



REGLAMENTO DE MOTOCROSS **Campeonato NAVARRO 2024**

La FNM convoca el campeonato Navarro de Motocross 2024. Podrán participar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión de la Licencia Territorial FNM, Territoriales Adscritos y Homologada RFME, puntuando para los Campeonatos Navarros únicamente los pilotos con licencias tramitadas o expedidas por la F.N.M.

1.-MOTOCICLETAS, CLASES Y ESPECIFICACIONES

Los Campeonatos Navarros se convocarán en las siguientes categorías:

Categoría	Cilindrada	Tipo motor
MX1	110cc. - 500cc. - 2T	175cc. - 450cc. – 4T
MX2	110cc. - 125cc. - 2T	175cc. - 250cc. – 4T
MASTER	110cc. - 500cc. - 2T	175cc. - 450cc. – 4T
MX-2 JUNIOR	110cc. - 125cc. - 2T	175cc. - 250cc. – 4T
MX85	85cc. 2T	
	Podrán puntuar pilotos con licencia cadete, juvenil y alevín (autorizados por la FNM).	
MX65	65CC. (podrán puntuar pilotos alevines y juveniles)	

En el resto de apartados, las verificaciones técnicas serán las mismas que las establecidas por la FNM.

2.-CIRCUITOS

Los boxes deberán estar lo más cerca posible de la parrilla de salida, deberán estar ordenados y vigilados por dos personas de la organización. Los boxes estarán acotados con cinta o vallas.

Se marcará una zona de pre-parque acotada con vallas o cinta al lado de la parrilla de salida. El circuito deberá estar marcado con estacas de material frágil y debidamente **marcado**. La megafonía será obligatoria en boxes, recomendando para los espectadores.

Todas las carreras deberán tener una valla de salida como mínimo para 20 pilotos. La capacidad del circuito tendrá un máximo de 35 pilotos pudiendo variarse en función del circuito y la seguridad determinada por el director de carrera y comisión de la misma.

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.



Longitud

El recorrido no debe ser inferior a **1000m** ni superior a 1.750m. La pista puede, por condiciones atmosféricas, ser reducida de tamaño incluso por debajo del mínimo reglamentario.

Anchura

Su anchura no debe ser, en ninguna de sus partes, inferior a 5 metros. El recorrido no puede estar desdoblado ni dividido por ningún obstáculo, aunque puede ser sinuoso y disponer de varias trazadas.

Espacio vertical

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

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.

Seguridad 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. Se debe disponer de los medios suficientes para poder regar la pista en cualquier momento de la prueba.

Las sujeciones de las mallas de separación y seguridad en las zonas con público y las de la publicidad situadas al borde de la pista deben ser de madera o material plástico, no estando permitido el uso de soportes metálicos

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 “dobbies” no están permitidos, estando permitidos los saltos del tipo “waves” con una distancia de 10 metros entre crestas y un metro de altura de la misma.

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.

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 40 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 %.

Zona de espera. (Pre-parque)

La zona de salida debe incluir una zona de espera cerrada y numerada. Habrá un reloj en la zona de espera y siempre 5 min antes de cada manga se cerrará el mismo, el piloto que no esté en pre-parque a la hora entrará el último en parrilla. Por norma no se realizarán vuelta de reconocimiento antes de una manga y quedará en manos de la dirección de carrera la posibilidad de dar la opción o no. Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición.



Lugares de señalización. (Comisarios de señalización-banderas)

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.

Puesto de cronometraje

Los servicios de cronometraje y de control deben estar situados a la altura de línea de llegada. El cronometraje sera con transponders activos o pasivos.

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, esta estará referenciada con un cartel a cada lado de la misma con el dibujo de una bandera ajedrezada o la palabra Meta.

Zona de 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, claramente delimitada y con pantalla. Esta zona debe ser muy visible por los pilotos. Queda totalmente prohibido fumar en esta zona.

Valla de salida

Es obligatoria la utilización de una valla de salida. El espacio necesario para montar la valla será una longitud mínima de 25 mts.

3.-INSPECCION

Cada circuito donde se desarrollen pruebas para el Campeonato Navarro deberá ser inspeccionado por la Comisión de Motocross de la F.N.M., quién emitirá el informe correspondiente para su homologación o no, según proceda. La inspección se realizará 15 días, como mínimo antes de realizarse la prueba.

4.-MINIMO Y MÁXIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para considerar válido este campeonato deberán celebrarse un mínimo de 3 competiciones puntuables, las cuales se regirán por el presente Reglamento además de todo lo establecido en el Reglamento Deportivo de la F.N.M.



5.-INSCRIPCIONES

Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión de la licencia tramitada por la FNM del año en curso. El cierre de las inscripciones tendrá lugar el martes anterior al día de la carrera tanto si es sábado o el domingo.

Los derechos de inscripción son de 55€, para las categorías MX1, MX2, MX2 JUNIOR Y MASTER. Será 35 € para MX85 y MX65. Al envío de las actas por parte del club organizador, se efectuará la oportuna liquidación.

Los pilotos inscritos fuera de plazo abonarán estos derechos de inscripción más 20€ **CATEGORIAS ADULTOS Y 15 € 65/85** en concepto de penalización.

Los pilotos que se inscriban en más de una categoría deberán hacerlo constar en el boletín de Inscripción en el campo Observaciones y tendrán un descuento del 50% en la inscripción más cara.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FNM hasta el viernes anterior del día de la carrera, a las 12:00 horas. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante correo electrónico. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción. Será imprescindible presentar el DNI el día de la competición y la licencia. Se admitirá la participación de pilotos de otras comunidades, siempre y cuando estén inscritos en tiempo y forma.

6.-DORSALES

Los pilotos podrán solicitar un número fijo para todo el campeonato, el dorsal debe solicitarse a la FNM a través de la solicitud de licencia hasta el 15 de Enero. En caso de coincidencia de números tendrá preferencia el piloto con más antigüedad en la FNM. 20 días antes de la primera prueba, la FNM confirmara el dorsal asignado a cada piloto.

Cada categoría será diferenciada con sus respectivos fondos y números de colores según el reglamento de la RFME.

MX1 MX85	Fondo blanco – N.º Negro
MX2, MX2 JUNIOR	Fondo negro – N.º Blanco
MX65	Fondo azul N.º Blanco
MX MASTER	Fondo Amarillo – N.º Negro

No se admitirán dorsales con cinta aislante o similar o con mala visibilidad.

Medidas dorsales porta números moto

Los números deberán ir bien visibles y adheridos. Sus medidas serán como mínimo de alto

12 cm., ancho 8 cm. y 2 cm. de grosor al trazo.



EQUIPAMIENTO Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

Vestimenta pilotos

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 FNM 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:

La camiseta puede llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta. Los corredores que lleven un dorsal impreso en el peto o camiseta, deberán ser acorde con el que lleven en la motocicleta.

Protección de los ojos

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

7.-VERIFICACIONES TECNICAS

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.

Botas y equipo en general en buen estado.

Perfecto estado de manetas, guardabarros, tubos de escape y placas portanúmeros, así como de la moto en general.

Se anotarán los números de chasis de cada una de las motos verificadas. Las motos deberán llevar protector de manillar y de piñón de ataque.

Las motos no podrán llevar porta matrículas ni matriculas y si llevaran foco tendrá que ir totalmente cubierto por el dorsal, así como la luz de freno.

Cada piloto tendrá que correr con su moto o motos verificadas, toda la competición y no podrá cambiarla con otro piloto.

El piloto que tenga dos motos podrá cambiar de máquina de una manga a otra, siempre y cuando hayan sido verificada. No se podrán verificar más de dos motos por piloto.

Toda moto no verificada no podrá participar en la competición. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos. No se puede cambiar de motocicleta en el transcurso de una manga. Será obligatorio para los pilotos acudir al briefing.

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.

Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono, kevlar u otros materiales compuestos.

Al igual que todas las categorías, en clásicas, será obligatoria la protección de la barra central del manillar.

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 fijas 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.

Revisiones y comprobaciones (Criterios a seguir por el comisario Técnico)

Se desarrollarán con arreglo a la normativa de la 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 R.F.M.E. 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 el Reglamento de Cascos. Antes de los entrenamientos o carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, podrán verificar que todos los cascos están conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas. Además, podrás 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.

Se verificará el correcto estado y funcionamiento de manetas de embrague y freno- Cilindro-Cubrecadenas-Protector piñón de ataque-Botón de pare.

8.-ENTRENAMIENTOS

Está prohibido a los corredores participantes en el Campeonato Navarro de Motocross entrenar durante los 7 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 FNM.

-



- Los entrenamientos cronometrados son obligatorios, debiendo el piloto acreditar un mínimo de dos vueltas completas al circuito.
Si no consiguen dar estas dos vueltas al menos el 50% de los pilotos de una misma categoría, el Jurado Prueba decidirá si se disputan las mangas de carrera.
Cada categoría tendrá una sesión de entrenamientos cronometrados con una duración de:

MX1	20min
MX2JUNIOR	20min
MASTER	20min
MX85	15min
MX65	15min

Si la capacidad del circuito no es suficiente para que todos los pilotos puedan efectuar su manga de entrenamientos en una sola sesión, se les dividirá en dos grupos. El número de pilotos por grupo, dependerá de la capacidad del circuito. En el Reglamento Particular se establecerá el límite de pilotos por carrera en cada circuito. Si hay un solo grupo de clasificación, todos los pilotos pasarán a las mangas de carrera según su tiempo.
Para la composición de los grupos A y B. (MX1-MX2-Master-MX2 JUNIOR) se realizará un sorteo.

Orden de Salida.

En cada manga, los pilotos elegirán su emplazamiento en la parrilla de salida en función de los resultados de los entrenamientos cronometrados.

El orden de salida será el siguiente:

1.-Un solo grupo de entrenamientos:

Los pilotos más rápidos según su mejor vuelta obtenida en los entrenamientos de menor a mayor tiempo.

2.-Dos grupos de entrenamientos (A y B):

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, irá el segundo más rápido del grupo del piloto que haya obtenido la "Pole Position", después, el segundo más rápido del otro grupo, y así sucesivamente se colocarán los primeros clasificados de cada grupo. Formándose la categoría MX Elite

Los pilotos clasificados a partir de la capacidad del circuito **en cada grupo** disputarán las mangas de MX Consolación, la categoría Master corre con los pilotos de consolación. Para la formación de parrilla de salida de MX Consolación, se utilizará el mismo criterio que MX Elite.



Pilotos Reserva

Serán considerados pilotos reserva aquellos pilotos que no se hayan clasificado en los entrenamientos cronometrados de cada categoría dentro de la capacidad de cada circuito.

Estos pilotos no tendrán garantizada la posibilidad de participación en las mangas. Deberán esperar en la zona de espera.

La decisión de admitir a uno o varios pilotos reserva se tomará 5 minutos antes del inicio de la manga, cuando se cierra la zona de espera o SkyBox. Si finalmente pueden participar, se unirán al resto de pilotos. Si finalmente no pueden participar, deberán abandonar la zona de espera.

Un piloto reserva que no pueda participar en la primera manga, podrá participar en la segunda si es admitido en ésta. Del mismo modo, un piloto reserva que sea admitido en la primera manga, no podrá participar en la segunda si todos los pilotos clasificados están en la zona de espera o SkyBox.

9.- CARRERAS

Zona de espera

10 minutos antes de la manga se abrirá la zona de espera.

5 minutos antes de la salida: Se cierra el acceso a la zona de espera. Todas las motocicletas de los corredores clasificados deben de estar instaladas en esta zona.

Los pilotos reserva deben estar presentes en la zona de espera con sus motocicletas y esperar. Si están presentes todas las motocicletas clasificadas, los pilotos reserva no podrán tomar la salida en la manga y deberán abandonar la zona de espera cuando el Oficial se lo indique, y regresar al Paddock. A la zona de espera solo se podrá acceder el piloto y un acompañante por piloto.

Si no están presentes las motocicletas clasificadas, los pilotos reserva podrán participar en la manga, (tantos pilotos como puestos libres haya), ocupando las últimas posiciones.

Se permite la posibilidad de llegar tarde a la zona de espera o SkyBox desde el Paddock, siempre y cuando ésta, en el momento del cierre (10´ antes de la salida), no esté completa con los pilotos reserva presentes incluidos. Si está completa, el piloto que llegue tarde con su motocicleta, perderá el derecho de participación de la manga en cuestión. Si no está completa, la sanción por llegar tarde a la misma será la pérdida del orden de entrada a la parrilla de salida.

La posibilidad de llegar tarde se permitirá hasta 3 min antes de la salida, momento en el cual, se cerrará definitivamente y ningún piloto con su motocicleta, podrá acceder.



Salida

El procedimiento de salida será el siguiente:

El juez de salida mostrará una bandera verde hasta que todos los pilotos estén sobre la Línea de Salida. Cuando todos los pilotos estén sobre la Línea de Salida, el juez de salida mostrará un panel que indique "15 segundos", durante 15 segundos, al término de los mismos mostrará un panel que indique "5 segundos", y transcurridos los mismos la valla de salida será bajada dentro de los 5 segundos siguientes. Tanto el accionamiento de la valla como el comisario encargado del mismo, deberán estar protegidos de la mirada de todos los pilotos.

El Comisario Técnico con el Director de Carrera controlarán la parrilla de salida y ordenarán el comienzo de la prueba. Toda salida falsa será detenida antes de realizarse la primera vuelta agitando la bandera roja.

Si una competición es detenida después de pasar el primer clasificado por meta o antes de realizarse el 50% de la misma, será considerada nula a todos los efectos, y no se reanudará. Si se detiene el manga transcurrido el 50% de la misma, servirá para todos los efectos el último paso por meta antes de su detención y será considerada válida.

El juez de salida indicará toda salida falsa agitando una bandera roja y la competición se detendrá. Si la salida es detenida en la recta de salida se volverá a dar una nueva salida de

inmediato. Sin embargo, si la carrera es detenida durante la primera vuelta, antes de que finalice la misma, se darán 5 minutos antes de entrar en pre-parque, para la nueva salida.

Las carreras de las competiciones puntuables para los Campeonatos Navarro, se realizarán a dos mangas con una duración de:

MX1-MX2-MASTER	20min + 2 vueltas
MX65-MX85	15min + 2 vueltas

Clasificación Final de las pruebas

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 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.



Estos son los puntos que se otorgarán por manga:

1.- clasificado	25 ptos.	8.- clasificado	13 ptos	15.- clasificado	6 ptos
2.- "	22 ptos.	9.- "	12 ptos	16.- "	5 ptos
3.- "	20 ptos	10.- "	11 ptos	17.- "	4 ptos
4.- "	18 ptos	11.- "	10 ptos	18.- "	3 ptos
5.- "	16 ptos	12.- "	9 ptos	19.- "	2 ptos
6.- "	15 ptos	13.- "	8 ptos	20.- "	1 ptos
7.- "	14 ptos	14.- "	7 ptos		

El intervalo mínimo obligatorio entre mangas de la misma categoría, será de **40** minutos. Para clasificarse en una manga se observarán los siguientes apartados:

1º.- El vencedor de una manga es el participante que tras cumplirse la misma, franquea el primero la línea de llegada. Los participantes que le siguen serán parados a continuación (mediante bandera), cuando pasen por la línea de llegada, independientemente de su posición y número de vueltas.

2º.- Las mangas se terminan oficialmente al final de la vuelta en la que la bandera a cuadros ha sido mostrada al vencedor (máximo 5 minutos después de mostrada esta).

3º.- No estará clasificado el participante que:

1. No ha franqueado la línea de llegada en los 5 minutos que siguen a la llegada del vencedor.
2. No ha cumplido el 60% del total de vueltas efectuadas por el vencedor de su categoría.
3. En el caso MX65, MX85, será suficiente haber tomado bandera.
4. Los porcentajes se aplicarán a partir de las vueltas del primer clasificado.

Será obligatorio dar trofeo a los tres primeros clasificados de MX65, MX85, MX1, MX2, MX2 JUNIOR, Master.

No es obligatorio para los Clubes establecer premios en metálico. En caso de darlos, se detallarán en el Reglamento Particular de la Prueba.

Presentación y Publicación de resultados

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

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 FNM.



10.-PUNTUACIONES PARA EL CAMPEONATO NAVARRO

Los pilotos con licencias expedidas por la F.N.M. serán los pilotos que puntúen para el Campeonato Navarro.

La clasificación final del Campeonato Navarro, **SE DESCONTARÁN LOS DOS PEORES RESULTADOS, siempre y cuando el campeonato cuente con un mínimo de seis carreras, con menor número de carreras no se descontará ningún resultado.**

Los casos de empate en la clasificación final se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de terceros puestos y así sucesivamente. En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última manga puntuable en la que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

Los puntos a asignar a los pilotos que no se clasifiquen en las mangas de MX Elite, serán los de la clasificación MX Consolación.

La F.N.M. hará entrega al final del Campeonato Navarro Trofeos a los 3 primeros clasificados de todas las categorías.

11.-RECLAMACIONES

Toda reclamación deberá presentarse de conformidad con el Reglamento Deportivo de la

R.F.M.E. o F.N.M. de acuerdo con el Reglamento Particular, y deberá ir acompañada por una fianza de **100€**, que serán reembolsadas si la reclamación es justificada. La fianza a depositar en reclamaciones de carácter técnico será de **300€** cuando sea sobre motor, siendo las demás técnicas de 30€. Sólo será reclamación válida aquella que se efectúe por escrito dirigido al director de Carrera, firmada por el propio participante o concursante, y sea entregada a cualquier Comisario Deportivo o al director de la Competición, dentro de los plazos que a continuación se establecen:

1ª Contra un error del Reglamento, dentro de las setenta y dos horas después de haberse dado a la publicidad el mismo, y como muy tarde, antes del cierre de las inscripciones.

2ª Contra la decisión de un Oficial de la competición o una irregularidad cometida durante el desarrollo de la misma, hasta media hora como máximo, después de la que se haya registrado como de llegada en el final de la competición al participante que formule la reclamación.

3ª Contra la clasificación de la Competición, hasta media hora después de haber sido hecha pública la misma.

4ª Una misma reclamación no podrá versar más que sobre un asunto concreto. Si una reclamación presentada en tiempo y forma no fuera admitida por los Comisarios Deportivos o el director de la Competición, podrá ser enviada directamente a la



F.N.M., acompañada de testimonio de la no admisión, firmado por dos participantes. Las reclamaciones en alzada ante la F.N.M. deberán ser presentadas dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la primera resolución. No será tenida en consideración ninguna reclamación en alzada que no haya sido previamente presentada en tiempo y forma al jurado de la Competición.

NOTA: Cualquier apartado que no se especifique en el presente reglamento, se aplicará el de la R.F.M.E. para competiciones de motocross.

12. VARIOS BANDERAS,

Bandera Roja

Parada obligatoria para todo el mundo
Toda salida nula, será indicada con la bandera roja.

Bandera Negra

Mostrada únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al piloto que lleva ese número de dorsal que deberá abandonar la pista y detenerse al finalizar la vuelta a retirarse.

Bandera Amarilla

Inmóvil: Peligro en el siguiente puesto
Agitada: 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 10 puestos o la desclasificación.

Bandera Azul

Inmóvil: Prepárese para ser doblado por un piloto
Agitada: Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto.

Bandera cuadros o Bandera de la Federación o Bandera del Club

Fin de la carrera.

Ceremonia de entrega de premios

En cada prueba se celebrará una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan.
La entrega de trofeos se celebrará inmediatamente después de finalizada la última manga de cada categoría. Los tres primeros clasificados de la general, se dirigirán al lugar del Pódium para recoger el Trofeo correspondiente. La no presencia será sancionada con la pérdida de puntos y premios obtenidos.

Controles antidopaje y alcoholemia.

En una prueba pueden efectuarse controles antidopaje y alcoholemia realizados por autoridades del Gobierno de Navarra por sorpresa. La sanción supondrá la retirada de la licencia y 3000€ de multa.



Parque pilotos o Boxes

El parque de pilotos debe estar abierto y enteramente operativo a partir de las 8:00 horas del día de las verificaciones administrativas. 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 Motor Club u organizador de la prueba, deberá asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos. Los vehículos obligatoriamente deberán colocarse en los lugares que indique el promotor.

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. Es aconsejable que haya 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 y podría ser excluido de la carrera.

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 (mínimo exclusión de la prueba, máximo retirada de licencia). Se debe disponer de un sistema de altavoces o en su detrimento un megáfono manual para comunicarse con los pilotos.

Será aconsejable cubrir el pavimento de la zona donde se realizan labores de mantenimiento o repostaje con una estera de al menos 2,50 x 1 metros donde se recogerá cualquier residuo que se desprenda de la moto o de las propias labores de mantenimiento. Al concluir la prueba es responsabilidad del piloto dejar el espacio que ha ocupado perfectamente limpio, debiéndose llevar consigo cuantos desperdicios o residuos haya generado para su vertido en los lugares habilitados (contenedores, etc.). El incumplimiento de esta norma supondrá, la exclusión de la prueba y sanción económica de 150 €, retirándose la licencia en caso de impago. No siendo esto incompatible con la asunción de responsabilidad por parte del piloto que se derivara por los daños que ocasionara el o las personas que le acompañen en el espacio cedido y que conllevaran reparaciones estructurales de cualquier tipo si se produjeran de manera intencionada o accidental.

SERVICIOS DE SOCORRO

Servicio médico.

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



Es obligatoria la presencia de al mínimo dos ambulancias con la suficiente cantidad de asistentes para asegurar la rápida evacuación de un herido en cualquier parte del circuito y útiles para la correcta evacuación de un piloto accidentado y portar:

- Tabla de inmovilización c. Vertebral van con collarín philadelphia y dama de elche.
- Férulas de extremidades de vacío.

Un médico, a ser posible traumatólogo o medico deportivo será el responsable sanitario de la prueba, estado este bajo la tutela del Director de la prueba. La Dirección de Carrera y el jefe médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.

CUALQUIER CAMBIO EN ESTE REGLAMENTO SE NOTIFICARA EN ANEXOS NUMERADOS