



FEDERACION MOTOCICLISMO  
PRINCIPADO DE ASTURIAS

**REGLAMENTO  
GENERAL  
CAMPEONATO DE  
ASTURIAS DE  
MOTOCROSS**

**2022**

## ÍNDICE

### 1- TÍTULO Y CARACTERÍSTICAS

### 2- CARACTERÍSTICAS DEL CAMPEONATO

- 2.1 – CATEGORÍAS Y EDADES
- 2.2 – PRUEBAS PUNTUABLES Y NÚMERO DE PILOTOS
- 2.3 – FORMATO DE LA PRUEBA
- 2.4 – CRITERIOS DE PUNTUACIÓN PARA EL CAMPEONATO

### 3- INSCRIPCIONES, PILOTOS Y EQUIPOS

- 3.1 – REGLAMENTO PARTICULAR
- 3.2 – INSCRIPCIONES
- 3.3 – NÚMEROS DE DORSAL
- 3.4 – NO PARTICIPACIÓN EN UN EVENTO
- 3.5 – DELEGADO DE PILOTOS

### 4- EQUIPACIÓN Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

- 4.1 – VESTIMENTA PILOTOS
- 4.2 – VESTIMENTA EQUIPO, MECANICOS Y PILOTOS FUERA DE PISTA

### 5- CONDUCTA DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS

- 5.1 – COMPORTAMIENTO DEL PILOTO Y AYUDA DEL EXTERIOR

*5.1.1 – CONSIDERACIONES GENERALES*

*5.1.2 – SEÑALIZACIÓN*

*5.1.3 – AYUDA DEL EXTERIOR*

*5.1.4 – ZONA DE MECÁNICOS*

*5.1.5 – PARRILLA DE SALIDA*

### 6- MOTOCICLETAS Y ESPECIFICACIONES

- 6.1 – MOTOCICLETAS Y CLASES
- 6.2 – PORTANÚMEROS

### 7- OFICIALES DE LA PRUEBA

- 7.1 – JURADO COMPOSICIÓN
- 7.2 – PRESIDENTE DEL JURADO
- 7.3 – DIRECTOR DE CARRERA
- 7.4 – OTROS OFICIALES
- 7.5 – SEÑALIZACIÓN OFICIAL

*7.5.1 – SEÑALIZACIÓN POR PANELES*

*7.5.2 – SEÑALIZACIÓN POR BANDERAS*

### 8- DESARROLLO DE LA PRUEBA

- 8.1 – VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS
- 8.2 – CONTROLES MÉDICOS
- 8.3 – CONTROL DEL CIRCUITO
- 8.4 – REUNIÓN CON LOS ORGANIZADORES
- 8.5 – BRIEFING COMISARIOS DE PISTA
- 8.6 – BRIEFING PILOTOS
- 8.7 – CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS
- 8.8 – ENTRENAMIENTO

- 8.9 – PRE-PARQUE
- 8.10 – VUELTA DE RECONOCIMIENTO
- 8.11 – PROCEDIMIENTO DE SALIDA
- 8.12 – MANGAS
- 8.13 – SALIDAS FALSAS
- 8.14 – DETENCIÓN DE UN ENTRENO
- 8.15 – DETENCIÓN DE UNA MANGA
- 8.16 – RESULTADOS

- 8.16.1 - PROCEDIMIENTO*
- 8.16.2 - ADJUDICACIÓN DE PUNTOS*
- 8.16.3 - CLASIFICACIÓN FINAL DE LA PRUEBA*
- 8.16.4 - PRESENTACIÓN Y PUBLICACIÓN*

- 8.17 – VUELTA DE HONOR
- 8.18 – CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS
- 8.19 – RECLAMACIONES
- 8.20 – SANCIONES Y TIPOS
- 8.21 – CONTROL ANTIDOPAJE Y ALCOHOLEMIA
- 8.22 – PREMIOS EN METÁLICO
- 8.23 – TROFEOS
- 8.24 – HORARIOS

## **9- RECORRIDO / PISTA**

- 9.1 – GENERALIDADES
- 9.2 – SEGURIDAD DEL PÚBLICO Y PILOTOS
- 9.3 – MARCADORES DE PISTA Y VALLADO
- 9.4 – LINEA DE SALIDA
- 9.5 – PUESTOS DE COMISARIO DE PISTA
- 9.6 – PUESTO DE CRONOMETRAJE
- 9.7 – ZONA DE MECÁNICOS

## **10- AREA DE SALIDA**

- 10.1 – VALLA DE SALIDA
- 10.2 – LIMITE DE ZONA DE SALIDA
- 10.3 – ZONA DE ESPERA / PRE-PARQUE

## **11- PARQUE DE CORREDORES Paddock**

- 11.1 – ZONA PARA EL JURADO
- 11.2 – ZONA DE CRONOMETRAJE Y CONTROL
- 11.3 – INSTALACIONES PARA EL PÚBLICO
- 11.4 – SERVICIO MEDICO
- 11.5 – SERVICIO DE LUCHA CONTRA INCENDIOS

## 1- TÍTULO Y GENERALIDADES

El Motocross es una modalidad de motociclismo que consiste en una competición cronometrada sobre un circuito cerrado de tierra o arena, sinuoso y accidentado, con cuestas, saltos y giros, en la que los distintos participantes disputan una carrera con el objetivo de finalizar en primera posición.

La FMPA convoca para el presente año el Campeonato de Asturias de Motocross que se regirá por su propio Reglamento Deportivo Regional y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista Regional, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan más adelante.

**Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza así mismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos.**

*Las referencias al género masculino en este reglamento se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.*

## 2- CARACTERÍSTICAS DEL CAMPEONATO

### 2.1 - CATEGORÍAS Y EDADES

En todas las categorías podrán participar y puntuar pilotos con licencia Asturiana o licencia Homologada.

El Campeonato de Asturias de Motocross pasa a ser **Open**, es decir, todos los pilotos inscritos puntuaran en la clasificación del Campeonato, sea cual sea la comunidad en la que ha sido expedida la licencia.

<b>Categoría</b>	<b>Edad</b>	<b>Motocicleta</b>
<b>Mx1</b>	<i>A partir de los 16 años</i>	<i>De 100cc 2T en adelante De 250cc 4T en adelante</i>
<b>Mx2</b>	<i>A partir de los 14 años</i>	<i>De 80 cc hasta 150cc 2T Hasta 250cc de 4T</i>
<b>Veteranos</b>	<i>A partir de 35 años (Y licencia Veterano)</i>	<i>De 100cc 2T en adelante De 250cc 4T en adelante</i>
<b>MX Aficionados</b>	<i>Edad a partir de 14 años.</i>	<i>Comprendidas en las categorías Mx1, Mx2 y Veteranos.</i>
<b>Féminas</b>	<i>A partir de los 14 años.</i>	<i>De 85cc. en adelante 2T o De 175cc. en adelante de 4T</i>
<b>Pre 125cc</b>	<i>A partir de los 13 años, hasta los 14.</i>	<i>De 100cc. a 125cc. en 2T.</i>
<b>Promesas</b>	<i>A partir de 10 años hasta los 14 (si los cumple durante el presente año)</i>	<i>De 70cc a 85cc. De 2t. Y hasta 150 de 4t</i>
<b>Alevín 65cc</b>	<i>A partir de los 7 años hasta los 12 (si los cumple durante el presente año)</i>	<i>65cc 2T con cambio</i>
<b>Alevín 50cc</b>	<i>A partir de los 6 años hasta los 9 (si los cumple durante el presente año)</i>	<i>50cc 2T con cambio automático</i>

#### Requisitos piloto:

- No haber participado en las tres últimas temporadas (2021, 2020, 2019) en el Campeonato de Asturias de Motocross en las categorías MX1, MX2 y Máster de forma reiterada, es decir, en más de dos pruebas por temporada.
- No haber sido Campeón de Asturias de Motocross en los últimos 5 años (2021, 2020, 2019, 2018 y 2017)
- Los inscritos en esta categoría serán supervisados por la Federación, pudiendo impedir la misma la participación de un piloto cuyo palmares no se ajuste a la esencia esta categoría, ya sea a nivel autonómico o nacional.

La categoría 50 Automáticas solo podrá compartir espacio con la categoría Alevín 65 cc.

## 2.2. - PRUEBAS PUNTUABLES Y NÚMERO DE PILOTOS

Serán disputadas en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo regional motociclista.

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

- 1) Los resultados finales han sido aprobados.
- 2) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos
- 3) Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc. han sido efectuados.

Para que una categoría tenga opción al Campeonato será necesaria la celebración de al menos 3 pruebas. A la hora de puntuar en una categoría de cara al Campeonato, no se establece un número mínimo de pilotos en la misma. Pero en los Campeonatos en los que el número de pilotos sea inferior a tres, cada piloto deberá haber completado el 75% de las mangas disputadas para que los puntos obtenidos a lo largo del Campeonato tengan validez.

No podrán celebrarse varias pruebas en un mismo día si esto implica un desplazamiento que dificulte la participación de los pilotos. Y aunque se puntúe para distintos campeonatos se pudiera perjudicar a alguno de los participantes.

Una prueba no podrá ser puntuable para el Campeonato de Asturias si coincide en fecha con una prueba puntuable para el Campeonato de España de la misma modalidad. A excepción de que no haya pilotos participantes.

**Un evento puede ser cancelado, puede ser modificada su fecha o puede ser remplazado por otro evento. No se podrá organizar ningún evento, si el organizador no dispone de todas las autorizaciones legales correspondientes.**

## 2.3 - FORMATO DE LA PRUEBA

La prueba tendrá unos entrenamientos de 15 minutos para todas las categorías. Estos 15 minutos serán cronometrados y se tendrá en cuenta la vuelta más rápida de cada piloto de cara a la posición de la parrilla de salida de las mangas.

En el caso de las categorías de Mx1 y Mx2 se confeccionará sin distinción de categoría una clasificación conjunta en función de los tiempos obtenidos en los entrenamientos. De esta clasificación se seleccionarán el 45% de los mejores tiempos para un GRUPO A, y el 55% restante formará el GRUPO B.

Una vez confeccionados los grupos se disputarán dos mangas de cada categoría y GRUPOS (A y B).

En el siguiente cuadro se especifica la duración de los entrenamientos y mangas de cada categoría:

Categoría	Tiempo entrenamientos
Mx1	15'
Mx2	15'
Veteranos	15'
Mx Aficionados	15'
Féminas	15'
Pre 125cc	15'
Promesas	15'
Alevín 65	15'
50 automáticas	15'

Categoría	Nº Mangas	Tiempo mangas
Grupo A	2	20' + 2v
Grupo B	2	20' + 2v
Veteranos	2	15' + 2v
Mx Aficionados	2	15' + 2v
Féminas	2	15' + 2v
Pre 125cc	2	15' + 2v
Promesas	2	15' + 2v
Alevín 65	2	12' + 2v
50 automáticas	2	12' + 2v

La categoría féminas y promesas competirán juntas, al igual que las categorías alevín 65 y 50 automáticas. Dejando constancia, de que sí en una prueba, no hay ningún piloto de la categoría 50, ni féminas con cilindrada superior a 85cc, podrían compartir espacio y tiempo las categorías promesas y alevín 65. La categoría Pre 125cc, compartirá pista con las categorías Promesas y Féminas.

**En función del número de inscritos por cada categoría el organizador podrá agrupar en una manga varias categorías siempre que se cumplan las condiciones legales y de seguridad. En el caso de que se agrupen categorías con distinta duración de las mangas, la duración de estas será la más alta de las categorías agrupadas.**

El orden de las mangas lo determinará el organizador de la prueba no pudiendo haber un intervalo de tiempo entre mangas de la misma categoría o grupo menor de 50 minutos.

## 2.4 – CRITERIOS DE PUNTUACIÓN PARA EL CAMPEONATO

El vencedor del Campeonato de Asturias de Motocross será el piloto que haya obtenido más puntos en la totalidad de las mangas celebradas, **independientemente de las mangas que haya completado.**

**En caso de empate**, se tomarán en cuenta los mejores puestos obtenidos en las diferentes mangas donde los pilotos hayan obtenido puntuación hasta desempatar. Si a pesar de todo sigue el empate, los puntos obtenidos en la última manga del Campeonato determinarán el orden de la Clasificación. Si es necesario, se tomará en cuenta la penúltima manga, y así sucesivamente...

**A cada piloto se le descontará la manga con peor resultado del Campeonato incluyendo las mangas con cero puntos por abandono o no asistencia.**

## 3 - INSCRIPCIONES, PILOTOS Y EQUIPOS

### 3.1 - REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular deberá ser entregado debidamente cumplimentado en los 30 días anteriores a la fecha de la prueba y la Federación lo responderá antes de los 15 días. Este, será publicado en el tablón oficial de carrera y estará a disposición de todo aquel participante en la prueba, que así lo solicite.

**No se pueden efectuar modificaciones del mismo una vez este ha sido aprobado por la FMPA, excepto aquellas que la propia Federación autorice.**

### 3.2 - INSCRIPCIONES

Los derechos de inscripción serán fijados por la Asamblea General de la FMPA y publicados en su página web (La inscripción podrá variar en otros Campeonatos, Copas o Trofeos que no sean el Campeonato de Asturias).

**El plazo de inscripción será hasta el jueves anterior a la prueba. O hasta dos días hábiles anteriores a la celebración de la prueba. Las inscripciones se llevarán a cabo a través de la zona privada de FMPA.**

Se tendrá gran rigurosidad en los plazos de inscripción.

**El piloto que quiera participar en más de una categoría deberá realizar una inscripción por categoría.**

El coste para 2022 será de: **30 €** las categorías de Alevín 50cc., Alevín 65cc, Promesas 85cc y Pre 125cc, y **45 €** el resto de categorías.

Se dará por aceptada la inscripción con la aparición del piloto inscrito a la carrera en el Calendario Provisional con los inscritos de las carreras, al que hay acceso a través de la web de la FMPA.

El coste de la inscripción no será en función de la edad, será en función de la categoría en la que se participe.

### 3.3 - NÚMEROS DE DORSAL

Los pilotos que deseen número fijo para la temporada, podrán elegirlo al realizar la primera inscripción. No pudiendo coincidir en las categorías Mx1, Mx2 y Veteranos; Fémimas, Pre 125 y Promesas 85; Alevín 65 y 50 automáticas. Los pilotos que corran el nacional, dado que tendrán asignado un dorsal para el campeonato de España, tendrán preferencia por ese número para el campeonato autonómico. En caso de coincidencia los pilotos en cuestión deberán ponerse de acuerdo, y en caso de no llegar al mismo se determinará a suertes. Si un piloto con licencia expedida en otra federación coincide en dorsal con un piloto de Asturias, será el piloto de fuera el que deberá cambiar el dorsal.

En caso de que los pilotos lleven en sus camisetas grabado el dorsal, este deberá ser el mismo que lleven en sus motos, de no coincidir no se podrá mostrar el de la ropa, facilitando así la identificación de los pilotos al equipo de cronometraje.

Además, las motos deben llevar tres dorsales obligatoriamente, uno en cada aleta y uno en la zona frontal, que deben ser de un tamaño y colores que faciliten su visión.

Categoría	Color	
	Fondo	Cifras
MX 1	Blanco	Negras
MX 2	Negro	Blancas
Máster	Amarillo	Negras
Fémimas	Azul	Blancas
Pre 125	Negro	Blancas
Promesas	Blanco	Negras
Alevín 65	Azul	Blancas
50 automáticas	Azul	Blancas

Y las dimensiones mínimas de las cifras serán:

Altura	140 mm.
Ancho	80 mm.

Ancho del trazo	25 mm.
Espacio entre cifras	15 mm.

### 3.4 - NO PARTICIPACIÓN EN UN EVENTO

La no asistencia a una competición de un piloto previamente inscrito, deberá ser comunicada a la FMPA.

- Si se le comunica antes del cierre de las inscripciones, se le devolverá el importe íntegro
- Si se le comunica después del cierre de las inscripciones no se le devolverá el importe del seguro de responsabilidad civil (incluido en la inscripción) y quedará a criterio del organizador devolver o no el resto del importe de la inscripción.

La comunicación deberá efectuarse por escrito vía mail a [secretariofmas@gmail.com](mailto:secretariofmas@gmail.com).

### 3.5 - DELEGADO DE PILOTOS

Actuará como Delegado de pilotos el que, de manera democrática, sea elegido por los pilotos por mayoría simple entre los candidatos a tal, estableciéndose un piloto como reserva.

**Esta elección deberá realizarse antes del inicio de los entrenos de la segunda prueba del Campeonato.**

En el caso que no exista votación ni candidatos, actuará como Delegado de pilotos el piloto primer clasificado de la Clasificación Provisional del Campeonato correspondiente; en su ausencia el segundo clasificado y así sucesivamente. Para la primera prueba, se cogerá como referencia la Clasificación Final del año anterior.

Sus **funciones** serán:

- 1) Será el intermediario entre el Jurado de la Prueba y el resto de los pilotos
- 2) Podrá asistir a las reuniones del Jurado
- 3) Podrá asistir al control del circuito

## 4 - EQUIPACIÓN Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

### 4.1 – VESTIMENTA PILOTOS

Es responsabilidad de cada piloto 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 FIM.

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

**Los pilotos son los responsables de juzgar la protección, la duración de uso y el estado de sus cascos y vestimentas.**

Durante los entrenamientos y mangas, los pilotos deberán ir equipados de la siguiente manera:

#### 1) Cascos

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

#### 2) Protección de los ojos

- El piloto deberá llevar colocadas las gafas protectoras en el inicio de cada tanda de entrenamiento y manga.

#### 3) Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima a emplear en el inicio de cada tanda de entrenamiento y manga será:

- Botas de cuero o material equivalente de alta resistencia.



- Guantes resistentes.
- Pantalones largos (hasta los tobillos).
- Camiseta de manga larga (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).
- **Protector del tórax/espalda. (Obligatorio)**

#### **4.2 – VESTIMENTA EQUIPOS, MECÁNICOS Y PILOTOS FUERA DE LA PISTA**

Por razones de seguridad, no estará permitido utilizar en la Zona de mecánicos ni en la Zona de espera un calzado del tipo sandalia/chancas (con los dedos al aire). **Este calzado tampoco estará permitido su uso durante la verificación técnica.**

### **5 - CONDUCTA DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS**

#### **5.1 – COMPORTAMIENTO DEL PILOTO Y AYUDA DEL EXTERIOR**

##### **5.1.1 – CONSIDERACIONES GENERALES**

En todo momento, los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones de los presentes Reglamentos.

Todos los pilotos han de estar en perfecto estado físico, psíquico y mental para controlar su motocicleta con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás pilotos, miembros de los equipos, oficiales, espectadores o cualquier otra persona implicada en la organización.

El piloto deberá informar al servicio médico de la competición de todos los problemas de salud 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 y/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 que rigen la prueba.

**Podrá sancionarse por el Jurado de la Prueba con una de las siguientes sanciones: advertencia, penalización en tiempo, pérdida de puestos, pérdida de puntos para el evento y/o para el Campeonato, desclasificación o exclusión; cualquiera de las siguientes acciones:**

- Tener un comportamiento antideportivo, agresivo o imprudente por parte de un piloto o de los miembros de su equipo y/o entorno, contra otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc...), dentro o fuera de la pista.
- Conducir de una manera no responsable, la cual pueda representar peligro para otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, Oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc..), dentro o fuera de la pista.
- Utilizar una motocicleta cuyo estado pueda constituir peligro para otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, Oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc..), dentro o fuera de la pista.
- Interferir o dificultar los tratamientos que considere el equipo médico recibidos a un piloto, por parte de los miembros del equipo y/o entorno.

Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo y del resto de personas que le acompañen.

Está prohibido a los pilotos y miembros de su equipo circular por la pista con cualquier clase de vehículo motorizado o bicicleta fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carrera. (La sanción por no cumplir esta norma será la pérdida de 5 puestos en entrenamientos, y/o la suma de 1 minuto a su mejor tiempo de carrera).

Durante un evento, todos los pilotos deberán intentar, en todo momento, defender sus posibilidades de éxito. El piloto que no lo defienda intencionadamente, podrá ser sancionado por el Jurado de la Prueba.

### 5.1.2 – SEÑALIZACIÓN

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

La consulta entre los miembros del equipo y los pilotos, cuando éstos estén rodando en pista, estará 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, y por consiguiente podrá ser sancionado por el jurado de la prueba.

### 5.1.3 – AYUDA EXTERIOR

Toda ayuda exterior a los pilotos en la pista, durante los entrenamientos y mangas, estará 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 podrán prestar su ayuda para levantar las motocicletas y/o desplazarlas a un lugar seguro.

No podrán sujetarlas mientras el piloto efectúe las reparaciones o ajustes. Todas estas reparaciones o ajustes en la pista deberán hacerse por el piloto, trabajando solo con los medios de los que sea portador y sin ayuda exterior.

Los Comisarios no podrán tampoco ayudar a los pilotos a arrancar de nuevo la motocicleta, excepto en las categorías de la clase Infantil: 50 automáticas, Alevín 65, o Promesas, donde sí estará permitida esta ayuda. **Si el Jurado de la Prueba considerase que el organizador del evento no dispusiese de suficientes Comisarios para este fin, podrá autorizar, únicamente en las categorías de 50 automáticas, Alevín 65cc y Promesas 85cc a que estas ayudas las realicen miembros de los equipos de los pilotos, siempre atendiendo a las indicaciones propuestas por el Jurado.**

Si un piloto accidentalmente se sale de la pista durante los entrenamientos o mangas, puede continuar su participación regresando a ésta 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 ningún tipo de ventaja.

**En circuitos en los que los límites los establezcan estacas y cintas, el derribo de estacas deliberadamente o para ampliar los límites del circuito conllevará una sanción o la exclusión de la manga a criterio del Jurado.**

Si un piloto se ve en la obligación de abandonar los entrenamientos o la manga por problemas mecánicos, con la consiguiente parada de su motocicleta, deberá 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 deberá intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de mecánicos.

Está prohibido recortar 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.

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

#### **5.1.4 – ZONA DE MECÁNICOS (O ZONA DE REPARACIONES)**

Los pilotos podrán entrar en la zona de mecánicos para modificar, ajustar o reemplazar cualquier pieza de su equipamiento de seguridad o de la motocicleta.

El abastecimiento de gasolina estará permitido, pero siempre deberá ser efectuado con el motor parado.

Ningún cambio de vestimenta, abastecimiento de gasolina o servicio mecánico podrá efectuarse en la pista o fuera de la zona de mecánicos (excepto zona de espera o Paddock).

**Los pilotos deberán entrar desde la pista a la zona de mecánicos siempre por la entrada específica indicada para ello. Si accidentalmente, el piloto sobrepasa y pierde esta entrada, deberá continuar y completar su vuelta.**

**Los pilotos que entren en la zona de mecánicos deberán conducir de una manera responsable. Deberán hacerlo lentamente y no podrán adelantar a otros pilotos.** Una vez dentro, deberán detener completamente su motocicleta. No detener completamente la motocicleta podrá ser motivo de sanción por el Jurado de la Prueba. Los pilotos que paren su motor en la zona de mecánicos podrán recibir ayuda para volver a arrancar sus motocicletas.

Al incorporarse nuevamente a la pista, deberán seguir las indicaciones del Comisario encargado de esta zona, antes de incorporarse de nuevo a ésta.

Los pilotos que entren desde la pista a la zona de mecánicos o al parque de pilotos (Paddock) deberán evitar la línea de carrera para evitar entorpecer al resto de pilotos.

#### **5.1.5 – PARRILLA DE SALIDA**

Los pilotos podrán preparar su emplazamiento por detrás de la valla de salida sin ayuda de herramientas. **Esta** acción la llevará a cabo únicamente el piloto, sin ayuda de nadie.

**Durante esta acción, los pilotos tendrán prohibido tocar y/o manipular la valla de salida.**

**Los pilotos no podrán formar/fabricar ningún tipo de rampa por detrás de la valla de salida. Las ruedas delantera y trasera estarán siempre en el mismo nivel.**

Todos los pilotos podrán utilizar sistema de ayuda en la salida (Bloques, dispositivos de elevación, etc...), sea cual sea su categoría.

Las motocicletas deberán estar centradas en la parrilla de salida. No podrán colocarse en ángulo para tomar la salida.

**Los pilotos deberán colocarse en la parrilla de salida con la moto que vayan a utilizar en la manga.**

En el momento en el que un piloto esté situado y preparado con su moto, en el sitio que haya elegido de la parrilla de salida, no podrá: cambiarlo, volver a la zona de espera o pre-parque, 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 a la parrilla de salida, debe quedarse en la zona de espera

hasta que haya caído la valla de salida. Una vez caída ésta, puede acceder a la parrilla 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 parrilla de salida, debe esperarse a la caída de la valla para recibir ayuda. Una vez caída, puede recibir ayuda de su/s mecánico/s en la misma parrilla de salida. La sanción por violación de esta regla es la desclasificación de la manga en cuestión.

## **6 - MOTOCICLETAS Y ESPECIFICACIONES**

### **6.1 – MOTOCICLETAS Y CLASES**

<b>Categoría</b>	<b>Motocicleta</b>
<b>Mx1</b>	De 100cc 2T en adelante De 250cc 4T en adelante
<b>Mx2</b>	De 80 cc hasta 150cc 2T Hasta 250cc de 4T
<b>Veteranos</b>	De 100cc 2T en adelante De 250cc 4T en adelante
<b>Mx Aficionados</b>	Motocicletas comprendidas en las categorías Mx1, Mx2 y Veteranos.
<b>Féminas</b>	De 85cc. en adelante 2T o De 175 en adelante de 4T
<b>Pre 125</b>	De 100cc. a 125cc. en 2T.
<b>Promesas</b>	De 70cc a 85cc. De 2t. Y hasta 150 de 4t
<b>Alevín 65cc</b>	65cc 2T con cambio
<b>Alevín 50cc</b>	50cc 2T con cambio automático

### **6.2 – PORTA NÚMEROS**

Las placas portanúmeros delantero y laterales deberán llevar incorporados los números de dorsal del piloto.

Las cifras deberán ser legibles y, al igual que el fondo, deberán estar pintados con colores mates y no reflectantes. Se utilizarán tipos de letra compactos.

## **7 - OFICIALES DE LA PRUEBA**

El Organizador y la FMPA son los encargados de designar a los Oficiales de la prueba, garantizando su aptitud y capacidad para ejercer la función asignada.

Estos Oficiales deberán disponer de la correspondiente licencia en vigor que les habilite para realizar esa función.

Todos los Oficiales y Comisarios deberán estar disponibles y operativos en cualquier momento, hasta la finalización del tiempo previsto para presentar reclamaciones, con el fin de asegurar el buen desarrollo de la prueba.

### **7.1 – JURADO, COMPOSICIÓN.**

El jurado estará conformado por todos los cargos oficiales de carrera más un miembro del moto club organizador.

En el caso que esté el delegado de motocross de la F.M.P.A. también puede ser miembro del jurado.

## 7.2 – PRESIDENTE DEL JURADO

La persona que desempeñe este cargo será nombrada por la FMPA. Sus funciones serán, como representante de la Federación, velar por la seguridad y por el cumplimiento del reglamento, así como que se cumplan las demás normas por las que se rigen las competiciones. Actuara en caso de situaciones comprometidas, incidencias deportivas contra el reglamento, reclamaciones respecto a la competición que puedan alterar los resultados o un desarrollo normalizado de la competición.

La decisión del Presidente del Jurado, ante un acto no correcto, ya sea por parte de los pilotos o del organizador, será la asumida por la federación, y solo será recurrible ante el Comité de Competición de la Federación.

En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

## 7.3 – DIRECTOR DE CARRERA

El Director de Carrera será nombrado por el Club organizador y deberá poseer la titulación de Director de Competición, así como estar en posesión de la correspondiente licencia del año en curso.

Sus responsabilidades serán:

- a) Asegurarse que el circuito esté convenientemente preparado y mantenido en buen estado durante toda la manifestación y que todas las exigencias legales aplicables al desarrollo de la manifestación se cumplan.
- b) Asegurarse de que todos los Oficiales y servicios se encuentren colocados en su sitio, con su equipamiento, a lo largo del circuito, antes de los entrenamientos y mangas.
- c) Tomar las decisiones con vista a un desarrollo regular de la manifestación.
- d) Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a los Reglamentos.
- e) Notificar a los restantes miembros del Jurado cualquier reclamación o incidencia ocurrida durante la prueba.
- f) Aprobar y firmar inmediatamente los resultados oficiales provisionales indicando la hora y presentar los informes al Jurado.
- g) Atender las recomendaciones del Jurado

## 7.4 – OTROS OFICIALES

- Comisario Técnico
- Cronometrador
- Comisario Deportivo
- Comisarios de Pista: Se recomienda que tengan, como mínimo, 18 años.
- Secretario del Jurado
- Personal médico
- Personal de seguridad

Todas las comunicaciones entre Oficiales de una prueba, deberán hacerse a través de los Oficiales permanentes apropiados.









## 7.5 – SEÑALIZACIÓN OFICIAL

### 7.5.1 – SEÑALIZACION POR PANELES

Panel	Significado
<b>15 SEGUNDOS (15'')</b> (en parrilla de salida)	<i>15 segundos antes de la salida, se enseña fijamente este panel durante 15''.</i>

<b>5 SEGUNDOS (5'')</b> (en parrilla de salida)	<i>Se esconde el panel de 15'' en el mismo momento en el que se enseña fijamente el panel de 5''. La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición de este panel.</i>
<b>2 VUELTAS (2V)</b> (En la línea de meta)	<i>Se muestra cuando finaliza el tiempo determinado de la manga y quedan 2 vueltas para la finalización de ésta.</i>
<b>1 VUELTA (1V)</b> (En la línea de meta)	<i>Se muestra cuando finaliza la penúltima vuelta de la manga y queda 1 vuelta para la finalización de ésta.</i>

## 7.5.2 - SEÑALIZACION POR BANDERAS

Bandera	Significado
<b>ROJA</b> 	La carrera se detiene. Todos los pilotos deberán parar obligatoriamente y acudir a la zona que indiquen los Oficiales. Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
<b>NEGRA</b> 	Parada obligatoria para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. Este piloto deberá abandonar la pista por los accesos que haya hacia el Paddock. Esta bandera debe presentarse inmóvil.
<b>AMARILLA (INMOVIL)</b> 	Peligro, conducir prudentemente.
<b>AMARILLA (AGITADA)</b> 	Gran peligro, inmediato, reducir considerablemente la velocidad. Prohibición total de 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 la pérdida de 10 puestos de la manga o entrenamiento en cuestión, sin posibilidad de reclamación. (Constatación de hechos)
<b>BLANCA CON ASPA / CRUZ ROJA</b> 	Indica la presencia de personal sanitario en la pista. Prohibición total de saltar y adelantar. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con la pérdida de 10 puestos de la manga o entrenamiento en cuestión, sin posibilidad de reclamación. (Constatación de hechos)
<b>AZUL (AGITADA)</b> 	Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto. Mantenga su línea. Esta bandera deberá ser utilizada por Comisarios especializados.
<b>VERDE</b> 	Pista libre para la salida de la manga. Solo se utilizará en el procedimiento de salida.
<b>A CUADROS</b> 	Fin de la carrera. Esta bandera debe presentarse agitada.

Cuando varias banderas sean mostradas en la misma área, la bandera superior siempre tendrá prioridad sobre el resto de banderas (ej.: la bandera amarilla agitada es superior a la bandera amarilla inmóvil)

## 8 - DESARROLLO DE LA PRUEBA

### 8.1 – VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

Todos pilotos inscritos en la prueba estarán obligados pasar unas verificaciones administrativas y técnicas antes del inicio de la competición.

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

**Los pilotos (o sus mecánicos) deberán presentarse a la verificación con todas las partes de la motocicleta limpias y en un estado óptimo para su verificación.**

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

En una prueba y por categoría, los pilotos estarán autorizados a utilizar únicamente las motocicletas (máximo dos) que hayan presentado a los controles técnicos.

Cada piloto deberá presentar al control técnico, en la zona específica para ello, una motocicleta a su nombre con su número de dorsal para ser verificada. Podrá verificar, si lo desea, una segunda moto.

Para la segunda motocicleta, habrá dos posibilidades:

- 1) Podrá presentar una segunda moto a su nombre con su número de dorsal.
- 2) Si un piloto quiere intercambiar una moto con otro piloto, este deberá poner los dorsales con los que esté inscrito en la prueba. La moto deberá estar verificada previamente.

Podrá competir, pero no puntuar si la motocicleta no se corresponde a las especificaciones técnicas de la categoría en la que esté inscrito.

Un piloto podrá cambiar de motocicleta (siempre y cuando haya sido verificada) en cualquier momento, excepto durante una manga, **(es decir, podrá cambiarla hasta 10 minutos antes de que comience ésta)**

**En cualquier momento, durante el desarrollo de la prueba:**

- A petición del Comisario Técnico, un piloto deberá presentar su/s motocicleta/s o su equipación/es a un control técnico.
- El piloto será el responsable de mantener su/s motocicleta/s y su equipación/es en conformidad con los Reglamentos.
- El Jurado, a petición del Comisario Técnico, podrá excluir a una motocicleta **si éste considera que** su construcción o estado pueda constituir peligro para el piloto o los demás participantes.

## 8.2 – CONTROLES MÉDICOS

En cualquier momento, durante el desarrollo de la prueba, se podrá 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 piloto que rehúse someterse a un control médico especial, será excluido de la prueba y su caso remitido a la FMPA por si hubiera lugar a algún tipo de sanción.

El control médico especial podrá ser solicitado por el Jurado o por un Delegado de la Comisión Médica de la FMPA.

El equipo médico deberá estar disponible y operativo hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones, aunque se recomienda que, al menos, una dotación médica permanezca en el circuito hasta que se desmantele la mayor parte del Paddock.

## 8.3 – CONTROL DEL CIRCUITO

Se efectuará un control del circuito el día antes del inicio del evento, o, si es el mismo día, siempre antes de la sesión de entrenamientos. Si fuera necesario, se realizaría una segunda inspección del circuito.

El control será efectuado por el Jurado de la prueba junto con la Dirección de Carrera y el Organizador, pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos y/o el Delegado de los pilotos y **médico oficial de la prueba.**

Del resultado de este control, se autorizará o no la celebración de la prueba en cuestión, siendo válida la inspección sólo para esta prueba.



#### **8.4 – REUNION CON LOS ORGANIZADORES**

Después del control del circuito, tendrá lugar una reunión con los Organizadores. Estarán obligados a asistir a esta reunión el Jurado, **el médico oficial** y representantes del Organizador, pudiendo acudir el Delegado de los pilotos. Estarán invitados a la misma los demás Oficiales de la prueba.

**Si el médico oficial no puede asistir a la reunión, el Organizador deberá exponer al Jurado el Plan de Evacuación Médica del evento.**

#### **8.5 – BRIEFING COMISARIOS DE PISTA**

El Director de Carrera deberá organizar un Briefing con los Comisarios de Pista antes de que empiecen los entrenamientos, donde se les explicará:

- Señalización de banderas
- Comportamiento
- Actuación
- Horarios
- Equipación
- Situación / colocación / seguridad

#### **8.6 – BRIEFING PILOTOS**

El briefing tendrá lugar una vez concluidas las verificaciones y antes del comienzo de los entrenamientos.

Se podrá organizar un Briefing obligatorio para todos los pilotos participantes o sólo para los pilotos convocados al mismo. El Jurado indicará la posibilidad de asistencia de invitados al mismo...

Deberán asistir al Briefing, además de los pilotos mencionados anteriormente, el Director de Carrera y los miembros del Jurado.

Durante el Briefing se informará sobre los temas concernientes a seguridad y sobre los procedimientos a seguir en la prueba.

Es responsabilidad de todos los pilotos y equipos, asistir al Briefing (ya sea obligatorio o voluntario), estar al corriente de todas las informaciones allí expuestas y seguir las instrucciones allí explicadas.

La no asistencia al briefing si este se realiza no es excusa para que no se cumpla lo allí expuesto.

#### **8.7 – CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS**

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

Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a treinta 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 a tal efecto, el piloto responsable podrá ser sancionado con una multa de hasta TRESCIENTOS EUROS (300,00€), que se haría efectiva mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

El transponder tendrá que estar colocado en la horquilla delantera de la motocicleta, tanto en los entrenamientos, como en las mangas.

#### **8.8 – ENTRENAMIENTOS**



Después de realizarse las verificaciones, cada categoría realizará unas sesiones de entrenamientos cronometrados que servirán para determinar las posiciones de los pilotos en la parrilla de Salida.

Para poder tomar la salida en estos entrenamientos, las verificaciones pertinentes deben estar realizadas.

Los pilotos se incorporarán a las sesiones de entrenamientos siempre desde la zona indicada para ello y bajo el control del Comisario Técnico. Podrán iniciar estas sesiones desde la zona de mecánicos, siempre que pasen el control técnico.

El tiempo de entrenamientos será el mismo para todas las categorías: 15 minutos.

Dependiendo del número de pilotos inscritos y verificados, el Jurado de la Prueba determinará para cada circuito y según las condiciones particulares del evento, la cantidad de pilotos como máximo por grupo, en el caso de que los hubiera, y el tiempo de entrenamientos, en el caso de que éste se modificara.

En caso ex-aequo en los tiempos, será tomado en consideración el segundo mejor tiempo y en caso de seguir el empate, el 3º, luego el 4º, y así sucesivamente **hasta llegar al desempate.**

### **8.9 – PRE-PARQUE**

Próximo a la parrilla de salida el organizador designará un lugar como pre parque, donde los pilotos deberán estar previamente a la formación de parrilla.

Para el inicio de la primera manga de la competición los pilotos deberán estar en el pre parque a la hora que indique el orden de carrera.

Una vez iniciadas las mangas la parrilla se empezará a formar cuando la manga en curso se le muestre al primer clasificado el cartel de dos vueltas.

Si un piloto no está presente cuando se le llame a parrilla perderá el puesto y accederá a esta en el puesto que el comisario esté nombrando en ese momento. Si más de un piloto no está presente cuando se le llamó a parrilla se irán colocando por el orden en que estos hayan llegado.

Si un piloto no llega a la formación de parrilla no podrá tomar la salida.

### **8.10 – VUELTA DE RECONOCIMIENTO**

Si el director de carrera considera que las condiciones de la pista han variado de forma sustancial de una manga a otra, podrá autorizar la realización de una vuelta de reconocimiento. **Esto quedará exclusivamente a criterio del director de carrera.**

### **8.11 – PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

Se mostrará una bandera verde delante de la valla de salida, mientras la parrilla se esté montando.

Los pilotos comienzan a acceder, uno por uno, a la parrilla de salida desde la zona de espera, por el orden de la clasificación de los entrenamientos cronometrados con la motocicleta en marcha o con el motor parado.

Una vez formada la parrilla de salida, a indicación del comisario todos los mecánicos y acompañantes de los pilotos deberán abandonar la misma.

Una vez que los pilotos se hayan colocado en sus posiciones en la parrilla de salida, se levantará la bandera verde y todos los pilotos quedarán bajo las órdenes de los Oficiales de salida.

A continuación se mostrarán los siguientes paneles:

<b>15 SEGUNDOS (15'')</b> (en parrilla de salida)	15 segundos antes de la salida, se enseña fijamente este panel durante 15''.
<b>5 SEGUNDOS (5'')</b> (en parrilla de salida)	Se esconde el panel de 15'' en el mismo momento en el que se enseña fijamente el panel de 5''. La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición de este panel.

Todas las salidas serán colectivas y con el motor en marcha.

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

Los pilotos podrán elegir libremente la posición en parrilla de salida de acuerdo con el orden de la clasificación de los entrenamientos cronometrados.

En el momento en el que un piloto esté situado y preparado con su moto, en el sitio que haya elegido de la parrilla de salida, no podrá: cambiarlo, volver a la zona de espera, o recibir ayuda mecánica antes de la salida.

Un Miembro del Jurado dará la orden de la caída de la valla.

**En la medida de lo posible tanto el dispositivo de accionamiento de la valla como el Comisario encargado del mismo, deberán estar ocultos, protegidos de la mirada de todos los pilotos, mecánicos y público.**

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 los medios de prensa son las únicas personas autorizadas a estar presentes en la zona de salida.

### 8.12 – MANGAS

El número de mangas y el tiempo de cada una de ellas vienen definidas en el Artículo 2.3 Formato de la prueba de estos Reglamentos.

En casos excepcionales, el Jurado de la Competición junto con el Director de Carrera y el Delegado de pilotos, podrán modificar los periodos de duración de las mangas.

Los intervalos entre las mangas serán de un mínimo de 50 minutos para todas las categorías, tomándose en los horarios, como referencia de cálculo a estos efectos, la hora teórica de llegada del vencedor de la manga.

**Durante el desarrollo del evento se permitirá la difusión de música.** El servicio de megafonía podrá ser utilizado para dar información al público del desarrollo de la manga, y/o avisos a pilotos, personal de organización, etc...

### 8.13 – 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 estará autorizado el cambio de motocicleta.

El Director de Carrera podrá excluir al piloto/s responsable/s de una salida falsa, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.

#### **8.14 – DETENCIÓN DE UN ENTRENAMIENTO**

El Director de Carrera está autorizado a detener prematuramente un entrenamiento, de anular una parte o anularlo completamente, por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. En este caso se enseñará a los pilotos una bandera roja.

Los pilotos deberán seguir las instrucciones de los Oficiales y acudir a la zona de mecánicos donde podrán recibir asistencia.

El cambio de motocicleta estará permitido.

El entrenamiento continuará tan pronto como sea posible, bajo criterio del Director de Carrera, atendiendo la climatología, las condiciones del circuito y el horario. En todos los casos, siempre se intentará realizar la totalidad del evento al completo.

El Director de Carrera podrá excluir al piloto/s responsable/s de una detención de un entrenamiento, no permitiéndoles tomar parte en lo que reste del evento.

#### **8.15 – DETENCIÓN DE UNA MANGA**

El Director de Carrera está autorizado a detener prematuramente una manga, de anular una parte o anularla completamente, por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. En este caso se enseñará a los pilotos una bandera roja.

Existen tres posibilidades:

##### **1.- Antes de las 2 primeras vueltas**

- Si una manga es detenida antes de las 2 primeras vueltas, será recomenzada inmediatamente. Los pilotos deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será realizada tan pronto como sea posible.
- El cambio de motocicleta no estará autorizado.
- **Los pilotos que regresen al Paddock después de la detención de la manga no podrán tomar la nueva salida.**

El Director de Carrera podrá excluir al piloto/s responsable/s de la detención de la manga, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.

##### **2. – Entre las 2 vueltas y el 50%**

- Se formará otra vez la parrilla de salida en el orden de entrenamientos y la duración de la manga será del tiempo restante más dos vueltas.
- De cara a la clasificación única y exclusivamente se tendrá en cuenta la segunda parte de la manga. Aunque se asignarán los puntos como si se hubiera celebrado la manga completa.

##### **3.- Después de que se haya completado el 50% del tiempo programado**

- Si una manga es detenida después de que se haya completado el 50% del tiempo programado, la manga será considerada como finalizada.
- **El orden de clasificación de la manga será el establecido en la vuelta anterior a la detención de la manga.**
- Se asignará 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.

## 8.16 – RESULTADOS

### 8.16.1 – PROCEDIMIENTO

Todas las sesiones de entrenamientos y las mangas deberán ser cronometradas, con la difusión de los tiempos en monitores de televisión si fuera posible y obligatoriamente por escrito.

El cronometraje seguirá funcionando hasta que salga de la pista el último participante.

El vencedor de una manga será el piloto que cruce el primero por la línea de llegada.

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.

Una manga terminará oficialmente en el momento de la finalización de la vuelta en la cual, la bandera a cuadros, haya sido mostrada al vencedor. Por ello, los pilotos que siguen al vencedor deberán detenerse, finalizando su manga, cuando crucen la línea de llegada.

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

La toma de tiempos en la línea de llegada se registrará en el momento en el que la parte más avanzada de la motocicleta franquee dicha línea.

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

Los pilotos deberán cruzar la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes al tiempo empleado por el vencedor de la manga, **es decir, los pilotos tienen 5 minutos para completar su última vuelta o ésta no contará en sus resultados.**

**El procedimiento para determinar la clasificación de los pilotos que no completen su última vuelta dentro de estos 5 minutos, vendrá determinado por el número de vueltas que hayan completado en la manga y, en caso de empate, por el orden de llegada de la vuelta anterior.**

Quando los pilotos crucen la línea de llegada, deberán continuar la marcha lentamente a velocidad constante, despejando el área de llegada lo más rápido posible. No está permitido disminuir la velocidad de golpe o detenerse completamente en esta área, a no ser que lo indique un Oficial.

**No estará clasificado el corredor que:**

**No haya cumplido las  $\frac{3}{4}$  partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.**

Si las  $\frac{3}{4}$  partes de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado será redondeado en el número entero inferior si los decimales son menos que '5, y si el decimal es '5 o más, se redondeará al número entero superior.

**Las categorías Automáticas 50, Alevín 65, Promesas y Pre 125cc., estarán clasificados con realizar el 50% de las vueltas efectuadas por el vencedor.**

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

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

Todos los resultados deben de ser homologados por el Jurado de la Competición.

Los resultados no serán oficiales hasta que no haya transcurrido el tiempo hábil para presentar reclamaciones.

Si se presenta una reclamación, los resultados no serán oficiales hasta que el Jurado de la Prueba tome la decisión pertinente.

Si se presenta un recurso de apelación ante la decisión del Jurado, los resultados no serán oficiales hasta que el Comité de Disciplina Deportiva de la FMPA (en caso de que existiera) tome la decisión pertinente, sino la decisión quedará a cargo del propio Jurado.

### 8.16.2 - ADJUDICACIÓN DE PUNTOS

Los puntos adjudicados a los pilotos según su orden de llegada en cada manga, o, en el caso de las mangas conjuntas, por categoría, son:

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

### 8.16.3 - CLASIFICACIÓN FINAL DE LA PRUEBA

En todas las categorías, el vencedor de la prueba será el piloto que haya obtenido la mayor suma de puntos en ella; el segundo será el que haya obtenido la segunda mayor suma de puntos y así sucesivamente independientemente de la cantidad de mangas que haya disputado.

En caso de empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido el mejor puesto en cualquiera de las mangas.

En caso de que persista el empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido mayor puntuación en la última manga.

En las mangas donde participan conjuntamente diferentes categorías, se contabilizarán los puntos de una manera separada.

### 8.16.4 - PRESENTACIÓN Y PUBLICACIÓN

Tras la finalización de las sesiones de entrenamientos y mangas, se colgarán los resultados provisionales, firmados por el Cronometrador y por el Director de Carrera, en el Tablón Oficial de Anuncios.

Una vez pasado el tiempo hábil para presentar reclamaciones, y decididas las sanciones (en el caso de que las hubiera), se colgarán en el Tablón, los resultados oficiales, aprobados por el Jurado de la Prueba.

Los resultados de las sesiones de entrenamientos y las mangas deberán ser proporcionados a la prensa si así lo requiriera.

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

Se entregará una copia en formato informático (PDF) al Organizador para su difusión.

Los resultados en formato informático (PDF) serán entregados a las direcciones acordadas para su publicación en la web de la FMPA.

### 8.17 – VUELTA DE HONOR

Si la FMPA o el Organizador lo solicitan, el vencedor de la prueba deberá, inmediatamente después de cruzar la línea de meta, realizar una vuelta de honor, siempre que las condiciones y el tiempo lo permitan.

### 8.18 – CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS

En cada prueba se celebrará una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones y el tiempo lo permitan.

**Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la Clasificación Final de la prueba, en cada categoría, estará obligado a asistir a la ceremonia de entrega de trofeos.** El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará:

- En el caso de las categorías donde haya premios en metálico: la pérdida de los premios y trofeos correspondiente.
- En el caso de las categorías donde no haya premios en metálico: la pérdida del trofeo correspondiente y de 5 puntos en la Clasificación General del Campeonato.

### 8.19 – RECLAMACIONES

Media hora (30´), como máximo, después de la publicación de los resultados provisionales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Carrera o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación, un depósito de TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal 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 OCHOCIENTOS EUROS (800€) para las motocicletas de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600€) para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida está conforme al Reglamento, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500€) para las motocicletas de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300€) para las de 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. Y se le aplicará al reclamado la sanción correspondiente por parte del Jurado.

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 éste. La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y por el piloto o persona autorizada por éste.

**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:

- Desclasificación en los entrenamientos o mangas por medio de la bandera negra.
- Sanción por hacer caso omiso a la bandera amarilla o a la bandera blanca con cruz roja.

### 8.20 – SANCIONES Y TIPOS

Todas las infracciones que el Jurado de la Prueba considere oportunas podrán ser motivo de sanción.

Las sanciones podrán ser:

- Advertencia
- Sanción económica (\*)
- Penalización en tiempo
- Pérdida de puestos o puntos
- Pérdida de puntos para el Campeonato
- Desclasificación de una manga
- Exclusión del evento

Todas las sanciones impuestas por el Jurado de la Prueba deberán ser comunicadas al infractor en el lugar del evento, como mínimo, oralmente, aunque se recomienda que se comuniquen por escrito. De no ser posible la comunicación en el evento, el hecho de que se vean reflejadas en los resultados oficiales publicados, se considerará un medio eficaz de comunicación.

*(\*) Las sanciones económicas que pudieran corresponder, serán solo aplicables a las categorías donde haya premios en metálico. En el resto de categorías, únicamente serán aplicables el resto de sanciones.*

### **8.21 – CONTROL ANTIDOPAJE Y ALCOHOLEMIA**

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

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

### **8.22 – PREMIOS EN METÁLICO**

La FMPA no obliga a ningún organizador a entregar premios en metálico. Queda a libre elección del organizador su entrega.

### **8.23 – TROFEOS**

Será obligatoria la entrega de trofeo o diploma a cada uno de los tres primeros clasificados de cada categoría.

A criterio del organizador se entregará un detalle al resto de clasificados.

### **8.24 – HORARIOS**

Los horarios provisionales se publicarán en la página web de la FMPA y/o de los organizadores.

Los horarios oficiales serán publicados al finalizar la Verificación Administrativa y técnica.

## **9 - VERIFICACIONES TÉCNICAS**

### **9.1 – VERIFICACIONES INICIALES**

En la Verificación Técnica inicial, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, controlarán lo siguiente, **a nivel de seguridad y lo anotarán en la Ficha de Verificación Técnica:**

- Casco
- Protector de tórax/espalda
- Manillar
- Manetas de embrague y freno

- Acelerador
- Chasis
- Cubrecadenas
- Protector del piñón de ataque
- Botón de pare
- Ruedas
- Números reglamentarios

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.

**Los pilotos que no pasen el control técnico, no podrán tomar parte en el evento.**

#### **9.1.1 – CASCO**

Deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normativa Internacional de Cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos.

**El casco deberá estar intacto, sin golpes y sin arreglos en su construcción.**

**El casco podrá llevar colocado una visera, sin ser nunca ésta, una parte esencial e imprescindible del casco.**

#### **9.1.2 – PROTECTOR DE ESPALDA / TÓRAX**

Obligatorio en 2022

Podrá utilizarse por encima de la camiseta o por debajo de ésta.

Como mínimo, debe quedar protegido el torso y la espalda.

#### **9.1.3 - MANILLAR**

El manillar no podrá tener un largo inferior a **600** mm ni superior a 850 mm.

Todo manillar (con barra o sin ella) deberá llevar un protector.

**Los extremos del manillar deberán estar tapados con tapones fabricados en material sólido o goma.**

El largo máximo de las empuñaduras del manillar no deberá ser superior a 150 mm y éstas deberán estar sujetas en los extremos del mismo.

Los protectores de manos, en caso de utilizarse, deberán ser de un material resistente.

**La reparación de los manillares de aleación ligera mediante soldadura estará prohibida.**

#### **9.1.4 – MANETAS DE EMBRAGUE Y FRENO**

Las manetas de embrague y freno deberán, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera **16** mm. mínimo).

Esta esfera podrá igualmente ser aplanada pero, en cualquier caso, los bordes deberán estar redondeados (espesor mínimo de esta parte aplanada 14 mm.).

Estas extremidades deberán estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

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

#### **9.1.5 – ACELERADOR**



El acelerador deberá retornar a su posición inicial cuando éste se deje de accionar.

### 9.1.6 – CHASIS

Se marcará con pintura si procede y se anotará su número en la Ficha de Verificación, pudiendo ser precintado si no dispone de él o hay dificultad de lectura del mismo. (Si es así, se colocará un precinto en el bastidor).

### 9.1.7 – CUBRECADENAS

Un protector de cadena deberá fijarse de modo que impida que alguna parte del cuerpo del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

### 9.1.8 – PROTECTOR DEL PIÑÓN DE ATAQUE

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector que lo cubra lo suficiente para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

### 9.1.9 – BOTÓN DE PARE

Será obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor. Este botón deberá estar situado en el manillar en un lugar visible y accesible.

### 9.1.10 – RUEDAS

El tamaño máximo de ruedas será:

Categoría	Rueda delantera	Rueda trasera
<b>MX1 – MX2 – Máster – Mx Aficionados - Pre 125</b>	21"	18" – 19"
<b>Promesas 85 – MX 150 4T (rueda grande)</b>	19"	16"
<b>Promesas 85 – MX 150 4T (rueda pequeña)</b>	17"	14"
<b>ALEVÍN 65</b>	14"	12"
<b>50 Automáticas (rueda grande)</b>	14"	12"
<b>50 Automáticas (rueda pequeña)</b>	12"	10"

### 9.1.11 -. NÚMEROS REGLAMENTARIOS

La motocicleta deberá llevar el número de dorsal asignado previamente en los porta números (frontal y laterales).

### 9.1.12 – VERIFICACIONES EN PRE-PARQUE

A la entrada **del Pre - Parque** o zona de espera, el Comisario Técnico efectuará un control de los precintos (si los hubiera), números de chasis y de las marcas de pintura en los silenciosos.

### 9.1.13 – VERIFICACIONES DURANTE ENTRENOS O MANGAS

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

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

Si durante los entrenamientos o la manga, un Comisario Técnico constata un defecto en una motocicleta y que la misma, puede suponer un peligro para los otros pilotos, lo notificará inmediatamente al Director de Carrera o a su adjunto, siendo Dirección de carrera la responsable de excluir o no a la motocicleta del entrenamiento o la manga en cuestión.

## **10 - RECORRIDO / PISTA**

### **10.1 – GENERALIDADES**

Un recorrido puede ser permanente o temporal. Debe realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.).

La composición y la preparación de la superficie debe ser la adecuada para que la pista mantenga la humedad, sea fácil de mantener y tenga buena tracción.

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, excepto en la Zona de Salida.

### **10.2 – SEGURIDAD DEL PÚBLICO Y DE LOS PILOTOS**

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

Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a la prueba y, preferiblemente, nunca después de los entrenamientos y/o entre mangas, salvo en casos excepcionales y si es necesario, para asegurar unas condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo.

Para protegerse de todos los obstáculos, tales como postes, puentes, pódium, puestos de cámaras, o cualquier obstáculo que pueda entrañar algún riesgo en caso de colisión, se deben colocar balas de paja u otro tipo de material que absorba los choques para proteger a los corredores.

### **10.3 – MARCADORES DE PISTA Y VALLADO**

Para las pruebas de Motocross, en todas sus categorías, la pista deberá estar definida por:

- Marcadores de pista que delimiten los lados de la pista que deberán ser de madera fácil de romper o de un material compuesto flexible con cinta. Queda prohibida la utilización de estacas metálicas, varillas o similares para delimitar el circuito.
- Taludes de tierra que marquen el límite del circuito.
- En zonas que se consideren peligrosas para el público se delimitarán zonas de seguridad con estacas y cinta o algún obstáculo natural.

### **10.4 – LINEA 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.

### **10.5 – PUESTOS DE COMISARIO DE PISTA**

Deben preverse un número suficiente de puestos de señalización oficial para situar a los Comisarios de pista a lo largo de todo el recorrido, de forma que éstos cubran todas las zonas de la pista e indiquen a los corredores, por medio de banderas, cualquier indicación que sea necesaria durante la carrera.

Estos puestos deben estar situados de manera que ofrezcan, al Comisario de pista que se encuentre en él, una clara visibilidad de la sección de la pista que esté bajo su dirección (visión de 180°) hasta el siguiente emplazamiento de banderas, y ofrecer las máximas condiciones de seguridad para los Comisarios, así como una fácil visibilidad para los corredores.

En la medida de lo posible, los Comisarios de pista deberán llevar prendas de alta visibilidad y estar situados en una zona donde no se ponga en riesgo su integridad física (esto es aproximadamente entre 1 m. y 1'5 m. de separación con respecto a la pista).

En caso de necesidad, podrán avanzar hacia la pista cuando las circunstancias de la carrera así lo requieran.

Se recomienda que los Comisarios de pista tengan una edad mínima de 18 años.

### **10.5 – PUESTO DE CRONOMETRAJE**

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

La línea de llegada deberá indicarse con dos carteles, uno a cada lado de la pista, con el dibujo de una bandera a cuadros o la palabra Meta.

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

### **10.6 – ZONA DE REPARACIONES Y SEÑALIZACIÓN (ZONA DE MECÁNICOS)**

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 una salida, con el fin de permitir a los corredores entrar y salir fácilmente de la zona.

Esta zona debe ser claramente visible para los pilotos.

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

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona.

## **11- ÁREA DE SALIDA**

### **11.1 – 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 activación. Debe ser de construcción sólida y rígida para garantizar un perfecto funcionamiento.

La anchura del hormigón utilizado para su fijación, caso de utilizarse este material, no será superior a 600 mm.

La superficie de la zona de situación del piloto en el Área de Salida podrá ser de tierra o arena (**recomendado**). Podrá ser también de hormigón/cemento rugoso o de asfalto rizado (**no recomendado**).

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona.

### **11.2 – 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.

### **11.3 – ZONA DE ESPERA / PRE-PARQUE**

La zona de espera o pre parque será abierta al exterior y estará colocada justo detrás de la parrilla de salida.

**Deberá tener dos accesos:**

**1º: desde el Paddock de pilotos.**

**2º: desde la pista.**

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona.

### **11.4 – PARQUE DE CORREDORES / Paddock**

Se habilitará un parque de corredores o paddock el cual deberá estar situado, en la medida de lo posible, en una superficie horizontal.

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.

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

Dentro del parque de pilotos, todos los vehículos, incluidas las motocicletas de competición, deberán circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de éstos.

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

### **11.5 – ZONA PARA EL JURADO**

Deberá instalarse un local (carpa o recinto delimitado para tal fin) para las reuniones del Jurado y la Dirección de Carrera.

El local debe ser accesible a los corredores y personal implicado en la prueba, que deseen realizar preguntas, reclamaciones o apelaciones siempre a su debido tiempo y forma.

### **11.6 – ZONA DE CRONOMETAJE Y CONTROL**

El circuito debe disponer de un puesto de control y cronometraje donde los técnicos del mismo puedan realizar su labor en las mejores condiciones posibles.

Los resultados se publicarán en una zona designada para ello.

### **11.7 – INSTALACIONES PARA EL PÚBLICO**

Será obligatorio la instalación de al menos un aseo.

### **11.8 – SERVICIO MÉDICO**

Los organizadores contratarán a través de la Federación Asturiana de Motociclismo, **todo el equipo sanitario**. Está formado por una Ambulancia Asistencial Clase C (S.V.A) + 1 TES, + Médico, + DUE, y una Ambulancia No Asistencial Clase A1 + 1 TES.

Un médico, a ser posible traumatólogo, será el responsable sanitario de la prueba, estando éste bajo la tutela del Director de Carrera.

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

### **11.9 – SERVICIO DE LUCHA CONTRA INCENDIOS**

Debe disponerse de al menos un extintor en la zona de boxes – zona de salida.