

REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO CASTILLA LA MANCHA **SUPER CROSS**

DEFINICIÓN DE SUPERCROSS

El Supercross es una manifestación de Motocross que se desarrolla en instalaciones (estadios) en las que se utilizan motocicletas de Motocross, en pistas de Motocross normalmente no permanentes construidas con materiales resistentes naturales (arena, tierra, etc.).

CLASES

Las competiciones de Supercross estarán abiertas a motocicletas clases:

OPEN – MASTER - AFICIONADO

Superiores a 110 cc. hasta 500 cc. (Motores de 2T)

Superiores a 175 cc. hasta 650 cc. (Motores de 4T)

PROMESAS

70 cc hasta 85 cc 2T – 65 kg

LICENCIAS

Podrán participar en estos Campeonatos los pilotos que tengan licencia de la FCMM o de otras comunidades

Campeonato Supercross Open : pilotos Sénior / Júnior / Veterano.

Trofeo Supercross Master : Pilotos mayores de 30 Senior / Veterano

Trofeo Supercross Aficionado : Pilotos Aficionado / Junior (que participen en Campeonato Oficiales de Aficionado)

Trofeo Promesas : Pilotos Juvenil / Cadete

CARGOS OFICIALES

Árbitro

Las competiciones de Supercross estarán controladas por un árbitro designado por la FCMM.

La autoridad y responsabilidades de un árbitro son las siguientes:

- El árbitro ejerce la autoridad suprema de la prueba y debe asegurarse de que los reglamentos son respetados.
- El árbitro no tendrá ninguna responsabilidad en cuanto a la organización de la competición, y no tendrá ninguna función ejecutiva en la misma salvo las reseñadas en este reglamento.
- Deberá estar presente, a más tardar, 2 horas antes de la hora oficial del comienzo de los entrenamientos y de la competición y hasta que sus funciones hayan terminado al final de entrenamientos y la competición.
- En compañía del Director de la Competición deberá inspeccionar la pista y la valla de protección antes del comienzo de los entrenamientos y de la competición.

- Deberá asegurarse de que todas sus decisiones sean inmediatamente comunicadas al Director de la Competición para que éste pueda obrar en consecuencia.
- El árbitro debe detener la competición hasta que tenga la seguridad de que sus decisiones hayan sido realizadas.
- Puede detener, aplazar o anular una prueba o parte de la misma por cualquier razón que, a su juicio, justifique tal acción.
- Nadie puede detener, aplazar o anular una prueba a excepción del árbitro.
- No obstante, el Director de la Competición debe ser consultado antes de tomar una decisión de este tipo si es por cuestiones de carácter atmosférico que puedan tener una incidencia sobre el estado de la pista.
- El árbitro puede imponer sanciones a quien no respete las reglas o las instrucciones dadas, o sea responsable de actos antideportivos o antirreglamentarios.
- Las sanciones a aplicar se corresponderán con lo que establece el Reglamento de Motocross de la FCMM.
- El árbitro dará razón de la sanción al afectado si éste así lo reclama, sin necesidad de tener que hacerlo a nadie más.
- El árbitro estudiará inmediatamente toda reclamación que le sea presentada a través del Director de la Competición, observando la forma y los plazos previstos en este anexo.

Director de Carrera

El Director de Carrera debe trabajar en contacto permanente con el Árbitro. La autoridad del Director de la Carrera quedará anulada por la autoridad del Árbitro.

Únicamente, en los casos siguientes, con el consentimiento del Árbitro, el Director de la Carrera podrá dar sus órdenes:

- 1) En la dinámica de los entrenamientos, carreras, repescas, cumplimiento de horario, y si estima necesario, cualquier otra propuesta en conformidad con los Reglamentos Deportivos;
- 2) La detención de toda motocicleta/corredor y/o penalización de un corredor de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento de Motocross de la FCMM.
- 3) La detención de los entrenamientos o de las carreras de acuerdo con el Reglamento de Motocross.

CIRCUITO

Especificaciones

Éstos pueden ser o no permanentes.

Pueden estar cubiertos o no.

No deberán contener piedras, y está prohibido el uso de hormigón.

Deberán preverse evacuaciones de agua, especialmente en los circuitos al aire libre.

Longitud:

Los circuitos no serán inferiores a 300 m para los circuitos cubiertos y 400 m para los circuitos al aire libre.

Anchura:

La anchura utilizable de la pista no deberá ser en ningún lugar inferior a 6 m en su punto más estrecho.

Solamente, en casos excepcionales, el Árbitro de la competición podrá autorizar una medida inferior en puntos determinados de la misma.

La pista no debe tener estrechamientos bruscos.

El ancho de la pista, a la salida de un salto, deberá ser como mínimo 1 metro más ancho que el punto de entrada al mismo.

Espacio vertical:

El espacio vertical libre entre la pista y cualquier obstáculo por encima de éste último debe ser de 3 m como mínimo.

Obstáculos

Para la construcción de los obstáculos, será primordial tener en cuenta la seguridad de los corredores, espectadores y oficiales.

Seguridad del público

Debe ser mantenida una zona de seguridad de 3 m como mínimo entre la pista y el público. Esta zona deberá estar delimitada al público por un vallado o barreras y altos para la protección de éste.

Seguridad de los corredores

El trazado del circuito será efectuado en función de la seguridad de los corredores en primer lugar. Debe ser dedicada una atención especial a la instalación de los saltos y al ángulo de éstos.

Deben colocarse alrededor de todos los obstáculos (muros, podium, postes, etc.) balas de paja u otro material absorbente a los choques, que aseguren la protección de los corredores.

Debe ser mantenida una distancia mínima de 3 m entre el límite de la pista, si esta distancia no puede ser mantenida, deberán colocarse balas de paja u otro material absorbente con el fin de separar las pistas, pero siempre manteniendo una zona neutra de un metro.

La pista debe estar delimitada en todo su recorrido por balas de paja.

El día de la carrera deberá haber en el circuito una excavadora con conductor en perfecto estado de funcionamiento.

Zona de salida:

La valla de salida debe estar emplazada de tal forma que permita una salida regular que ofrezca la misma suerte a todos los participantes.

Línea de salida:

El máximo de corredores admitidos en la parrilla de salida de las mangas semifinales y final será de 16, según en que circuitos, se autoriza, a propuesta del Director de la Competición, la reducción del número de pilotos en cada una de las mangas del evento. En estos casos también se reducirá el número de pilotos clasificados en cada semifinal para disputar la final, así como los el número de pilotos que clasifican desde la repesca para la final.

Cada motocicleta dispondrá de 1 metro. En casos excepcionales, y únicamente en las Mangas Clasificatorias y Repescas, se podrán autorizar salidas de dos líneas de corredores.

Línea recta después de la salida:

La recta de salida hasta el primer viraje debe ser llana y sin saltos.

El largo de esta recta deberá estar comprendido entre 30 y 80 metros.

Puestos de señalización:

Debe estar previsto, a lo largo de todo el recorrido, un número suficiente de puestos de señalización para los comisarios, con el fin de indicar a los corredores, mediante banderas, las señalizaciones pertinentes. Estos puestos deben estar claramente indicados.

Los emplazamientos deben ser elegidos de tal forma que las señales sean visibles por los corredores.

En los saltos o lugares peligrosos, debe asegurarse igualmente la seguridad de los comisarios.

En los accidentes que se puedan producir en los lugares no visibles por los corredores que preceden al accidentado, el comisario deberá colocarse con la bandera pertinente en la trayectoria existente entre el accidentado y aquellos.

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 corredor en el momento de su utilización.

Debe ser de construcción sólida y rígida. Debe garantizar una seguridad completa.

Su funcionamiento debe ser controlado manual o automáticamente.

Su longitud será de 16 metros y de tramos individuales de un metro, para que permita la salida a todos los participantes en primera línea, y que cada corredor disponga de un metro útil.

La altura, una vez situada la valla en posición de utilización, no será inferior a 50 cm medidos en vertical sobre el suelo.

La anchura del hormigón utilizado para su fijación, caso de utilizarse este material, no será superior a 60 cm de ancho (ver Reglamento Circuitos de Motocross FCMM).

SERVICIO DE CRONOMETRAJE

Debe estar emplazado a la altura de la línea de llegada, que será indicada mediante unas figuras en forma de bandera a cuadros situadas a ambos lados de la pista.

El lugar donde se coloque deberá ser lo suficientemente amplio e iluminado que permita el desarrollo del trabajo de forma eficaz.

PARQUE DE CORREDORES

El parque de corredores debe estar situado en una superficie horizontal, que permita el tráfico de los vehículos de los participantes.

Tendrá una atención especial el sistema de evacuación de agua.

Las dimensiones de este parque responderán a las exigencias de la competición.

Los organizadores deben asegurar una distribución racional de las plazas, y las vías de circulación deberán estar siempre abiertas, con el fin de facilitar la salida de vehículos en todo momento del parque de corredores.

El parque de corredores debe tener un acceso directo a la zona de salida.

Instalaciones:

El parque de corredores deberá estar equipado con instalaciones sanitarias adecuadas (duchas, WC, agua, servicio médico y puestos de lucha contra incendios).

Debe comprender igualmente instalaciones cubiertas para asegurar las verificaciones técnicas y administrativas.

Se colocará un tablón de anuncios junto al parque de corredores donde se darán las comunicaciones oficiales.

Sonorización:

Se deberá colocar un sistema de megafonía para los espectadores y los corredores.



El parque de corredores deberá disponer de sonorización independiente a disposición de los oficiales.

Iluminación:

Para las pruebas nocturnas, se deberá equipar el circuito con un alumbrado de una potencia mínima de 500 lúmenes perfectamente distribuidos y colocados de tal forma que permitan la perfecta visibilidad de público y, principalmente, de los corredores.

La mencionada potencia será certificada por un técnico en visita de inspección que se efectuará con suficiente antelación al fin de semana de la prueba.

Servicios de seguridad:

Toda organización debe contar con la presencia de al menos un médico, material, personal auxiliar (camilleros) y ambulancias suficientes (mínimo 2) siendo al menos una de ellas UVI con su dotación completa, con el fin de garantizar la correcta atención y evacuación de los corredores en caso de accidente.

Obligatoriamente se debe avisar al Hospital más cercano, con servicio traumatológico de urgencia, de la organización de la prueba.

También deberá estar previsto un plan de evacuación en caso de accidente.

Público:

Se aconseja disponer de asientos para un número mínimo de 2.000 espectadores.

SEÑALES OFICIALES

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas que midan aproximadamente 750 x 600 mm, de la siguiente manera:

Bandera roja: Parada obligatoria para todo el mundo.

Bandera negra y rótulo con el nº del corredor: Parada para el corredor en cuestión.

Bandera negra con círculo naranja:

Mostrada conjuntamente con un número blanco sobre fondo negro y únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al corredor que lleva ese número de dorsal que su motocicleta tiene problemas técnicos o mecánicos, por lo que deberá abandonar la pista y detenerse al finalizar la vuelta.

Una vez que al corredor le ha sido mostrada dos veces esta bandera y no se detiene, le será mostrada la bandera negra de detención inmediata y no podrá reemprender la marcha. Esta deberá debe presentarse inmóvil.

Bandera amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente.

Bandera amarilla, agitada: Peligro inmediato, conducir lentamente, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito.

Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión.

El corredor que infrinja esta norma podrá ser sancionado por el árbitro de la competición con una penalización de hasta 1 vuelta o la desclasificación.

Bandera azul, fija: Prepárese para ser doblado por un corredor.

Bandera azul, agitada: Atención, deje vía libre, Vd. va a ser doblado inmediatamente por un corredor.

Bandera verde: Sólo para montar la valla de salida.

Bandera de cuadros negro; y blancos: Fin de carrera.

La edad mínima para los comisarios de señalización es de 16 años.

PAÑO POR LAS LÍNEAS DE CONTROL

La toma del tiempo se registrará en el instante cuando la parte más adelantada de la motocicleta franquea la línea de control. Dicha medición se hará mediante transponders.

CAMBIO DE MOTOCICLETA

Se podrán presentar dos motocicletas al control técnico por corredor.

En las sesiones de entrenos está permitido el cambio de motocicleta.

No se permite el cambio de motocicletas entre pilotos ni durante las mangas.

FORMATO Y PROCEDIMIENTO DE CARRERA Y DE SALIDA

Las competiciones de los Campeonatos se organizarán en vueltas, pilotos y mangas a disputar en función de los pilotos presentes con un máximo de 16 pilotos en cada manga, incluida la final.

La estructura y orden cronológico estándar sería el siguiente:

Entrenamientos Libres y entrenamientos Cronometrados.

Mangas de Clasificación

Semifinales.

Finales.

SX85

Entrenamientos Libres y entrenamientos Cronometrados.

Mangas de Clasificación

Semifinal.

Final.

Procedimiento de Carrera

Las competiciones se organizarán según el procedimiento siguiente:

Siempre intercalando mangas de diferentes categorías.

Las mangas de SX85 se intercalaran entre las de Super Cross

PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Por tiempos de entrenos cronometrados.

La salida será una salida colectiva con el motor en marcha.

5 minutos antes de la salida

El Juez de Salida mostrará una bandera verde, momento a partir del cual los corredores están bajo sus órdenes y, se comenzara el montaje de la valla de salida con las motos llevadas con el motor detenido por el piloto y un mecánico acompañante. Todo piloto que llegue a la zona de espera cuando se haya iniciado el proceso de montaje, si ha perdido ya su lugar se incorporara en el puesto que le corresponda a su llegada perdiendo su posición y si no es así se incorporara en su posición obtenida.

2 Minutos antes de la salida:

Los pilotos arrancan la moto con la ayuda del mecánico.

No puede arrancarla el mecánico, solo ayudarle.

Una vez en marcha la moto el mecánico abandona la zona de salida.

1 Minuto antes de la salida

La zona de salida ha de quedar libre de mecánicos.

Si un piloto no consigue arrancar su maquina, el mecánico ha de salir de la zona y este debe retrasarse o dejar de arrancar la moto para no molestar al resto de pilotos.

Es aconsejable que los mecánicos se queden en la zona de espera por si su piloto tiene problemas en la salida poder ayudarle rápidamente.

Pasado el minuto, el Director de la Carrera mostrará un panel indicando 15 segundos, durante 15 segundos. Al final de los 15 segundos, mostrará un panel indicando 5 segundos, y la valla de salida será abatida entre 5 y 10 segundos después de que el panel de 5 segundos haya sido mostrado.

AYUDA EXTERIOR

Está prohibida toda ayuda exterior en el circuito, salvo si ésta es prestada por un comisario designado por los organizadores con el fin de asegurar la seguridad.

La sanción por la violación de esta regla es la EXCLUSIÓN.

Se preverá una zona para los señalizadores, que marcarán desde la misma.

Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono sin obtener beneficio de ello.

La sanción por la violación de esta regla será la EXCLUSIÓN.

ENTRENAMIENTOS

Para ser admitidos en la carrera, todos los corredores deberán haber efectuado un mínimo de 5 vueltas durante los entrenamientos.

En la verificación administrativa se debe indicar las condiciones y horarios de los entrenamientos.

Está prohibido todo entrenamiento durante la hora precedente a la salida de la primera manga, salvo si el Director de la Competición lo autoriza por razones excepcionales.

En el caso de que el trazado de la pista sea cambiado en el curso de la competición, todos los corredores deben tener la posibilidad de efectuar al menos una vuelta de reconocimiento del nuevo trazado.

Se organizarán 2 sesiones de entrenamientos por grupo de 10 minutos cada una de ellas, con un intervalo entre ambas de 20 minutos.

Entre el final de los entrenamientos y el comienzo de las mangas, deberá haber, como mínimo, un intervalo de 30 minutos.

PROGRAMA DE LA COMPETICIÓN

Las competiciones de Supercross se organizarán de acuerdo con la estructura fijada aquí arriba.

El número de corredores por manga puede variar.

Para la final, serán reservas todos los pilotos no clasificados según su orden de llegada.

El número de vueltas a dar en las diferentes mangas se indicara en la verificación administrativa.

DETENCIÓN DE UNA MANGA

El árbitro, bien por propia iniciativa o a requerimiento del Director de la Competición, tiene el derecho de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la competición, por razones urgentes de seguridad o por otra causa de fuerza mayor.

Si el árbitro detiene una manga antes de que la mitad de las vueltas programadas hayan sido efectuadas por el corredor de cabeza, la manga se disputará nuevamente.

Si la manga es detenida posteriormente, la clasificación de los corredores tomada en consideración será la de la vuelta precedente a la de la detención de la manga.

RESULTADOS

El vencedor es el corredor que franquee primero la línea de llegada.

Los corredores siguientes deberán ser parados cuando crucen la Línea de Llegada.

Serán clasificados todos los corredores participantes en una manga en su orden de llegada y número de vueltas efectuadas y que hayan efectuado al menos una vuelta.

Los corredores que se retiren en una manga serán clasificados en el orden en el cual éstos han abandonado, siempre detrás de los que han acabado la carrera.

El procedimiento para determinar su orden en el resultado es el siguiente:

Vuelta en la cual han abandonado, en caso de empate, su orden de llegada estará basado en función de su posición en la vuelta precedente de su abandono.

Todo corredor que no complete la 1ª vuelta recibirá 0 puntos

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

REGLAMENTOS

Los Reglamentos Particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato, serán remitidos a la FCMM y deberán ser enviados cumplimentados con un mes de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración, para su aprobación por la Federación Castellano- Manchega de Motociclismo.

Toda Competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo será considerada como suspendida.

INSCRIPCIONES

Serán aceptadas las inscripciones de todos los corredores con licencia de la FCMM al igual que aquellos que lo hagan con licencias de otras federaciones, siempre que éstas hayan sido realizadas en tiempo y forma, en el plazo previsto.

Las inscripciones en plazo y el pago de derechos correspondientes deberán efectuarse a través de la página Web de la FCMM (www.fcmm.net), hasta las 24:00 horas del jueves antes de la competición.

La cuantía de los derechos de Inscripción puede verse también en la página Web de la FCMM.

	Tiempo y Forma Lunes antes de la prueba 00:00	Tiempo y forma Jueves antes de La prueba 00:00	En el circuito
Open- Master- Afic	25 €	35 €	50€
Promesas	20 €	30 €	40€

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FCMM mediante fax al teléfono **926547374** o al email: fcmm@fcmm.net hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición.

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción.

En las verificaciones se controlará especialmente la Licencia y la edad de los participantes, así como:

Casco:

Que deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en el correspondiente ANEXO.

Antes de los entrenamientos o carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deberán verificar que todos los cascos están conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas.

Además, deberán controlar que:

- El casco esté bien ajustado a la cabeza del corredor.
- Que no sea posible que el sistema de retención se deslice por encima del mentón, y que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.

Reposapiés: retroceso.

Cubrecadena y cubre piñón.

Manillar: Manetas de embrague y freno (bola de las manetas) y botón de pare.

PLACAS PORTA-NÚMEROS:

OPEN-AFICIONADO: Fondo blanco Número negro.

MASTER: Fondo negro Número blanco

SX85 Fondo blanco Número negro

Peso.

Cat. 85: 70 cc. – 85cc. 2T

> 65 Kgs.

Cat. 125 (MX2) - 110 cc.- 144 cc. 2T



Cat. 250 (MX1) 175 cc.- 250 cc. 4T > 88kgs.
175 cc.- 250 cc. 2T
290 cc.- 450 cc. 4T > 98kgs.

Cat. 500 (MX3) 250 cc.- 500 cc. 2T
450 cc.- 650 cc. 4T > 102kgs.

Chasis: Se anotara su número.

Nivel sonoro:

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

Esta comprobación se efectuara mediante el sistema de medición 2M

El nivel de ruido máximo aceptado es de 115dB/A.

MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para que este Campeonato tenga validez, deberán celebrarse y ser válidas, a efectos de puntuación, las competiciones que se señalan en el Calendario de la FCMM 2016.

En todas las Competiciones puntuables para este Campeonato será obligatoria la valla mecánica de salida de 16 METROS

Queda totalmente prohibida cualquier tipo de actividad deportiva en el mismo circuito en las 24 horas anteriores y posteriores, al inicio y finalización respectivamente, de una competición puntuable para el Campeonato FCMM.

MÍNIMO DE PARTICIPANTES

Para que una competición tenga validez a efectos de puntuación para este Campeonato, deberán contar con un número de mínimo de **8 inscripciones**, formalizadas en tiempo y forma, o tomar la salida CINCO corredores.

Las competiciones de Supercross se organizarán de acuerdo con la estructura fijada el presente reglamento.

El número de corredores por manga puede variar.

Para la final, serán reservas todos los pilotos no clasificados en la semifinal según su orden de llegada.

El número de vueltas a dar en las diferentes mangas se publicara en la verificación administrativa.

8. CLASIFICACIÓN DE CORREDORES

El vencedor es el corredor que franquee primero la línea de llegada.

Los corredores siguientes deberán ser parados cuando crucen la Línea de Llegada.

Serán clasificados todos los corredores participantes en una manga en su orden de llegada y numero de vueltas efectuadas y que hayan efectuado al menos una vuelta.

Los corredores que se retiren en una manga serán clasificados en el orden en el cual éstos han abandonado, siempre detrás de los que han acabado la carrera.

El procedimiento para determinar su orden en el resultado es el siguiente:

Vuelta en la cual han abandonado, en caso de empate, su orden de llegada estará basado en función de su posición en la vuelta precedente de su abandono.

Todo corredor que no complete la 1ª vuelta recibirá 0 puntos.



La Manga Final de cada competición es la única manga puntuable para el Campeonato FCMM

En la categoría SX85 serán puntuables las mangas realizadas, utilizando en las clasificaciones finales de la prueba el mismo formato del motocross.

Se concederán los puntos en las mangas puntuables según la escala siguiente:

25 puntos al 1º	20 puntos al 2º	16 puntos al 3º	13 puntos al 4º
11 puntos al 5º	10 puntos al 6º	9 puntos al 7º	8 puntos al 8º
7 puntos al 9º	6 puntos al 10º	5 puntos al 11º	4 puntos al 12º
3 puntos al 13º	2 puntos al 14º	1 punto al 15º	

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

Los casos de empate en la Clasificación Final del Campeonato de España se resolverán a favor del corredor que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de haber empate, a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos, terceros puestos, etc.

Si aplicadas todas estas formulas subsistiera el empate, será determinante el resultado de la última competición puntuable.

Los Trofeos de este Campeonato y Trofeos otorgados por la FCMM serán los siguientes:

Campeón de FCMM: Trofeo y Diploma

Subcampeón de FCMM: Diploma

Tercer Clasificado FCMM: Diploma

CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS

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

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

RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o al Juez-Arbitro, acompañando a cada reclamación un depósito de 300,00 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800€ para las motocicletas de 4T o de 600€ para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500€ para las de 4T o de 300€ para las 2T será destinada al pago de los gastos ocasionados por el equipo reclamado. En caso contrario, el total de la fianza depositada será devuelta al reclamante.

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

En caso de reclamación o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Juez-Arbitro notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Juez-Arbitro la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión. En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder expresar la intención de apelación.

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

Recurso de Apelación

Todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por el Juez-Arbitro, ante el Comité de Disciplina de la federación competente.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800€.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1.000€ efectuado al Director de Competición o al Juez-Arbitro.

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

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

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la **DESCLASIFICACION**.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes