

FEDERACIÓN NAVARRA
DE MOTOCICLISMO



NAFAR MOTOZIKLISMO
FEDERAKUNTZA

REGLAMENTO DE MOTO CROSS CAMPEONATO NAVARRA 2015

Podrán participar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión de la licencia Autonómica de FNM, FVM, FRM, FAM, FCLM, FMPA y FCM, o Homologada del resto de las provincias., aunque solo puntuarán los pilotos con licencias tramitadas o expedidas por la F.N.M.

1.-MOTOCICLETAS, CLASES Y ESPECIFICACIONES

Los Campeonatos de Euskadi se convocarán en las siguientes categorías:

Categoría	Cilindrada	Tipo motor
MX1	110cc. - 500cc. - 2T	175cc. - 650cc. – 4T
MX2	110cc. - 150cc. - 2T	175cc. - 250cc. – 4T
PROMESAS	70cc. - 85cc. 2T	
ALEVIN 65cc.	2T con cambio (No se admiten motocicletas de 85cc modificadas.)	

Trofeo Clásicas

Se permiten las licencias Junior, Senior y Veterano.

Se encuadrarán en una sola categoría "Open Clásicas", a la hora de convocar dicha categoría.

Además de las normas de seguridad, será obligatoria la protección de la barra central del manillar.

Requisitos para que una moto se considere como clásica:

- Modelo fabricado en el año 1984 ó anterior
- Sistema de amortiguación trasera de 2 amortiguadores ó cantilever
- Motor refrigerado por aire
- Freno trasero de tambor
- Freno delantero de tambor
- Horquilla delantera convencional de 43 mm de diámetro máximo

Excepciones:

- Motos de más de 250 cc (todos los requisitos son obligatorios)
- Motos de hasta 250 cc ((pueden omitir 1 requisito)
- Motos de hasta 125 cc. (pueden omitir 2 requisitos)

Las motocicletas clásicas no podrán incluir entre sus actualizaciones, elementos que transformen el aspecto original, como por ejemplo:

- Manillares sin barra central.
- Horquillas invertidas por las tradicionales.
- Carburadores de campana, por carburadores de guillotina.
- La medida de los neumáticos delanteros de 21" y traseros de 18"
- Se permite el uso de depósitos de combustible de aluminio, transformación ya permitida en la época.
- No podrán exceder el límite de 96 decibelios a 7.000 rpm

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 encintado en su totalidad. La megafonía será obligatoria en boxes, recomendando para los espectadores. Todas las carreras deberán tener una valla de salida como mínimo para 20 pilotos que la F.N.M., transportará, montará, desmontará con ayuda del Club Organizador y mantendrá a lo largo de la temporada.

Se efectuara un control del circuito 10 dias ante como minimo por parte de la federación

Se efectuara un control del circuito el 1 horas antes de la sesión de éntrenos. Si fuera necesario, se realizaría una nueva inspección del circuito.

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

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 1.200m 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.

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

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 "dubbies" no están permitidos, estando permitidos los saltos del tipo "whoops" con una distancia de 10 metros entre crestas y un metro de altura de la misma.

Zona de salida.

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

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 50 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 ofrecer un sistema de soporte para la sujeción de las motos.

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

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.

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

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

Debería 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 ser muy visible por los pilotos.

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición.

El Director de carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma.

Valla de salida

Es obligatoria la utilización de una valla de salida.

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

Su longitud será mínimo de 20 m. en tramos individuales de un metro, para que permita la salida a todos los participantes y que cada piloto disponga de un metro útil. La altura, una vez

situada la valla en posición de utilización, no será inferior a 500 mm., medidos en vertical sobre el suelo.

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

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición. **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.

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

3.-INSPECCION

Cada circuito donde se desarrollen pruebas para el Cto. 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 7 días, como mínimo antes de realizarse la prueba puntuable para el Cto. Navarro.

4.-MINIMO Y MÁXIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para considerar válido este campeonato deberán celebrarse un mínimo de 4 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 jueves anterior al día de la carrera, si la carrera es el sábado o el domingo.

Los derechos de inscripción son de 50€, para las categorías Senior, Junior, Veteranos, **35€ Clásicas, Juveniles, Cadetes, y Alevines**, los cuales se ingresarán en la cuenta de la F.N.M. a través del sistema de pago por tarjeta. 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 30€ 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.

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 fax o 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 y no se haya completado la capacidad de circuito con los pilotos con Licencia FNM.

6.-DORSALES

Los pilotos podrán solicitar un número fijo para todo el campeonato, el dorsal debe solicitarse a la FNM 15 días antes del comienzo de la primera prueba del Campeonato.

Tendrán preferencia los pilotos hayan participado en el año anterior y soliciten el mismo dorsal.

EQUIPAMIENTO Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

Vestimenta pilotos

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

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

Aunque la 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:

Cascos

Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de seguridad indicadas en la normativa FIM.

El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.

El pelo no podrá nunca salir fuera del casco.

Protección de los ojos

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

Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima a emplear será:

Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas

Guantes resistentes

Pantalones largos (hasta los tobillos)

Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.

Los corredores que lleven un dorsal impreso en el peto o camiseta, deberá ser acorde con el que lleven en la motocicleta.

Pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta.

No se permiten motes ni palabras que puedan ser malsonantes.

7.-VERIFICACIONES TECNICAS

Las verificaciones se realizarán antes de los entrenamientos libres. Puntos que se verificarán en todas las pruebas del Campeonato Navarro:

El casco tendrá que estar homologado, botas y equipo en general en buen estado.

EUROPA ECE 22-04 & ECE 22-05 "P", "NP" O "J"

GRAN BRETAÑA BS 6658 GRADE A&B

JAPÓN JIS T 8133 : 2000

USA M 2000

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

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.

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.

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 haya sido verificada antes de los entrenamientos libres. 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.

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.

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, deberán verificar que todos los cascos están conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas. Además, deberán controlar que: El casco esté bien ajustado a la cabeza del piloto.

Que no sea posible que el sistema de retención (barbuquejo) se deslice por encima del mentón.

Que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.

Números reglamentarios. (Fondo, color y tamaño) en las motocicletas.

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

Manetas de embrague y freno.

Peso.

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 6 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 de la Prueba decidirá si se disputan las mangas de carrera.

Cada categoría tendrá una sesión de entrenamientos cronometrados con una duración de:

Promesas (juveniles y cadetes) = 15 minutos

Clásicas = 10 minutos

Alevines = 10 minutos

MX1, MX2 y Veteranos = 20 minutos.

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 y de la valla de salida que esté instalada.

En el Reglamento Particular se establecerá el límite de pilotos por manga en entrenamientos y en carreras.

Si hay un solo grupo de clasificación, todos los pilotos pasarán a las mangas de carrera según su tiempo.

Si hay grupos, los pilotos serán repartidos por sorteo en grupo A y grupo B.

Se clasificarán para las mangas de MX-Elite los pilotos resultantes de la fusión de los grupos A y B, excepto los pilotos veteranos, que irán a su manga.

La pole la obtendrá el mejor tiempo, independientemente si es del grupo A o B.

El orden de entrada en parrilla será alternando los pilotos de los grupos, uno de cada grupo.

Se clasificarán para las mangas de Veteranos y consolación todos los veteranos y el resto de pilotos no clasificados para las mangas de MX-Elite.

9.- CARRERAS

En la zona de espera se aplicará el siguiente procedimiento:

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.

La sanción por la llegada tardía a la zona de espera es la pérdida de su posición de salida. Al pre-parque solo se podrá acceder el piloto y un acompañante por piloto. En caso de que algún piloto acudiera con más de un acompañante sería enviado al último lugar de la parrilla y en caso de reiterar en la falta sería descalificado.

Los pilotos que lleguen tarde o se encuentren dentro del pre-parque a la hora pero sin motocicleta serán descalificados de la manga.

3 minutos antes de la salida: A partir de este momento únicamente podrá permanecer en la zona Pre-Parque un mecánico por piloto.

A continuación, los corredores cuyas motocicletas han llegado tarde a la zona de espera se dirigen a la parrilla de salida en el orden que llegaron a ésta última.

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 reanuda.

Si se detiene la 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.

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.

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

- MX-Elite. = 20 minutos más 2 vueltas.
- Veteranos y Consolación. = 20 minutos más 2 vueltas.
- Clásicas = 10 minutos más 2 vueltas.
- Promesas (juveniles y cadetes) = 15 minutos más 2 vueltas
- Alevines = 10 minutos más 2 vueltas

La clasificación de la carrera se efectuará con la suma de puntos obtenidos en cada manga
Las puntuaciones serán:

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| 1. -clasificado 25 pts. | 12. -clasificado 9 pts |
| 2. - " 22 pts. | 13. - " 8 pts |

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

Los casos de empate a puntos en las carreras, se resolverán:

1º - A favor del corredor que haya realizado el mejor puesto en una de las mangas.

2º - Si el empate persiste, el mejor puesto conseguido en la segunda manga determinará la clasificación final.

El intervalo mínimo obligatorio entre mangas de la misma categoría, será de 45 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 30% del total de vueltas efectuadas por el vencedor (si el 30% de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado se obtendrá redondeando al número entero superior)

3. En el caso de los alevines, tendrán que completar al menos el 30% de las vueltas del vencedor (la mitad más una si el número de vueltas final es impar).

4. Los porcentajes se aplicarán a partir de las vueltas del primer clasificado con licencia FVM.

Será obligatorio dar trofeo a los tres primeros clasificados de Alevines, Promesas, MX-Elite, Veteranos y Clásicas.

Se hará mención en el podium a los tres primeros clasificados por categoría.

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

HORARIOS DE CARRERA TIPO.

SÁBADO

10:30 -12:00 horas Verificaciones administrativas y técnicas

12:30-12:45 Entrenos cronometrados Promesas 15min.

12:50-13:00 Entrenos cronometrados Clásicas 10 min

13:05-12:15 Entrenos cronometrados Alevines 10 min.

13:20-12:40 Entrenos cronometrados Grupo A MX-Elite y Veteranos 20 min
13:45-13:05 Entrenos cronometrados Grupo B MX-Elite y Veteranos 20 min

14:15 1ª Manga Promesas 15 min + 2 v.
14:40 1ª Manga Clásicas 10 min + 2 v.
14:55 1ª Manga Alevines 10 min + 2v.

16,00 1ª Manga Veteranos y Consolación 20 min + 2 v.
16,25 1ª Manga MX-Elite 20 min + 2 v.
17,05 2ª Manga Promesas 10 min + 2 v.
17,30 2ª Manga Clásicas 10 min + 2 v.
17,50 2ª Manga Alevines 10 min + 2v.
18,10 2ª manga Veteranos y Consolación 20 min + 2 v.
18,35 2ª Manga MX-Elite 20 min + 2 v.
19.15 Podium

FESTIVOS

8:00-9:15 Verificaciones administrativas y técnicas

09:30 Entrenos cronometrados Promesas 15 min.
09:50 Entrenos cronometrados Clásicas 10 min.
10:05 Entrenos cronometrados Alevines 10 min.
10:20 Entrenos cronometrados Grupo A 20 min
10:45 Entrenos cronometrados Grupo B 20 min
11:15 1ª Manga Promesas 15min + 2 v.
11:40 1ª Manga Clásicas 10 min + 2 v.
12:00 1ª Manga Alevines 10 min + 2v
12:20 1ª Manga Veteranos y Consolación 20 min + 2 v.
12:50 1ª Manga MX-Elite 20 min + 2 v.
13:20 2ª Manga Promesas 15 min + 2 v.
13:45 2ª Manga Clásicas 10 min + 2 v
14:05 2ª Manga Alevines 10 min + 2v
14:25 2ª Manga Veteranos y Consolación 20 min + 2 v.
14:50 2ª Manga MX-Elite 20 min + 2 v.
15.30 PODIUM

El Club Organizador ó el Jurado de la Carrera podrán modificar estos horarios y publicar los definitivos, en todo caso, facilitará los pilotos una copia de los horarios aprobados.

10.-PUNTUACIONES PARA EL CAMPEONATO DE EUSKADI

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

Las puntuaciones por manga serán:

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

- | | |
|-----------------|----------------|
| 7. - " 14 ptos | 18. - " 3 ptos |
| 8. - " 13 ptos | 19. - " 2 ptos |
| 9. - " 12 ptos | 20. - " 1 ptos |
| 10. - " 11 ptos | |
| 11. - " 10 ptos | |

La clasificación final del Campeonato Navarro es la suma de los puntos obtenidos en todas las mangas disputadas.

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 elite, serán los del siguiente de la clasificación que les corresponda.

La F.N.M. hará entrega al final de los Ctos. Navarros de Trofeos a los 3 primeros clasificados de las categorías:

MX1-ELITE (Pilotos Sénior o Junior)

MX2-ELITE-SENIOR, MX2-ELITE-JUNIOR, VETERANOS, CLASICAS, CADETES, JUVENIL, ALEVIN , CATEGORIA SUB 18

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 30€, que serán reembolsadas si la reclamación es justificada. La fianza a depositar en reclamaciones de carácter técnico será de 150,00€ 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 enalzada 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:

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

Bandera

Significado

BANDERA ROJA

Parada obligatoria para todo el mundo

Toda salida nula, será indicada con la bandera roja.

BANDERA NEGRA

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, conducir lentamente.

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 30 segundos 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.

BLANCOS Y NEGROS

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 Podium 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 según lo dispuesto en los Reglamentos correspondientes.

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

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 moto club u organizador de la prueba, deberá asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos. Ningún piloto/equipo tendrá derecho a la reserva en boxes de lugares para sí mismo u otro piloto/equipo que no se encuentre en el circuito si no está autorizado por el promotor. 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 obligatorio cubrir el pavimento de la zona donde se realizan labores de mantenimiento o repostaje con una estera de al menos 3 x 2 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 por 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 actúe 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.

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, PERO NO ES OBLIGATORIO SI SE PUEDE SUSTITUIR POR EL MÉDICO DEL CENTRO DE SALUD DE LA LOCALIDAD.