote los tiempos en la pizarra de cronometraje que se situará en la meta, en una zona bien visible para público y corredores.

El organizador deberá de proporcionar avituallamiento líquido a los corredores durante la prueba, y los situará en la salida y la meta.

Será obligatorio disponer de una ambulancia y médico colegiado, siendo recomendable una segunda ambulancia o vehículo adecuado de apoyo para desplazar a los posibles accidentados. Será obligatorio durante la prueba así como en los entrenamientos oficiales

En la salida es necesario disponer de un soporte o valla rígido, para que se puedan apoyar los corredores, al tomar la salida.

Será obligatorio disponer de medios mecánicos para desplazar a los corredores hasta la salida.

Se darán un mínimo de 3 trofeos por cada una de las categorías, los premios en metálico, no serán obligatorios, y se dejara a criterio del organizador la opción de darlos.

Este reglamento deberá ser entregado a cada organizador, el cual deberá firmar y comprometerse a cumplirlo.

Es obligatorio la presentación del reglamento particular de cada prueba en la federación con una antelación de 30 días a la celebración de dicha prueba.

IV.D.6. – ANEXO I

PTO	PUNTOS	PTO	PUNTOS	PTO	PUNTOS	PTO	PUNTOS	PTO	PUNTOS
1º	600	41º	240	81º	140	121º	80	161º	40
2º	555	42º	236	82º	138	122º	79	162º	39
3º	525	43º	232	83º	136	123º	78	163º	38
4º	500	44º	228	84º	134	124º	77	164º	37
5º	480	45º	224	85º	132	125º	76	165º	36
6º	460	46º	220	86º	130	126º	75	166º	35
7º	440	47º	216	87º	128	127º	74	167º	34
8º	420	48º	212	88º	126	128º	73	168º	33
9º	400	49º	208	89º	124	129º	72	169º	32
10º	380	50º	204	90º	122	130º	71	170º	31
11º	360	51º	200	91º	120	131º	70	171º	30
12º	356	52º	198	92º	118	132º	69	172º	29
13º	352	53º	196	93º	116	133º	68	173º	28
14º	348	54º	194	94º	114	134º	67	174º	27
15º	344	55º	192	95º	112	135º	66	175º	26
16º	340	56º	190	96º	110	136º	65	176º	25
17º	336	57º	188	97º	108	137º	64	177º	24
18º	332	58º	186	98º	106	138º	63	178º	23
19º	328	59º	184	99º	104	139º	62	179º	22
20º	324	60º	182	100º	102	140º	61	180º	21
21º	320	61º	180	101º	100	141º	60	181º	20
22º	316	62º	178	102º	99	142º	59	182º	19
23º	312	63º	176	103º	98	143º	58	183º	18
24º	308	64º	174	104º	97	144º	57	184º	17
25º	304	65º	172	105º	96	145º	56	185º	16
26º	300	66º	170	106º	95	146º	55	186º	15
27º	296	67º	168	107º	94	147º	54	187º	14
28º	292	68º	166	108º	93	148º	53	188º	13
29º	288	69º	164	109º	92	149º	52	189º	12
30º	284	70º	162	110º	91	150º	51	190º	11
31º	280	71º	160	111º	90	151º	50	191º	10
32º	276	72º	158	112º	89	152º	49	192º	9
33º	272	73º	156	113º	88	153º	48	193º	8
34º	268	74º	154	114º	87	154º	47	194º	7
35º	264	75º	152	115º	86	155º	46	195º	6
36º	260	76º	150	116º	85	156º	45	196º	5
37º	256	77º	148	117º	84	157º	44	197º	4
38º	252	78º	146	118º	83	158º	43	198º	3
39º	248	79º	144	119º	82	159º	42	199º	2
40º	244	80º	142	120º	81	160º	41	200º	1

IV.E. – ENDURO BTT

IV.E.1. – INTRODUCCION

La siguiente normativa será de aplicación a las pruebas regionales de Enduro celebradas en Asturias. Las competiciones se agruparan para formar un OPEN (OPEN ENDURASTUR), con una clasificación final resultado de la suma de los puntos obtenidos en cada una de las pruebas pertenecientes al open.

Se podrán establecer competiciones no integradas en el OPEN con características y normas especiales, siempre que queden reflejadas en el reglamento particular de cada carrera

En las pruebas de ENDURO BTT se podrá competir con bicis eléctricas (Ebike) que serán las primeras en salir, cinco minutos antes que la competición

IV.E.2. – GENERALIDADES

El Enduro estará formado por un conjunto de pruebas distribuidas por el territorio regional. Estas carreras se realizan en un circuito pre-marcado en el que se podrán encontrar diversos terrenos.

Todas las pruebas se basarán en una estructura de carrera que consta de:

Tramos Cronometrados (TC):

Mayoritariamente en trayectoria descendente, pero con tramos de pedaleo de hasta un 20% del total del trazado en cuestión. Como su propio nombre indica, son de lucha contra el cronómetro de forma individual. Los participantes toman la salida espaciados por un intervalo de entre 20 y 120 segundos (a criterio de la organización) y dentro de ese recorrido se aplicará la norma de “piloto alcanzado-piloto rebasado”, dejando pasar al participante que llegue por detrás a un ritmo más elevado y no entorpeciendo el paso a ningún participante pudiendo ser sancionado por este hecho.

Tramos de Enlace (TE):

Los TE son toda parte del recorrido que no es cronometrada, si no que sirve para unir los diferentes tramos cronometrados entre sí, o bien con la salida y la meta de la carrera. Durante los tramos de enlace, los participantes tendrán un tiempo máximo para recorrerlos, no teniendo bonificación alguna por llegar antes de tiempo al control horario siguiente pero acumulando penalizaciones si se excede el tiempo máximo.

En los TE el participante debe acatar todas las normativas de circulación vigentes por ser tramos abiertos al tráfico.

Generalidades del Recorrido

El recorrido total de la prueba se estimará de entre 20 y 40 Km totales entre TCs y TEs, un desnivel positivo de entre 1000 y 2000 metros y un total de entre 3 y 6 TCs. La

duración máxima estimada de la prueba no superará las 5 horas para cada participante.

Excepcionalmente, aquellas pruebas que cuenten con categoría Promoción, establecerán un recorrido reducido para estos participantes, tal y como se reseña en el apartado 9.1 Categorías.

El trazado definido por la organización ha de ser recorrido en su totalidad por los participantes, no pudiendo desviarse en ningún momento.

La organización podrá establecer controles a lo largo de la carrera para evitar cualquier infracción, ya sea en forma de atajos o de ayuda externa al piloto, acciones que serán penalizadas.

Publicación del recorrido

La organización hará público el recorrido completo de cada prueba 10 días antes de la competición, para tratar de paliar en lo posible las diferencias entre los pilotos de la zona y los foráneos. Aun así, el marcaje será definitivo el día anterior a la carrera, pudiendo realizarse modificaciones en el trazado durante este período previo a criterio de la organización.

Durante los reconocimientos, los participantes han de circular con precaución y respetando a todos los usuarios de los caminos, ya que se trata de reconocer el terreno y no de entrenar a altas velocidades. Estos reconocimientos se harán bajo responsabilidad del propio participante y en condiciones de tráfico abierto.

Quedan totalmente prohibidos los remotes mecánicos en cualquiera de sus formas y la organización podrá sancionar o excluir al competidor por esta causa.

IV.E.3. – CRONOMETRAJE

El cronometraje se realizará mediante equipos que garantizarán una toma de tiempos eficaz, empleando, preferiblemente, sistemas informáticos.

Con este fin, se contará con los servicios de una empresa especializada que se hará cargo de la toma de tiempos, control de penalizaciones y publicación de las diferentes clasificaciones en cada una de las pruebas.

Tanto la organización como los cronometradores colaborarán en todo momento con el juez-árbitro de la FCPA para facilitar el desempeño de sus funciones.

IV.E.4. – PARTICIPANTES E INSCRIPCION

El número máximo de inscritos dependerá de cuestiones que el organizador determine, como cortes de tramos, seguridad y otras particularidades. Se publicará el número máximo de participantes en el momento de la apertura del plazo de inscripción, reservándose la organización el derecho de ampliarlo.

Para poder participar en alguna de las pruebas de Enduro se deberá estar en posesión de la licencia federativa de la RFCE en vigor, aunque también se establecerá la participación de los pilotos no federados en base a los criterios que establezca la FCPA.

La inscripción por parte del participante implica la aceptación de este reglamento, así como el particular de cada prueba, sin menoscabo del derecho a reclamación referido en el apartado 7.4 Reclamaciones

Pre-inscripciones, inscripciones y verificación de licencias

Para poder participar en las pruebas, será imprescindible efectuar la correspondiente pre-inscripción a través de la web, de tal forma que el corredor que no se haya preinscrito antes de las 23:59h del martes anterior a la carrera, no podrá participar. Las preinscripciones se realizarán a través de la página web www.ciclismoasturiano.com Solo cuando el corredor haya abonado la cuota de inscripción, y reciba la confirmación, pasará a formar parte de la lista de inscritos provisional, que se dará a conocer el viernes anterior a la carrera.

El día anterior a la carrera, se validará la inscripción en un local o carpa, habilitado a tal efecto y en el horario que establezca la organización de la prueba.

El día de la prueba en la zona de salida se hará la verificación técnica y administrativa por la organización y, en su caso, por el juez árbitro de la FCPA.

La FCPA establecerá los criterios para formalizar la inscripción de los no federados.

El orden de salida lo estipulará la organización, basándose en la clasificación scratch del Open y en el palmarés del participante, estableciéndose un orden inverso, es decir, los pilotos más lentos o con peores resultados saldrán los primeros y los pilotos más rápidos, los últimos. En caso de que dos o más pilotos quieran tomar la salida agrupados, los puestos se asignarán tomando como referencia al piloto peor clasificado. No se aceptarán peticiones de cambio de orden de salida más allá de una semana antes de la celebración de la prueba, en ningún caso.

Solo se darán por válidas las inscripciones que se finalicen correctamente, es decir, aquellas en que se haya abonado el importe correctamente.

Los dorsales se entregaran según criterio de la organización y preferiblemente durante la tarde del sábado anterior a la prueba.

IV.E.5. – EQUIPACION

Bicicleta

Estará prohibido cambiar de bicicleta o las ruedas de la misma durante la competición.

Las bicicletas podrán ser verificadas por parte de la organización.

Las bicicletas deben de estar en perfecto funcionamiento. La organización se guarda el derecho de invalidar la participación de un competidor si detecta su bici en mal estado y con peligro de causar un accidente a él mismo o a terceros.

Elementos de seguridad

ES OBLIGATORIO EL USO DEL CASCO DURANTE EL TRANSCURSO DE TODA LA COMPETICIÓN.

El competidor que incumpla dicha norma será sancionado. Se puede hacer uso de dos cascos diferentes. El participante puede cambiar de casco en los tramos especiales y hacer uso de un integral si así lo desea.

Es aconsejable el uso de guantes, gafas, rodilleras, coderas y mochila o protector espinal para realizar los tramos especiales.

Todo el equipamiento será portado por el propio competidor.

Otras consideraciones

Todo participante deberá llevar un teléfono móvil para poder ser localizado o poder ponerse en contacto con la organización en caso de necesidad o urgencia. En el briefing antes de la carrera se facilitará el número de contacto en caso de emergencia y, además, éste estará presente en el mapa de la carrera que se dará con los dorsales.

Es recomendable que cada participante disponga de un reloj, bien sea de muñeca, ciclo computador, GPS, teléfono, etc... Dicho reloj deberá ser sincronizado con la hora oficial de la prueba, con la finalidad de que cada participante pueda cumplir escrupulosamente con los horarios establecidos y sin margen de error.

Está prohibida la ayuda externa durante el transcurso de la carrera, si bien se podrá recibir ayuda de otros participantes, siempre que ésta se realice fuera de los Tramos Cronometrados.

El recorrido estará marcado con cintas y marcas de spray y no habrá posibilidad de error. Si un participante se perdiera en el recorrido, lo aconsejable es desandar el camino hasta la última marca de referencia (teniendo en cuenta que puede encontrarse participantes en sentido contrario, debe tomar todas las precauciones posibles para no incurrir en un accidente) y buscar la dirección correcta.

IV.E.6. – LA COMPETICION

El recorrido se divide en dos partes diferenciadas, Tramos Enlace (TE) y Tramos Cronometrados (TC). Estos conceptos ya han sido definidos en el apartado II. DEFINICIÓN.

El recorrido transcurre mayoritariamente por monte, pista y senda, aunque también es posible hacer los (TE) por carretera, a fin de hacer el remonte más rápido y cómodo.

Los tramos cronometrados (TC) serán cerrados al tráfico solo durante el día de la carrera.

Durante la disputa de los (TC) siempre regirá la norma de “piloto alcanzado-piloto rebasado”, es decir, se dará paso al competidor más rápido y con opción de adelantamiento y en ningún caso se le cerrará el paso, siendo esta acción motivo de sanción.

La organización podrá invalidar, por motivos de seguridad, uno o más TC's o alterar los tiempos de forma motivada, de acuerdo con el juez árbitro de la FCPA.

La clasificación de cada piloto deriva de la suma total de los tiempos realizados en los tramos cronometrados más la suma de las posibles penalizaciones.

Está prohibido atajar o salirse del recorrido e incorporarse más allá de donde se salió. Esto podría conllevar la descalificación.

Está prohibido el cambio de la señalización de la carrera. Solo la organización se guarda el derecho de hacer cambios por temas climáticos o por la seguridad de la misma, notificándolo siempre a los participantes.

La pérdida del dorsal será motivo de descalificación. Éste deberá estar debidamente sujeto en el manillar mediante las bridas proporcionadas y, a ser posible, empleando los tres puntos de sujeción de que dispone. De igual manera, está prohibido recortar o modificar el mismo, al igual que la tarjeta de tiempos.

El participante está obligado a notificar su abandono a la organización a través de los comisarios de la prueba.

Los líderes del certamen deberán vestir el maillot que les acredita como tal durante el transcurso de las carreras.

Procedimientos de Salida y Controles Horarios

Desde la salida de la prueba, así como en el resto de (TCs), se tomará la salida de uno en uno, con intervalos de 20 a 120 segundos, bajo criterio de la comisión organizadora, y dependiendo de la cantidad de competidores inscritos.

La zona de salida y llegada de la competición estarán debidamente marcadas. Cada participante tiene que cumplir una serie de horarios de paso en cada control, teniendo un tiempo máximo para recorrer los diferentes sectores de la prueba.

Tarjeta de Control Horario de cada participante

La hora de salida de la carrera, así como las de los tramos cronometrados, estarán impresas en la “Tarjeta de Control Horario” para cada participante, siendo esta tarjeta única, personal e intransferible.

En esta tarjeta figuran todos los horarios que el participante ha de cumplir para pasar por todos los Controles Horarios de la prueba.

Esta tarjeta será de material adhesivo e irá fijada en el cuadro de la bicicleta en un lugar visible para los cronometradores. Es responsabilidad de cada participante el comprobar que su “Tarjeta de Control Horario” esté correcta y, de no ser así, comunicarlo debidamente a la organización.

La pérdida de esta tarjeta puede incurrir en la descalificación de la prueba a criterio de dirección de carrera, por lo que este hecho ha de ser notificado inmediatamente a la organización a través de los comisarios de la prueba. Está prohibido recortar o modificar esta tarjeta.

Procedimiento de Control Horario (CH)

Los controles horarios se encuentran:

- En la salida protocolaria de la prueba
- En la salida de todos los tramos cronometrados
- En la meta final de prueba

El participante debe presentarse en la salida del TC en el minuto y segundos que figure en su Tarjeta de Control Horario. El cronometrador y/o comisario allí presentes tomarán nota de la hora de paso e indicarán al participante su orden de salida.

Si el competidor llega antes del tiempo indicado en su tarjeta de control horario, deberá esperar, por escrupuloso orden de salida (dorsal), hasta la hora indicada en su tarjeta.

La organización puede retrasar la salida de un tramo con la consiguiente modificación de los horarios que figuran en las Tarjetas de Control Horario de los participantes afectados, a los cuales les será notificado cualquier cambio.

En caso de salir en algún CH sin autorización y antes de la hora de salida marcada en su Tarjeta de Control Horario, incurrirá en una penalización recogida en el apartado 7 de este reglamento.

Solamente se permite la llegada con adelanto al último CH de la prueba, el correspondiente a la Meta final de la carrera.

De presentarse con retraso al tiempo marcado en la Tarjeta de Control en un Control Horario (CH), será también penalizado correspondientemente según el apartado VII del presente documento.

Una vez el participante ha llegado con retraso, tomará la salida inmediatamente, previa autorización del comisario o cronometrador allí presente, que por motivos de seguridad puede espaciar la salida entre los participantes.

La organización proveerá en la medida de lo posible un carril habilitado para salidas retrasadas pero siempre tendrá preferencia el participante no penalizado, por lo que el que lleve retraso deberá esperar a tomar la salida hasta que el cronometrador le indique.

La organización estará presente, con sus comisarios y cronometradores en cada (CH).

Procedimiento de Control Horario de Meta de Tramo Cronometrado (CHM)

El (CHM) estará bien señalizado con una línea de fin de TC, cuya función es únicamente ser referencia para tomar el tiempo invertido en recorrer el TC.

En la línea de meta del (CHM) estará presente un cronometrador que registrará, ya sea mediante un equipo informático, un dispositivo electrónico o manualmente en su hoja de control, la hora de paso de todos los participantes. Asimismo hará una revisión visual de que todo, tanto la bicicleta como el piloto, se encuentran en perfectas condiciones y pueden continuar en la prueba.

En estos controles no hay un tiempo obligatorio de paso (ni mínimo ni máximo), si no que cada participante ha de hacerlo en el menor tiempo posible para mejorar su clasificación.

El participante ha de encargarse de que su dorsal esté claramente visible para que el cronometrador de meta pueda tomar su tiempo con certeza, debiendo detenerse si fuera necesario para que éste pueda realizar un chequeo cien por cien fiable. Con el fin de solventar este trámite de la forma más rápida posible, es recomendable decir el número de dorsal al cronometrador al pasar por el control.

IV.E.6. – PENALIZACIONES

Retraso CH

Cualquier competidor que no cumpla con sus tiempos en los controles horarios será penalizado. Esta penalización será igual al tiempo excedido, desde la hora teórica de su tarjeta de control a la hora real de paso.

El tiempo de penalización será sumado al total del tiempo en los Tramos Cronometrados.

Además, habrá un tiempo máximo para llegar al control horario, que será de 20 minutos.

Es decir, si la hora de salida en un tramo cronometrado es, por ejemplo, las 9:35, cada participante podrá acumular un retraso máximo de 20 minutos más, hasta las 9:55. La penalización por este retraso en la salida del Tc sería de 20 minutos.

Una vez superados esos 20 minutos, el participante pasa a ser declarado como excluido, por lo que hará entrega de su dorsal a los comisarios y procederá a regresar a la zona de salida.

Igualmente, si el participante acumula una penalización total de más de 1 hora, también se procederá a su exclusión.

Si un competidor llega más tarde de lo indicado en su control horario a la salida del tramo cronometrado, solicitará al responsable del cronometraje permiso para tomar la salida de inmediato, pudiendo hacerlo en el momento en que éste se lo indique y mediante el carril habilitado para salidas retrasadas, si éste se hubiese habilitado.

Se podrá establecer un sistema distinto de controles horarios, siempre que regule en el reglamento particular de cada carrera.

Adelanto TC

La tarjeta personal de control horario de cada participante le indica la hora de salida de cada uno de los Tramos Cronometrados (TC). El tiempo que hay entre cada uno de ellos deberá usarlo para cubrir el tramo cronometrado en cuestión y cubrir el enlace hasta llegar a la salida del siguiente.

Si el competidor llega a la salida de un tramo cronometrado antes del tiempo indicado en su tarjeta de control horario, deberá esperar detrás de la línea de salida y por estricto orden de salida (dorsal), hasta la hora indicada en su tarjeta.

Si el competidor se adelanta a la hora de salida que indica su tarjeta, será penalizado con 1 minuto por adelantarse a su hora de salida y un minuto adicional por cada puesto de adelanto al orden normal de salida según dorsal, sumando éste al total del tiempo empleado para completar el tramo cronometrado.

Otras Penalizaciones

Cualquier circunstancia antideportiva podrá ser sancionada, siguiendo la normativa de la RFEC.

Un Comité formado por el juez asignado a la carrera y el delegado federativo, o las personas que la federación asigne, se encargarán de ratificar las sanciones.

La utilización de cualquier tipo de remonte mecánico tanto en la carrera como en los reconocimientos previos será sancionada por la organización con la descalificación de la prueba. La utilización de bicicletas eléctricas durante los entrenamientos está igualmente prohibida.

La no utilización del casco podrá suponer la exclusión o descalificación de la carrera. La vulneración de las normas de circulación en los (TE) podrán ser motivo de descalificación.

La modificación o pérdida del dorsal o la tarjeta de tiempos será sancionada con un minuto.

Modificar el trazado marcado por la organización o atajar con el fin de reducir el tiempo invertido implicará una sanción de un minuto, pudiendo esta sanción incrementarse hasta la descalificación si la organización considera la falta como grave.

El abandono de basura o las conductas inapropiadas para con el medioambiente podrán ser motivo de descalificación.

Cambiar de bicicleta o las ruedas de la misma, o recibir ayuda externa durante la competición implicará una sanción de cinco a diez minutos.

Entorpecer el transcurso de la prueba no respetando la norma de piloto alcanzado-piloto rebasado implicará una sanción de cinco minutos.

El hecho de que un líder del certamen no vista durante la carrera el maillot que le acredita como tal, implicará la pérdida de 50 puntos, tanto en la clasificación general como en la clasificación por categorías.

Todas las sanciones podrán verse incrementadas si el comportamiento del piloto sancionado se considera antideportivo.

El organizador de la carrera se reserva el derecho de no admitir la participación de un corredor inscrito en la misma si éste no cumple las normas establecidas en el presente reglamento o su conducta resulta antideportiva o inapropiada.

Reclamaciones

Cualquier participante podrá efectuar reclamación motivada ante el Juez árbitro de la FCPA hasta 30 minutos antes de la entrega de premios, abonando una fianza de 50 € (que solo le será devuelta en caso de resolver a su favor).

IV.E.7. – ORGANIZACION

Briefing

La organización informará a los participantes de las particularidades de la carrera a través de un briefing, que será enviado por correo electrónico previamente a la prueba o, en su defecto, transmitido verbalmente el día de la carrera antes de la salida del primer participante. Es importante su lectura, ya que en él se informará de cualquier cambio en la carrera y permitirá conocer de cerca toda la mecánica de la prueba.

Ayuda y Asistencia

En el caso de accidente, es deber del competidor más cercano al accidentado prestarle su ayuda, así como pedir socorro si fuese necesario. La organización se guarda el derecho de penalizar o descalificar al competidor que no preste socorro a un accidentado. De igual forma, tendrá en cuenta el buen gesto del participante que se detenga, compensándole el tiempo perdido en dicho acto.

Cualquier competidor que se retire de la carrera, lo notificará lo antes posible a la dirección de carrera. Los competidores retirados o fuera de tiempo deben llegar a la zona de salida lo antes posible, retirando su dorsal de la bicicleta.

En caso de accidente y/o evacuación de heridos, la organización podrá suspender uno o varios tramos cronometrados, anulando el tramo o determinando las medidas a seguir bajo los criterios de seguridad e igualdad de los participantes.

Cierre de Carrera

La organización de cada prueba contará con un cierre de carrera en la forma que considere adecuada, que verificará que no quede ningún participante rezagado o perdido y mantendrá comunicación directa para solventar cualquier eventualidad.

Suspensión de la prueba

La organización se reserva el derecho de suspender la carrera o el cronometraje de alguno de los tramos por causas de fuerza mayor.

Bajo estas circunstancias, en ningún caso se reembolsará el importe de las inscripciones ni se compensarán los gastos de alojamiento, desplazamiento, etc...

IV.E.8. – OPEN ENDURASTUR

La organización del Open EndurAstur elaborará mediante una puntuación preestablecida una clasificación general Scratch y otra por categorías tras cada una de las pruebas celebradas.

La clasificación final del Open se determinará mediante la suma de los puntos obtenidos en todas las pruebas del Open

En el caso de un empate final del open , se decidirá el vencedor en base al mayor número de primeros puestos obtenidos en las pruebas del open, si el empate continua se contabilizara los segundos, terceros y así sucesivamente. De continuar el empate, resultará ganador el que haya obtenido mejor resultado en la última prueba puntuable.

Para cada prueba en caso de empate en el tiempo total de la prueba, el desempate se realizará en función del tiempo obtenido en el último tramo. Si el empate se mantuviese, se tomarán los tiempos del penúltimo, antepenúltimo, etc...

Además de los ganadores de cada categoría, habrá una clasificación scratch que encabezará el ganador absoluto, tanto en hombres como en mujeres, y que obtendrá la mayor suma de puntos posible de cada una de las carreras.

El campeón del Open EndurAstur será el que mayor puntuación tenga al final de la temporada como resultado de la suma de las puntuaciones obtenidas en cada prueba. Para cada prueba se entregarán Premios o trofeos a los 5 primeros clasificados de cada categoría.

Los criterios de puntuación y la asignación de puntos se detallan en la tabla anexa a este reglamento.

Categorías

A efectos de establecer la clasificación por categorías, el participante competirá dentro de la categoría que figure en su licencia federativa.

Los pilotos con licencia Sub23 se englobarán dentro de la categoría Élite y los que cuenten con licencia Cadete e Infantil dentro de la categoría Promoción.

Las categorías que serán consideradas en el Open EndurAstur, serán las siguientes:

- Promoción (años 2005-2002)
- Junior
- Élite
- Máster 30
- Máster 40
- Máster 50
- Fémimas (todas las edades)

Se establece una categoría especial denominada:

- Rígidas/Fat (Bicicletas sin suspensión trasera (incluidas Fat Bikes)

- Parejas (Masculinas, femeninas, o mixtas, independientes de la edad) Para esta categoría se establecerá el tiempo obtenido por corredor que pase por meta en segundo lugar

Con el objetivo de facilitar la participación de los más jóvenes, los pilotos incluidos en la categoría Promoción, gozarán de facilidades, como una reducción en la cuota de inscripción y modificaciones en el recorrido, reduciendo la distancia a cubrir.

Al margen de las categorías mencionadas, aquellos participantes que posean licencia cicloturista podrán participar enmarcados en Marcha cicloturista Btt, junto con aquellos que, no contando con licencia, suscriban la licencia por un día. Bajo ninguna circunstancia se considerará Marcha como una categoría oficial, por lo que no existirá podium y los participantes enmarcados en ella no aparecerán en la clasificación final scratch.

De igual forma, en ningún momento podrán intercambiar su bicicleta con la de otros participantes durante los entrenamientos.

El organizador de cada carrera podrá convocar cualquier otra categoría que considere oportuno, siempre al margen del Open, cuyas categorías oficiales son únicamente las mencionadas en el párrafo anterior.

IV.E.9. – OTRAS CONSIDERACIONES

La participación en la prueba implica:

- La aceptación del reglamento en su totalidad.
- La autorización a los Servicios Médicos de la prueba para que practiquen cualquier cura que pudiera ser necesaria y el compromiso de abandonar la prueba si así fuese requerido por estos o algún miembro de la organización.
- La cesión de los derechos de imagen, permitiendo a la organización publicar o ceder a terceros fotografías o vídeos, sin limitación de tiempo ni de lugar, con fines promocionales o de difusión del evento.

Anexo I

Las puntuaciones otorgadas en cada una de las pruebas serán las reflejadas en la Tabla de puntuaciones.

La clasificación scratch se establecerá en base a la Tabla de puntuaciones, mientras que la clasificación por categorías se determinará tomando los puntos obtenidos según el puesto realizado en la clasificación scratch. Ejemplo: si un piloto gana en su categoría y termina en 3º posición en la general Scratch de una prueba, le corresponderán 525 puntos para establecer su categoría.

Todo participante que acabe la prueba más allá de la posición 200ª obtendrá 1 punto.

Todo corredor que no se presente en el podio para recoger su premio, perderá el mismo, y no sumará ningún punto en su clasificación.

IV.F. – BTT ELIMINATOR

Las carreras de BTT Eliminator están abiertas a la participación de los corredores de más de 17 años de edad.

La clasificación Júnior, Elite y Sub 23 debe ser conjunta.

IV.F.1. – RECORRIDO

El recorrido de una carrera de BTT Eliminator debe estar entre 500 m y 1000 m, debe contener obstáculos naturales y / o artificiales, de conformidad con el artículo 4.2.009 del reglamento UCI.

El recorrido debe ser 100% transitable en bicicleta, deben evitarse los tramos de vía única y en la medida de lo posible debe evitarse incluir más de un giro de 180°.

Es imprescindible que el inicio y el final estén en diferentes ubicaciones para permitir que un programa de pruebas corto y ágil.

Los obstáculos tales como árboles, rampas (arriba / abajo), desniveles abruptos, puentes o estructuras de madera se pueden utilizar para diseñar una prueba corta y dinámica.

El recorrido debe estar marcado de acuerdo con los artículos 4.2.020 a 4.2.029 del reglamento UCI.

IV.F.2. – SEÑALIZACION DEL RECORRIDO

El recorrido debe estar claramente señalado y balizado.

Las flechas (flechas negras sobre paneles de color blanco o amarillo) indican la ruta a seguir, mostrando los cambios de dirección, las intersecciones y todas las situaciones potencialmente peligrosas. Las dimensiones mínimas de los paneles deben ser de 40 cm. por 20 cm. y no deben estar colocados a una altura de más de 1,5 m por encima del suelo.

Las flechas deben estar colocadas en el lado derecho del circuito, excepto para los giros, flechas hacia la derecha colocadas antes de la curva y una a la izquierda después.

Una flecha se coloca 10 m antes de cada intersección y otra 10 m después de la intersección para confirmar la dirección correcta.

El X se utiliza para anunciar una dirección equivocada

En una situación peligrosa, carteles con flechas invertidas (señalando hacia abajo) deben colocarse entre 10 y 20 metros antes del obstáculo o situación potencialmente peligrosa previniendo de tal hecho. Un peligro más grande debe ser anunciado por dos flechas invertidas. Un riesgo importante para la seguridad debe ser advertido por tres flechas invertidas.

Las zonas del recorrido que implican bajadas empinadas y / o potencialmente peligrosas deberán estar marcadas y protegidas con estacas, preferiblemente PVC (palos de slalom), evitar en todo momento las metálicas, con una altura de 1,5 a 2 metros.

Las zonas del recorrido con obstáculos tales como paredes, tocones o troncos de árboles deben ser protegidos con balas de paja o relleno. Estas medidas de protección no deberían limitar la capacidad de maniobras.

Las redes de seguridad se ajustarán a los estándares de seguridad, deben mantenerse cerca de las zonas de riesgo, como el borde de precipicios. Las redes o cercados de protección utilizados no deben tener aberturas de más de 5 cm x 5 cm. Los puentes o rampas de madera deben ser recubiertos con antideslizante, (alfombras o pintura especial antideslizante).

En lo posible, las raíces, troncos, rocas salientes, etc. deben señalizarse con pintura fluorescente y biodegradable.

IV.F.3. – FASES DE CLASIFICACION

Para que una prueba de XCE tenga lugar, debe haber por lo menos 12 pilotos participantes en la fase de clasificación.

El programa completo, mangas clasificatorias y el evento principal, debe ser el mismo día.

Previa autorización justificada, la FCPA puede permitir que el programa de carrera se lleve a cabo durante dos días (un día para la fase de clasificación y un día para el evento principal).

La fase de clasificación tendrá la forma de una prueba individual cronometrada. Los 32 (8x4) ó 36 (6x6) mejores pilotos se clasificarán para el evento principal.

Si los pilotos están empatados a tiempo en la ronda de clasificación, el orden se determinará por sorteo para determinar su orden de salida.

Los números de dorsal para la fase de clasificación se asignan a partir del número 33 o 37 (dependiendo del formato de la prueba), de acuerdo con el ranking individual RFEC, de no existir éste se realizará por orden de inscripción.

Orden:

1. Corredores de elite y menos de 23 años clasificados en orden ascendente de Ranking
2. Corredores junior clasificados en orden ascendente de Ranking
3. Corredores de elite y menos de 23 años no incluidos en ranking – Por sorteo
4. Corredores Júnior no incluidos en ranking – Por sorteo

Los corredores tomarán la salida en el orden de su número comenzando por el número más bajo.

Las mujeres tomarán la salida antes que los hombres.

IV.F.4. – LA PRUEBA PRINCIPAL

Para el evento principal, los números de dorsal se asignan sobre la base de los resultados de la fase de clasificación, otorgando el número 1 al ganador de la serie de clasificación.

El evento principal se compone de series o mangas y el cuadrado de competición se forman como se muestra en los cuadros de los anexos 1 y 2

IV.F.5. – FORMATO XCE COMPETICIONES

Orden de competición:

- Primero los hombres, hasta que las mujeres estén en la misma situación de emparejamientos atendiendo a los cuadros de competición.
- Final de consolación, mujeres
- Final mujeres
- Final de consolación hombres
- Final hombres.

El contacto intencionado; empujar, tirar u otras formas que obliguen a otro participante a reducir la velocidad, caer o salir del recorrido no están permitidos y los infractores serán descalificados (DSQ).

Únicamente a juicio de los Comisarios, un piloto podrá ser clasificado en un puesto diferente al de su llegada real a meta. Y se darán a conocer como relegado (REL).

Los corredores declarados DNF, DSQ o DNS en las semifinales no tendrán derecho a participar en las finales.

La clasificación final de la prueba se establecerá por grupos atendiendo al siguiente orden:

- Todos los corredores que participan en la gran final por orden de llegada, con la excepción de los corredores DSQ.
- Todos los corredores que participan en la final de consolación por orden de llegada, excepto DSQ
- Los corredores declarados en semifinales DNF o DNS por orden del tiempo invertido en la manga clasificatoria.
- La clasificación del resto de pilotos se realizará atendiendo a los tiempos invertidos en la manga clasificatoria. Si casualmente hubiera empate en tiempo, por orden de dorsal en sentido ascendente.
- Dentro de cada uno de los grupos mencionados anteriormente, los pilotos DNF se clasificarán antes que los pilotos DNS. Cuando hay varios DNS o DNF, se ordenarán por número de dorsal como en el apartado anterior.

Todo corredor declarado DNF o DNS en la primera ronda del evento principal no aparecerá en la clasificación general final.

Todo corredor descalificado (DSQ) en el evento principal no aparecerá en la clasificación general final.

Los pilotos que no puedan clasificarse para el evento principal no aparecerán en la clasificación general final.

Comentario: En el caso de DSQ, los siguientes corredores avanzarán puestos en el ranking final. Por ejemplo, si hay un DSQ en la gran final, el ganador de la final de consolación pasaría a ser cuarto o sexto, dependiendo del formato de competición, en la clasificación general final.

IV.F.6. – NORMAS ESPECIALES

Debe marcarse una parrilla de salida en el suelo. Los pilotos deben alinearse en la parrilla frente a la salida sin rebasar la línea de salida.

En cada ronda preliminar los pilotos pueden elegir su posición de salida. El corredor con el número de dorsal más bajo escoge primero.

IV.G. – DUAL SLALOM

El dual (DL) es una prueba que consiste en una serie de carreras eliminatorias que oponen a dos corredores que se lanzan simultáneamente sobre el mismo recorrido. Para esta competición se aplicaran las reglas particulares del reglamento Dual de la UCI.

La duración del recorrido deberá estar comprendida entre los 30 y 60 seg. (Óptimo 40 seg.).

Para las clasificatorias cada corredor efectuara un paso cronometrado sobre el recorrido. Los cuatro primeros clasificados del campeonato anterior saldrán en los últimos lugares.

La lista de clasificación será anunciada tras las clasificatorias. El corredor más rápido se enfrentara al menos rápido, el segundo mejor al penúltimo, etc.

Los 16 primeros corredores y las 8 primeras corredoras se clasifican para la prueba principal.