

MX 2009

REGLAMENTOS

GENERALES

REGLAMENTO GENERAL DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE MOTOCROSS

032.1 TITULO Y GENERALIDADES

032.2 CAMPEONATOS Y COPAS

- Categorías
- Formato de las pruebas
- Resultados prueba
- Cronometraje y control de pasos
- Criterios de puntuación
- Competiciones complementarias

032.3 INSCRIPCIONES

- Licencias
- Campeonato de España MX Elite
- Campeonato de España MX2
- Campeonato de España Promesas, Copas Alevín y Fémimas
- Participación
- Delegado de Pilotos
- Número de Dorsal

032.4 REGLAMENTO PARTICULAR

032.5 EQUIPACION Y VESTIMENTA DE PROTECCION

- Vestimenta pilotos
- Vestimenta equipo, mecánicos y fuera pista

032.6 COMPROMISOS DE CONDUCTA PILOTOS Y EQUIPOS

- Compromisos pilotos y ayuda exterior

032.7 MOTOCICLETAS, CLASES, ESPECIFICACIONES

- Motocicletas y clases
- Portanúmeros delanteros
- Portanúmeros laterales
- Cámaras a bordo

032.8 DESARROLLO DE LA PRUEBA

- Oficiales
- Verificación Administrativa
- Verificación Técnica preliminar
- Controles Médicos
- Control del Circuito
- Reunión con los Organizadores
- Cámaras a bordo
- Éntrenos/Restricciones
- Briefing Pilotos
- Señalización oficial
- Éntrenos Obligatorios Cronometrados

- Ensayos de Salida
- Sesión de Autógrafos
- Presentación
- Zona de Espera
- Vuelta de Reconocimiento
- Procedimiento de salida
- Orden Salida
- Mangas
- Salidas Falsas
- Detención de una Manga
- Control Ruido después de una Manga
- Resultados/Procedimiento
- Resultados/Adjudicación de Puntos
- Resultados/Clasificación final
- Resultados/Presentación y Publicación
- Vuelta de Honor
- Ceremonia Entrega de Trofeos
- Rueda de Prensa
- Verificaciones Finales
- Reclamaciones
- Recursos de Apelación
- Reclamaciones sobre Carburantes
- Control Antidopaje y Alcoholemia
- Premios en Metálico y Trofeos
- Sanciones económicas.

032.9 HORARIOS

- MX Elite – Carrera Complementaria
- MX2 - Promesas

032.1 TITULO Y GENERALIDADES

La RFME convoca para el presente año los Campeonatos y Copas de España de Motocross, que se registrarán por su Reglamento Deportivo, por el de la F.I.M., por el de la U.E.M. y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas.

Estas pruebas se organizarán en los circuitos homologados por la RFME según las normas establecidas.

No se podrá organizar ninguna prueba, si el organizador no dispone de todas las autorizaciones legales correspondientes.

El seguro de responsabilidad civil entrará en vigor el día antes de la prueba y durará hasta un día después de la misma.

Serán disputadas en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en los mismos los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotados de los Trofeos y Premios que se indican.

Una prueba comienza en el momento de iniciarse las verificaciones administrativas y técnicas y finaliza cuando se hayan cumplido totalmente las siguientes formalidades

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

Todos los oficiales, Comisarios y equipo médico deben de estar disponibles y operativos hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones.

032.2 CAMPEONATOS Y COPAS

032.2.01 Categorías

Las Categorías reconocidas para los Campeonatos y Copas de España de Motocross son las siguientes:

- a) Campeonato MX Elite
- b) Campeonato MX 2
- c) Campeonato Promesas
- d) Copa de España Alevín
- e) Copa de España Fémimas

032.2.02 Formato de las pruebas

- a) Campeonato de España de Motocross MX Elite

Entrenos cronometrados	45 minutos	máximo 50 corredores
3 mangas 20 minutos+2 vueltas	40 corredores	

- b) Campeonato de España de Motocross MX2

Entrenos cronometrados	30 minutos	2 grupos	máximo 50 corredores por grupo
2 mangas 20 minutos+2 vueltas	40 corredores		

- c) Campeonato de España de Motocross Promesas

Entrenos cronometrados	30 minutos	2 grupos	máximo 50 corredores por grupo
2 mangas 15 minutos+2 vueltas	40 corredores		

- d) Copa de España de Alevín

Entrenos cronometrados	30 minutos	2 grupos	máximo 50 corredores por grupo
2 mangas 10 minutos+2 vueltas	40 corredores		

- e) Copa de España de Fémimas

Entrenos cronometrados	30 minutos	2 grupos	máximo 50 corredores por grupo
2 mangas 15 minutos+2 vueltas	40 corredores		

032.2.03 Resultados prueba

Las mangas se terminan oficialmente al final de la vuelta en la que la bandera a cuadros ha sido mostrada al vencedor.

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la línea de llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

La toma de tiempos en la línea de control se registra en el momento que la parte más avanzada de la motocicleta franquea dicha línea.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada mediante dos paneles, uno a cada lado de la pista con la figura de una bandera ajedrezada

En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

1. No ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.
2. No ha cumplido las 3/4 partes del total de vueltas efectuadas por el vencedor. Si las 3/4 partes de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado será redondeado en el número entero superior.

El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, (Ver 032.2.05) independientemente del número de mangas que ha terminado.

En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

032.02.04 Cronometraje y control de pasos

Los servicios de cronometraje y control de pasos deben estar colocados a la altura de la línea de llegada.

El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a estos efectos el sistema de TRANSPONDER.

Los servicios de cronometraje podrán solicitar una fianza de hasta 100,00 € a cualquier piloto, que será reintegrada al mismo una vez devuelto el transponder. Si dicho transponder no es devuelto, perderá la fianza, además de la correspondiente sanción.

Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a sesenta minutos desde la finalización de la última manga del programa. Si, transcurrido ese periodo de tiempo, no se hace entrega de dicho transponder en la secretaría de la carrera o lugar habilitado al efecto, el piloto responsable será sancionado con una multa de hasta TRESCIENTOS EUROS (300,00 €), que se hará efectiva mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

El transponder tiene que estar colocado en la motocicleta, tanto en los entrenamientos cronometrados, como en las mangas.

032.2.05 Criterios de puntuación para los Campeonatos/Copas de España de Motocross

El vencedor del Campeonato/Copa de España es el piloto que ha obtenido más puntos en la totalidad de las pruebas celebradas.

En caso de empate serán tomadas en cuenta los mejores puestos obtenidos hasta desempatar.

Si a pesar de todo sigue el empate se tomara en cuenta el mejor puesto de la última manga en la que hayan participado los dos pilotos conjuntamente.

Para la clasificación de marcas, se tomaran en cuenta las dos mejores posiciones de cada una de ellas que dispongan de licencia RFME.

Para que el campeonato sea valido han de participar como mínimo dos marcas en el mismo.

En caso de empate se aplicaran las mismas condiciones de desempate que en el apartado pilotos.

Si un piloto participa con más de una marca en el Campeonato, en la clasificación final aparecerá con la marca que más puntos haya obtenido.

En cada manga se concederá a los pilotos clasificados la siguiente puntuación:

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

Los resultados se considerarán oficiales al término del plazo de reclamaciones.

Si una reclamación y/o apelación es interpuesta, los resultados no podrán ser considerados como definitivos hasta tanto no sea tomada una decisión final por el órgano competente.

Los Trofeos del Campeonato/Copa de España otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

- Campeonatos de España:
Campeón de España: Trofeo y Diploma.
Subcampeón de España: Diploma.
Tercer Clasificado: Diploma.

Campeonato de Clubes o Escuderías

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

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

Campeonato de Marcas

Para la clasificación del Campeonato de Marcas se sumarán los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca con Licencia RFME de Constructor, siendo imprescindible que al menos participen DOS Marcas distintas -concurantes o no al Campeonato- en cada una de las competiciones puntuables.

Ejemplo:

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

A la marca vencedora se le expedirá el Diploma acreditativo del Título obtenido.

032.2.06 Competiciones Suplementarias

El programa de una Competición puntuable para el Campeonato de España MX ELITE, puede comprender, entre otras, competiciones suplementarias nacionales o internacionales o Copas de promoción, con la excepción de competiciones de motocicletas con sidecar o Quads, siendo estas asignadas por el promotor del Campeonato y aprobadas por la RFME..

Las mangas puntuables para los Campeonatos de España MX ELITE / MX 2 / Fémimas tendrán carácter Internacional, permitiéndose la participación de pilotos extranjeros teniendo éstos opción a premios y a puntos para el Campeonato, las correspondientes a las categorías "Promesas" y "Alevines" serán únicamente de carácter nacional.

La autorización de la RFME no implica de ninguna manera responsabilidad de esta en estas pruebas, si no se desarrollan bajo Reglamentos aprobados por la RFME.

Los horarios de estas competiciones suplementarias estarán reflejados en los horarios oficiales de la prueba.

032.3 INSCRIPCIONES

032.3.01 Licencias

El piloto deberá disponer de la correspondiente licencia en función de la categoría:

Categoría	Licencias:
MX Elite	Senior / Júnior / FIM / UEM
MX2	Senior / Júnior / Cadete autorizado / FIM / UEM
Promesas	Cadete/Juvenil
Fémimas	Senior/Júnior/Cadete autorizado
Alevines	Alevín

Las licencias nacionales serán validas solo las Homologadas por la RFME

Los pilotos con licencia Internacional necesitaran obligatoriamente el permiso de salida de su federación.

Los corredores podrán participar indistintamente en aquellas categorías que estén permitidas por su licencia, pero nunca en más de una si coinciden en el mismo evento.

Antes de las 14:00 horas del jueves anterior a la prueba se publicara en la página Web de la RFME, la lista definitiva de inscritos.

032.3.02. Campeonato de España de Motocross MX Elite

La RFME indicara los 30 pilotos elegidos como PERMANENTES en la temporada.

Estos disponen hasta el día 31 de Enero de 2009 para efectuar su inscripción en todo el Campeonato mediante la página Web <http://www.rfme.com>, cumplimentando el Boletín Oficial y abonando a través de la propia Web los derechos correspondientes para todas las pruebas.

El número máximo de PILOTOS NO PERMANENTES admitidos y seleccionados por la RFME en cada prueba será de 10 por carrera,

Los pilotos NO PERMANENTES, pueden solicitar su inscripción prueba a prueba de la siguiente manera:

17 días naturales antes de la prueba (Tres jueves antes de la misma).

- Se cerrara la entrada de solicitudes de inscripción a la prueba.

10 días naturales antes de la prueba (Dos jueves antes de la misma).

- Se notificara a los pilotos si ha sido o no admitida su solicitud, estos dispondrán entonces hasta las 24 horas del miércoles anterior a la prueba para efectuar la inscripción a través de la página Web de la RFME <http://www.rfme.com>, abonando en ella los derechos correspondientes

El número máximo de PILOTOS NO PERMANENTES admitidos por la vía RFME será de 10 por carrera.

El Club organizador, presentara una lista con 5 pilotos que participaran en el evento.

El Promotor, presentara una lista con 5 pilotos que participaran en el evento.

El total máximo de pilotos inscritos en la prueba será de 50.

032.3.03 Campeonato de España de Motocross MX2

Disponen hasta las 24 horas del miércoles anterior a la prueba para efectuar la inscripción a través de la página Web de la RFME <http://www.rfme.com>, abonando en ella los derechos correspondientes.

Podrán participar en este Campeonatos los corredores con una edad máxima de 23 años, cumplidos durante el año.

032.3.04 Campeonato de España de Motocross Promesas – Copa de España Alevín - Copa de España Fémimas

Disponen hasta las 24 horas del miércoles anterior a la prueba para efectuar la inscripción a través de la página Web de la RFME <http://www.rfme.com>, abonando en ella los derechos correspondientes.

032.3.05 Participación

Serán aceptadas las inscripciones de todos los pilotos que hayan sido remitidas a la RFME en tiempo y forma en el plazo previsto en el Art. 032.3

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición.

La comunicación deberá efectuarse por escrito vía mail a mx@rfme.com.

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

Todo piloto presente en una prueba y que no participe en los entrenamientos o alguna manga deberá obligatoriamente informar de ello al Director de Carrera así como el motivo de su no salida.

Un corredor que participe en una prueba y manifieste claramente en la pista su intención de no defender sus posibilidades, será excluido de la prueba y puede ser sancionado por ello.

032.3.06 Delegado de Pilotos

Actuara como delegado de pilotos el primer piloto clasificado de la clasificación provisional del Campeonato correspondiente, en su ausencia el segundo clasificado y así sucesivamente

032.3.07 Números de Dorsal

Para cada categoría del Campeonato de España, tendrán número fijo el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior, además de éstos, el piloto que desee número fijo, podrá elegirlo al hacer la inscripción mediante la Web de la RFME al inscribirse, obligatoriamente, para todo el Campeonato del año en curso.

A los demás pilotos la RFME les asignará número de salida a su criterio.

Los dorsales 1,2 y 3 no podrán ser adjudicados a ningún otro piloto en caso de que el titular de los mismos solicitase otro distinto.

Se adjudicarán siempre dorsales de dos cifras; no obstante, cuando la inscripción así lo requiera o la RFME lo considere necesario, podrán adjudicarse dorsales de tres cifras.

Los números de salida sobre camiseta, deben estar de conformidad a lo siguiente:

- Números con contraste y tamaño suficiente (Ver 032.7.02) para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje.

El piloto vigente Campeón, tendrá obligatoriamente que poner en su motocicleta su número elegido con fondo azul cifra amarilla como mínimo en el frontal caso de no utilizar el número 1

El piloto que ostente en la clasificación provisional la primera posición del campeonato correspondiente, podrá llevar en el frontal de su motocicleta su número de dorsal con fondo rojo y cifras blancas

En la categoría MXELITE es obligatoria la presencia del logo del Campeonato según imagen 01

En el caso de que la R.F.M.E. o los promotores dispongan de Sponsor Oficial, ésta se reserva el derecho de utilización publicitaria en los dorsales.

032. 4 REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular debe ser conforme al Reglamento tipo de la RFME para la categoría. No se pueden efectuar modificaciones del mismo una vez este ha sido aprobado por la RFME. En casos excepcionales, el los Comisarios Deportivos, podrán efectuar modificaciones de los mismos por necesidades de desarrollo de la prueba.

032. 5 EQUIPAMIENTO Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

032.5.01 Vestimenta pilotos

Es responsabilidad de cada corredor elegir un casco y una equipación que reúna las condiciones de seguridad apropiadas.

Tanto el casco como la protección ocular y la vestimenta han de ser conformes a la normativa del Campeonato del Mundo de Motocross.

Aunque la RFME acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas.

Los corredores son los responsables de juzgar la protección y la duración de uso de los cascos y las vestimentas.

Durante los entrenamientos y carreras, los pilotos han ir equipados de la siguiente manera:

Cascos

- Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de seguridad indicadas en la normativa FIM
- El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.

Protección de los ojos

- El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes tandas de entrenos y mangas.

Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima a emplear será:

- Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas
- Guantes resistentes
- Pantalones largos (hasta los tobillos)
- Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.
- Protección del tórax/espalda.

Numero de dorsal

- Los corredores deberán llevar un número de dorsal de acuerdo con lo estipulado en estos Reglamentos.
- Obligatoriamente llevaran los números de dorsal sobre camiseta o sobre la protección caso de llevarla sobre la camiseta.
- Estas deben ser con contraste y tamaño suficiente (Ver 032.7.02) para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje.

Apellido, Nombre del piloto

- Pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta.
- No se permiten mote ni palabras que puedan ser malsonantes.

032.5.02 Vestimenta equipos, mecánicos y pilotos fuera de la pista

Todos los corredores, mecánicos y miembros de los equipos deben de vestir de manera aseada, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito.

En la zonas de acceso restringido (Paddock, zona de espera, zona de mecánicos...) solo serán admitidas las personas que vistan convenientemente.

Los zapatos del tipo sandalia/chanclas (con los dedos al aire) por razones de seguridad no están permitidos en las zonas de mecánicos ni la de espera.

032. 6 COMPROMISOS DE CONDUCTA DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS

032.6.01 Comportamiento del piloto y ayuda exterior.

En todo momento, los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones de los Reglamentos del Campeonato/Copa de España.

Con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás corredores, miembros de equipos, oficiales y espectadores o cualquier persona implicada en la organización, todos los corredores han de estar física, psíquica y mentalmente en estado correcto para controlar su motocicleta.

El piloto deberá informar al cuadro médico de la competición de todos los problemas médicos que pueda tener y los medicamentos que estuviera utilizando

En cualquier momento durante la prueba y a solicitud del comisario técnico, el piloto debe presentar su/s moto/s o equipación para su control técnico.

En todo momento durante la prueba el piloto es el responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos.

Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo.

Queda totalmente prohibida la circulación por el parque de pilotos o miembros de su equipo sin camiseta. Dentro del parque de pilotos, cuando éstos y sus acompañantes circulen en motocicleta o scooter, deberán hacerlo de forma no temeraria, entendiéndose por forma temeraria: el no tener las dos ruedas pegadas al suelo, no llevar casco, llevar una velocidad no adecuada al paso de las personas y con un número de pasajeros superior a los permitidos por la legislación vigente.

Esta prohibido a los pilotos y miembros de sus equipo conducir cualquier vehículo motorizado o bicicleta sobre la pista durante el transcurso de la prueba.

Los pilotos deben obedecer todas las señales oficiales que le sean dadas por los oficiales de carrera mediante banderas o paneles indicativos.

Caso de solicitarlo el Promotor, el piloto deberá llevar la cámara de imágenes que se le proporcione.

Los pilotos son responsables de asistir a todos los briefing a los que sean convocados y de estar al corriente de todas las informaciones dadas. Los miembros del equipo están invitados a asistir a los "briefings" de los corredores.

El piloto se incorpora a la sesión de entrenos siempre desde la zona de espera y bajo el control del Comisario Técnico.

La consulta entre los miembros del equipo y los pilotos, cuando estos estén rodando, está limitada a la zona de señalización y mecánicos. Los pilotos que se detengan en el borde de la pista para consultar con otras personas pueden perjudicar la progresión de otros pilotos, esta acción será considerada como ayuda exterior. Solamente se autorizarán las señales siguientes entre los pilotos y las personas relacionadas con ellos:

Las informaciones e imágenes de los transponders del cronometraje y de las cámaras incorporadas, los mensajes por pizarras en las zonas aprobadas y gestos corporales por el piloto. La comunicación con los pilotos por radio en entrenamientos o carrera está totalmente prohibida.

Toda ayuda exterior a los pilotos en la pista, durante los Entrenamientos y Mangas, está prohibida, salvo si es prestada por los comisarios de la Organización, con el fin de garantizar la seguridad. Toda infracción de esta regla podrá ser sancionada.

Los Comisarios pueden prestar su ayuda para levantar las motocicletas, desplazarlas a un lugar seguro y/o sujetarlas mientras se efectúan las reparaciones o ajustes. Todas estas reparaciones o ajustes en la pista deben hacerse por el piloto, trabajando solo con los medios de los que sea portador y sin ayuda exterior. Los Comisarios pueden igualmente ayudar a los pilotos a arrancar de nuevo la motocicleta.

Si un piloto accidentalmente se sale de la pista durante los entrenamientos o mangas, puede continuar regresando prudentemente por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad por el punto más próximo donde se produjo el abandono, sin obtener ventaja.

Si un piloto se ve en la obligación de abandonar los entrenamientos o la manga por problemas y consiguiente parada de su motocicleta, debe abandonar la pista y situar la misma en una zona que no represente peligro ni entorpezca la trayectoria del resto de participantes, y siempre siguiendo las instrucciones de los comisarios. En ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.

Está prohibido cortar la pista durante los entrenamientos oficiales o las mangas. El hecho de obtener una ventaja con esta acción entrañará su desclasificación, además el Jurado de la prueba podrá aplicar sanciones suplementarias.

Debe habilitarse una zona al lado de la pista para las reparaciones y la señalización durante los entrenamientos y carrera, únicamente los pilotos, mecánicos, señalizadores, representantes de la industria y oficiales necesarios, con el pase pertinente, estarán admitidos en esta zona.

Los mecánicos y señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto.

Los pilotos que utilicen esta zona, al incorporarse nuevamente a la pista, deben detener su motocicleta antes de entrar en la misma.

Los pilotos que entren en la zona de reparaciones deben detener completamente su motocicleta.

Los pilotos no se pueden detener en el borde de la pista, excepto por avería o caída, ya que pueden perjudicar la progresión de otros pilotos.

Los pilotos pueden entrar en la zona de reparaciones para modificar, ajustar o reemplazar cualquier pieza de su equipamiento de seguridad o de la motocicleta, salvo el chasis que estará precintado. En el caso del tubo de escape esté deberá estar previamente verificado de acuerdo con la normativa RFME.

Ningún cambio de vestimenta, abastecimiento de gasolina o servicio mecánico puede efectuarse en la pista o fuera de la zona de reparación o zona de espera. El abastecimiento de gasolina deberá ser efectuado con el motor parado.

Los pilotos que paren su motor en la zona de reparaciones pueden recibir ayuda para volver a arrancar sus motocicletas.

Los pilotos que entren en el parque de pilotos con su motocicleta durante las mangas no podrán reemprender la misma.

Los pilotos que retornen lentamente desde la pista a la zona de reparaciones y de señalización o al parque de pilotos deben de evitar la línea de carrera para evitar entorpecer al resto de pilotos.

Los pilotos pueden preparar su emplazamiento en la parrilla de salida sin ayuda de herramientas.

Los pilotos no pueden utilizar ningún sistema de ayuda en la salida (Bloques, dispositivos de elevación, etc...)

En el momento que un piloto ha escogido su sitio en la parrilla de salida, éste no puede: cambiarlo, volver a la zona de espera o recibir ayuda mecánica antes de la salida.

Si un piloto tiene problemas mecánicos en la zona de espera y no puede reparar su motocicleta antes de que se cierre la entrada en la zona de salida, debe quedarse en la zona de espera hasta que haya caído la valla de salida. Una vez caída esta, puede acceder a la zona de salida y emprender la carrera. La sanción por violación de esta regla es la desclasificación de la manga en cuestión.

Si un piloto tiene problemas mecánicos en la valla de salida, debe esperarse a la caída de la misma para recibir ayuda. Un vez caída puede recibir ayuda de su/s mecánico/s en la misma zona de salida. La sanción por violación de esta regla es la desclasificación de la manga en cuestión.

Todo corredor presente en una prueba que efectúe su verificación administrativa y no vaya a efectuar su verificación técnica debe informar de inmediato al Director de Carrera, de la misma manera cualquier piloto que no vaya a tomar la salida en alguna sesión de entrenos o manga deberá informar al Director de la Carrera explicando el motivo de su no participación.

Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la clasificación general de una competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios acompañado de su motocicleta; el incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura del expediente disciplinario.

En la clase MX ELITE, se entregará además un trofeo al Equipo Vencedor que igualmente deberá asistir un representante del mismo a la entrega de premios

032.7 MOTOCICLETAS, CLASES Y ESPECIFICACIONES

032.7.01 Motocicletas y clases

Las pruebas de los Campeonatos y Copas de España de Motocross están abiertas a las motocicletas definidas en el Reglamento FIM, Anexo 01, Reglamentos Técnicos de Motocross:

- Categoría I Grupo A1

Categoría	Cilindrada	Tipo motor
65	65 cc.	2T cambio
PROMESAS	70 cc. - 85 cc.	2T
	85 cc. - 150 cc.	4T
MX2 – FEMINAS	110 cc. - 144 cc.	2T
	175 cc. - 250 cc.	4T
MX ELITE	110 cc. - 500 cc.	2T
	175 cc. - 650 cc.	4T

Para el año 2010 la categoría Promesas se admitirán solamente motocicletas de la siguiente cilindrada:

70 cc. - 85 cc.	2T
------------------------	-----------

032.7.02 Portanúmeros delanteros.

En las placas Portanúmeros delanteras deben de aparecer (ver imagen 01)

- Color del fondo de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato, Copa de España correspondiente.
- El número del corredor de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato, Copa de España correspondiente.
- La zona Portanúmeros del color correspondiente al Campeonato/Copa correspondiente
- En MX Elite el logo del Campeonato
- La publicidad del equipo esta autorizada en las zonas reseñadas.

Las placas deben ser de forma rectangular en superficie plana y visible y fabricadas en una materia rígida y sólida, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm.

Las cifras deben ser legibles y, como el fondo, deben ser pintados en colores mates antirreflectantes.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

Altura:	140 mm.
Ancho:	80 mm.
Ancho del trazo:	25 mm.
Espacio entre cifras:	15 mm.

Los colores del fondo y de las cifras varían según la categoría de la motocicleta, y los colores a utilizar serán los siguientes:

- Fondo blanco, Cifras negras. Categorías MX Elite, Alevín, Promesas.
- Fondo negro, Cifras blancas Categorías MX 2, Fémimas

Los líderes provisionales de los Campeonatos podrán llevar su placa delantera con fondo rojo, cifras blancas. Los Campeones de España del año precedente, caso de participar en la misma categoría, portarán la placa con el fondo azul y cifras amarillas, respetando los criterios anteriormente expresados, así como el sistema inglés de cifras,

En MX ELITE, se utilizara un espacio por encima del número, a 10mm de éste, de 50mm para colocar el anagrama del Campeonato.



032.7.03 Portanúmeros laterales.

Debe de haber una placa a cada lado de la motocicleta; deben estar fijas y de manera bien visible y no deben ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

Altura:	100 mm.
Ancho	70 mm.
Ancho del trazo:	25 mm.
Espacio entre cifras:	15 mm.

032.7.04 Cámaras a bordo.

Cuando una motocicleta este equipada con cámaras o dispositivos de grabación, el peso de los mismos será incluido en el total de la motocicleta al efectuar la verificación técnica.

Estas cámaras y los equipos correspondientes no serán considerados como telemetría.

032.8 DESARROLLO DE LA PRUEBA

032.8.01 Oficiales

La RFME y el Organizador nombrarán a los oficiales, garantizando su aptitud y capacidad para ejercer la función asignada. Estos oficiales deberán de disponer de la correspondiente licencia en vigor que les habilite para realizar esa función.

La RFME organizará los correspondientes seminarios, obligatorios para estos oficiales.

Todos los Oficiales y Comisarios deben de estar disponibles y operativos hasta el fin del tiempo previsto para presentar reclamaciones.

032.8.02 Verificación administrativa

Los corredores inscritos en la prueba están obligados a acreditar su presencia e identidad mediante la licencia correspondiente y el documento oficial de identidad necesario (DNI, Permiso de circulación, Pasaporte).

La lista de inscritos oficial se ha de entregar al Director de Carrera al finalizar las verificaciones administrativas.

032.8.03 Verificaciones técnicas preliminares.

Antes de los éntrenos, se efectuara un control técnico de acuerdo con el horario previsto en los Reglamentos del Campeonato y los Reglamentos Particulares. Las verificaciones técnicas deberán de efectuarse en el mismo lugar de la prueba.

En las verificaciones técnicas, a un corredor se le puede exigir que presente alguna declaración escrita y firmada en relación con algunos elementos de su motocicleta.

En una prueba y por clase, los corredores están autorizados a utilizar las motocicletas (máximo dos) que hayan presentado a los controles técnicos.

Cada corredor ha de presentar al control técnico una motocicleta a su nombre con su número de dorsal.

Para la segunda motocicleta, hay dos posibilidades:

- Puede presentar una segunda moto a su nombre con su dorsal.
- Un equipo puede presentar a control una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios corredores. En este caso el equipo debe indicar a los Comisarios Técnicos en el momento del control los nombres y dorsales de los pilotos que pueden utilizar esta motocicleta.

Durante el control sonoro inicial y en la primera inspección técnica, un piloto (o sus mecánicos) solo pueden presentar un silencioso de recambio por motocicleta. El resto de silenciosos de reserva pueden ser presentados después de que la totalidad de los participantes hayan realizado su verificación o en cualquier momento de la prueba.

Un corredor puede cambiar de motocicleta en cualquier momento, excepto durante una manga.

El cambio final de una motocicleta a utilizar durante una manga debe hacerse hasta 10 minutos antes de la salida de la manga en cuestión (antes del cierre de la zona de espera).

En cualquier momento de la prueba:

- 1) A petición del Comisario Técnico un piloto debe presentar su/s motocicleta/s o su equipación/es a un control técnico.
- 2) El corredor será el responsable de mantener su/s motocicleta/s y su equipación/es en conformidad con los Reglamentos.
- 3) El Jurado a petición del Comisario Técnico puede desclasificar a una motocicleta si su construcción o estado puede constituir peligro para el piloto o los demás participantes.

032.8.04 Controles Médicos

En cualquier momento durante el desarrollo de la prueba se puede realizar un control médico especial por parte del médico oficial o por parte de algún médico designado por el jefe de los servicios médicos.

Todo corredor que rehúse someterse a un control médico especial será desclasificado de la prueba y su caso remitido a la RFME por si hubiera lugar a algún tipo de sanción.

El control médico especial será solicitado por el **Jurado** o por un Delegado de la Comisión Médica de la RFME.

032.8.05 Control del Circuito

Se efectuara un control del circuito el día anterior a la sesión de éntrenos. Si fuera necesario, se realizaría una nueva inspección del circuito

El control será efectuado por el **Jurado** junto con la Dirección de Carrera pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos.

032.8.06 Reunión con los Organizadores

Después del control del circuito tendrá lugar una reunión con los Organizadores. Están obligados a asistir a la reunión el **Jurado**, representantes del Promotor, del Organizador y de los pilotos. Están invitados a la misma los demás Oficiales de la prueba.

032.8.07 Cámaras a bordo.

El Promotor del Campeonato puede solicitar a algunos corredores la colocación de cámaras en sus motocicletas.

Cuando una motocicleta este equipada con alguna cámara esta junto con su equipo deberá estar colocada en la motocicleta durante el tiempo que se considere necesario para efectuar su función.

Las cámaras serán colocadas como mínimo una hora antes del comienzo de los éntrenos.

Los corredores/equipos deben de colaborar y ofrecer ayuda a los técnicos designados para facilitar el montaje del equipo grafico.

032.8.08 Éntrenos/Restricciones

Está prohibido a los corredores participantes en el Campeonato de España de Motocross entrenar durante los 30 días anteriores a la celebración de la prueba en el circuito en cuestión, salvo si el Organizador y los representantes de los pilotos reciben autorización por escrito de parte de la RFME y el Promotor del Campeonato.

Queda prohibido a los corredores y miembros de sus equipos conducir algún vehiculo motorizado o bicicleta por la pista en cualquier momento de la prueba. (Entendiéndose fuera de pilotar la motocicleta de competición por el piloto en éntrenos y mangas)

032.8.09 Briefing con los pilotos

Un briefing obligatorio será organizado para todos los pilotos participantes por primera vez en el en Campeonato del año en curso y tendrá lugar al finalizar las verificaciones administrativas.

El lugar del briefing será indicado con antelación suficiente para que todos los implicados en el mismo estén enterados de donde se realiza.

A el deberán de asistir, además de los pilotos mencionados anteriormente, el Director de Carrera, los miembros del Jurado, el Promotor del Campeonato. Están invitados los jefes de equipo.

Durante el briefing se comentaran los temas concernientes a seguridad y procedimientos a seguir en la prueba.

En el briefing se hará una demostración del procedimiento completo de salida.

Es responsabilidad de todos los corredores y equipos de asistir al briefing, de estar al corriente de todas las informaciones expuestas y se seguir las instrucciones allí explicadas.

032.8.10 Señalización oficial

La señalización oficial debe ser indicada por medio de paneles que midan aproximadamente 750 x 600 mm con un número negro 10', 5', 15" y 5" en ambos lados. Los números deben medir 500 mm. de altura.

Panel	Significado
10 MINUTOS (10')	Se cierra la zona de espera Los pilotos reservas que no pueden tomar la salida en la manga deben de abandonar la zona de espera.
En la zona de espera	El acceso a la zona de mecánicos esta abierto. Los pilotos abandonan la zona de espera para efectuar la vuelta de reconocimiento.

5 MINUTOS (5')	El acceso de la pista a la zona de espera queda cerrado. La parrilla de salida ha de quedar vacía. Con un pitido, se indica que todo el mundo excepto el piloto un mecánico y una persona con paraguas por corredor abandonan la zona de espera. Los medios gráficos y oficiales necesarios pueden permanecer. Los corredores con problemas mecánicos durante la vuelta de reconocimiento y los que no puedan arrancar su motocicleta en zona de espera quedan desclasificados de la manga en cuestión. Los corredores se preparan para la salida.
En la zona de espera	

15 SEGUNDOS (15'')	Se enseña 15 segundos antes del comienzo del procedimiento de salida.
Zona de salida	

5 SEGUNDOS (5'')	La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición del cartel.
Zona de salida	

La señalización oficial por banderas debe ser indicada por medio de banderas que midan aproximadamente 750 x 600 mm. con los colores siguientes:

Bandera	Significado
BANDERA ROJA	Parada obligatoria para todo el mundo Toda salida nula, será indicada con la bandera roja.
BANDERA NEGRA Con el número del piloto	Parada para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha
BANDERA NEGRA CON CIRCULO NARANJA Con el número del piloto	Mostrada únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al piloto que lleva ese número de dorsal que su motocicleta tiene problemas técnicos/mecánicos, por lo que deberá abandonar la pista y detenerse al finalizar la vuelta a solucionarlos o retirarse. Una vez que al pilotos le ha sido mostrada tres veces esta bandera y no se detiene, le será mostrada la bandera negra de detención inmediata y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil
BANDERA AMARILLA	<u>Inmóvil:</u> Peligro, conducir lentamente. <u>Agitada:</u> Peligro inmediato, conducir lentamente, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el jurado de la competición con una penalización de 30 segundos o la desclasificación

BANDERA AZUL	<u>Inmóvil</u> : Prepárese para ser doblado por un piloto <u>Agitada</u> : Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto.
BANDERA VERDE	Pista libre para la salida de la manga. Solo se utilizara en el procedimiento de salida.
BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS	Fin de la carrera.

032.8.11 Entrenos obligatorios cronometrados

Las clasificaciones se efectuarán por medio en sesiones de entrenamientos obligatorios cronometrados. Todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos obligatorios cronometrados.

Las duraciones de las tandas y cantidad máxima de pilotos por Campeonato serán los siguientes:

- | | |
|---|--------------------------------|
| a) <u>Campeonato de España de Motocross MX Elite</u>
- 45 minutos | máximo 50 corredores |
| b) <u>Campeonato de España de Motocross MX2</u>
- 30 minutos 2 grupos | máximo 50 corredores por grupo |
| c) <u>Campeonato de España de Motocross Promesas</u>
- 30 minutos 2 grupos | máximo 50 corredores por grupo |
| d) <u>Copa de España de Alevín</u>
- 30 minutos 2 grupos | máximo 50 corredores por grupo |
| e) <u>Copa de España de Fémimas</u>
- 30 minutos 2 grupos | máximo 50 corredores por grupo |

La composición de los grupos se efectuará de la siguiente manera:

1.- Pilotos con puntos en el Campeonato.

Se ordenarán: el primer piloto presente al grupo A, el segundo a B, el tercero del A y así sucesivamente.

2.- Pilotos sin puntos en el Campeonato.

Por sorteo.

En la primera carrera se tomara en consideración la puntuación del año anterior, en las siguientes las del Campeonato en curso.

El Orden de salida de los grupos ira rotando en cada carrera, comenzando el A en la primera, el B en la segunda y así sucesivamente.

La Parrilla de salida constará de 40 participantes, cuya selección se efectuará de acuerdo con el resultado de los éntrenos.

El orden de los corredores en la parrilla de salida, para las mangas, será determinado por los resultados de los entrenamientos obligatorios cronometrados, de la siguiente forma:

Un solo grupo:

- Los 40 pilotos más rápidos según su mejor vuelta obtenida de menor a mayor tiempo. A partir del 41º clasificado se consideraran reservas.

Dos grupos:

- El piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A o B) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto más rápido del otro grupo, a continuación por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "pole position", después del segundo más rápido del otro grupo, y así sucesivamente se colocaran los 20 primeros clasificados de cada grupo. Los pilotos clasificados a partir del 21º puesto se consideraran reservas, ordenados por el mismo sistema que los pilotos clasificados.

La decisión de reemplazar a uno o varios corredores será tomada diez minutos antes de la salida de cada manga. Un piloto reserva que no haya sido autorizado a tomar la salida en una manga puede hacerlo en cualquier otra si ello fuese necesario, por otra parte, un piloto reserva que ha tomado parte en la primera o segunda puede no ser autorizado a tomar parte en otra si todos los pilotos clasificados están en la zona de espera. El horario de estos Entrenamientos Obligatorios Cronometrados se publicará al finalizar las verificaciones administrativas después de realizarse los grupos. El entrenamiento queda acabado a los 5 minutos de finalizado el tiempo programado. En caso ex-aequo en los tiempos, será tomado en consideración el segundo mejor tiempo.

032.8.12 Ensayos de salida.

Durante los últimos 5 minutos del entreno obligatorio, se podrán realizar ensayos de salida. Estos ensayos son optativos. Las salidas colectivas no están permitidas.

032.8.13 Sesión de autógrafos.

Los corredores pueden ser requeridos por el Promotor para participar en alguna sesión de autógrafos.

032.8.14 Presentación.

El Promotor puede solicitar la presencia de pilotos y jefes de equipo si se da el caso de realizar alguna presentación oficial de la prueba a los medios o autoridades. Esta presentación tendría lugar después de las verificaciones y antes del briefing. El Promotor puede solicitar la presencia de algún corredor en particular si por cualquier motivo se necesitara su asistencia, siempre avisándole con antelación.

032.8.15 Zona de espera.

El procedimiento a seguir en la zona de espera será el siguiente:

20 MINUTOS Antes de la salida	Se abre la zona de espera. Los pilotos pueden preparar su lugar de salida detrás de la valla de salida. Mientras estén preparando su lugar de salida, no tienen permitido llevar colocado el casco.
10 MINUTOS Antes de la salida	Se enseña el panel de 10 minutos. Se cierra la zona de espera. Los pilotos clasificados y sus motocicletas han de estar presentes en la zona de espera. La sanción por llegar tarde a la misma es la pérdida del derecho de salida en la manga en cuestión. Los pilotos reservas que no pueden tomar la salida en la manga deben abandonar la zona de espera.

Será obligatoria la instalación de un 1 wc como mínimo en la zona de espera.

032.8.16 Vuelta de reconocimiento

La participación en la vuelta de reconocimiento es optativa.

Una vez el piloto haya comenzado su vuelta de reconocimiento, debe continuarla en el sentido de la marcha. Después de la vuelta de reconocimiento, los corredores deben volver con su motocicleta directamente a la zona de espera utilizando el acceso que se les indique.

20 MINUTOS Antes de la salida o En quedar libre la Zona de espera	Una vez el corredor haya preparado su lugar de salida, debe volver a la zona de espera. Los corredores pueden colocarse el casco y prepararse para la vuelta de reconocimiento.
10 MINUTOS Antes de la salida	Se enseña el panel de 10 minutos Los pilotos presentes pueden tomar la salida en la vuelta de reconocimiento.
7 MINUTOS Antes de la salida	Se cierra el acceso a la pista. No se autoriza ninguna vuelta de reconocimiento. La parrilla de salida ha de estar vacía.
5 MINUTOS Antes de la salida	El acceso a la zona de espera queda cerrado. La pista ha de estar libre Los corredores con problemas mecánicos durante la vuelta de reconocimiento y que no puedan arrancar su motocicleta en zona de espera quedan desclasificados de la manga en cuestión. Los corredores se preparan para la salida.

032.8.17 Procedimiento de salida

El procedimiento de salida será el siguiente:

La salida debe estar dispuesta de tal forma que permita una salida regular.

No se podrán realizar reparaciones una vez situada la motocicleta en la zona de salida.

5 MINUTOS Antes de la salida	Se enseña el cartel de 5 minutos. Con un pitido, se indica que todo el mundo excepto el piloto un mecánico y una persona con paraguas por corredor abandonan la zona de espera. Los corredores se dirigen con la moto parada a la valla de salida.
Desde ese momento	Después del pitido, el acceso a la valla de salida queda abierta Cuando los corredores comiencen a tomar sus posiciones en la valla de salida una bandera verde se presentara indicando que los pilotos quedan a las órdenes del Juez de Salida. Acceden los pilotos junto con un mecánico y una persona con una sombrilla. Solo están autorizados a estar en la valla de salida los miembros de la prensa y los oficiales necesarios así como las personas autorizadas por el Promotor.

2 MINUTOS Antes de la salida	<p>Se enseña el cartel de 2 minutos. Se cierra el acceso a la zona de salida. Los pilotos arrancan las motocicletas. El mecánico puede ayudar, pero no arrancar la motocicleta. A partir de ese momento, todos los mecánicos y auxiliares en caso de haberlos, abandonaran la parrilla dirigiéndose a la zona de espera hasta la caída de la valla. Si un corredor tiene problemas mecánicos en la zona de espera y no ha podido reparar la motocicleta, deberá esperarse a que haya caído la valla de salida haya sido abatida. Una vez caída la valla podrá acceder la zona de salida y emprender la marcha. La sanción por violar este punto es la desclasificación de la manga en cuestión</p>
1 MINUTO Antes de la salida	<p>Se mostrará cartel de 1 minuto. La valla de salida ha de quedar vacía.</p>
15 SEGUNDOS 5 SEGUNDOS Antes de la salida	<p>Si un piloto tiene problemas mecánicos en la parrilla y no consigue arrancar su motocicleta antes de que ésta caiga, deberá optar entre:</p> <ol style="list-style-type: none">Retirarse de la misma sin estorbar al resto de pilotos y con sus propios medios y sin asistencia exterior intentar solucionar el problema. Si no ha logrado su objetivo antes de que se muestre el cartel de 15" será retenido por un comisario, reincorporándose a la carrera una vez que haya caído la valla.Quedarse quieto y esperar la caída de la valla. <p><u>Nota:</u> A partir del momento en el que ha caído la valla y el piloto no ha podido arrancar su motocicleta, éste ya puede ser ayudado por sus asistencias. La sanción por la violación de esta regla es la EXCLUSIÓN de la manga en cuestión. Una vez dada la salida, el mecánico podrá, en caso necesario, acceder a la misma a reparar la motocicleta.</p>

Las salidas se efectuaran siempre en una sola fila.

Las salidas serán colectivas y con el motor en marcha.

Desde que un piloto ha escogido su sitio en la parrilla de salida, éste no puede: cambiarlo, volver a la zona de espera o recibir ayuda, salvo para arrancar la motocicleta, antes de la salida.

Mientras los corredores se estén colocando en la valla de salida se enseñara una bandera verde.

Después una señal sonora del Director de Carrera

Un cartel indicando 15 segundos se enseñara a los corredores que están bajo las órdenes del Juez de Salida, este panel estará enseñado durante los 15 segundos.

Después de los 15 segundos un panel indicando 5 segundos será enseñado a los pilotos y la valla de salida será abatida entre los 5 y 10 segundos posteriores a la presentación del mismo.

Un Miembro del Jurado dará la orden de la caída de la valla. Tanto el accionamiento de la valla como el Comisario encargado del mismo deberán estar protegidos de la mirada de todos los pilotos.

La zona de delante de la valla de salida estará reparada con la finalidad de ofrecer las mismas condiciones de salida a todos los pilotos.

Los Oficiales necesarios y prensa son las únicas personas autorizadas a estar presentes en esa zona.

032.8.18 Orden de salida

Los pilotos elegirán su emplazamiento en la valla de salida en función de los resultados de los entrenos cronometrados.

El orden de salida será el siguiente:

Un solo grupo de entrenos:

- Los 40 pilotos más rápidos según su mejor vuelta obtenida de menor a mayor tiempo. A partir del 41º clasificado se consideraran reservas.

Dos grupos de entrenos:

- El piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A o B) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto más rápido del otro grupo, a continuación por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "pole position", después del segundo más rápido del otro grupo, y así sucesivamente se colocaran los 20 primeros clasificados de cada grupo.
- Caso de admitir a algún piloto reserva, este ocupará el orden correspondiente a su posición después de los clasificados directamente.

032.8.19 Mangas

Ver artículo 032.2.02

En casos excepcionales, el Jurado de la competición junto con el Director de la misma y el Delegado de pilotos podrán modificar estos periodos de duración. Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 60 minutos mínimos para todas las categorías, tomándose de referencia a estos efectos la hora de llegada del vencedor de la manga.

Durante la semana previa a la celebración de una prueba puntuable para el Campeonato de España de Motocross y en las 24 horas posteriores, queda totalmente prohibida cualquier tipo de actividad deportiva en el circuito sin la autorización de la R.F.M.E.

Durante el desarrollo de las mangas queda prohibida la difusión de música. El servicio de megafonía será utilizada en esos momentos exclusivamente para dar información al público del desarrollo de la manga, y/o avisos a pilotos, personal de organización, etc.

032.8.20 Salidas falsas

En caso de una salida falsa, se realizará una nueva salida.

Toda salida falsa será indicada agitando una bandera roja.

Los pilotos deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será dada tan pronto como sea posible.

Después de una salida falsa no está autorizado el cambio de motocicleta.

El Director de Carrera puede solicitar la exclusión del/los corredor/es responsable/s de una salida falsa, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.

Los corredores reservas no admitidos en una manga, no pueden tomar la salida en ella después de una salida falsa.

032.8.21 Detención de una manga.

El Director de Carrera tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. En este caso se enseñará a los corredores una bandera roja.

1.- Antes de las 2 primeras vueltas

- Si una manga es detenida antes de las 2 primeras vueltas, será recomenzada inmediatamente. Los corredores deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será tomada lo antes posible.
- El cambio de motocicleta no está autorizado.
- Si uno o varios corredores son considerados responsables de la detención de la manga, pueden ser sancionados con no tomar parte en la nueva salida.
- Ningún corredor reserva (si los hubiera) será añadido.

2.- Después de las 2 primeras vueltas

- Si una manga es detenida antes del 50% del tiempo programado, será recomenzada. Los corredores deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será tomada como mínimo 30 minutos depuse de enseñada la bandera roja.
- El cambio de motocicleta está autorizado, este se realizara hasta 10 minutos antes de la nueva salida.
- Si uno o varios corredores son considerados responsables de la detención de la manga, pueden ser sancionados con no tomar parte en la nueva salida.
- Si uno o varios corredores que hayan tomado parte en la primera salida no pueden repetir la salida o han sido desclasificados, los corredores reservas (si los hubiera) pueden tomar parte en la nueva salida.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja asignándoles la totalidad de los puntos correspondientes para el Campeonato. Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez, si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

032.8.22 Control de ruido después de una manga.

Después de finalizada cada manga, se les podrá efectuar un control de sonido de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Técnicos a tres motocicletas elegidas al azar, pudiéndosele efectuar este control a más motocicletas si así lo solicitara Dirección de Carrera.

El límite máximo autorizado después de la manga es:

- 96 dB/A (94+2) para las motocicletas con motor de 4 tiempos
- 98 dB/A (96+2) para las motocicletas con motor de 2 tiempos

Si alguna motocicleta sobrepasara el limite establecido será sancionado el piloto con 1 minuto que le será añadido al tiempo empleado en la manga, clasificando con los corredores que han efectuado el mismo numero de vueltas de acuerdo con el tiempo total resultante.

De acuerdo con los Reglamentos en vigor, el piloto tiene la posibilidad de cambiar sus silenciosos teniendo que ser estos siempre controlados, por consiguiente el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.

032.8.23 Resultados/Procedimiento.

Todas las sesiones de entrenamientos y las mangas deben de ser cronometradas, con la difusión de los tiempos en monitores de televisión y por escrito.

El cronometraje seguirá funcionando hasta:

- 5 minutos después de cada sesión de éntrenos cronometrados.
- 5 minutos después de la llegada del vencedor de la manga en cuestión

El vencedor de una manga es el piloto que cruza el primero por la línea de meta.

Una manga acaba oficialmente al finalizar la vuelta en la que se la enseñado la bandera a cuadros al vencedor de la misma.

El resto de corredores serán parados después de cruzar la línea de llegada.

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma, cruce la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

Todos los corredores que participen en la manga serán clasificados por el orden de llegada y según el número de vueltas efectuadas. Todos los pilotos que finalicen la manga con el mismo número de vueltas que el vencedor serán clasificados por el orden en que han pasado la línea de llegada, seguidos por los corredores con una vuelta menos, después dos vueltas menos y así sucesivamente.

Los corredores deben de cruzar la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes al tiempo empleado por el vencedor de la manga. Caso de sobrepasar los 5 minutos, no será incluido su tiempo en los resultados.

En el caso que por error la bandera a cuadros sea enseñada por el oficial después del tiempo oficial, el orden de llegada será determinado por el orden de paso en el momento del tiempo oficial.

Si por otra circunstancia la bandera se enseñara antes del tiempo oficial, el orden de llegada será determinado por el orden de la carrera en el momento en que se ha enseñado la bandera a cuadros.

Todos los resultados deben de ser homologados por la Dirección de Carrera.
Los resultados no serán oficiales hasta que no haya transcurrido el tiempo hábil para presentar reclamaciones.
Si se ha presentado alguna reclamación, el resultado no será considerado como definitivo hasta que no se haya tomado una decisión por el órgano competente.

032.8.24 Resultados/Adjudicación de puntos.

Los puntos adjudicados en cada manga a los corredores según su orden de llegada son:

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

032.8.25 Resultados/Clasificación final.

Dentro de cada categoría, el vencedor de la prueba es el corredor que ha obtenido más puntos, el segundo el que haya obtenido la segunda mejor suma de puntos y así sucesivamente independientemente de la cantidad de mangas que haya disputado.

En caso de empate obtendrá la mejor posición el piloto que haya obtenido una mejor puntuación de los dos.
Caso de seguir el mismo, quedara clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido mejor puntuación en la segunda manga.

032.8.26 Resultados/Presentación y Publicación

Los resultados presentaran como mínimo la siguiente información:

- Logos (ver imagen 02)
- Nombre de la prueba
- Fecha y lugar de celebración
- Categoría
- Posición, dorsal, nombre y apellidos de los pilotos
- Club del corredor (Si está inscrito en la RFME)
- Motocicleta (Si tiene licencia RFME)
- Vueltas y tiempo empleados
- Pilotos clasificados
- Velocidad media del vencedor
- Nombre y apellidos del piloto que ha efectuado la mejor vuelta, tiempo y velocidad de la misma.
- Hora de publicación del resultado
- Nombre y firma del Director de Carrera

Los resultados de las sesiones de entrenamientos y las mangas se han de proporcionar a la prensa.

Los resultados finales, debidamente firmados deben ser entregados al Jurado.

Los resultados en formato informático serán entregados a las direcciones acordadas para su publicación en la web de la RFME.

LOGO
CAMPEONATO

PATROCINADOR
OFICIAL



DATOS

RESTO DE
PATROCINADORES

032.8.27 Vuelta de honor

Si el promotor del Campeonato lo solicita, el vencedor de la prueba debe de inmediatamente después de cruzar la línea de salida realizar una vuelta de honor siempre que las condiciones y el tiempo lo permitan.

032.8.28 Ceremonia de entrega de premios

En cada prueba se celebrara una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan.

La entrega de trofeos se celebrara inmediatamente después de finalizada la última manga de cada categoría. Los tres primeros clasificados de la general, se dirigirán al lugar del Podium con sus motocicletas para recoger el Trofeo correspondiente. La no presencia será sancionada con la perdida de puntos y premios obtenidos.

032.8.29 Rueda de prensa.

Una vez terminada la ceremonia de podium, los tres primeros clasificados de la general, tienen la obligación de ir inmediatamente a la rueda de prensa si la hubiera. La no presencia será sancionada con la perdida de puntos y premios obtenidos.

032.8.30 Verificaciones finales

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación.

El parque cerrado en las categorías que así lo solicite el Promotor quedara situado en la zona del podium.

032.8.31 Reclamaciones

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

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

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

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

En caso de reclamación o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión.

En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder expresar la intención de presentar recurso de apelación.

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

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto recurso de apelación, contra las decisiones del Director de Carrera / Jurado de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de: Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.

032.8.32 Recurso de apelación

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

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €. El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

032.8.33 Reclamación sobre carburantes.

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1.000€ efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

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

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION. Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

032.8.34 Controles antidopaje y alcoholemia.

En una prueba pueden efectuarse controles antidopaje y alcoholemia según lo dispuesto en los Reglamentos correspondientes.

A piloto que le resulte positivo el análisis se le aplicaran las sanciones dispuestas en el Código de Disciplina Deportiva.

032.8.35 Premios en metálico y trofeos

La cuantía establecida de premios a pagar por los clubes o entidades organizadoras a los pilotos de acuerdo a su clasificación es el siguiente:

a) Campeonato MX Elite

<u>Clasificación</u>	<u>1ªM</u>	<u>2ªM</u>	<u>3ªM</u>
1º	400 €	400 €	400 €
2º	350 €	350 €	350 €
3º	300 €	300 €	300 €
4º	220 €	220 €	220 €
5º	185 €	185 €	185 €
6º	175 €	175 €	175 €
7º	150 €	150 €	150 €
8º	140 €	140 €	140 €
9º	125 €	125 €	125 €
10º	115 €	115 €	115 €
11º	100 €	100 €	100 €
12º	100 €	100 €	100 €
13º	100 €	100 €	100 €
14º	100 €	100 €	100 €
15º	100 €	100 €	100 €

Para optar a estos premios, los pilotos deberán tomar la salida.

Los corredores deben llevar obligatoriamente el logo oficial del Campeonato de España MX Elite en el dorsal frontal de la moto, la falta del mismo podrá suponer una reducción del importe del premio de un 25% Estos premios estarán, sujetos a los impuestos que marque la legislación vigente.

Las demás categorías no percibirán ningún tipo de premio en metálico.

Los trofeos a otorgar por los Clubes organizadores a los corredores clasificados en la Clasificación General de las Competiciones puntuables para el Campeonato de España de cada categoría serán los siguientes:

- Del 1º al 3º Clasificados: Trofeo

032.8.36 Sanciones económicas

Las sanciones económicas que pudieran corresponder, serán solo aplicables a la categoría MX ELITE. En el resto de categorías, serán aplicables sanciones por tiempo y/o puestos de clasificación.

032.9 HORARIOS

Horario tipo MX ELITE - Complementaria:

Día anterior

Verificaciones Administrativas y Técnicas complementaria	15:00 – 17:00
Briefing Pilotos complementaria	17:15
Verificaciones Administrativas y Técnicas MX Elite	16:00 – 19:00
Briefing Pilotos MX Elite	19:15

Día prueba

Entrenamientos Cronometrados MX Elite	45'	09:00 – 09:45
Los últimos 5' serán para ensayos de salida		
Entrenamientos Cronometrados Complementaria	30'	09:55 – 10:25
Los últimos 5' serán para ensayos de salida		
• 1ª Manga MX Elite		10:45 (20 min.+2v)
• 1ª Manga Complementaria		11:35 (15 min.+2v)
• 2ª Manga MX Elite		12:25 (20 min.+2v)
• 2ª Manga Complementaria		13:15 (15 min.+2v)
• 3ª Manga MX Elite		14:05 (20 min.+2v)
• Entrega de Premios		14:35

Horario tipo MX2-Promesas:

Día anterior

Verificaciones Administrativas y Técnicas	15:00 – 20:00
---	---------------

Día de la prueba

Entrenamientos Cronometrados Promesas "Grupo A"	30'	09:00 – 09:30
Entrenamientos Cronometrados Promesas "Grupo B"	30'	09:40 – 10:10
Los 5 últimos minutos serán para ensayos de salida		
Entrenamientos Cronometrados MX2 "Grupo A"	30'	10:20 – 10:50
Entrenamientos Cronometrados MX2 "Grupo B"	30'	11:00 – 11:30
Los 5 últimos minutos serán para ensayos de salida		
• 1ª Manga Promesas		12:00 h(15 min. + 2V)
• 1ª Manga MX2		12:45 h(20 min. + 2V)
• 2ª Manga Promesas		13:40 h(15 min. + 2V)
• 2ª Manga MX2		14:25 h(20 min. + 2V)
• Entrega de Premios		15:00 h

El orden de las categorías se alternara en cada carrera.

REGLAMENTO PARA CIRCUITOS DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE MOTOCROSS

039.1 INSPECCIÓN

- Inspección
- Homologación

039.2 RECORRIDOS

- Generalidades
- Longitud
- Anchura
- Espacio vertical
- Velocidad
- Seguridad del público y de los pilotos
- Obstáculos
- Punto de partida
 - a) Implantación de la valla
 - b) Línea recta después de la línea de salida
- Zona o parque de espera
- Puestos de señalizaciones
- Zona para las reparaciones y la señalización

039.3 PARRILLA DE SALIDA

039.4 PARQUE DE CORREDORES

039.5 INSTALACIONES/EQUIPAMIENTOS

- Instalaciones para los corredores
- Instalaciones para la prensa
- Local para el Jurado
- Local de cronometraje y puntuación
- Sonorización

039.6 SERVICIOS DE SOCORRO

- Servicio médico
- Servicio contra incendios

039.1 INSPECCIÓN

039.1.1 Inspección

La Comisión de Motocross (CM) debe inspeccionar y aprobar todos los circuitos.

En el lugar del circuito deberá fijarse un plano a escala 1/1000 de la pista, del parque de corredores, de las instalaciones para el público con las indicaciones de todas las dimensiones.

El plano debe indicar el emplazamiento de las unidades de primeros auxilios, ambulancias, oficinas de la carrera y de los comisarios de señalización, etc.

La longitud de la pista debe ser medida por las autoridades competentes, las cuales certificarán la longitud exacta sobre el plano. Esta medida se tomará a lo largo de una teórica línea central de la pista.

Cualquier demanda de inspección o de re-inspección de un circuito incumbe al organizador, el cual debe informar de ello a la CMS con dos meses de antelación, como mínimo, a la fecha propuesta para la inspección. Los gastos de inspección son a cargo del organizador en su totalidad (gastos de desplazamiento y de estancia del Inspector). Después de verificar el circuito y verificar la conformidad a las presentes normas (NMC) el Inspector designado por la CMS propondrá la homologación del circuito a la RFME.

El inspector precisará las clases de motocicletas autorizadas sobre el circuito y las eventuales reservas relativas a los trabajos que han de efectuarse. Estas reservas solo conciernen a trabajos poco importantes y el organizador es responsable de la buena ejecución de estos trabajos antes de cualquier prueba válida para algún campeonato.

Cualquier homologación es válida para una duración de 3 años a partir del primero de enero del año siguiente a la inspección. En todo circuito homologado se expedirá una licencia de homologación que la RFME dirigirá al organizador.

039.2 RECORRIDO

039.2.1 Generalidades

Un recorrido puede ser permanente o temporal. El recorrido debe realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.). No debe atravesar un plano de agua profunda y el terreno no debe ser demasiado rocoso o pedregoso. Se prohíbe la utilización de hormigón, asfalto o superficies adoquinadas o enlosadas.

Es obligatoria durante el transcurso del evento la presencia de maquinaria con su correspondiente conductor para efectuar las reformas o reparaciones necesarias en la pista.

Es obligatoria una pista de calentamiento y pruebas. El uso de la pista de calentamiento será exclusivamente para lo que está concebida y habilitada, siendo obligatoria en la misma la utilización del casco. Queda prohibida por lo tanto su utilización para entrenamientos o carreras.

039.2.2 Longitud

El recorrido no debe ser inferior a 1.500 mts. ni superior a 1.750 mts. La pista puede por condiciones atmosféricas ser reducida de tamaño, incluso por debajo del mínimo reglamentario.

039.2.3 Anchura

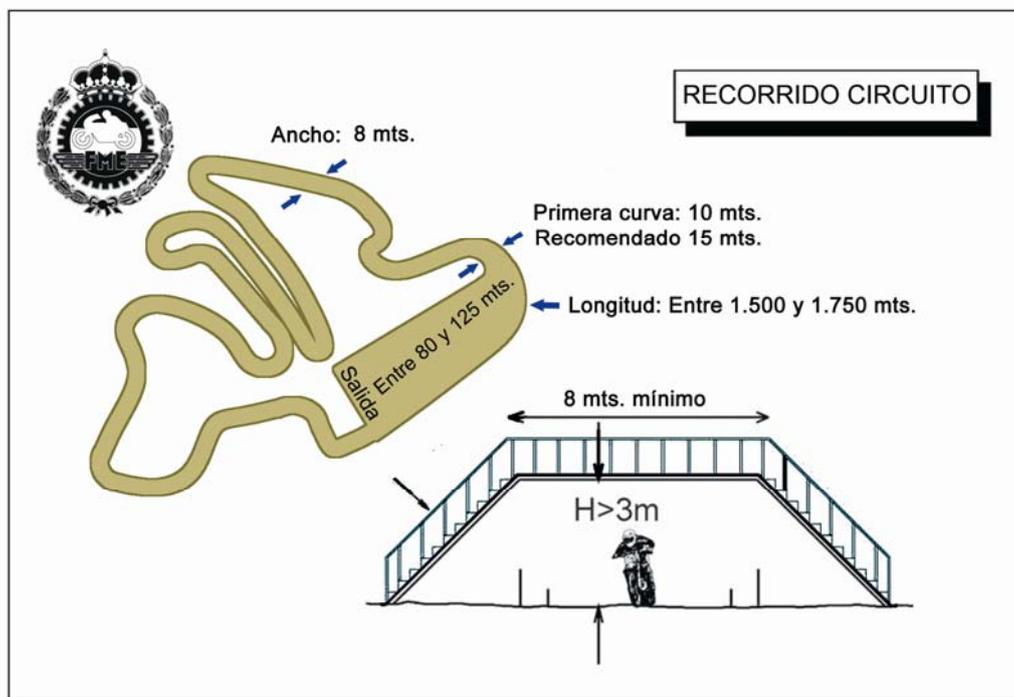
Su anchura no debe ser, en ninguna de sus partes, inferior a 8 metros. El recorrido no puede estar desdoblado ni dividido por ningún obstáculo.

039.2.4 Espacio vertical

El espacio vertical libre entre la pista y cualquier obstáculo más arriba de este último debe ser de cómo mínimo 3 mts.

039.2.5 Velocidad

El recorrido debe ser de tal naturaleza que permita limitar la velocidad a una media máxima de 55 Km/h. (Media calculada sobre una manga completa). No debe incluir secciones rectas que permitan alcanzar una velocidad elevada.



039.2.6 Seguridad del público y de los pilotos.

Las zonas de salida y llegada, el parque cerrado de pilotos, así como todos los lugares que rodeen el recorrido donde esté permitida la estancia del público, deben estar delimitados con barrera, esta barrera será lo suficientemente alta y resistente para contener al público.

Debe estar prevista una zona de seguridad aproximadamente de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en lugares peligrosos, que deben ser de la anchura necesaria para asegurar la protección del público y de los pilotos.

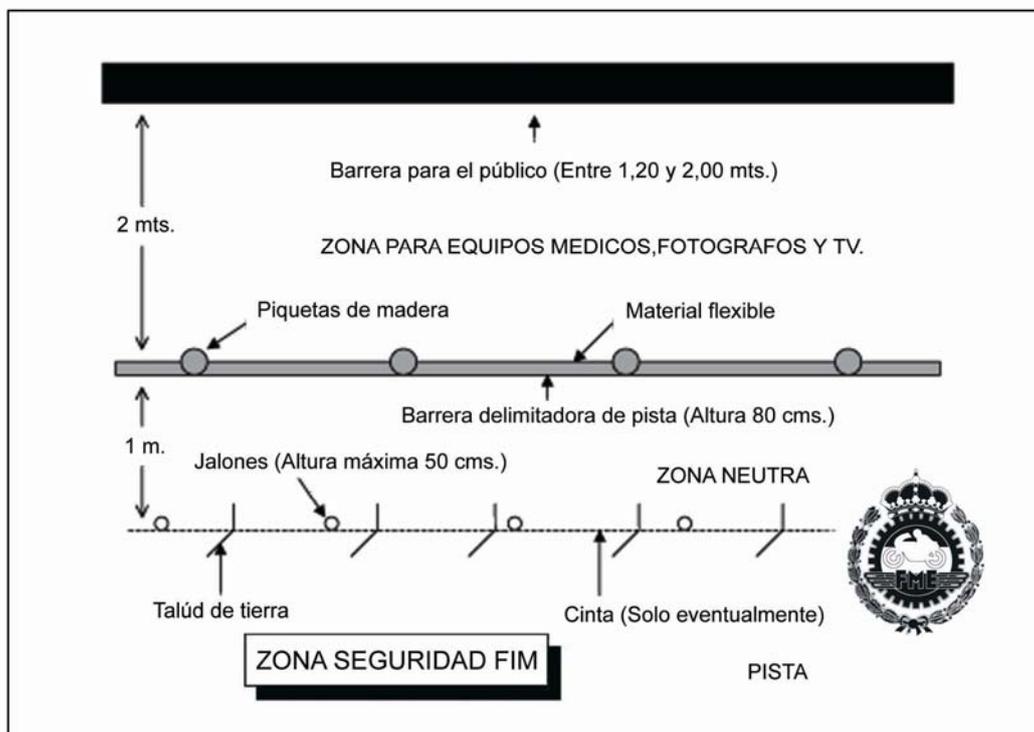
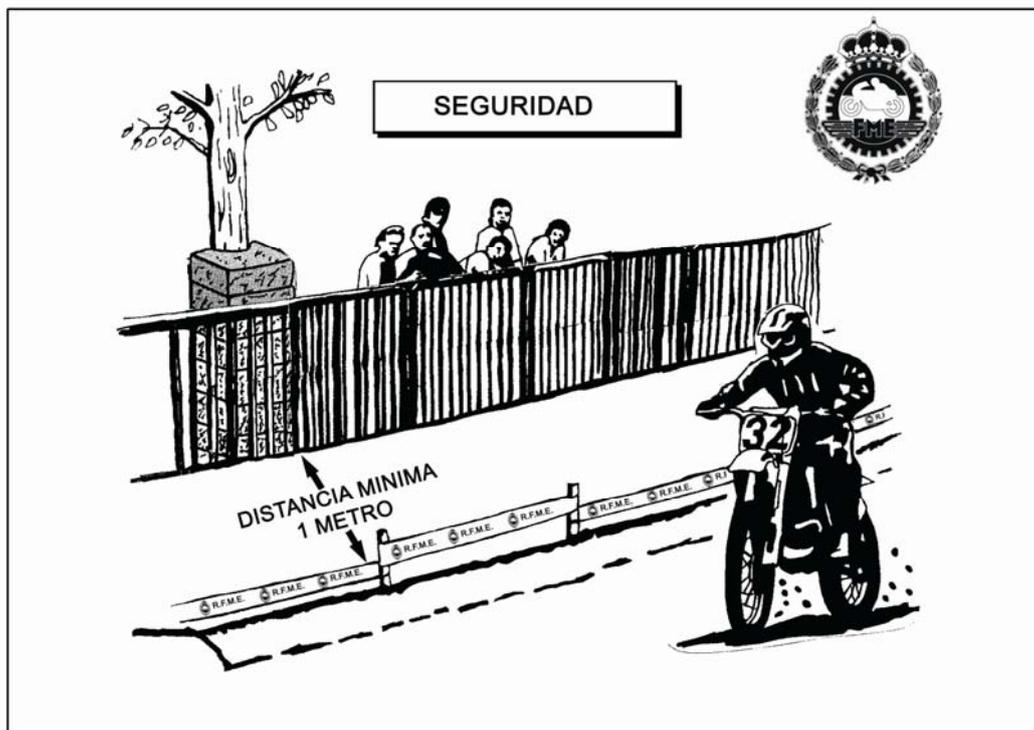
La pista debe estar delimitada por jalones que sobresalgan aproximadamente 50 cm., estos jalones deben ser de material frágil o flexible, o de madera que rompa o doble fácilmente.

Con el fin de evitar cortes en el circuito, se deberán extremar las medidas y poner todos los medios necesarios en aquellos puntos que así lo requieran.

Se instalarán alrededor de todos los obstáculos peligrosos balas de paja u otro material absorbente de los choques para proteger a los pilotos.

La pista debe estar libre de piedras grandes y las que salgan durante la competición deben ser retiradas.

Está prohibida la utilización de neumáticos en el circuito, salvo para trazar una curva. Si éstos son utilizados en tal sentido, únicamente se emplearán neumáticos de coches turismo, debiéndose colocar en sentido horizontal y hasta una altura aproximada de 500mm., únicamente se utilizarán materiales naturales para su fijación, si fuese necesario, se podrán emplear estacas de madera, que en ningún caso serían de una altura superior a la de los neumáticos



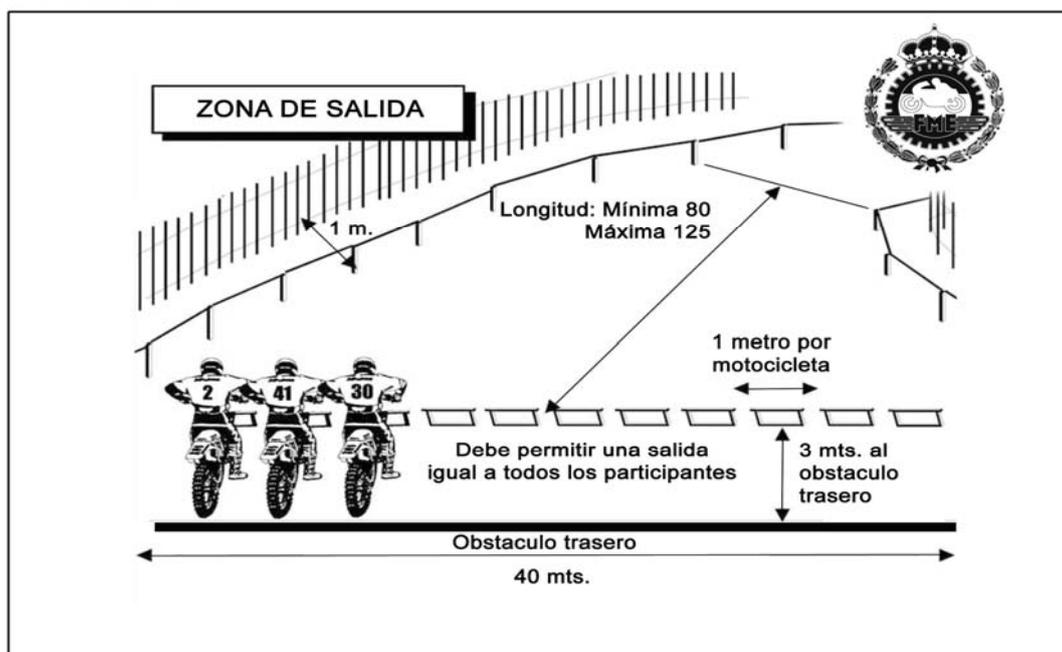
Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y nunca después de los entrenamientos de cada día, salvo en casos excepcionales, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo.

039.2.7 Obstáculos.

Debe prestarse una atención muy especial al ángulo de los montículos. Los saltos múltiples (dobles, triples, etc.) están prohibidos. La distancia entre montículos debe ser de 30 metros como mínimo (desde el punto superior o vértice del montículo hasta el punto superior o cima del siguiente).

Son considerados como dobles o triples los saltos como el segundo y tercer montículo(s), etc. en la zona de aterrizaje del primer o segundo salto, etc. respectivamente. Los saltos conocidos como "dubbies" no están permitidos.

039.2.8 Zona de salida.



Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición. El Director de carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma.

039.2.8.1. Línea de salida

La línea de salida debe estar situada de forma que permita una salida regular, brindando las mismas oportunidades a todos los participantes situados en ella.

039.2.8.2. Línea recta después de la línea de salida.

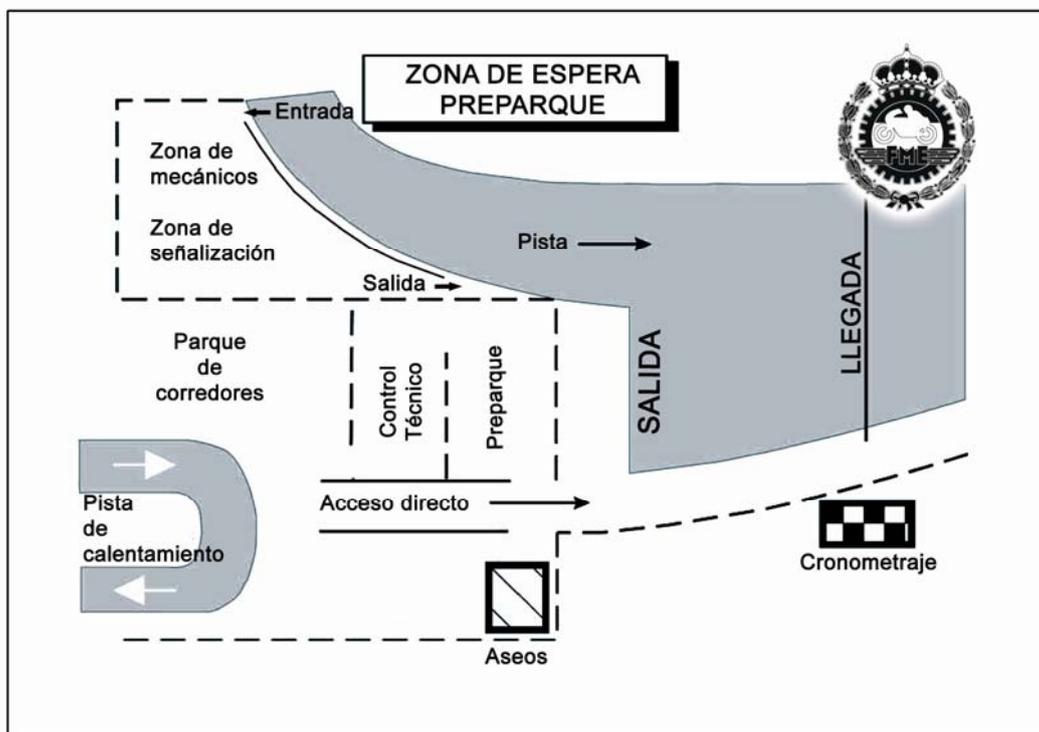
La longitud de la línea recta después de la línea de salida no debe ser inferior a 80 ni superior a 125 metros. (Distancia entre la valla de salida y el lugar donde el interior de la línea recta comienza el primer viraje).

La anchura mínima de la primera curva deberá ser de 10 m. (aconsejable 15 m.).

La superficie debe ser lisa, sin saltos, manteniendo un plano horizontal con una pendiente ascendente o descendente de un máximo del 8 %.

039.2.9 Zona de espera. (Pre-parque)

La zona de salida debe incluir una zona de espera cerrada y ofrecer un sistema de soporte para la sujeción de las motos.



Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición. El Director de carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma.

039.2.10 Lugares de señalización.(Comisarios de señalización)

Deben preverse un número suficiente de puestos de señalización oficial para situar a los Comisarios de señalización a lo largo del recorrido, de forma que se indique a los corredores por medio de banderas cualquier indicación necesaria durante la carrera.

Estos puestos deben estar indicados de forma que las señales sean perfectamente visibles (colores de las banderas).

Los emplazamientos donde los Comisarios de señalización estén situados, deben de poseer las máximas condiciones de seguridad.

El número de puestos deber ser tal que la totalidad de la pista sea visible.

039.2.11 Puesto de cronometraje

Los servicios de cronometraje y de control deben estar situados a la altura de línea de llegada.

Deberá indicarse con dos carteles, uno a cada lado de la pista, con el dibujo de una bandera a cuadros.

Se colocara una línea/antena en la línea de llegada para el control de los transponders según las indicaciones proporcionadas por el equipo de cronometraje.

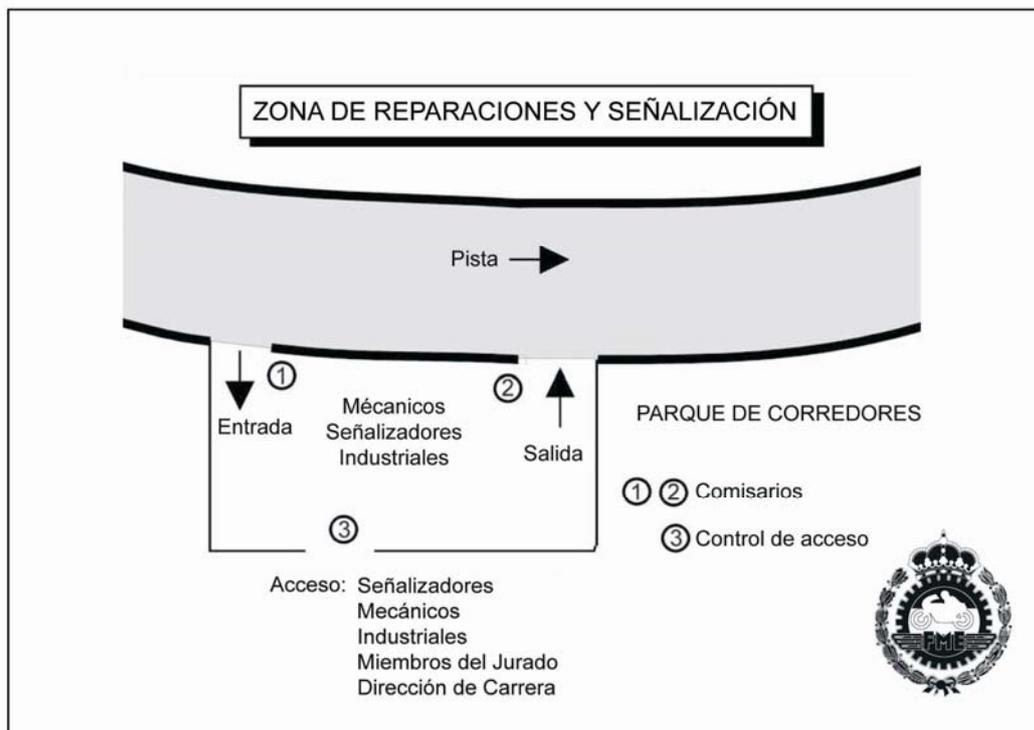
039.2.12 Zona de reparaciones y señalización.

Debe proveerse al borde la pista, una zona para que los mecánicos realicen las posibles reparaciones y señalizaciones oportunas durante el transcurso de la carrera.

Esta zona debe poseer una entrada y salida a fin de permitir a los corredores entrar y salir fácilmente de la zona.

Esta zona debe ser muy visible por los pilotos.

Por seguridad no debe estar situada en una curva, ni antes o después de un salto.



Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición. El Director de carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma.

039.3 ÁREA DE SALIDA

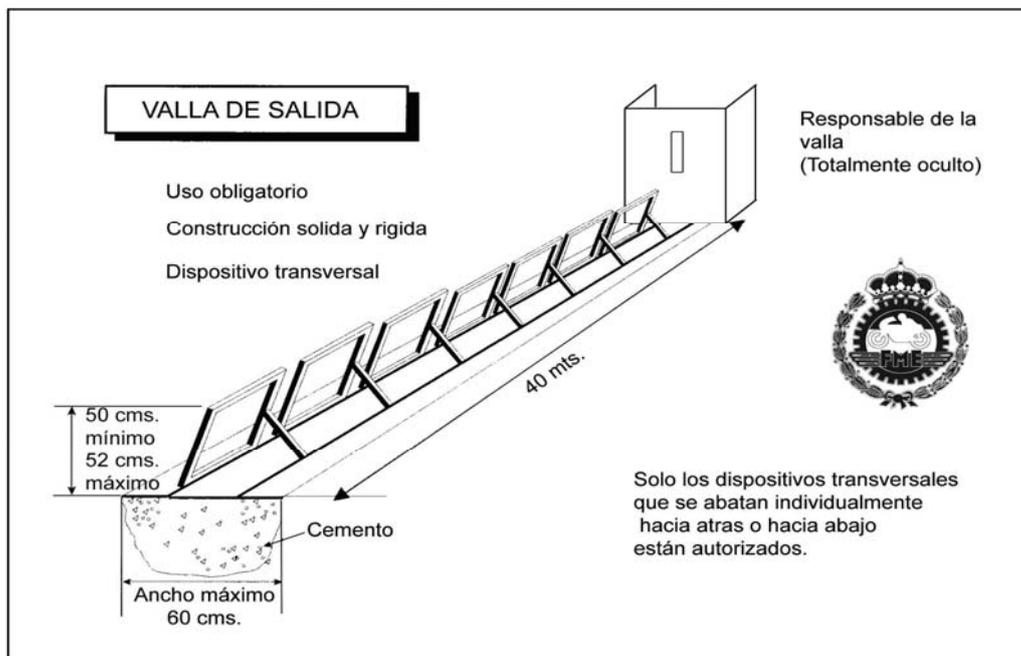
039.3.1 Valla de salida

Es obligatoria la utilización de una valla de salida.

Esta valla de salida debe ser un dispositivo transversal, independiente, que se pliegue o baje hacia el piloto en el momento de su utilización. Debe ser de construcción sólida y rígida y garantizar una seguridad completa. Su funcionamiento será controlado manual o automáticamente.

Su longitud será de 40 m. en tramos individuales de un metro, para que permita la salida a todos los participantes en primera línea y que cada piloto disponga de un metro útil. La altura, una vez situada la valla en posición de utilización, no será inferior a 500 mm., medidos en vertical sobre el suelo.

La anchura del hormigón utilizado para su fijación, caso de utilizarse este material, no será superior a 600 mm. Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición. El Director de carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma.



039.3.2 Limite de la zona de salida

Se situará un tope trasero detrás de las motocicletas que las impida separarse de la salida en cuestión, la distancia entre la parrilla abatida y el tope trasero será de 3 metros.
No será permitida la salida de ningún piloto en segunda fila.

039.4 PARQUE DE CORREDORES

El parque de pilotos debe estar abierto y enteramente operativo a partir de las 9:00 horas del día de las verificaciones administrativas. El acceso de vehículos a motor en este parque permanecerá cerrado desde las 23:00 horas hasta las 07:00 horas del día de la prueba. Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el parque de pilotos desde las 23,00 horas hasta las 7.00 horas de la noche precedente de la Competición. El parque de corredores debe estar situado, en la medida de lo posible, en una superficie horizontal.

Debe estar vallado (aconsejable 1,70 m.) y vigilado por seguridad.

Estará situado lo más cerca posible a la zona de salida (aconsejable acceso directo).

Las dimensiones del parque de corredores responderán a las exigencias más estrictas, en función del lugar de la competición y del tipo de competición que se desarrolle en el circuito.

El promotor, deberá asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos. Ningún piloto/equipo tendrá derecho a la reserva en boxes de lugares para sí mismo u otro piloto/equipo que no se encuentre en el circuito si no esta autorizado por el promotor. Los vehículos obligatoriamente deberán colocarse en los lugares que indique el promotor.

El piloto y/o equipos, deberán obligatoriamente notificar a la RFME antes de la primera prueba las medidas que necesitará para su ubicación en el parque de pilotos. El promotor deberá obligatoriamente establecer las zonas de ubicación necesaria y atendiendo en orden prioritario a los equipos con mayor dimensión siempre que estos hayan notificado con anterioridad sus necesidades de espacio.

La naturaleza y la superficie deben permitir el tráfico de vehículos competidores durante el tiempo que sea. Debe prestarse una particular atención a la evacuación de aguas.

Las vías de circulación deben estar siempre abiertas, a fin de permitir a los vehículos su salida en cualquier momento del parque de corredores.

Debe haber disponible una pequeña pista de pruebas.

Dentro del parque de pilotos, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición, deberá circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de éstos, así como los quad y las motos pitbikes, con excepción de los utilizados por los servicios médicos, protección civil, u organización.

Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición por fuera del circuito, el piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar.

Queda terminantemente prohibido a los pilotos y/o sus mecánicos conducir vehículos motorizados por la pista fuera de las horas marcadas para entrenamientos y carreras, al infractor de esta norma se le aplicará una sanción.

039.5 INSTALACIONES - EQUIPAMENTOS

039.5.1 Instalaciones para los corredores.

Debe estar equipado de aseos y duchas, en perfecto estado de funcionamiento tanto para hombre como para mujeres y dotados de agua caliente:

Aseos:	Hombres:	4	Mujeres	2
Duchas:	“	4	“	1

así como grifos de agua y puntos de corriente eléctrica suficientes para el correcto abastecimientos de todos los pilotos.

Los grifos de agua solamente podrán ser utilizados para el llenado de los depósitos de los camiones.

El parque de corredores debe poseer un puesto de servicio médico y dispositivos para la lucha contra el fuego. Debe incluir una área cubierta para asegurar las verificaciones técnicas y el control administrativo con todo el equipamiento necesario.

En el límite de esta zona debe habilitarse un tablón de anuncios para las comunicaciones oficiales.

Las tomas eléctricas solo serán utilizadas para uso domestico. Queda prohibido el uso de generadores eléctricos durante el periodo de SILENCIO, si por cualquier motivo (avería de la red, inexistencia de esta, etc.) fuera preciso su uso, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de los presentes sus ocupantes y deberán ser generadores silenciosos.

Es obligatorio habilitar una o varias zonas de lavado de motocicletas, estando prohibido lavar estas fuera de estos lugares. Esta zona/as debe/n permitir el uso simultáneo de todos los pilotos participantes en la manga. Solo esta permitido conectar las máquinas de lavado a los puntos de agua y corriente eléctrica (si hubiera) habilitados para tal efecto. Caso de no haber tomas eléctricas para este uso, quedan prohibidas las máquinas de lavar eléctricas conectadas a la red, habiendo de disponer estas de su propio generador.

039.5.2 Instalaciones para la prensa

Las instalaciones mínimas siguientes han de ser previstas para la prensa:

- Sala con mesas y sillas para realizar el trabajo.
- Línea directa de teléfono
- Línea ADSL

039.5.3 Local para el Jurado.

Deberá instalarse un local, resguardado del ruido de la carrera, para las Reuniones del Jurado.

El local debe ser accesible a los corredores y personal implicado en la prueba, que deseen en el transcurso de la competición, realizar preguntas o someter reclamaciones o apelaciones.

039.5.4 Local de cronometraje y control.

El circuito debe de disponer una torre de control suficientemente amplia y con el máximo aislamiento acústico posible, que pueda albergar a como mínimo 4 personas, con visión directa sobre la pista en la línea de llegada. Un reloj indicara el tiempo oficial de la carrera.

039.5.5 Sonorización.

Se debe disponer de un sistema de altavoces.

Deberá estar dividido en dos, una zona para señalización y avisos en el parque de corredores y otra para información al público.

039.5.6 Instalaciones para el público.

Las instalaciones para el público han de estar de acuerdo con la actual legislación vigente y deben cumplir con las normas de construcción actuales.

Las principales son:

- Tribunales (Accesos, sobrecargas..)
- Aparcamientos vehículos
- Servicios médicos
- Aseos
- Instalaciones anti incendios
- Restaurantes/cafeorías.

039.6 SERVICIOS DE SOCORRO

039.6.1 Servicio médico.

La organización de este servicio debe estar bajo el mando de un jefe médico responsable, que actúe coordinado con la Dirección de Carrera.

Es obligatoria la presencia de al mínimo tres ambulancias con la suficiente cantidad de asistentes para asegurar la rápida evacuación de un herido en cualquier parte del circuito.

Un médico, a ser posible traumatólogo será el responsable sanitario de la prueba, estado este bajo la tutela del Director de la prueba.

Al menos una de las ambulancias ha de ser del tipo SOPORTE VITAL AVANZADO (UVI, UCI, SAMU, SAMUR...) estando equipada con su dotación completa tanto material como humana.

Debe habilitarse un local ya sea fijo o móvil para la correcta asistencia de los pilotos lesionados.

La composición del equipo y el material deben ser definidas conforme al Código Médico FIM, o en su defecto, conforme a las leyes actuales, en particular:

- Número y calificación de los médicos
- Número de socorristas y material
- Número y tipo de ambulancias y material

La Dirección de Carrera y el jefe médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.

039.6.2 Servicio de lucha contra incendios.

Debe organizarse un servicio de lucha contra incendios (en ciertos emplazamientos), en la zona de reparaciones y en el parque de corredores.



REGLAMENTO TECNICO DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE MOTOCROSS

039.1 VERIFICACIONES TÉCNICAS

- Revisiones y comprobaciones
- Control del nivel sonoro
- Manillar
- Manetas
- Portanúmeros delanteros
- Portanúmeros laterales
- Vestimenta pilotos y protecciones.

040. 1 VERIFICACIONES TÉCNICAS

040.1.01 Revisiones y comprobaciones

Se desarrollarán con arreglo a la normativa F.I.M. y de la U.E.M. El piloto o su mecánico, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación F.I.M., U.E.M. y RFME. El piloto o su mecánico, debe presentar su equipo.

En la Verificación Técnica se controlará:

- **Casco:** que deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en ANEXO. Antes de los entrenamientos o carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deberán verificar que todos los cascos están conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas. Además, deberán controlar que:
 - El casco esté bien ajustado a la cabeza del piloto.
 - Que no sea posible que el sistema de retención (barbuquejo) se deslice por encima del mentón.
 - Que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.
- **Números reglamentarios:** (Fondo, color y tamaño) en las motocicletas.
- **Nivel sonoro:** Precintándose el silencioso. Para la mejor realización de esta comprobación, las motocicletas deberán llevar un cable sujeto de la pipa de la bujía para la correcta medición de las revoluciones
- **Manillar.**
- **Manetas de embrague y freno.**
- **Peso.**
- **Chasis,** que se precintará y se anotará su número.
- **Cilindro.**
- **Cubrecadenas.**
- **Protector piñón de ataque.**
- **Botón de pare.**

Si es necesario cambiar el silencioso, el piloto podrá verificar otro, debiendo presentar el ya verificado.

Asimismo, por decisión del Jurado, se podrá efectuar una medición de cilindros, debiendo ser el mecánico del equipo el encargado de desmontar la culata, y el técnico de la RFME quien efectúe la medición.

La negativa por parte del piloto de esta verificación supondrá la exclusión automática de la carrera.

En primer lugar, deberá ser controlado el nivel sonoro y éste ser registrado en la ficha técnica. El silencioso debe ser marcado con pintura.

La/s motocicleta/s debe/n ser pesada/s y su peso registrado en la ficha técnica.

Para la categoría Promesas única y exclusivamente se admitirán motocicletas tipo motocross, no estando autorizadas las motocicletas tipo Pit Bike, minicross o similares.

Para la categoría Alevín, el tamaño máximo de las llantas será libre. Los pesos mínimos de las motocicletas sin carburante son:

Clase	Cilindrada	Tipo motor	Peso
65 cc.	65 cc.	2T cambio	55 kg.
85 cc.	70 cc. - 85 cc.	2T	65 kg
125 cc.	110 cc.- 144 cc. 175 cc.- 250 cc.	2T 4T	88 kg.
250 cc.	175 cc.- 250 cc. 290 cc.- 450 cc.	2T 4T	98 kg.
500 cc.	290 cc.- 500 cc. 475 cc.- 650 cc.	2T 4T	102 kg.

Debe ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos F.I.M., U.E.M. y

RFME, y la motocicleta será precintada (el precinto se colocará en el bastidor, debiéndose tomar nota de su número por el Comisario Técnico en la ficha correspondiente).

Todo piloto está autorizado a emplear dos motocicletas presentadas al control técnico a su nombre.

Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

No se puede cambiar de motocicleta en el transcurso de una manga.

A la entrada de la zona de pre-parque, el Comisario Técnico efectuará un control de los precintos y las marcas en los silenciosos.

Durante la prueba, el Comisario Técnico controlará los precintos, marcas sobre los silenciosos en la zona de reparaciones, y debe supervisar los trabajos realizados sobre las motocicletas en esta zona, con el fin de asegurarse de que ninguna puede ser origen de peligro.

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación, este podrá estar situado en la zona de podium si el Promotor decide exponer estas motos en la entrega de trofeos.

Finalizado el control técnico, el Comisario Técnico deberá entregar al Director de Carrera una lista indicando los nombres de los pilotos y las motocicletas aceptadas, el nivel sonoro y los pesos de las motocicletas.

El Comisario Técnico debe controlar toda motocicleta implicada en un accidente con el fin de asegurarse que no se ha producido ningún defecto. No obstante, será responsabilidad del piloto presentar su motocicleta, su casco y equipo, para un nuevo control.

Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto en una motocicleta y que la misma puede suponer un peligro para los otros pilotos, lo notificará al Director de Carrera o a su adjunto; es su responsabilidad el excluir dicha motocicleta de los Entrenamientos o de la Carrera.

Al poder usar los pilotos cualquiera de las dos motocicletas en las mangas de la competición, el Comisario Técnico se encargará de que, si una de estas motocicletas ha participado en una manga, quedando entre los tres primeros clasificados, y no saliese en cualquier otra manga, sea depositada en el parque cerrado en el momento que previamente se determine.

El Parque Cerrado deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. La zona deberá estar claramente delimitada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse que ninguna persona no autorizada pueda penetrar en él o tener acceso a las máquinas.

En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de EXCLUSIÓN de la Competición, el piloto tiene prohibido:

- Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto.
- Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera de dicho recinto.

Por decisión del Jurado de esa Competición, podrán llevarse a cabo retirada de muestras para hacer análisis de gasolinas.

040.1.02 Control de nivel sonoro

El nivel sonoro estará limitado a los niveles que se adjuntan, medido con un sonómetro situado a 50 cm. del tubo de escape y a un ángulo de 45° medido a partir de la línea mediana del extremo del tubo de escape y a una altura de 20 cm. mínimo por encima del suelo.

Si esto fuera imposible, el sonómetro podrá estar situado a 45° hacia arriba.

Durante un control de nivel sonoro, toda motocicleta no provista de un punto muerto en la caja de velocidades debe ser situada sobre un soporte.

El silencioso se señalará con una marca cuando sea controlado, y estará prohibido cambiarlo después de la verificación, salvo que sea por un silencioso de recambio que deberá igualmente ser verificado y sellado.

El piloto mantendrá su motor en marcha sin velocidad y aumentará las vueltas del motor hasta que se alcance el nivel de RPM requerido.

Límite de nivel sonoro:

- **94 dB/A para las motocicletas con motor de 4 tiempos**
- **96 dB/A para las motocicletas con motor de 2 tiempos**

medido a:

	hasta 85 cc.	8.000 rpm.
-Sup. a 85 cc.	hasta 125 cc.	7.000 rpm.
-Sup. a 125 cc.	hasta 150cc. 4 T	6.000 rpm.
-Sup. a 125 cc.	hasta 250 cc.	5.000 rpm.
-Sup. a 250 cc.	hasta 500 cc.	4.500 rpm.
-Sup. a 500 cc.		4.000 rpm.

Caso de rotura de escape o silencioso en éntrenos o carrera, el Director enseñara la bandera negra con el círculo naranja al piloto en cuestión, debiendo abandonar este la pista antes del tercer paso por delante de la bandera y reparar el escape para poder volver a entrar en la pista. De no detenerse antes del tercer paso, se le enseñara la bandera negra excluyéndole de la prueba. Caso de continuar, al finalizar la manga se le efectuara un nuevo control de sonido a esta motocicleta.

Se efectuarán de oficio o por la pertinente reclamación controles de ruido.

La sanción por exceder el nivel máximo de sonido permitido será de un minuto de penalización, que será añadido al tiempo realizado por el piloto en la manga en cuestión.

Una vez que el minuto ha sido añadido, el piloto será clasificado con los pilotos que han recorrido el mismo número de vueltas, según su nuevo tiempo.

Como consecuencia de lo anterior, el Comisario Técnico y todo su equipo, deberá estar disponible durante toda la competición.

040.1.03 Manillar

El manillar no podrá tener un largo menor de 500 mm. ni superior a 850 mm. El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo. Todo manillar (con barra o sin ella) llevará un protector.

040.1.04 Manetas

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo).

Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.).

Estas extremidades deben estar fijadas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

040.1.05 Portanúmeros delanteros.

En las placas Portanúmeros delanteras deben de aparecer (ver imagen 01)

- Color del fondo de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato, Copa de España correspondiente.
- El número del corredor de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato, Copa de España correspondiente.
- La zona Portanúmeros del color correspondiente al Campeonato/Copa correspondiente
- En MX Elite el logo del Campeonato
- La publicidad del equipo esta autorizada en las zonas reseñadas.

Las placas deben ser de forma rectangular en superficie plana y visible y fabricadas en una materia rígida y sólida, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm.

Las cifras deben ser legibles y, como el fondo, deben ser pintados en colores mates antirreflectantes.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

Altura:	140 mm.
Ancho:	80 mm.
Ancho del trazo:	25 mm.
Espacio entre cifras:	15 mm.

Los colores del fondo y de las cifras varían según la categoría de la motocicleta, y los colores a utilizar serán los siguientes:

- Fondo blanco, Cifras negras. Categorías MX Elite, Alevín, Promesas.
- Fondo negro, Cifras blancas. Categorías MX 2, Fémimas

Los líderes provisionales de los Campeonatos podrán llevar su placa delantera con fondo rojo, cifras blancas. Los Campeones de España del año precedente, caso de participar en la misma categoría, portarán la placa con el fondo azul y cifras amarillas, respetando los criterios anteriormente expresados, así como el sistema inglés de cifras,

En MX ELITE, se utilizara un espacio por encima del número, a 10mm de éste, de 50mm para colocar el anagrama del Campeonato.



040.1.6 Portanúmeros laterales.

Debe de haber una placa a cada lado de la motocicleta; deben estar fijas y de manera bien visible y no deben ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

Altura:	100 mm.
Ancho	70 mm.
Ancho del trazo:	25 mm.
Espacio entre cifras:	15 mm.

040.1.06 Vestimenta pilotos y protecciones

Es responsabilidad de cada corredor elegir un casco y una equipación que reúna las condiciones de seguridad apropiadas.

Tanto el casco como la protección ocular y la vestimenta han de ser conformes a la normativa del Campeonato del Mundo de Motocross.

Aunque la RFME acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas.

Los corredores son los responsables de juzgar la protección y la duración de uso de los cascos y las vestimentas.

Durante los entrenamientos y carreras, los pilotos han ir equipados de la siguiente manera:

Cascos

- Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de seguridad indicadas en la normativa FIM
- El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.

Protección de los ojos

- El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes tandas de éntrenos y mangas.

Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima a emplear será:

- Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas
- Guantes resistentes
- Pantalones largos (hasta los tobillos)
- Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.
- Protección del tórax/espalda.

Numero de dorsal

- Los corredores deberán llevar un número de dorsal de acuerdo con lo estipulado en estos Reglamentos.
- Obligatoriamente llevaran los números de dorsal sobre camiseta o sobre la protección caso de llevarla sobre la camiseta.
- Estas deben ser con contraste y tamaño suficiente para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje.

Apellido, Nombre del piloto

- Pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta.
- No se permiten motes ni palabras que puedan ser malsonantes.