



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTOCROSS
REGLAS DE LA COMPETICIÓN

Cambios 2026:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	01.01.26	<p>Reglas Deportivas de la Competición Art. 032.02.03; Art. 032.03.02; Art. 032.03.03; Art. 032.08.13.04; Art. 032.08.16.01; Art. 032.08.20.02;</p> <p>Reglas Técnicas de la Competición Art. 040.01.01.13;</p> <p>Normativa RFME Circuitos de Motocross Art. 039.05.02;</p>

Obligaciones y Condiciones Generales

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los Oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición de este Campeonato de España, se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAMENTO DEPORTIVO DE LA RFME
2. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA DE LA RFME
3. REGLAS DE LA COMPETICIÓN

Los cuales, son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones de los Reglamentos de este Campeonato de España (denominado en adelante "Reglas de la Competición").

Estas Reglas pueden ser traducidos a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

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

Le corresponde al equipo la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las normas de las presentes Reglas de la Competición. La responsabilidad de los pilotos, o de cualquier otra persona que se ocupe de una motocicleta inscrita en la competición, en lo que concierne a respetar las presentes Reglas de la Competición, es conjunta y solidariamente comprometida con la de su equipo.

CODIGO ANTIDOPAJE

Todas las personas participantes deben cumplir en todo momento con la normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte y el Código de Antidopaje de la Federación Internacional de Motociclismo, siendo susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.

ÍNDICE GENERAL

- [REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN](#)
- [REGLAS TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN](#)
- [NORMATIVA RFME CIRCUITOS DE MOTOCROSS](#)
- [ANEXO CRONOMETRAJE](#)

REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN

032.01. TÍTULO Y GENERALIDADES

032.02. CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS

01. [Clases y Categorías](#)
02. [Eventos/Pruebas](#)
03. [Formato de las Pruebas](#)
 01. [Formato de Prueba 1](#)
 02. [Formato de Prueba 2](#)
04. [Criterios de puntuación para los Ctos/Copas/Trofeos.](#)
 01. [Mínimo de Participantes](#)
 02. [Mínimo de Competiciones puntuables](#)
05. [Competiciones complementarias](#)

032.03. INSCRIPCIONES, PILOTOS Y EQUIPOS

01. [Reglamento Particular](#)
02. [Inscripciones y Precios](#)
03. [Licencias](#)
04. [Edades](#)
05. [Números de Dorsal](#)
06. [No participación en un Evento](#)
07. [Delegado de pilotos](#)

032.04. EQUIPACIÓN Y VESTIMENTA

01. [Vestimenta Pilotos dentro de la Pista](#)
02. [Vestimenta Equipos, Mecánicos y Pilotos fuera de la Pista](#)

032.05. CONDUCTA DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS

01. [Comportamiento durante el evento](#)
 01. [Consideraciones generales](#)
 02. [Señalización](#)
 03. [Ayuda exterior](#)
 04. [En la Zona de mecánicos \(o Pit-Lane\)](#)
 05. [En la Parrilla de salida](#)
 06. [En el Paddock](#)

032.06. MOTOCICLETAS Y ESPECIFICACIONES

01. [Motocicletas y clases](#)
02. [Portanúmeros](#)
 01. [Portanúmeros delanteros](#)
 02. [Portanúmeros laterales](#)
03. [Cámaras a bordo](#)

032.07. ORGANIZACIÓN DE LA PRUEBA

01. [Oficiales de la Prueba](#)
 01. [Director de Competición RFME \(Race Director\)](#)
 02. [Comisario RFME](#)
 03. [Director Técnico RFME](#)
 04. [Director de Carrera Club](#)
 05. [Otros Oficiales](#)
02. [Dirección de Carrera, composición y funciones](#)
03. [Comité de Dirección del Evento](#)
04. [Señalización Oficial](#)
 01. [Señalización por paneles](#)
 02. [Señalización por banderas](#)

032.08. DESARROLLO DE LA PRUEBA

01. [Verificaciones Administrativas](#)
02. [Verificaciones Técnicas](#)
03. [Controles Médicos](#)
04. [Control del Circuito](#)
05. [Reunión con los Organizadores](#)
06. [Entrenamiento/Restricciones](#)
07. [Briefing con los Pilotos](#)
08. [Briefing con los Comisarios de Pista](#)
09. [Cronometraje, control de pasos y Transponder](#)
10. [Sesión de Autógrafos](#)
11. [Presentación](#)
12. [Difusión de música](#)
13. [Entrenamientos](#)
 01. [Entrenamientos libres](#)
 02. [Entrenamientos cronometrados](#)
 03. [Warm-up](#)
 04. [Duración de los entrenamientos](#)
 05. [Grupos en entrenamientos](#)
14. [Pilotos Reserva](#)
15. [Ensayos de salida](#)
16. [Mangas](#)
 01. [Manga de clasificación](#)
 02. [Mangas principales](#)
17. [Zona de Espera o SkyBox](#)
18. [Vuelta de Reconocimiento](#)
19. [Procedimiento de Salida](#)
20. [Orden de Salida](#)
 01. [Para la Manga de clasificación](#)
 02. [Para las Mangas principales](#)
21. [Detención de un Entrenamiento o Warm-up](#)
22. [Detención de una Manga](#)
23. [Salidas Falsas](#)
24. [Control de Ruido después de una Manga](#)
25. [Resultados/Procedimiento](#)
26. [Resultados/Adjudicación de Puntos](#)
 01. [En la Manga de clasificación](#)
 02. [En las Mangas principales](#)
27. [Resultados/Clasificación Final de la Prueba](#)
28. [Resultados/Presentación y Publicación](#)
29. [Vuelta de Honor](#)
30. [Rueda de Prensa](#)
31. [Verificaciones Finales](#)
32. [Reclamaciones](#)
 01. [Reclamaciones sobre asuntos deportivos](#)
 02. [Reclamaciones sobre asuntos técnicos](#)
 03. [Reclamaciones sobre carburantes](#)
33. [Recursos de Apelación](#)
34. [Sanciones, Tipos](#)
35. [Control Antidopaje y Alcoholemia](#)
36. [Premios económicos](#)
37. [Trofeos](#)
 01. [Entrega de Trofeos en el evento](#)
 02. [Entrega de Trofeos al final del Cto.](#)
38. [Horarios](#)

032.01.- TITULO Y GENERALIDADES

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

La RFME convoca para el presente año los Campeonatos de España, Copas de España y Trofeos Nacionales de Motocross, en todas sus categorías, que se regirán por su Reglamento Deportivo, por el de la FIM, por el de la FIM EUROPA y por las siguientes Reglas de la Competición de este documento, así como por las disposiciones complementarias, actualizaciones y modificaciones, que puedan ser debidamente aprobadas.

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los Oficiales, organizadores, así como todas las personas implicadas en estos Campeonatos, se comprometerán a cumplir todas las normas de este documento.

Todas las acciones, juzgadas por los Oficiales responsables, contrarias a estas Reglas de la Competición (o antideportivas o que vayan en contra de los intereses del deporte en general o del evento en particular) estarán sujetas a las sanciones disciplinarias correspondientes estipuladas en el Reglamento de Disciplina Deportiva de la RFME.

032.02.- CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS

032.02.01.- Clases y Categorías.

Las Clases y Categorías reconocidas para los Campeonatos de España, Copas de España y Trofeos Nacionales de Motocross son las siguientes:

CLASE ÉLITE

Campeonato de España de Motocross Élite-MX1
Campeonato de España de Motocross Élite-MX2

CLASE JUNIOR

Campeonato de España de Motocross MX125
Copa de España de Motocross MXS18

CLASE FEMENINA

Campeonato de España de Motocross MXFemenino

CLASE INFANTIL

Campeonato de España de Motocross MX85
Copa de España de Motocross MX65

CLASE MÁSTER

Trofeo Nacional de Motocross Máster-MX3
Trofeo Nacional de Motocross Máster-MX4

032.02.02.- Eventos / Pruebas.

Los eventos se disputarán en las fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en los mismos, todos los pilotos que se inscriban en tiempo y forma y que dispongan de las licencias correspondientes para tal efecto.

Los eventos de estos Campeonatos/Copas y Trofeos RFME de Motocross se organizarán en los circuitos autorizados por la RFME que cumplan con las normas establecidas en el presente documento. ([Ver Normativa RFME Circuitos de Motocross](#)).

Un evento puede ser cancelado, puede ser modificada su fecha o puede ser remplazado por otro evento.

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

Los organizadores deberán disponer del personal y de la maquinaria necesarios para adecuar y mantener la pista en condiciones óptimas al igual que garantizar la seguridad de todos los asistentes (pilotos, mecánicos, jefes de equipo, personal RFME, público, etc...) y llevar a cabo todas las funciones para el buen desarrollo de la prueba.

El seguro de responsabilidad civil entrará en vigor el día antes del evento y durará hasta un día después del mismo.

Un evento comenzará en el momento de iniciarse las verificaciones administrativas y técnicas y finalizará cuando se hayan cumplido totalmente las siguientes formalidades:

- Los resultados finales hayan sido aprobados.
- Todos los plazos para formular reclamaciones hayan sido cumplidos.
- Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc. hayan sido efectuados.

Si se presenta una reclamación, los resultados no serán oficiales hasta que Dirección de Carrera tome la decisión pertinente.

Si se presenta un recurso de apelación ante la decisión de Dirección de Carrera, los resultados no serán oficiales hasta que el Comité de Competición de la RFME tome la decisión pertinente.

Todos los Oficiales, Comisarios y equipo médico deberán estar disponibles y operativos hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones: esto es 30 minutos después de la publicación de los resultados de la última manga.

032.02.03.- Formato de las Pruebas.

Se establecen los siguientes formatos de pruebas

- FORMATO DE PRUEBA 1 (Pruebas donde esté convocada la clase Élite)
- FORMATO DE PRUEBA 2 (Pruebas donde NO esté convocada la clase Élite)

Estos formatos podrán sufrir modificaciones si la RFME o Dirección de Carrera lo consideran oportuno, dependiendo del número de inscritos y de las condiciones particulares del evento.

032.02.03.01.- FORMATO DE PRUEBA 1 (Eventos Élite)

Formato compuesto por las categorías de la clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2)

Podrán convocarse categorías complementarias de estos Campeonatos/Copas y Trofeos RFME de Motocross.

En función de las características del evento, este formato podrá ser a UN día o a DOS días.

A) PRUEBA A UN DÍA

Organización del evento:	
1 sesión de Entrenamientos cronometrados	Todas las categorías convocadas en el evento
2 Mangas	Élite-MX1
2 Mangas	Élite-MX2
2 Mangas	Resto de categorías complementarias convocadas en el evento

B) PRUEBA A DOS DÍAS

Organización del evento:	
1 sesión de Entrenamientos cronometrados	Todas las categorías convocadas en el evento
1 Manga de clasificación	Élite-MX1
1 Manga de clasificación	Élite-MX2
2 Mangas	Élite-MX1
2 Mangas	Élite-MX2
2 Mangas	Resto de categorías complementarias convocadas en el evento

032.02.03.02.- FORMATO DE PRUEBA 2 (Eventos NO Élite)

Formato compuesto por el resto de categorías (NO ÉLITE) complementarias de estos Campeonatos/Copas y Trofeos RFME de Motocross.

En función de las características del evento, este formato podrá ser a UN día o a DOS días.

A) PRUEBA A UN DÍA

Organización del evento:	
1 sesión de Entrenamientos cronometrados	Todas las categorías convocadas en el evento
2 Mangas	Todas las categorías convocadas en el evento

B) PRUEBA A DOS DÍAS

Organización del evento:	
1 sesión de Entrenamientos cronometrados	Todas las categorías convocadas en el evento
2 Mangas	Todas las categorías convocadas en el evento

032.02.04.- Criterios de puntuación para los Campeonatos de España, Copas de España y Trofeos Nacionales de Motocross.

Las Clasificaciones Finales de todos los Campeonatos de España, Copas de España y Trofeos Nacionales de Motocross no se considerarán definitivas hasta que los plazos hábiles de reclamaciones y/o apelaciones hayan concluido, o éstas se hayan resuelto por el Órgano competente.

A) PILOTOS

El Campeón de España, Vencedor de Copa de España y/o Vencedor del Trofeo Nacional será el piloto que haya obtenido más puntos en la totalidad de las mangas celebradas en su categoría, independientemente de las mangas que haya completado.

En caso de empate, se tomarán en cuenta los mejores puestos obtenidos en las diferentes mangas donde los pilotos hayan obtenido puntuación hasta desempatar. (No se tendrá en consideración para el desempate los puestos obtenidos en las diferentes mangas de clasificación). Si a pesar de todo sigue el empate, los puntos obtenidos en la última manga del Campeonato determinarán el orden de la Clasificación. Si es necesario, se tomará en cuenta la penúltima manga, y así sucesivamente...

Los Trofeos y Diplomas para los Campeonatos de España, Copas de España y Trofeos Nacionales de Motocross, otorgados por la Real Federación Motociclista Española a los tres primeros clasificados de cada categoría, serán los siguientes:

CAMPEONATO DE ESPAÑA

Élite-MX1	Medalla de Campeonato y Diploma
Élite-MX2	Medalla de Campeonato y Diploma
MXFemenino	Medalla de Campeonato y Diploma
MX125	Medalla de Campeonato y Diploma
MX85	Medalla de Campeonato y Diploma

COPA DE ESPAÑA

MXS18	Medalla de Copa/Trofeo y Diploma
MX65	Medalla de Copa/Trofeo y Diploma

TROFEO NACIONAL

Máster MX3	Medalla de Copa/Trofeo y Diploma
Máster MX4	Medalla de Copa/Trofeo y Diploma

B) CONSTRUCTORES

Para la Clasificación del Campeonato de Constructores, solo el mejor puesto de cada marca obtendrá puntos, de acuerdo con su posición en cada manga del Campeonato.

Para optar a esta Clasificación, la Marca deberá tener tramitada la Licencia RFME de Constructor, siendo imprescindible que al menos participen DOS Marcas distintas -con o sin Licencia- en el Campeonato.

En caso de empate, se aplicará el mismo criterio de desempate que el de los pilotos.

Las categorías que optarán a este Campeonato de Constructores son:

- Campeonato de España de Motocross Élite-MX1
- Campeonato de España de Motocross Élite-MX2
- Campeonato de España de Motocross MXFemenino
- Campeonato de España de Motocross MX125
- Campeonato de España de Motocross MX85

Si un piloto participa con motocicletas de diferentes marcas, aparecerá, en la Clasificación General Final, con la marca que más puntos haya obtenido, sin que ello modifique la Clasificación de Constructores.

A la Marca vencedora, la RFME le expedirá un Diploma acreditativo del Título obtenido.

C) CLUBES O ESCUDERÍAS

El Campeonato por Clubes o Escuderías, se establecerá al final del Campeonato, sumando la puntuación obtenida en la Clasificación General Final por los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo Club o Escudería.

Para optar a este Campeonato, el Club o Escudería deberá estar dado de alta como Club Nacional antes de que finalice el primer trimestre del año, siendo imprescindible que al menos participen CINCO Clubes o Escuderías distintos -Nacionales o no- en el Campeonato.

En caso de empate, se tomará en cuenta la mejor posición del piloto.

Las categorías que optarán a este Campeonato serán las mismas que las del Campeonato de Constructores.

Al Club o Escudería vencedor, la RFME le expedirá un Diploma acreditativo del Título obtenido.

032.02.04.01.- Mínimo de participantes.

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el [Art. 032.08.26](#), un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría, exceptuando en la categoría MXFemenino, donde no se tendrá en cuenta el número de participantes.

Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas del Campeonato, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

032.02.04.02.- Mínimo de competiciones puntuables.

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas (mangas).

032.02.05.- Competiciones Complementarias.

Las pruebas puntuables para los Campeonatos/Copas/Trofeos RFME de Motocross podrán incorporar competiciones complementarias, siempre que estén debidamente autorizadas por la RFME.

La autorización de la RFME no implica de ninguna manera responsabilidad de ésta en estas pruebas si no se desarrollan bajo la reglamentación aprobada y determinada por la RFME.

Tendrán prioridad en todo momento los Campeonatos/Copas/Trofeos RFME

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

En casos de necesidad, Dirección de Carrera podrá modificar los horarios de estas competiciones complementarias, o anularlas.

032.03.- INSCRIPCIONES, PILOTOS Y EQUIPOS

032.03.01.- Reglamento Particular.

El Reglamento Particular deberá ser rellenado en conformidad con el modelo standard establecido por la RFME y enviado a ésta con, al menos, 15 días de antelación a la celebración del evento, para su aprobación.

Excepcionalmente, las modificaciones del Reglamento Particular estarán permitidas, comunicándolas a la RFME (o al Comité de Dirección del Evento durante la primera reunión con el organizador) para su aprobación. Estas modificaciones serán ratificadas en el evento por el propio Comité de Dirección del Evento.

032.03.02.- Inscripciones y precios.

Las inscripciones y el pago de los derechos correspondientes deberán efectuarse a través de la página web de la RFME www.rfme.com.

Existen dos plazos de inscripción:

1. **Plazo 1: Último día de inscripción:** hasta el lunes de la semana de la prueba, a las 23:59 horas.

Categoría	Precio de inscripción por prueba
Élite-MX1	130 €
Élite-MX2	130 €
MX125	100 €
MXS18	90 €
MXFemenino	80 €
MX85	80 €
MX65	80 €
Máster-MX3	120 €
Máster-MX4	120 €

2. **Plazo 2 (con un incremento en el precio):** Durante todo el día del martes y todo el día del miércoles (hasta las 23:59 horas) de la semana de la prueba.

Categoría	Precio de inscripción por prueba
Élite-MX1	170 €
Élite-MX2	170 €
MX125	130 €
MXS18	120 €
MXFemenino	105 €
MX85	105 €
MX65	105 €
Máster-MX3	156 €
Máster-MX4	156 €

Los pilotos tendrán la posibilidad de inscribirse a un Campeonato completo o a una o varias pruebas por separado.

En la inscripción, el piloto deberá indicar el número de dorsal, la marca de su motocicleta (si lo desea) y el nombre de su equipo (en caso de que lo tenga).

El jueves anterior al día de la celebración de la prueba se publicará en la página Web de la RFME, la lista de inscritos.

032.03.03.- Licencias.

Las licencias permitidas para participar y puntuar en cualquiera de los Campeonatos/Copas/Trofeos RFME de Motocross son las siguientes:

- Licencia Homologada (anual o de 1 evento).
- Licencia Nacional de cualquier Federación extranjera afiliada a la FIM EUROPA.
- Licencia FIM (sólo si el evento está dado de alta en la FIM como *"National Meetings open to Foreign Participation"*).

Los pilotos de cualquier nacionalidad, provistos de Licencia Nacional de cualquier Federación extranjera afiliada a la FIM EUROPA, deberán obligatoriamente acompañar a ésta, un permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

Licencias Homologadas de 1 evento: Durante la temporada, un piloto podrá tramitar hasta un máximo de 2 Licencias

Homologadas de 1 evento para poder participar y puntuar en su categoría. A partir de la tercera prueba donde desee participar, deberá tener tramitada la Licencia Homologada anual.

032.03.04.- Edades.

Las edades de participación son:

Categoría	Edad Mínima	Edad Máxima
Élite-MX1	A partir de 16 años.	-
Élite-MX2	A partir de 14 años.	22 años (o 23 si los cumple durante el presente año).
MXFemenino	A partir de 13 años.	-
MXS18	A partir de 14 años.	18 años (o 19 si los cumple durante el presente año).
MX125	A partir de 13 años.	16 años (o 17 si los cumple durante el presente año).
MX85	A partir de 10 años.	13 años (o 14 si los cumple durante el presente año).
MX65	A partir de 7 años.	11 años (o 12 si los cumple durante el presente año).
Máster-MX3	A partir de 35 años.	45* años (si los cumple durante el presente año).
Máster-MX4	A partir de 45* años.	-

**En el caso de que un piloto participante en la categoría Máster-MX3, al cumplir los 45 años, desee participar en la categoría Máster-MX4, podrá hacerlo, no pudiendo ya, a partir de ese momento, participar en la categoría Máster-MX3.*

Los pilotos podrán participar y puntuar indistintamente en aquellas categorías que estén permitidas por su edad, pero nunca en más de una si coinciden en el mismo día, exceptuando el caso donde coincidan con una Copa de Promoción y sea autorizado por la RFME.

Como excepción, no existirá edad máxima en la categoría MX2 para las pilotos de categoría femenina.

032.03.05.- Números de Dorsal.

Para cada categoría de los Campeonatos/Copas/Trofeos RFME de Motocross, los pilotos que deseen número fijo para toda la temporada, podrán elegirlo al realizar la inscripción, de acuerdo con las condiciones y criterios puntuales que establezca la RFME.

Los dorsales nº 1, nº 2 y nº 3 se reservarán para el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior. En el caso de las categorías que puedan correr conjuntamente, se dará la siguiente preferencia: en la clase Élite, a la categoría Élite-MX1; en la clase Junior, a la categoría MXS18; en la clase Infantil, a la categoría MX85; y en la clase Máster, a la categoría Máster-MX3.

El dorsal nº 1 no podrá ser adjudicado a ningún otro piloto en caso de que el titular del mismo, solicitase otro distinto.

Se adjudicarán dorsales de una, dos o tres cifras.

032.03.06.- No participación en un Evento.

La no asistencia a una competición de un piloto previamente inscrito, deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al día de la celebración de la competición.

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

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

032.03.07.- Delegado de pilotos.

Actuará como Delegado de pilotos el que, de manera democrática, sea elegido por los pilotos por mayoría simple entre los candidatos a tal puesto, estableciéndose un piloto como reserva. Esta elección deberá realizarse antes del inicio de los entrenos de la primera prueba del Campeonato.

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

Se establecerá un Delegado de pilotos para las carreras Élite y otro para las **NO Élite**. Sus funciones serán:

- Será el intermediario entre Dirección de Carrera y el resto de los pilotos.
- Será el intermediario entre el Comité de Dirección del Evento y el resto de los pilotos.
- Podrá asistir al control del circuito.

032.04.- EQUIPACIÓN Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

032.04.01.- Vestimenta Pilotos dentro de la Pista.

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

Tanto el casco, como la protección ocular y la vestimenta han de ser conformes a la normativa FIM.

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

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

Siempre que los pilotos salgan a pista con su motocicleta, deberán ir equipados de la siguiente manera:

1.- Casco ([Ver Art. 040.01.01.01](#))

- El casco deberá 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 sobresalir fuera del casco.
- Uso obligado en todo momento cada vez que el piloto salga a pista.

2.- Protección de los ojos

- El piloto deberá llevar colocadas las gafas protectoras en el inicio de los entrenamientos, warm-up, vueltas de reconocimiento y mangas (cada vez que salga a pista).
- Se recomienda el uso del accesorio "Roll Off" en las gafas.

3.- Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima obligatoria a emplear por el piloto en todo momento cada vez que éste salga a pista será:

- Botas de cuero o material equivalente de alta resistencia.
- Guantes resistentes.
- Pantalones largos (hasta los tobillos).
- Camiseta de manga larga (con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado).
- Protector del tórax/espalda. (obligatorio para todas las categorías). ([Ver Art. 040.01.01.02](#))
- Protector de hombros, codos y rodillas. (obligatorio para las categorías 85 y 65). ([Ver Art. 040.01.01.03](#))

4.- Numero de dorsal en la camiseta

- Los pilotos deberán llevar obligatoriamente su número de dorsal sobre la camiseta, o sobre la protección, en caso de llevar ésta sobre la camiseta.
- Éstos deben ser de tamaño y contraste suficiente para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje, Dirección de Carrera, otros Oficiales, etc... ([Ver Art. 040.01.06](#))
- No deben ser brillantes ni reflectantes.
- Uso obligado en todo momento cada vez que el piloto salga a pista.

5.- Apellido, Nombre del piloto

- Deben llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta, en la línea de los hombros (encima del número).
- No se permiten moteles ni palabras que puedan ser malsonantes.
- Uso obligado en todo momento cada vez que el piloto salga a pista.

032.04.02.- Vestimenta Equipos, Mecánicos y Pilotos fuera de la Pista.

Todos los pilotos, mecánicos y miembros de los equipos deben vestir correctamente, teniendo un comportamiento profesional, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito ni del Paddock.

En las zonas de acceso restringido (Paddock, Zona de espera, Zona de mecánicos...) solo serán admitidas las personas cuyo aspecto sea profesional y lleven la acreditación correspondiente para dicha zona.

Por razones de seguridad, no estará permitido utilizar en la Zona de mecánicos ni en la Zona de espera, lo siguiente:

- calzado del tipo sandalia/chancas (con los dedos al aire). Este calzado tampoco estará permitido su uso durante la verificación técnica.
- camiseta sin mangas.

032.05.- CONDUCTA DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS

032.05.01.- Comportamiento durante el evento.

1.- Consideraciones generales

En todo momento, los pilotos se comportarán de acuerdo con las disposiciones de las presentes Reglas.

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

El piloto deberá informar al equipo médico de la competición de todos los problemas de salud que pueda tener y los medicamentos que estuviera utilizando.

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

En todo momento, durante la prueba, el piloto es el responsable de mantener su/s motocicleta/s y su equipación/es de acuerdo con las Reglas de la Competición que rigen la prueba.

Podrá sancionarse por Dirección de Carrera, con una de las siguientes sanciones:

- advertencia
- sanción económica
- penalización en tiempo
- pérdida de puestos, pérdida de puntos para el evento y/o para el Campeonato
- desclasificación o exclusión

por cualquiera de las siguientes acciones:

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

Todas estas acciones, además, podrán ser sancionadas por el Comité de Competición de la RFME si éste lo considera oportuno.

Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo y del resto de personas que utilicen sus pases y acreditaciones.

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

Todo piloto presente en una prueba que efectúe su verificación administrativa y no vaya a efectuar su verificación técnica deberá informar de inmediato a cualquier miembro de Dirección de Carrera o al Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento). De la misma manera, cualquier piloto que no vaya a tomar la salida en alguna sesión de entrenamientos o manga, deberá informar a cualquier miembro de Dirección de Carrera o al Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento), explicando el motivo de su no participación.

Esta comunicación la podrá hacer el propio piloto o cualquier miembro de su equipo.

2.- Señalización

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

La consulta entre los miembros del equipo y los pilotos, cuando éstos estén rodando en pista, estará limitada a la zona de señalización y mecánicos. Los pilotos no se podrán detener en la pista (o en el borde de ésta) para consultar con otras personas ya que pueden perjudicar la progresión de otros pilotos, o incluso provocar un accidente. Esta acción podrá ser

sancionada por Dirección de Carrera.

Solamente se autorizarán las señales siguientes entre los pilotos y las personas relacionadas con ellos:

- Las informaciones e imágenes de los transponders del cronometraje y de las cámaras incorporadas.
- Los mensajes por pizarras en las zonas aprobadas y los gestos corporales por el piloto.

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

La comunicación con los pilotos por radio en entrenamientos o carrera estará totalmente prohibida. La sanción a esta norma, será la desclasificación del entrenamiento o manga en cuestión.

Los sistemas de registros de datos no podrán llevarse sobre el casco. Sí podrán incorporarse en la moto o en un bolsillo con el piloto.

3.- Ayuda exterior

Toda ayuda exterior a los pilotos en la pista, durante los entrenamientos y mangas, estará prohibida, salvo si es prestada por los Comisarios de la Organización, con el fin de garantizar la seguridad. Toda infracción de esta regla podrá ser sancionada por Dirección de Carrera.

Los Comisarios podrán prestar su ayuda para levantar las motocicletas y/o desplazarlas a un lugar seguro. No podrán sujetarlas mientras el piloto efectúe las reparaciones o ajustes.

Todas estas reparaciones o ajustes en la pista deberán hacerse por el piloto, trabajando solo con los medios de los que sea portador y sin ayuda exterior.

Los Comisarios no podrán tampoco ayudar a los pilotos a arrancar de nuevo la motocicleta.

Como excepción, en las categorías de la clase Infantil (MX65 y MX85) y en la categoría MXFemenino se permitirá, sin ser por ello sancionado, que los Comisarios puedan arrancar la motocicleta.

Si Dirección de Carrera considerase que el organizador del evento no dispusiese de suficientes Comisarios para este fin, podrá autorizar, únicamente en la categoría MX65, a que estas ayudas las realicen miembros de los equipos de los pilotos, siempre atendiendo a las indicaciones propuestas por Dirección de Carrera.

4.- En la Pista

Durante los entrenamientos o mangas, los pilotos no se podrán detener en la pista (ni en el borde de ésta) intencionadamente, ya que pueden perjudicar la progresión de otros pilotos, o incluso provocar un accidente. Esta acción podrá ser sancionada por Dirección de Carrera.

Está prohibido recortar la pista durante los entrenamientos o mangas. El hecho de obtener una ventaja con esta acción podrá ser sancionado por Dirección de Carrera.

Además, si Dirección de Carrera determina que el recorte de pista es intencionado, podrá aplicar sanciones suplementarias.

Si un piloto accidentalmente se sale de la pista durante los entrenamientos o mangas, puede continuar su participación regresando a ésta prudentemente por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo donde se produjo el abandono, sin obtener ningún tipo de ventaja. Si obtiene ventaja, se considerará recorte de pista, por lo que podrá ser sancionado por Dirección de Carrera.

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

Está prohibido para cualquier piloto y/o miembro de su equipo circular por la pista con cualquier clase de vehículo motorizado, eléctrico o bicicleta fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o mangas. (La sanción por no cumplir esta norma será la pérdida de 5 puestos en entrenamientos, y/o la suma de 1 minuto a su mejor tiempo de carrera). La primera ofensa será una advertencia y si reincide, se hará efectiva la sanción.

5.- En la Zona de mecánicos (o Pit-Lane)

Deberá habilitarse una zona al lado de la pista para las reparaciones y la señalización durante los entrenamientos y mangas.

Únicamente las personas con la acreditación pertinente, podrán acceder a esta zona.

No se permitirá el acceso a personas con la acreditación de otra categoría diferente a la que esté en pista en ese momento.

No se permitirá la presencia de menores de 16 años en la zona, salvo si son pilotos participantes en la manga que se esté celebrando en ese momento.

Los pilotos podrán entrar en la zona de mecánicos para modificar, ajustar o reemplazar cualquier pieza de su equipamiento de seguridad o de la motocicleta, salvo el chasis, que estará marcado.

En el caso del tubo de escape, éste deberá estar previamente verificado de acuerdo con la normativa RFME.

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

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

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

Entrar a la zona de mecánicos por la salida está totalmente prohibido. La sanción será:

- la desclasificación de la manga en cuestión (si es en manga)
- la pérdida de 10 puestos (si es en entrenos)

Los pilotos que necesiten entrar en la zona de mecánicos deberán cumplir las siguientes normas (de principio a fin):

1. REDUCIR considerablemente la velocidad en el momento de llegar a la pancarta o cartel "ENTRADA ZONA DE MECÁNICOS", desde la pista.
2. CONDUCIR LENTAMENTE y de manera responsable, sin poder adelantar a otros pilotos, utilizando en todo momento el pasillo de tránsito, hasta llegar al lugar de asistencia.
3. DETENER completamente la motocicleta, abandonado el pasillo de tránsito en ese momento, dejándolo libre.
4. Una vez realizada la asistencia, REINCORPORARSE al pasillo de tránsito LENTAMENTE, sin acelerones bruscos.
5. SEGUIR conduciendo LENTAMENTE y de manera RESPONSABLE, utilizando en todo momento el pasillo de tránsito, hasta llegar al pancarta o cartel "SALIDA ZONA DE MECÁNICOS", hacia la pista.

No cumplir con las normas anteriores podrá ser motivo de sanción por Dirección de Carrera con la pérdida de 5 puestos en el entrenamiento o manga en cuestión.

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

Los pilotos deberán salir desde la zona de mecánicos a la pista siempre por la salida específica indicada para ello.

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

Los pilotos que abandonen la pista para entrar a la zona de mecánicos, o bien, para entrar al Paddock, deberán evitar la línea de carrera para evitar entorpecer al resto de pilotos.

[Ver Art. 039.02.15](#)

6.- En la Parrilla de salida

Los pilotos accederán a esta zona con la moto que vayan a utilizar en la manga.

Los pilotos (o cualquier miembro del equipo), cuando se encuentren en la zona de espera, tienen prohibido entrar en esta zona hasta el comienzo del montaje de parrilla, por lo que no podrán tocar y/o manipular:

- la plataforma o malla metálica.
- la valla de salida.

Se permite utilizar en todas las categorías, siempre que el piloto lo considere oportuno, algún tipo de sistema de ayuda en la salida (soportes, bloques, dispositivos de elevación, etc...). Estos soportes deberán tener las siguientes condiciones:

- Deberán tener una base estable.
- Libres, pero no manufacturados ni artesanales, es decir, deben ser fabricados por alguna de las marcas de accesorios del mercado motociclista (de venta al público).
- No pueden ser fabricados ni de madera ni de metal.

Los Comisarios Técnicos podrán verificar y supervisar en todo momento estos soportes y retirarlos de la parrilla si se

considera que no cumplen con las condiciones anteriormente citadas.

Las motocicletas deberán estar centradas en la parrilla de salida, encima de la plataforma o malla metálica. No podrán colocarse en ángulo para tomar la salida.

[Ver Art. 032.08.19](#)

7.- En el Paddock

Es obligatorio la utilización, en el Paddock, de una alfombra ecológica debajo de la motocicleta mientras esté allí depositada y en especial, cuando se realicen trabajos de reparación.

Los pilotos que entren en el Paddock (saliendo desde la pista o zona de mecánicos) con su motocicleta durante una manga no podrán volver a tomar parte en la misma.

Durante las sesiones de entrenamientos sí podrán entrar al Paddock (saliendo desde la pista o zona de mecánicos) y volver a entrar a ésta si lo desean.

[Ver Art. 039.05](#)

032.06.- MOTOCICLETAS Y ESPECIFICACIONES

032.06.01.- Motocicletas y clases.

Las pruebas de los Campeonatos de España, Copas de España y Trofeos Nacionales de Motocross están abiertas a las motocicletas definidas en el Reglamento de la FIM y en las Reglas Técnicas de la Competición de este documento:

Categoría	Cilindrada 2t	Cilindrada 4t
MX1	100cc. - 500cc.	175cc. - 650cc
MX2 y MXS18	100cc. - 250cc.	175cc. - 250cc.
MX125	100cc. - 125cc.	
MX85	70cc. - 85cc.	
MX65	65cc. con cambio	
MXFemenino	70cc. - 250cc.	175cc. - 250cc.
Máster (MX3 – MX4)	100cc. - 500cc.	175cc. - 650cc.

En la categoría MX85:

- Se admitirán, única y exclusivamente, motocicletas tipo motocross, no estando autorizadas las motocicletas tipo Pit-Bike, minicross o similares.
- No se admitirán motocicletas de 125cc. modificadas de cilindrada.
- Se autoriza a utilizar piezas no originales homologadas para la mejora de dicha motocicleta.

En la categoría MX65:

- Se admitirán, única y exclusivamente, motocicletas tipo motocross, no estando autorizadas las motocicletas tipo Pit-Bike, minicross o similares.
- No se admitirán motocicletas de 85cc. modificadas de cilindrada.
- Se autoriza a utilizar piezas no originales homologadas para la mejora de dicha motocicleta.

En la categoría MXFemenino:

- No se admitirán motocicletas de 65cc. modificadas de cilindrada.

En las categorías MX1, MX2, MXS18 y Máster:

- No se admitirán motocicletas de 85cc. modificadas de cilindrada.

El tamaño de las ruedas queda reflejado en el [Art. 040.01.01.11](#)

032.06.02.- Portanúmeros.

Las placas portanúmeros deberán llevar incorporados los números de dorsal del piloto de acuerdo con lo estipulado en el [Art. 032.03.05](#)

El color del fondo y de las cifras de los portanúmeros frontales serán los siguientes:

Categoría	Fondo	Cifras
MX1, MX85	Blanco	Negras
MX2, MXS18, MX125	Negro	Blancas
MX65, MXFemenino	Azul	Blancas
Máster (MX3 – MX4)	Amarillo	Negras

Siguiendo la tabla de colores RAL, se recomiendan estos (según Reglamento de la FIM):

Blanco	9010
Negro	9005
Azul	5005
Amarillo	1003

Las cifras deberán ser claras y legibles, de un tamaño y forma que permita su fácil visualización y, al igual que el fondo, deberán estar pintados con colores mates y no reflectantes. [\(Ver Anexo 01\)](#)

El piloto vigente Campeón podrá llevar en el frontal de su motocicleta su número de dorsal con fondo azul y cifra amarilla. Obligatorio en las categorías Élite (MX1 y MX2).

A partir de la segunda prueba, el piloto que ostente, en la Clasificación Provisional, la primera posición del campeonato correspondiente, deberá llevar en el frontal de su motocicleta su número de dorsal con fondo rojo y cifras blancas. Obligatorio en las categorías Élite (MX1 y MX2). (Se recomienda el Rojo 3020, según la tabla de colores RAL)

Las pilotos de la categoría MXFemenino que participen en otra categoría, podrán utilizar el color de las placas portanúmeros correspondiente a su categoría (Fondo Azul - Cifras Blancas)

032.06.02.01.- Portanúmeros delanteros.

Las placas portanúmeros delanteras deberán respetar la siguiente configuración: [\(Ver Anexo 02\)](#)

- a. El número de dorsal del piloto de acuerdo con las Reglas vigentes. [\(Ver Art. 032.03.05\)](#)
- b. El color del fondo y de las cifras, según la categoría, de acuerdo con las Reglas vigentes. [\(Ver Art. 032.06.02\)](#)
- c. Las placas deberán tener forma rectangular, en superficie plana y visible y fabricadas en un material rígido y sólido, y deberán medir como mínimo 200 mm. de altura, con la suficiente anchura para cubrir la placa de serie y el suficiente espacio para colocar 3 dígitos.
- d. En todas las categorías deberá estar presente el logo oficial del Campeonato. [\(Ver Anexo 03\)](#)
Se puede descargar en alta calidad en la página web de la RFME o solicitarlo al correo electrónico mx@rfme.com.
- e. La publicidad del equipo estará autorizada dentro de la placa, en la parte superior o inferior de ésta, no superando los 50 mm.
- f. Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:
 - Altura: 140 mm.
 - Ancho: 80 mm.
 - Ancho del trazo: 25 mm.
 - Espacio entre cifras: 15 mm.

En el caso de que la RFME disponga de Patrocinador Oficial, ésta se reservará el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

032.06.02.02.- Portanúmeros laterales.

Deberá haber una placa a cada lado de la motocicleta, las cuales, deberán estar fijas y bien visibles.

No deberán ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

Éstas incluirán el número de dorsal del piloto con colores libres tanto en el fondo como en los números. Sin embargo, debe existir una clara distinción entre el color de los números y el del fondo.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

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

032.06.03.- Cámaras a bordo.

No estará permitido el uso de ningún dispositivo de captura de imágenes colocado de manera personal durante todo el evento, a no ser que se solicite a Dirección de Carrera o a la RFME en tiempo y forma, y éste/a lo autorice.

En el caso de que sea autorizado, este dispositivo podrá estar colocado únicamente en el pecho o en la motocicleta. En el caso de utilizar además un dispositivo de adquisición de datos, éste deberá colocarse únicamente en la motocicleta.

El Comisario Técnico Club o Director Técnico RFME comprobará la correcta colocación de estos dispositivos (datos o imagen) e informará a Dirección de Carrera si considera que esta colocación pueda generar peligro para el propio piloto o para el resto de participantes.

En tal caso, Dirección de Carrera podrá no permitir su utilización.

Además, la RFME, si lo desea, podrá solicitar a algunos pilotos la colocación de cámaras para grabar imágenes en el evento. En este caso, al ser solicitado por la RFME, la cámara podrá colocarse excepcionalmente en el casco.

Los pilotos/equipos deberán colaborar y ofrecer ayuda a los técnicos designados para facilitar el montaje del equipo gráfico.

En todos los casos, la RFME es la propietaria de los derechos de imagen, por lo que puede no autorizar la difusión de las grabaciones.

032.07.- ORGANIZACIÓN DE LA PRUEBA

032.07.01.- Oficiales de la Prueba.

La RFME y el Organizador de la prueba nombrarán a los Oficiales, garantizando su aptitud y capacidad para ejercer la función asignada.

Estos Oficiales deberán disponer de la correspondiente licencia en vigor que les habilite para realizar esa función, de acuerdo con el Reglamento Deportivo de la RFME.

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

Todos los Oficiales nombrados por la RFME para un evento desempeñarán cargos ejecutivos y de supervisión.

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

032.07.01.01.- Director de Competición RFME (Race Director).

El Director de Competición RFME (Race Director) será nombrado por la RFME.

Será el máximo responsable del evento, pero únicamente en lo referente a garantizar que se cumplan las Reglas de la Competición, en el ámbito meramente deportivo. Por consiguiente, el Race Director es sólo responsable ante la RFME. Todas las responsabilidades legales recaerán en los organizadores.

Será igualmente responsable de todas las comunicaciones al Comité de Dirección del Evento.

Deberá estar en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Deportivo y Director de Carrera.

Tendrá la autoridad para los casos siguientes (el Director de Carrera Club podrá dar las órdenes referidas únicamente con el consentimiento del Director de Competición RFME y/o del Comisario RFME):

- El seguimiento de los entrenamientos y de las carreras.
- La conformidad de los horarios.
- Detener los entrenamientos o las carreras de acuerdo con las Reglas de la Competición, si él estima que no son seguros para continuar, asegurándose que se aplica el procedimiento correcto para la nueva salida.
- El procedimiento de salida.

032.07.01.02.- Comisario RFME.

El Comisario RFME será nombrado por la RFME.

Será también responsable de garantizar que se cumplan las Reglas de la Competición, en el ámbito meramente deportivo, y supervisará directamente todas las funciones del Director de Carrera Club.

Deberá estar en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Deportivo y Director de Carrera.

Junto con el Director de Competición RFME, tendrá también autoridad para los casos siguientes (el Director de Carrera Club podrá dar las órdenes referidas únicamente con el consentimiento del Director de Competición RFME y/o del Comisario RFME):

- El seguimiento de los entrenamientos y de las carreras.
- La conformidad de los horarios.
- Detener los entrenamientos o las carreras de acuerdo con las Reglas de la Competición, si él estima que no son seguros para continuar, asegurándose que se aplica el procedimiento correcto para la nueva salida.
- El procedimiento de salida.

032.07.01.03.- Director Técnico RFME.

El Director Técnico RFME será nombrado por la RFME.

Será el responsable de asegurar que las Reglas Técnicas de la Competición sean respetados y supervisará los controles técnicos, así como las reclamaciones de orden técnico.

Tendrá la autoridad de rechazar el uso de cualquier parte, basada en preocupaciones de seguridad a su exclusivo criterio y discreción.

Deberá estar en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Técnico.

032.07.01.04.- Director de Carrera Club.

El Director de Carrera Club será nombrado por el Club organizador para su evento.

Será el máximo responsable del evento y del correcto desarrollo y transcurso de la competición.

Sus responsabilidades serán:

- Asegurarse que el circuito esté convenientemente preparado y mantenido en buen estado durante todo el evento y que todas las exigencias legales aplicables al desarrollo de la competición se cumplan.
- Asegurarse de que todos los Oficiales y servicios se encuentren colocados en su correcta posición, con su equipamiento, a lo largo del circuito, antes de los entrenamientos y mangas.
- Tomar las decisiones con vista a un desarrollo regular de la competición.
- Asegurarse que el evento se desarrolla conforme a las presentes Reglas de la Competición.
- Dar el Briefing tanto a los pilotos como a los Comisarios de Pista.
- Notificar al Director de Competición RFME y/o al Comisario RFME cualquier reclamación o incidencia ocurrida durante la prueba.
- Aprobar y firmar inmediatamente los resultados oficiales provisionales indicando la hora y presentar los informes al Comité de Dirección del Evento.
- Atender las recomendaciones del Director de Competición RFME y/o del Comisario RFME.

Deberá trabajar en consulta permanente con el Director de Competición RFME y/o con el Comisario RFME.

Deberá tener necesariamente la suficiente experiencia dirigiendo con anterioridad este tipo de eventos o haber participado como adjunto como mínimo en dos ocasiones.

Deberá estar en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Deportivo y Director de Carrera.

032.07.01.05.- Otros Oficiales.

Los siguientes Oficiales serán nombrados oficialmente por el Organizador para su evento y serán aprobados por la RFME:

- Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento) (en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Deportivo y Director de Carrera)
- Comisario Técnico Club (en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Técnico)
- 3 cronometradores: Cronometrador Jefe + Cronometrador auxiliar (ambos en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Cronometrador) + Cronometrador de apoyo.

Resto de Oficiales nombrados / contratados por el Organizador:

- Comisarios de Pista: obligatorio que tengan, como mínimo, 18 años
- Secretario del evento
- Responsable de Paddock Club (supervisado por el Jefe de Paddock RFME)
- Personal médico
- Personal de seguridad
- Cualquier Oficial necesario para el buen desarrollo de la competición

032.07.02.- Dirección de Carrera (Race Direction), composición y funciones.

La dirección deportiva del evento será asumida por Dirección de Carrera (Race Direction).

Dirección de Carrera estará compuesta por los siguientes Oficiales:

- Director de Competición RFME (Race Director)
- Comisario RFME
- Director de Carrera Club

Las funciones de Dirección de Carrera son:

- Tomar las decisiones en aplicación de las Reglas de la Competición.
- Supervisar los asuntos operacionales para asegurar el funcionamiento seguro, eficiente y oportuno del evento, de acuerdo con las Reglas de la Competición.
- Hacer cambios en la forma y/o el formato de los entrenamientos y/o de la carrera, justificados por cuestiones de seguridad y que, por lo tanto, esta decisión sea absolutamente necesaria para resolver una situación que no está prevista en las Reglas de la Competición. En este caso, de manera excepcional, la decisión puede prevalecer sobre las disposiciones especificadas en las Reglas de la Competición.
- En el caso donde sea absolutamente necesario resolver una situación no prevista en las Reglas de la Competición,

Dirección de Carrera podrá redactar instrucciones o clarificaciones antes de la carrera y en casos precisos podrá, así mismo, publicar nuevas reglamentaciones antes de la carrera (ejemplo: tomar en consideración las condiciones propias de un circuito en particular) Sin embargo, este tipo de acciones solo pueden llevarse a cabo dentro de los límites establecidos por las Reglas de la Competición.

- Imponer sanciones por infracciones a las Reglas de la Competición.
- Pronunciarse y decidir sobre toda reclamación relativa a las infracciones a las Reglas de la Competición.

Los miembros de Dirección de Carrera podrán realizar otras funciones durante el evento.

Dirección de Carrera se reunirá, durante el evento, cada vez que sea necesario.

El quórum para cualquier reunión de Dirección de Carrera será de dos personas.

Cada miembro dispondrá de un voto. Las decisiones se tomarán por mayoría simple.

032.07.03.- Comité de Dirección del Evento.

La dirección organizativa del evento será asumida por el Comité de Dirección del Evento.

El Comité de Dirección del evento estará compuesta por los siguientes Oficiales:

A) Con derecho a voto:

- El Director de Competición RFME (Race Director)
- El Comisario RFME
- El Delegado Club

B) Sin derecho a voto:

- El Director de Carrera Club
- El Director Técnico RFME
- El Comisario Técnico Club
- El Cronometrador Jefe
- El Médico oficial de la prueba (Jefe Médico)
- El Secretario del evento

En todo momento las tareas de los miembros del Comité de Dirección del Evento son:

- Asegurarse que la competición se desarrolla de manera eficaz y regular.
- Hacer las recomendaciones a Dirección de Carrera acerca de todos los temas que estén en contradicción con las Reglas de la Competición.
- Comunicar a Dirección de Carrera toda infracción a las Reglas de la Competición.
- Recibir los informes de los diferentes Oficiales acerca de los controles técnicos, entrenos y carreras.
- Aprobar y ratificar los resultados definitivos del evento ([Ver Art. 032.08.28](#))

El Comité de Dirección del Evento se reunirá cada vez que sea necesario durante el transcurso del evento, pero siempre, como mínimo:

- Antes de la primera sesión de entrenamientos.
- Al final de la jornada del DÍA 1.
- Al final del evento.

Podrán asistir también a estas reuniones, sin derecho a voto, las siguientes personas (siempre que Dirección de Carrera lo apruebe):

- Los miembros de la Junta Directiva de la RFME.
- Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la RFME.
- Los miembros de la Comisión de Motocross de la RFME.
- El Delegado RFME de la especialidad.
- El Delegado de pilotos.
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte de Dirección de Carrera.

El quórum para cualquier reunión del Comité de Dirección del Evento será de dos personas.







Cada miembro (con derecho a voto) dispondrá de un voto. Las decisiones se tomarán por mayoría simple.

032.07.04.- Señalización Oficial.

032.07.04.01.- Señalización por paneles.

La señalización oficial por paneles deberá indicarse por medio de paneles que midan, aproximadamente, 750 x 600 mm. con un número negro de 10', 5', 15'' y 5'' idéntico en ambos lados y contraste suficiente entre el color del fondo y el de los números.

Otros carteles con el número 1 y 2 (en ambas caras el mismo número) serán necesarios para indicar las vueltas finales de la manga. Estos carteles podrán ser de tamaño más reducido, pero siempre con un tamaño que sea perfectamente visible para el piloto.

Panel		Utilización y significado
	10 MINUTOS (10')	<ul style="list-style-type: none"> - Se muestra en la zona de espera o SkyBox - DIEZ minutos antes de la salida, se muestra este panel. - Con un pitido, se indica que comienza la vuelta de reconocimiento (optativa). - Se puede mostrar, además, un panel con el rótulo "VUELTA DE RECONOCIMIENTO". (Ver Art. 032.08.18)
	5 MINUTOS (5')	<ul style="list-style-type: none"> - Se muestra en la zona de espera o SkyBox - CINCO minutos antes la salida, se muestra este panel. - Con un pitido, se indica que deben abandonar la zona de espera o SkyBox todos los miembros del equipo que se encuentren con el piloto, quedándose únicamente éste con su motocicleta. - Se muestra, además, la bandera verde, fija. - Los pilotos se preparan para el procedimiento de montaje de parrilla. (Ver Art. 02.08.19)
	15 SEGUNDOS (15'')	<ul style="list-style-type: none"> - Se muestra delante de la parrilla de salida - QUINCE segundos antes de la salida, se enseña fijamente este panel durante 15''.
	5 SEGUNDOS (5'')	<ul style="list-style-type: none"> - Se muestra delante de la parrilla de salida - Se esconde el panel de 15'' en el mismo momento en el que se enseña fijamente el panel de CINCO segundos. - La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición de este panel.
	2 VUELTAS	<ul style="list-style-type: none"> - Se muestra en la línea de meta. - Se muestra cuando finaliza el tiempo determinado de la manga y quedan 2 vueltas para la finalización de ésta.
	1 VUELTA	<ul style="list-style-type: none"> - Se muestra en la línea de meta. - Se muestra cuando finaliza la penúltima vuelta de la manga y queda 1 vuelta para la finalización de ésta.

Otros carteles o pancartas se deberán colocar en el circuito durante un evento:

En el Área de Llegada [\(Ver. 039.04\)](#)

- "META"
- "FIN ZONA DE META"

En la Zona de Mecánicos o PIT-LANE [\(Ver. 039.02.15\)](#)

- "ENTRADA ZONA DE MECÁNICOS"
- "SALIDA ZONA DE MECÁNICOS"

032.07.04.02.- Señalización por banderas.

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

Bandera		Significado
	BANDERA ROJA	<ul style="list-style-type: none"> - La carrera se detiene. - Todos los pilotos deberán parar obligatoriamente y acudir a la zona que indiquen los Oficiales. - Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
	BANDERA NEGRA Con el número del piloto	<ul style="list-style-type: none"> - Parada obligatoria para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. - Este piloto deberá abandonar la pista por los accesos que haya hacia el Paddock. - Esta bandera debe presentarse inmóvil.
	BANDERA AMARILLA Inmóvil	<ul style="list-style-type: none"> - Peligro cercano, conducir prudentemente. - En la siguiente sección te vas a encontrar otra indicación
	BANDERA AMARILLA Agitada	<ul style="list-style-type: none"> - Gran peligro, inmediato, reducir considerablemente la velocidad. Prohibición total de saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. - El piloto que infrinja esta norma será sancionado por Dirección de Carrera sin posibilidad de apelar (constatación de hechos) con la siguiente sanción: <ul style="list-style-type: none"> - Primera ofensa en el evento: pérdida de 2 puestos. - Reincidencia en el mismo evento: pérdida de 10 puestos.
	BANDERA BLANCA CON ASPA ROJA Siempre Agitada	<ul style="list-style-type: none"> - Indica la presencia de personal sanitario en la pista. - Reducir considerablemente la velocidad. Prohibición total de saltar y adelantar hasta pasada la zona señalizada. - El piloto que infrinja esta norma será sancionado por Dirección de Carrera sin posibilidad de apelar (constatación de hechos) con la siguiente sanción: <ul style="list-style-type: none"> - Primera ofensa en el evento: pérdida de 5 puestos - Reincidencia en el mismo evento: pérdida de 10 puestos
	BANDERA AZUL Agitada	<ul style="list-style-type: none"> - Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto o por varios. Mantenga su línea, facilitándoles el adelantamiento. - Está bandera deberá ser utilizada por Comisarios especializados.
	BANDERA VERDE	<ul style="list-style-type: none"> - Solo se utilizará durante el procedimiento de salida. <ul style="list-style-type: none"> -Se muestra fija durante todo el montaje de parrilla (los pilotos se van colocando en su emplazamiento de la parrilla, encima de la plataforma metálica). -Se retira en el momento en el cual, todos los pilotos están colocados en sus posiciones para la salida. Pista libre para la salida de la manga.
	BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS Agitada	<ul style="list-style-type: none"> - Fin de la carrera.

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

Colores recomendados para las banderas (Según Reglamento de la FIM):

- Negro: Pantone Negro C
- Azul: Pantone 286 C
- Rojo: Pantone 186 C
- Amarillo: Pantone Amarillo C
- Verde: Pantone 348 C
- Blanco: Pantone Blanco C

032.08.- DESARROLLO DE LA PRUEBA

032.08.01.- Verificaciones Administrativas.

Los pilotos inscritos en la prueba estarán obligados a acreditar su presencia e identidad mediante un documento oficial de identidad (DNI, Permiso de conducción, Pasaporte o Tarjeta de Identidad de Extranjero)

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

En el momento que el piloto realice la verificación administrativa, recibirá, junto con la documentación de la prueba, las siguientes acreditaciones:

- 1 pase personal de piloto, de obligado uso por parte del mismo. Cualquier pase de piloto que esté siendo utilizado por otra persona será retirado de inmediato.
- 3 pases de mecánico con derecho a acceso a la zona de mecánicos.
- 1 pase de vehículo de trabajo con acceso al Paddock A o al Paddock B.
- 1 pase de vehículo privado con acceso al Parking A (sin acceso al Paddock). El Organizador deberá habilitar una zona de aparcamiento para estos vehículos privados de los pilotos, en la medida de lo posible, lo más cercano al Paddock.

032.08.02.- Verificaciones Técnicas.

Antes de los entrenamientos, se efectuará un control técnico de acuerdo con el [Art. 40.01.01](#) de las Reglas Técnicas de la Competición de este documento.

Las verificaciones técnicas deberán efectuarse en el mismo lugar de la prueba, en la zona específica indicada para ello.

A la entrada de esta zona se mostrará la hora oficial, proporcionada por el cronometrador de la prueba.

La verificación técnica podrá realizarla el propio piloto o el mecánico de éste.

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

Para la segunda motocicleta, habrá dos posibilidades:

- 1) Podrá presentar una segunda moto a su nombre con su número de dorsal.
- 2) Un equipo podrá presentar al control técnico una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios pilotos de la misma o diferente categoría (siempre que se cumpla el [Art. 032.06.01](#)). En este caso, el equipo deberá indicar a los Comisarios Técnicos, en el momento del control, los nombres y los dorsales de los pilotos que pueden utilizar esa motocicleta, y sus categorías. En el momento en el que la motocicleta de equipo sea utilizada por uno de los pilotos en su categoría, en cualquier manga o entrenamiento del evento, ésta quedará asignada a este piloto, no pudiendo utilizarla ya ninguno de sus compañeros. En este caso, la segunda moto podrá verificarse, si se desea, sin la placa portanúmeros.

Si un piloto presenta a la verificación dos motocicletas de diferente marca no aparecerá ninguna de las dos marcas en ningún documento oficial de la prueba, no optando a puntos en esa prueba para el Campeonato de Constructores.

Los pilotos deberán presentarse a la verificación técnica, con todas las partes de la motocicleta limpias y en un estado óptimo para su marcaje.

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

Un piloto podrá cambiar de motocicleta en cualquier momento, excepto durante una manga, (es decir, podrá cambiarla hasta 10 minutos antes de que comience ésta). Cambiar de motocicleta durante una manga conllevará la exclusión de la manga.

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

El límite máximo autorizado de ruido en la verificación inicial está indicado en las Reglas Técnicas de la Competición de este mismo documento. ([Art. 040.01.01.13](#))

En cualquier momento, durante el desarrollo de la prueba:

- A petición del Comisario Técnico Club o del Director Técnico RFME, un piloto deberá presentar su/s motocicleta/s o su equipación/es a un control técnico.
- El piloto será el responsable de mantener su/s motocicleta/s y su equipación/es en conformidad con las Reglas de la

Competición que rigen la prueba.

- Dirección de Carrera, a petición del Comisario Técnico Club o del Director Técnico RFME, podrá excluir a una motocicleta si estos consideran que su construcción o estado pueda constituir peligro para el propio piloto o para el resto de participantes.

032.08.03.- Controles Médicos.

En cualquier momento, durante el desarrollo de la prueba, se podrá realizar un control médico especial por parte del médico oficial de la prueba (Jefe Médico), o por parte de algún otro médico designado por éste.

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

El control médico especial podrá ser solicitado por Dirección de Carrera o por un Delegado de la Comisión Médica de la RFME.

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

032.08.04.- Control del Circuito.

Se efectuará un control del circuito tal como dice el [Art. 039.01](#) de este documento.

032.08.05.- Reunión con los Organizadores.

Después del control del circuito, tendrá lugar una reunión con los Organizadores. Estarán obligados a asistir a esta reunión: los tres miembros de Dirección de Carrera, el Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento) y el Jefe Médico (que deberá ser el mismo durante los dos días del evento). Estarán invitados a la misma los demás Oficiales de la prueba.

Si el Jefe Médico no puede asistir a la reunión, el Director de Carrera Club y el Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento) deberán exponer al Director de Competición RFME o al Comisario RFME el Plan de Evacuación Médica del evento.

Si, de acuerdo con el [Art. 039.01](#), el Director de Competición RFME o el Comisario RFME elaboran un informe posterior a la inspección del circuito, harán entrega del mencionado informe al Director de Carrera Club y al Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento), explicando en detalle las acciones que se deben emprender y la importancia que, para la prueba y el organizador, tiene el implantar dichas acciones.

032.08.06.- Entrenamiento / Restricciones.

Está prohibido para los pilotos participantes en el Campeonato de España de Motocross entrenar en el circuito donde vaya a celebrarse la prueba durante los 5 días anteriores a la celebración de ésta (de lunes a viernes), a no ser que la actividad sea autorizada por la RFME.

Del mismo modo, durante el mismo periodo de tiempo, queda totalmente prohibida cualquier tipo de actividad deportiva en el circuito sin previa autorización de la RFME.

032.08.07.- Briefing con los Pilotos.

En la primera prueba del Campeonato se organizará un Briefing, de asistencia obligatoria, para todos los pilotos participantes en el evento. En las sucesivas pruebas, la información y documentación del Briefing se podrá enviar por mail de forma electrónica a todos los pilotos inscritos, omitiendo, con este envío, la celebración del Briefing directo completo, quedando reducido únicamente a la demostración completa de la caída de la valla de salida.

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

El lugar del Briefing será siempre la zona de salida, donde también se realizará una demostración del procedimiento de salida con la caída de la valla incluida.

Es responsabilidad de todos los pilotos y equipos, asistir al Briefing (o de leerlo en caso de ser electrónico), estar al corriente de todas las informaciones expuestas y seguir todas las instrucciones explicadas.

El Briefing deberá ser dado por el Director de Carrera Club, siendo el máximo responsable de éste. Si se considera oportuno, también podrán aportar sus comentarios, el Director de Competición RFME o el Comisario RFME, así como el organizador o

aquellas personas requeridas por Dirección de Carrera.

Deberán asistir al Briefing, además de los pilotos y de los miembros de Dirección de Carrera mencionados anteriormente, el Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento).

La no asistencia de un piloto a un Briefing obligatorio podrá ser sancionada con 5 puestos en la parrilla de salida.

032.08.08.- Briefing con los Comisarios de Pista.

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

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

032.08.09.- Cronometraje, control de pasos y Transponder.

Ver [Anexo Cronometraje](#)

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

Los servicios de cronometraje deberán disponer para cada evento, como mínimo, de tres personas (Cronometrador Jefe + Cronometrador auxiliar (ambos con Licencia Nacional de Cronometrador) + Cronometrador de apoyo).

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

Los servicios de cronometraje serán los responsables del control de señal de los transponders antes de que las motocicletas salgan a pista.

El transponder tendrá que estar colocado en la horquilla delantera de la motocicleta cada vez que ésta salga a pista, utilizando para ello el soporte correspondiente. En el caso de que el piloto no disponga de soporte, la empresa de cronometraje le facilitará uno, pudiendo ésta alquilarlo o venderlo.

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

Este transponder deberá ser devuelto, en las mismas condiciones de limpieza tal como fue recibido, en un plazo máximo no superior a sesenta minutos desde la finalización de la última manga del programa.

Si, transcurrido ese periodo de tiempo, no se hace entrega de dicho transponder en la secretaría de la carrera o lugar habilitado a tal efecto, el piloto responsable deberá remitirlo a la dirección que se le indique, haciéndose cargo de los gastos del envío, pudiendo además ser sancionado con una multa de hasta TRESCIENTOS EUROS (300,00€), que se haría efectiva mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

En caso de pérdida del transponder, el piloto responsable deberá abonar al cronometrador el importe del coste del mismo. En caso de negativa, el piloto podrá ser sancionado con una multa de mayor cuantía, que se haría efectiva mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

Los servicios de cronometraje deberán comunicar rápidamente al organizador, inmediatamente después del final de la última manga de cada categoría, los tres primeros pilotos de la Clasificación Final de la prueba, tanto para la ceremonia de entrega de trofeos, como para el control de las motocicletas por parte del equipo técnico.

032.08.10.- Sesión de Autógrafos.

Los pilotos pueden ser requeridos por la RFME y/o el Organizador para participar en alguna sesión de autógrafos.

032.08.11.- Presentación.

La RFME y/o el Organizador pueden solicitar la presencia de pilotos y jefes de equipo, si se da el caso, para realizar alguna presentación oficial de la prueba ante los medios o autoridades.

La RFME y/o el Organizador pueden solicitar la presencia de algún piloto en particular si, por cualquier motivo, se necesitara su asistencia, siempre comunicándose con la suficiente antelación.

032.08.12.- Difusión de música.

Durante el desarrollo del evento se permitirá la difusión de música, excepto durante el desarrollo de las mangas o entrenamientos, donde quedará prohibida la difusión de ésta.

El servicio de megafonía podrá ser utilizado en ese momento exclusivamente para dar información al público del desarrollo de las mangas o entrenamientos, y/o avisos a pilotos, personal de organización, etc...

032.08.13.- Entrenamientos.

Los pilotos comenzarán las sesiones de entrenamientos siempre desde la zona indicada para ello y bajo el control técnico (tanto motocicleta como piloto). Una vez iniciada la sesión, podrán incorporarse a ésta desde la zona de mecánicos, siempre que pasen, del mismo modo, el control técnico.

032.08.13.01.- Entrenamientos Libres.

No se convocará ninguna sesión de entrenamientos libres en ninguna categoría.

032.08.13.02.- Entrenamientos Cronometrados.

Después de realizarse las verificaciones administrativas y técnicas, cada categoría realizará una sesión de entrenamientos cronometrados, que servirán para determinar las posiciones de los pilotos en la parrilla de salida de, según formato:

- a) la manga de clasificación.
- b) las mangas principales.

La participación en estos entrenamientos será obligatoria.

Para poder tomar la salida en estos entrenamientos, la verificación debe estar realizada.

Durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos, todos los Comisarios de Pista mostrarán la bandera amarilla estática.

En todas las categorías existirá un tiempo máximo de clasificación en los entrenamientos cronometrados, que vendrá determinado por Dirección de Carrera.

Si el piloto supera este tiempo máximo, será advertido de ello por Dirección de Carrera, el cual informará al piloto de que se encuentra en zona de riesgo para las Mangas y que, por ello, le puede mostrar la bandera negra si considera que supone un peligro para el propio piloto o para el resto de participantes.

032.08.13.03.- Warm-Up.

En el segundo día de un evento, antes de las mangas principales, cada categoría realizará una sesión de "Warm-Up".

La participación en el Warm-Up será optativa.

Para poder tomar la salida en estos Warm-Up, el piloto debe figurar en el listado de participantes, ya sea como piloto clasificado o reserva (al haber participado en los entrenamientos cronometrados).

032.08.13.04.- Duración de los Entrenamientos.

La duración de estos entrenamientos será la siguiente:

EVENTOS ÉLITE:

Categoría	Entrenos Crono	Ensayos de salida	Warm-Up
Élite-MX1	35 minutos	5 minutos	15 minutos
Élite-MX2	35 minutos	5 minutos	15 minutos

Los entrenamientos cronometrados de cualquier otra categoría complementaria en el caso de ser convocada en un evento Élite, tendrán esta duración:

Categoría	Entrenos Crono	Ensayos de salida	Warm-Up
MX125	35 minutos	5 minutos	10 minutos
Complementaria	30 minutos	5 minutos	10 minutos

EVENTOS NO ÉLITE:

Categoría	Entrenos Crono	Ensayos de salida	Warm-Up
MXS18	40 minutos	5 minutos	10 minutos
MXFemenino	40 minutos	5 minutos	10 minutos
MX85	40 minutos	5 minutos	10 minutos
MX65	40 minutos	5 minutos	10 minutos
Máster (MX3 - MX4)	40 minutos	5 minutos	10 minutos

Todas las categorías realizarán sus entrenamientos por separado, excepto la clase Máster (MX3 – MX4) que realizarán sus entrenamientos conjuntamente.

Estos formatos de entrenamientos podrán sufrir modificaciones si la RFME o Dirección de Carrera lo consideran oportuno, dependiendo de las condiciones particulares del evento.

Del mismo modo, dependiendo del número de pilotos inscritos y verificados, Dirección de Carrera determinará para cada circuito y según las condiciones particulares del evento, la cantidad de pilotos como máximo por grupo, en el caso de que los hubiera, y el tiempo de entrenamientos, en el caso de que éste se modificase.

032.08.13.05.- Grupos en Entrenamientos.

La RFME o Dirección de Carrera decidirá, en función de la cantidad de pilotos inscritos y verificados en una categoría y del circuito en cuestión, la separación (o no) en grupos en esa categoría, para realizar los entrenamientos cronometrados.

En el caso de que hubiera que dividir por grupos a los pilotos en una categoría, la composición se efectuará de la siguiente manera:

1. Pilotos con puntos en el Campeonato.

Se ordenarán de la siguiente manera: el primer piloto presente irá al grupo A, el segundo piloto, al B, el tercero, al A y así sucesivamente.

2. Pilotos sin puntos en el Campeonato.

Se ordenarán por sorteo.

En la primera carrera se tomará en consideración la puntuación del año anterior.

032.08.14.- Pilotos reserva.

Serán considerados pilotos reserva aquellos pilotos que no se hayan clasificado en los entrenamientos cronometrados de cada categoría dentro de los 40 mejores tiempos.

Estos pilotos no tendrán garantizada la posibilidad de participación en las mangas principales.

La decisión de admitir a uno o varios pilotos reserva se tomará 10 minutos antes del inicio de la manga, cuando comience la vuelta de reconocimiento, en función del nº de pilotos clasificados presentes.

Deberán esperar en la zona de espera, detrás del SkyBox, por el orden obtenido en los entrenamientos cronometrados (del 41º en adelante).

Si finalmente pueden participar en la manga, se unirán al resto de pilotos pudiendo hacer la vuelta de reconocimiento. ([Ver Art. 032.08.18](#))

Si finalmente no pueden participar en la manga, deberán abandonar la zona de espera. ([Ver Art. 032.08.17](#))

Un piloto reserva NO podrá participar en la manga de clasificación, pero si podrá participar en las mangas principales si es admitido en éstas.

Un piloto reserva podrá tomar parte, si lo desea, en la sesión de Warm-Up de su categoría.

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.

032.08.15.- Ensayos de salida.

Inmediatamente después de cada entrenamiento cronometrado, se efectuarán ensayos de salida oficiales programados durante 5 minutos.

Estos ensayos de salida oficiales programados se realizarán en la zona indicada para ello (delante de la valla de salida). Con la moto detenida, se realizará un proceso de aceleración continuado, utilizando la recta de salida. Queda totalmente prohibido realizar estos ensayos fuera de los oficiales programados.

Estos ensayos serán opcionales.

Las salidas colectivas estarán prohibidas.

Los mecánicos podrán ofrecer asistencia a los pilotos en estas salidas únicamente en la zona habilitada para ello, sin interferir en los movimientos del resto de pilotos.

Sólo se permite en esta zona un mecánico por piloto.

032.08.16.- Mangas.

032.08.16.01.- Manga de clasificación.

Únicamente en los eventos donde esté convocada la clase Élite (**y el evento sea a DOS días**), se realizará una manga de clasificación, en cada una de las categorías **Élite-MX1 y Élite-MX2**, que determinará el orden de entrada a parrilla de las mangas principales.

El tiempo de estas mangas viene definido en el siguiente cuadro:

Categoría	Tiempo de Manga	Max. Participantes
Élite-MX1	15 minutos + 2 vueltas	40
Élite-MX2	15 minutos + 2 vueltas	40

En casos excepcionales, Dirección de Carrera junto con el Delegado de pilotos, podrán modificar los periodos de duración de las mangas.

Los pilotos clasificados para la manga de clasificación que, por cualquier motivo, no puedan tomar parte en ésta, ocuparán los últimos puestos en la parrilla de salida de las mangas principales.

032.08.16.02.- Mangas principales.

El tiempo de estas mangas viene definido en el siguiente cuadro:

Categoría	Nº de Mangas	Tiempo de Mangas	Max. Participantes
Élite-MX1	2	30 minutos + 2 vueltas	40
Élite-MX2	2	30 minutos + 2 vueltas	40
MX125	2	25 minutos + 2 vueltas	40
MXFemenino	2	20 minutos + 2 vueltas	40
MXS18	2	25 minutos + 2 vueltas	40
MX85	2	20 minutos + 2 vueltas	40
MX65	2	12 minutos + 2 vueltas	40
Máster (MX3 – MX4)	2	20 minutos + 2 vueltas	40*

Todas las categorías realizarán sus mangas por separado, excepto la clase Máster (MX3 – MX4) que realizarán sus mangas conjuntamente, *pudiéndose aumentar, en casos excepcionales, únicamente en esta clase, el nº máximo de participantes, siempre que la RFME o Dirección de Carrera lo considere oportuno.

Estos formatos de mangas podrán sufrir modificaciones si la RFME o Dirección de Carrera lo consideran oportuno, dependiendo de las condiciones particulares del evento.

Del mismo modo, en casos excepcionales, Dirección de Carrera junto con el Delegado de pilotos, podrán modificar los periodos de duración de las mangas.

Los intervalos entre las mangas de una misma categoría serán de un mínimo de 60 minutos entre ambas, tomándose en los horarios, como referencia de cálculo a estos efectos, la hora teórica de llegada del vencedor de la manga.

En el caso en el que la velocidad en pista de un piloto (tanto en las Mangas principales como en la Manga de clasificación) sea excesivamente lenta y por ello, pueda suponer un peligro tanto para él como para el resto de participantes, Dirección de Carrera podrá obligarle a abandonar la manga en cuestión mediante la bandera negra correspondiente.

032.08.17.- Zona de Espera o SkyBox.

Todos los circuitos deberán tener habilitado una zona de espera llamada "SkyBox", situada entre la valla trasera de publicidad del área de salida y el tope trasero de la parrilla de salida. (Obligatorio)

En la entrada de esta zona se mostrará la hora oficial de la prueba que la suministrará el cronometrador.

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

20 MINUTOS - Antes de la salida

- Se abre la entrada a la zona de espera o SkyBox.
- Cada piloto con su motocicleta, dos miembros de su equipo y una persona con sombrilla, podrán acceder a la zona de espera o SkyBox, siempre con el motor de su motocicleta apagado y colocándose en la posición que les indique el Comisario Técnico Club o el Director Técnico RFME.
- Esperarán en su sitio sin poder acceder a la parrilla de salida, sin sobrepasar bajo ningún concepto el tope trasero y sin tocar/pisar la plataforma o malla metálica.
- Los pilotos reserva se colocarán en la zona de espera, detrás del SkyBox, con su motocicleta y un miembro de su equipo por el orden obtenido en los entrenamientos cronometrados (del 41º en adelante).

10 MINUTOS - Antes de la salida

- Se enseña el panel de 10 minutos.
- Se cierra el acceso a la zona de espera o SkyBox desde el Paddock.
- Todas las motocicletas de los pilotos clasificados deben estar colocadas en la zona de espera o SkyBox.
- Comienza el procedimiento del inicio de la vuelta de reconocimiento (optativa). [Ver Art. 032.08.18](#)
- Los pilotos reserva deben estar presentes en la zona de espera, detrás del SkyBox, con sus motocicletas y esperar.
 - a) Si están presentes las 40 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.
 - b) Si no están presentes las 40 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 inicio de la vuelta de reconocimiento (10' antes de la salida), no esté completa con los pilotos reserva presentes incluidos.
 - a) Si está completa, el piloto que llegue tarde con su motocicleta, perderá el derecho de participación de la manga en cuestión.
 - b) 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 el momento en el que el primer piloto finalice la vuelta de reconocimiento y entre de nuevo a la zona de espera o SkyBox, momento en el cual, se cerrará definitivamente y ningún piloto con su motocicleta, podrá entrar.
- El piloto que llegue tarde a la zona de espera o SkyBox con su motocicleta, una vez que el resto de pilotos haya comenzado la vuelta de reconocimiento, podrá efectuar ésta si lo desea, siguiendo las indicaciones del Oficial, siempre que:
 - a) ningún piloto la haya finalizado.
 - b) o no se hayan sobrepasado los 7 minutos antes de la salida.

En esta zona se permitirá en todo momento repostar y/o hacer ajustes mecánicos en la moto, si se considera necesario. En tal caso, será obligatorio el uso de la alfombra ecológica.

Será obligatoria la instalación de 2 aseos como mínimo, en la zona de espera o SkyBox, de obligado uso en caso de ser necesario.

En los eventos donde esté convocada la categoría MXFemenino, se deberá instalar 1 aseo más, de uso exclusivo para las pilotos de esta categoría. Este aseo deberá quedar cerrado cuando éstas no accedan a sus mangas.

032.08.18.- Vuelta de Reconocimiento.

Antes de cada manga, los pilotos tendrán la posibilidad de realizar una vuelta de reconocimiento. La participación en la vuelta de reconocimiento será optativa.

El procedimiento a seguir será el siguiente:

10 MINUTOS - Antes de la salida

- Se enseña el panel de 10 minutos.
- Se mostrará un panel indicador del comienzo de la vuelta de reconocimiento y se emitirá un pitido que indicará el comienzo de la misma.
- Se abre el acceso a la pista desde la zona de espera o SkyBox.
- En ese momento, los pilotos que quieran efectuar la vuelta de reconocimiento deben estar presentes en el Skybox, junto a sus motocicletas. Arrancarán éstas y abandonarán la zona de espera o SkyBox para efectuar esta vuelta.
- Los pilotos que no deseen realizar la vuelta de reconocimiento podrán, si lo desean, no estar presentes en esta zona. Sus motocicletas Sí. (Como límite, los pilotos deberán estar 7 minutos antes de la salida).

7 MINUTOS - Antes de la salida

- Se cierra el acceso a la pista desde la zona de espera o SkyBox. No se autoriza ya ninguna vuelta de reconocimiento.
- Los pilotos que no hayan efectuado la vuelta de reconocimiento deberán estar presentes en la zona de espera o Skybox junto a sus motocicletas.

5 MINUTOS - Antes de la salida

- Se cierra el acceso a la zona de espera o SkyBox desde la pista. La pista debe estar libre.
- Los pilotos con problemas mecánicos durante la vuelta de reconocimiento y que no puedan llegar a la zona de espera o SkyBox, desde la pista, antes de que se cierre el acceso a ésta, quedan excluidos de la manga en cuestión.
- Los pilotos se preparan para el montaje de parrilla.

Una vez que el piloto haya comenzado su vuelta de reconocimiento, deberá continuarla en el sentido de la marcha.

No estará permitido ningún ensayo de salida en la vuelta de reconocimiento.

No estará permitido el cambio de motocicleta una vez que haya comenzado la vuelta de reconocimiento. Cambiar de motocicleta durante la vuelta de reconocimiento (o después de ésta, antes del comienzo de la manga) conllevará la exclusión de la manga.

Los pilotos no podrán acceder a la zona de mecánicos o "Pit-Lane" durante la vuelta de reconocimiento. La entrada a esta zona durante la vuelta de reconocimiento conllevará la exclusión de la manga.

Durante la vuelta de reconocimiento, todos los Comisarios de Pista mostrarán la bandera amarilla estática.

Después de la vuelta de reconocimiento, los pilotos deberán volver con su motocicleta directamente a la zona de espera o SkyBox, utilizando el acceso que se les indique, y una vez en ella, apagar de nuevo el motor de sus motocicletas. Allí se permitirá repostar y/o hacer ajustes mecánicos en la moto, si se considera necesario.

032.08.19.- Procedimiento de Salida.

El procedimiento de salida será el siguiente:

5 MINUTOS - Antes de la salida

- Se enseña el panel de 5 minutos.
- Con un pitido se indica que comienza el procedimiento de montaje de parrilla.
- Deben abandonar la zona de espera o SkyBox todos los miembros del equipo que se encuentren con el piloto, quedándose únicamente éste con su motocicleta.
- Sólo el piloto, con su motocicleta, podrá acceder a la parrilla de salida.
- Los medios gráficos y Oficiales necesarios pueden permanecer en el área de salida.

Desde ese momento

- Se mostrará una bandera verde, fija, delante de la valla de salida, mientras la parrilla se esté montando.
- Los pilotos comienzan a acceder, uno por uno, a la parrilla de salida desde la zona de espera o SkyBox, por el orden determinado, con la motocicleta en marcha o con el motor parado, eligiendo libremente su emplazamiento.
- En el momento en el que un piloto esté situado y preparado con su moto, en el sitio que haya elegido de la parrilla de salida, encima de la plataforma metálica, no podrá: cambiar de posición ni volver a la zona de espera o SkyBox. La sanción por la violación de esta regla será la pérdida de 10 puestos en la manga en cuestión.
- Tampoco podrá recibir ayuda mecánica allí antes de la salida. La sanción por la violación de esta regla será la exclusión de la manga en cuestión.
- Una vez que todos los pilotos se hayan colocado en sus posiciones en la parrilla de salida, quedarán bajo las órdenes de los Oficiales de salida, esperando que se retire la bandera verde y se muestre el panel de 15".
- Si un piloto, por cualquier razón, no se encuentra en el SkyBox cuando se comience con el montaje de parrilla, pero llega antes de que la bandera verde sea retirada, perderá su orden de entrada a la parrilla de salida. Podrá acceder a la parrilla de salida justo en el momento en el cual, el último piloto se haya colocado en su emplazamiento y elegir el sitio libre que

quede. La sanción por la violación de esta regla será la exclusión de la manga en cuestión.

- Si un piloto, por cualquier razón, no se encuentra en el SkyBox cuando la bandera verde sea retirada (todos los pilotos están ya colocados en sus posiciones), y llega en ese momento, perderá su orden de entrada a la parrilla de salida y no podrá acceder a ella. Deberá entonces colocarse en la zona indicada por los Oficiales y esperar allí hasta que la valla de salida haya caído. Una vez caída, podrá acceder a parrilla de salida e incorporarse a la manga desde allí. La sanción por la violación de esta regla será la exclusión de la manga en cuestión.

- Si un piloto tiene problemas mecánicos en el SkyBox, podrá hacer las reparaciones o ajustes que considere necesario, sin entorpecer al resto de pilotos. Tendrá dos opciones:

- Si consigue solucionar los problemas mecánicos antes de que la bandera verde sea retirada, perderá su orden de entrada a la parrilla de salida. Podrá acceder a ella justo en el momento en el cual, el último piloto se haya colocado en su emplazamiento y elegir el sitio libre que quede.

- Si no consigue solucionar los problemas mecánicos antes de que la bandera verde sea retirada, deberá esperar allí, siguiendo las instrucciones de los Oficiales, hasta que la valla de salida haya caído. Una vez caída, si los problemas mecánicos están solucionados, podrá acceder a parrilla de salida e incorporarse a la manga desde allí.

La sanción por la violación de esta regla será la exclusión de la manga en cuestión.

15 SEGUNDOS - Antes de la salida

- Se retira la bandera verde.

- Se muestra el panel de 15'' fijamente durante 15 segundos antes de la salida.

- Si un piloto tiene problemas mecánicos en la parrilla de salida (encima de la plataforma metálica), calándose el motor por ello, y no consigue arrancar su motocicleta antes de que la valla caiga, deberá quedarse quieto en su posición y esperarse a la caída de ésta para recibir ayuda. Una vez caída, puede recibir ayuda de su/s mecánico/s en la misma parrilla de salida, e incorporarse a la manga una vez solucionado el problema. La sanción por la violación de esta regla será la exclusión de la manga en cuestión.

5 SEGUNDOS - Antes de la salida

- Se esconde el panel de 15'' en el mismo momento en el que se enseña fijamente el panel de 5''.

- La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición de este panel.

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

La parrilla de salida constará de 40 participantes, efectuándose todas las salidas siempre en una sola fila.

En casos excepcionales, únicamente en la clase Master y siempre que la RFME o Dirección de Carrera lo considere oportuno, podrá aumentarse el nº máximo de participantes y efectuarse en tal caso las salidas en doble fila.

En función de los pilotos inscritos, Dirección de Carrera podrá anular las vallas de salida que considere oportunas, dejándolas inactivas, ya sea solo en uno de los dos lados o en ambos.

La valla de salida deberá estar dispuesta de tal forma que permita una salida regular donde todos los participantes tengan las mismas oportunidades.

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

Un miembro de Dirección de Carrera dará la orden de la caída de la valla.

Tanto el dispositivo de accionamiento de la valla como el Comisario encargado del mismo, deberán estar ocultos, protegidos de la mirada de todos los pilotos, mecánicos y público.

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

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

032.08.20.- Orden de Salida.

032.08.20.01.- Para la Manga de clasificación.

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

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

El orden de salida será el siguiente:

1.-Un solo grupo de entrenamientos:

Los 40 pilotos más rápidos según su mejor vuelta obtenida de menor a mayor tiempo. A partir del 41º clasificado se considerarán reservas para las mangas principales.

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 20 primeros clasificados de cada grupo. Los pilotos clasificados a partir del 21º puesto en cada grupo se considerarán reservas para las mangas principales, ordenados por el mismo sistema que los pilotos clasificados.

En los eventos donde, por baja participación en la clase Élite, Dirección de Carrera decida realizar conjuntamente la Manga de clasificación de esta clase (MX1 y MX2 juntos), el orden de salida será el siguiente:

- El piloto que haya conseguido la "Pole Position" de la categoría Élite-MX2 se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto que haya conseguido la "Pole Position" de la categoría Élite-MX1; a continuación, irá el segundo más rápido de la categoría Élite-MX2, después, el segundo más rápido de la categoría Élite-MX1, y así sucesivamente se colocarán, alternativamente, los pilotos hasta que, en una de las categorías, se alcance la totalidad de pilotos participantes. La parrilla se irá completando con los pilotos restantes de la otra categoría según su mejor vuelta obtenida de menor a mayor tiempo hasta cumplimentar las 40 posiciones.

- Tienen derecho a estar presentes en la parrilla de la Manga de clasificación los pilotos que ocupen las tres primeras posiciones de la Clasificación Provisional de los Campeonatos Élite-MX1 y Élite-MX2 en el momento del inicio de la prueba, siempre que hayan tomado parte en los entrenamientos cronometrados y no hubieran podido clasificarse. En el caso de la primera prueba, se tomarán los puestos de la Clasificación Final de los Campeonatos Élite-MX1 y Élite-MX2 del año anterior. Este o estos pilotos, ocuparán las últimas posiciones de su categoría, por orden del tiempo de los entrenamientos, a efectos de confección de la parrilla. Esta posibilidad no se contemplará si el piloto es desclasificado o sancionado con tiempo en los entrenamientos.

- El resto de pilotos se considerarán reservas para las mangas principales, según su mejor vuelta obtenida de menor a mayor tiempo.

032.08.20.02.- Para las Mangas principales.

A) En las pruebas con Manga de clasificación:

En cada manga principal, los pilotos elegirán su emplazamiento en la parrilla de salida en función de los resultados de la manga de clasificación, por orden de llegada del primero al último.

Los pilotos clasificados para la manga de clasificación que, por cualquier motivo, no hayan podido tomar parte en ésta, ocuparán los últimos puestos en la parrilla de salida.

En el caso de admitir a algún piloto reserva, éste ocupará el último puesto en la parrilla de salida.

En los eventos donde, por baja participación en la clase Élite, Dirección de Carrera decida modificar el formato y utilice el formato de 2 mangas (1 manga MX1 y 1 manga MX2) y luego 1 SuperFinal (manga conjunta MX1 y MX2), el orden de salida será el siguiente:

1. *Para las primeras mangas, el orden de salida se establecerá de acuerdo con el apartado A de este artículo.*
2. *Para la SuperFinal, el orden será el siguiente: Los 20 primeros pilotos clasificados en la 1ª manga Élite-MX1 y los 20 primeros pilotos clasificados en la 1ª manga Élite-MX2 elegirán su emplazamiento en la parrilla de salida de la siguiente manera:*
 - *De los dos pilotos clasificados en primer lugar de las dos categorías, ocupará el primer puesto de la parrilla, el que ostente el mejor tiempo de vuelta rápida en la carrera de su manga, seguido del primer piloto clasificado de la otra categoría, el tercer puesto de parrilla se asignará al segundo clasificado de la categoría que tiene el primer puesto de parrilla y la cuarta posición se asignará al segundo clasificado de la otra categoría y así sucesivamente alternándose los pilotos de cada categoría hasta cumplimentar las 40 posiciones.*
 - *Tienen derecho a estar presentes en la parrilla de la SuperFinal los pilotos que ocupen las tres primeras*

posiciones de la Clasificación Provisional de los Campeonatos Élite-MX1 y Élite-MX2 en el momento del inicio de la prueba, siempre que no hayan podido clasificarse en sus mangas.

En el caso de la primera prueba, se tomarán los puestos de la Clasificación Final de los Campeonatos Élite-MX1 y Élite-MX2 del año anterior.

Este o estos pilotos, ocuparán las últimas posiciones de su categoría, por orden del tiempo de los entrenamientos, a efectos de confección de la parrilla, desplazando a los pilotos que ocupasen esas posiciones, a ser pilotos reserva.

Esta posibilidad no se contemplará si el piloto es desclasificado o sancionado con tiempo/puestos en su manga

- *Además de estos, aquellos pilotos que NO se clasifiquen en sus mangas Élite-MX1 y Élite-MX2 pero que, en su manga de clasificación, se hayan clasificado dentro de las 10 primeras posiciones, tendrán derecho, hasta un número máximo de 3 pilotos por categoría (por orden de clasificación en su manga de clasificación), a estar presentes en la parrilla de la SuperFinal.*

Este o estos pilotos, ocuparán las últimas posiciones de su categoría, por orden del tiempo de su vuelta rápida en la manga de clasificación, a efectos de confección de la parrilla, desplazando a los pilotos que ocupasen esas posiciones, a ser pilotos reserva.

Esta posibilidad no se contemplará si el piloto es desclasificado o sancionado con tiempo/puestos en su manga.

- *En el caso en el que, en una categoría, no se llegue a alcanzar el número máximo de pilotos (20 pilotos) en la zona de espera o SkyBox, podrán ocupar esos puestos, los pilotos de la misma categoría que no se hayan clasificado para la SuperFinal, por orden de posición en su manga, hasta completar el número de 20.*
- *Si este caso no se pudiera dar, podrán ocupar esos puestos, los pilotos de la otra categoría que no se hayan clasificado para la SuperFinal, por orden de posición de su manga, hasta completar parrilla.*

B) En las pruebas sin Manga de clasificación:

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

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

El orden de salida será el siguiente:

1.-Un solo grupo de entrenamientos:

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

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 20 primeros clasificados de cada grupo. Los pilotos clasificados a partir del 21º puesto en cada grupo se considerarán reservas, ordenados por el mismo sistema que los pilotos clasificados.

En el caso de admitir a algún piloto reserva, éste ocupará el orden correspondiente a su posición después de los clasificados directamente.

En la clase Máster (MX3 - MX4), el orden de salida será el siguiente:

El piloto más rápido (independientemente de que éste participe en Máster-MX3 o Máster-MX4) se colocará el primero en la parrilla, seguido del piloto más rápido de la otra categoría; a continuación, irá el segundo más rápido de la categoría del piloto que haya obtenido la "Pole Position", después, el segundo más rápido de la otra categoría, y así sucesivamente se colocarán los 20* primeros clasificados de cada categoría, hasta un total de 40* pilotos. Los pilotos clasificados a partir del 21º* puesto en cada categoría se considerarán reservas, ordenados por el mismo sistema que los pilotos clasificados.

**Estas cantidades podrán aumentarse, en casos excepcionales, únicamente en esta clase, siempre que la RFME o Dirección de Carrera lo considere oportuno.*

032.08.21.- Detención de un Entrenamiento o Warm-up.

Dirección de Carrera está autorizada a detener prematuramente un entrenamiento o un Warm-up, de anular una parte o anularlo completamente, por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

En este caso se enseñará a los pilotos una bandera roja.

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

El cambio de motocicleta estará permitido.

El entrenamiento o Warm-up continuará tan pronto como sea posible, bajo el criterio de Dirección de Carrera, atendiendo la climatología, las condiciones del circuito y el horario.

En todos los casos, siempre se intentará realizar la totalidad del evento al completo.

Dirección de Carrera podrá solicitar la exclusión del/los piloto/s responsable/s de una detención de un entrenamiento o Warm-up, no permitiéndoles tomar parte en lo que reste del entrenamiento o Warm-up (según corresponda).

032.08.22.- Detención de una Manga.

Dirección de Carrera está autorizada a detener prematuramente una manga, de anular una parte o anularla completamente, por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

En este caso se enseñará a los pilotos una bandera roja.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez.

Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

Existen tres posibilidades:

1.- Antes de las 2 primeras vueltas

- Si una manga es detenida antes de las 2 primeras vueltas, será recomenzada inmediatamente. Los pilotos deberán regresar a la zona de espera o SkyBox y una nueva salida será tomada tan pronto como sea posible.
- Están permitidas las reparaciones o ajustes de las motocicletas, si hiciese falta, en el SkyBox hasta el momento en el que se inicie de nuevo el montaje de parrilla.
- NO está permitido el cambio de motocicleta.
- SI está permitido repostar (pero únicamente en el SkyBox)
- Los pilotos que regresen al Paddock después de la detención de la manga no podrán tomar la nueva salida.
- Dirección de Carrera podrá solicitar la exclusión del/los piloto/s responsable/s de la detención de la manga, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.
- Los pilotos reserva NO admitidos inicialmente en la manga y los pilotos que no les hubiera sido permitido tomar la salida por haber llegado tarde a la zona de espera o SkyBox, no podrán tomar la nueva salida.

2.- Después de las 2 primeras vueltas y antes de que se haya completado el 51% del tiempo programado: Salida escalonada desde el Pit-Lane

- Si una manga es detenida después de las 2 primeras vueltas y no se ha completado el 51% del tiempo programado de la misma, será recomenzada desde el Pit-Lane, o, en el caso donde no sea posible, desde la recta de salida.
- Los pilotos deberán seguir las instrucciones de los Oficiales y acudir al Pit-Lane donde podrán recibir asistencia.
- Están permitidas las reparaciones o ajustes de las motocicletas, si hiciese falta, en el Pit-Lane hasta 2 minutos antes de la nueva salida.
- NO está permitido el cambio de motocicleta.
- SI está permitido repostar.
- Una nueva salida será tomada tan pronto como sea posible, bajo el criterio de Dirección de Carrera. Como mínimo, habrá siempre un margen de 5 minutos desde la detención de la manga, para hacer reparaciones o ajustes en el Pit-Lane.
- Los pilotos que regresen al Paddock después de la detención de la manga no podrán tomar la nueva salida.
- Dirección de Carrera podrá solicitar la exclusión del/los piloto/s responsable/s de la detención de la manga, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.
- Los pilotos que no estén participando en la manga en el momento en el que ésta se detenga, no podrán tomar la nueva salida.
- Los pilotos reserva NO admitidos inicialmente en la manga y los pilotos que no les hubiera sido permitido tomar la salida por haber llegado tarde a la zona de espera o SkyBox, tampoco podrán tomar la nueva salida.
- Para reiniciar la manga, los pilotos deberán colocarse de forma escalonada formando una fila en el mismo orden que tenían en la vuelta anterior a la detención de la manga. Los monitores deberán mostrar el orden de la nueva salida. Los pilotos implicados en un accidente de carrera, en el momento de detener la carrera, serán colocados según su posición al final de la vuelta precedente a la detención de la manga.
- El procedimiento de salida será el siguiente:

5 MINUTOS - Antes de la nueva salida

- Se enseña el panel de 5 minutos.
- Los pilotos que vayan a tomar la nueva salida deben estar en el Pit-Lane, formando una fila en el mismo orden que se

indique en los monitores. Un mecánico puede acompañar a cada piloto.

- Los pilotos que no hayan llevado sus motocicletas al Pit-Lane antes de que se muestre este panel, no podrán tomar la nueva salida.

2 MINUTOS - Antes de la nueva salida

- Todos los mecánicos deben alejarse de la fila formada en el Pit-Lane, quedándose únicamente los pilotos con sus motocicletas. (En el caso de que la nueva salida sea en la recta de salida, estos mecánicos regresarán a la zona de mecánicos o Pit-Lane).

- Ya NO está permitida ninguna asistencia al piloto (incluido la entrega de gafas, guantes o agua). La sanción por violar este punto es la imposibilidad de tomar la nueva salida.

- Si un piloto necesita asistencia, podrá alejarse de la fila abandonando su posición y recibir la asistencia necesaria dentro del Pit-Lane sin entorpecer al resto de pilotos. (En el caso de que la nueva salida sea en la recta de salida, este piloto regresará a la zona de mecánicos para recibir la asistencia allí). Perderá su posición inicial y deberá colocarse en última posición para tomar la nueva salida. Si hay varios pilotos en esta situación, tomarán la salida según su posición al final de la vuelta precedente a la detención de la manga. Hacer caso omiso de esta regla conllevará la exclusión de la manga en cuestión.

1 MINUTO - Antes de la nueva salida

- Se levanta una bandera verde y todos los pilotos quedan bajo las órdenes de los Oficiales de salida.

- Los pilotos arrancan sus motocicletas.

- Si un piloto no logra arrancar su motocicleta o tiene algún problema mecánico, podrá alejarse de la fila abandonando su posición y recibir la asistencia necesaria dentro del Pit-Lane sin entorpecer al resto de pilotos. (En el caso de que la nueva salida sea en la recta de salida, este piloto regresará a la zona de mecánicos para recibir la asistencia allí). Perderá su posición inicial y deberá colocarse en última posición para tomar la nueva salida.

NUEVA SALIDA

- La nueva salida comienza en el momento en el que se baje la bandera verde

- Los pilotos accederán a la pista desde el Pit-Lane uno a uno y continúan la carrera. Ningún piloto podrá adelantar a otro hasta que no haya sobrepasado la línea de salida del Pit-Lane. La sanción por violar este punto es la exclusión de la manga en cuestión.

- La salida a la pista desde el Pit-Lane deberá tener la anchura necesaria para permitir el paso de una única motocicleta a la vez.

- La manga continuará a partir del tiempo que llevaba el primer piloto en el momento de completar la vuelta anterior a la detención de la manga.

3.- Después de que se haya completado el 51% del tiempo programado

- Si una manga es detenida después de que se haya completado el 51% del tiempo programado, la manga será considerada como finalizada.

- El orden de clasificación de la manga será el establecido en la vuelta anterior a la detención de la manga.

- Se asignará la totalidad de los puntos correspondientes para el Campeonato.

032.08.23.- Salidas Falsas.

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

Toda salida falsa será indicada agitando una bandera roja.

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

Después de una salida falsa NO estará autorizado el cambio de motocicleta.

Dirección de Carrera podrá solicitar la exclusión del/los piloto/s responsable/s de una salida falsa, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.

Los pilotos reserva no admitidos en la manga y los pilotos que no les ha sido permitido tomar la salida por haber llegado tarde a la zona de espera o SkyBox, no podrán tomar la nueva salida, después de una salida falsa.

032.08.24.- Control de Ruido después de una Manga.

Después de la finalización de cada manga, se les podrá efectuar a una o varias motocicletas elegidas al azar, un control de sonido de acuerdo con lo establecido en las presentes Reglas de la Competición, pudiéndosele efectuar este control a más motocicletas si así lo solicitara Dirección de Carrera, el Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento), el Director Técnico RFME o el propio Comisario Técnico Club.

El límite máximo autorizado de ruido después de una manga está indicado en las Reglas Técnicas de la Competición de este mismo documento. ([Art. 040.01.01.13](#))

Si alguna motocicleta sobrepasara el límite establecido, será sancionado el piloto con la pérdida de 5 puestos en la manga en cuestión.

De acuerdo con la reglamentación en vigor, el piloto tiene la posibilidad de cambiar sus silenciosos teniendo que ser éstos siempre verificados.

Por consiguiente, el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.

032.08.25.- Resultados / Procedimiento.

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

El cronometraje seguirá funcionado hasta:

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

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

Una manga terminará oficialmente en el momento de la finalización de la vuelta en la cual, la bandera a cuadros, haya sido mostrada al vencedor.

Por ello, los pilotos que siguen al vencedor deberán finalizar su manga cuando crucen la línea de meta.

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

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

Todos los pilotos que participen en la manga, serán clasificados por el orden de llegada y según el número de vueltas efectuadas, es decir, los pilotos que finalicen la manga con el mismo número de vueltas que el vencedor, serán clasificados por el orden en el que hayan pasado la línea de meta, seguidos por los pilotos con una vuelta menos, después, dos vueltas menos y así sucesivamente, independientemente de si logran o no finalizar la manga.

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

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

Cuando los pilotos crucen la línea de meta, deberán continuar la marcha lentamente a velocidad constante, despejando el área de llegada lo más rápido posible, hasta sobrepasar el cartel "FIN ZONA DE META". No está permitido disminuir la velocidad de golpe o detenerse completamente en esta área, a no ser que lo indique un Oficial.

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

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

Todos los resultados deben de ser aprobados y ratificados por el Comité de Dirección del Evento.

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

Si se presenta una reclamación, los resultados no serán oficiales hasta que Dirección de Carrera tome la decisión pertinente.

Si se presenta un recurso de apelación ante la decisión de Dirección de Carrera, los resultados no serán oficiales hasta que el Comité de Competición de la RFME tome la decisión pertinente.

032.08.26.- Resultados / Adjudicación de Puntos.

032.08.26.01.- En la Manga de clasificación.

Los puntos adjudicados a los pilotos según su orden de llegada en la manga de clasificación son:

1º	5 Puntos
2º	4 Puntos
3º	3 Puntos
4º	2 Puntos
5º	1 Punto

Estos puntos únicamente se otorgarán para las categorías Élite-MX1 y Élite-MX2 y únicamente valdrán para la Clasificación General del Campeonato. No valdrán para la Clasificación Final de la Prueba.

032.08.26.02.- En las Mangas principales.

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

1º	25 Puntos
2º	22 Puntos
3º	20 Puntos
4º	18 Puntos
5º	16 Puntos

6º	15 Puntos
7º	14 Puntos
8º	13 Puntos
9º	12 Puntos
10º	11 Puntos

11º	10 Puntos
12º	9 Puntos
13º	8 Puntos
14º	7 Puntos
15º	6 Puntos

16º	5 Puntos
17º	4 Puntos
18º	3 Puntos
19º	2 Puntos
20º	1 Punto

Estos puntos valdrán tanto para la Clasificación Final de la Prueba como para la Clasificación General del Campeonato.

032.08.27.- Resultados / Clasificación Final de la Prueba.

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

En caso de empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido el mejor puesto en la última manga de la prueba.

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

Los pilotos que tengan una puntuación de 0 puntos en la suma de sus mangas quedarán clasificados en la Clasificación Final de la prueba (clasificación conjunta o scratch) según el orden de clasificación de la última manga.

032.08.28.- Resultados / Presentación y Publicación.

Tras la finalización de las sesiones de entrenamientos y mangas, se publicarán los resultados provisionales, firmados por el Cronometrador Jefe y por el Director de Carrera Club, en el Tablón Oficial de Anuncios, indicando la hora exacta de publicación el Tablón. Una vez pasado el tiempo hábil para presentar reclamaciones, y decididas las sanciones (en el caso de que las hubiera), los resultados pasarán a ser definitivos y oficiales.

Los resultados presentarán como mínimo, la siguiente información:

- Logo oficial del Campeonato ([Anexo 03](#))
- Nombre de la prueba
- Fecha y lugar de celebración
- Organizador
- Categoría
- Posición, dorsal, nombre y apellido del piloto
- Club del piloto (Si está inscrito en la RFME)
- Equipo del piloto (Si se anotó en la inscripción)
- Motocicleta del piloto (Si tiene licencia de constructor RFME en vigor)
- Nº total de vueltas y tiempo total empleado
- Vuelta rápida con su tiempo
- Diferencias respecto al primero y al anterior
- Puntos para el Campeonato
- Velocidad media de cada piloto (remarcando la del vencedor)
- Nombre y apellidos del piloto que ha efectuado la mejor vuelta, tiempo y velocidad de la misma.
- Sancionados (en el caso de que hubiera) y motivo de la sanción.
- Hora de publicación de los resultados
- Nombre y firma del Director de Carrera Club
- Nombre y firma del Cronometrador Jefe

Los resultados de las sesiones de entrenamientos y las mangas deberán ser proporcionados a la prensa.

Los resultados finales, debidamente firmados, deberán ser entregados al Comité de Dirección del Evento.

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 RFME.

032.08.29.- Vuelta de Honor.

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

032.08.30.- Rueda de Prensa.

Una vez terminada la ceremonia de entrega de trofeos, los tres primeros clasificados de la Clasificación Final de la prueba, tienen la obligación de ir inmediatamente a la rueda de prensa (si la hubiera).

La no presencia injustificada a este acto, será sancionada con la pérdida de los puntos y los premios obtenidos.

032.08.31.- Verificaciones Finales.

[\(Ver Art. 040.01.04\)](#)

032.08.32.- Reclamaciones.

Un piloto podrá formular por escrito reclamaciones sobre asuntos deportivos y/o sobre asuntos técnicos a cualquier miembro de Dirección de Carrera.

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

032.08.32.01.- Reclamación sobre asuntos deportivos.

Se podrá formular, como máximo, hasta media hora (30') después de la publicación de los resultados provisionales, acompañando a cada reclamación, un depósito de TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

Dirección de Carrera estudiará la reclamación recibida utilizando todos los medios oficiales de los que disponga para tal fin, y tomará la decisión pertinente.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte de Dirección de Carrera, dándole la razón al reclamante, el total del depósito será devuelta a este último.

En cambio, en el caso de no dar la razón al reclamante, no se procederá a la devolución del depósito.

No podrá efectuarse ninguna reclamación utilizando como prueba cualquier imagen de grabación que no sea la estrictamente oficial.

032.08.32.02.- Reclamación sobre asuntos técnicos.

Se podrá formular, como máximo, hasta el momento de la finalización de cada manga o entrenamiento (esto es en el momento en el cual, la bandera a cuadros sea mostrada en esa manga o entrenamiento), acompañando a cada reclamación, un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) para las motocicletas de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600€) para las de 2 tiempos, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

La motocicleta en cuestión pasará la verificación técnica específica para tal fin, debiéndose realizar todos los controles y comprobaciones que sean necesarios. [\(Ver Art. 040.01.04\)](#). El Director Técnico RFME, tras la comprobación final, informará del resultado de la verificación a Dirección de Carrera, la cual tomará la decisión pertinente.

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

En cambio, en el caso de no dar la razón al reclamante, al estar la motocicleta reconocida conforme a las presentes Reglas Técnicas de la Competición, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500€) para las motocicletas de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300€) para las de 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al piloto/equipo reclamado.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o, tras la decisión de Dirección de Carrera, subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste.

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

032.08.32.03.- Reclamación sobre carburantes.

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de MIL TRESCIENTOS EUROS (1.300€), efectuado a cualquier miembro de Dirección de Carrera.

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 MIL EUROS (1.000€) 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 desclasificación del evento.

Nota: Para más información, ver Normativa RFME de Carburantes.

032.08.33.- Recursos de Apelación.

Todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por Dirección de Carrera, ante el Comité de Competición de la RFME.

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

El derecho de recurso expira a los dos días, después de la fecha de comunicación de la resolución.

No podrá efectuarse ningún recurso de apelación contra las decisiones de Dirección de Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto una sanción de:

- desclasificación o exclusión en los entrenamientos o mangas por medio de la bandera negra.
- sanción por hacer caso omiso a la bandera amarilla o a la bandera blanca con aspa roja (bandera médica).

En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos, el plazo y forma de presentar el recurso será el siguiente:

En caso de reclamación técnica o por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en el que Dirección de Carrera notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe posibilidad de notificar a Dirección de Carrera, la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en el que la pieza en litigio deba ser precintada).

En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s según lo expresado en el [Art. 032.08.32.02](#) y enviada/s al Comité de Competición. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre del procedimiento de apelación.

032.08.34.- Sanciones, Tipos.

Todas las infracciones que Dirección de Carrera considere oportunas podrán ser motivo de sanción. Las sanciones podrán ser:

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

Todas las sanciones impuestas por Dirección de Carrera deberán ser comunicadas al infractor en el lugar del evento, como mínimo, oralmente, aunque se recomienda que se comuniquen por escrito. De no ser posible la comunicación en el evento,

el hecho de que se vean reflejadas en los resultados oficiales publicados, se considerará un medio eficaz de comunicación.

Cualquier sanción impuesta en el evento podrá aplicarse en cualquier momento de la competición (ejemplo: una sanción impuesta en el warm-up podrá aplicarse en las mangas posteriores)

Ante una sanción impuesta por Dirección de Carrera, no es posible formular ningún tipo de reclamación (tal como se expone en el [Art. 032.08.32](#)). Únicamente se puede formular recurso de apelación según lo expuesto en el [Art. 032.08.33](#).

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

032.08.35.- Control Antidopaje y Alcholemla.

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

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

032.08.36.- Premios económicos.

La cuantía establecida de premios a pagar por los Clubes o entidades organizadoras, a los pilotos de la categoría Élite (MX1 y MX2), de acuerdo a su clasificación, por manga, independientemente de las diferentes posibilidades de formato de la prueba, es el siguiente:

Categoría Élite-MX1		Categoría Élite-MX1		Categoría Élite-MX2		Categoría Élite-MX2	
Posición	1ªM	Posición	2ªM	Posición	1ªM	Posición	2ªM
1º	250 €	1º	250 €	1º	250 €	1º	250 €
2º	200 €	2º	200 €	2º	200 €	2º	200 €
3º	175 €	3º	175 €	3º	175 €	3º	175 €
4º	125 €	4º	125 €	4º	125 €	4º	125 €
5º	110 €	5º	110 €	5º	110 €	5º	110 €
6º	100 €	6º	100 €	6º	100 €	6º	100 €
7º	100 €	7º	100 €	7º	100 €	7º	100 €
8º	75 €	8º	75 €	8º	75 €	8º	75 €
9º	75 €	9º	75 €	9º	75 €	9º	75 €
10º	75 €	10º	75 €	10º	75 €	10º	75 €
11º	50 €	11º	50 €	11º	50 €	11º	50 €
12º	50 €	12º	50 €	12º	50 €	12º	50 €
13º	50 €	13º	50 €	13º	50 €	13º	50 €
14º	50 €	14º	50 €	14º	50 €	14º	50 €
15º	50 €	15º	50 €	15º	50 €	15º	50 €

Total en premios: 6140 €

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

Estos premios estarán sujetos a los impuestos que marque la legislación vigente.

Las demás categorías no percibirán ningún tipo de premio económico.

Los premios económicos sólo se podrán abonar después de estar aprobadas y ratificadas las Clasificaciones finales de la prueba por el Comité de Dirección del Evento, (esto es como mínimo media hora (30') después de finalizar la última manga en el caso de no haber reclamaciones).

032.08.37.- Trofeos.

Los Trofeos a otorgar por los Clubes o entidades organizadoras a los pilotos clasificados en la Clasificación Final en cada una de las Competiciones puntuables para el Campeonato de España de cada categoría serán los siguientes:

a) Clase Élite (Élite-MX1 y Élite-MX2)

Se entregarán los siguientes Trofeos en función de los puestos de la Clasificación conjunta de cada categoría:

- 1º clasificado de la Clasificación conjunta Élite-MX1
- 2º clasificado de la Clasificación conjunta Élite-MX1
- 3º clasificado de la Clasificación conjunta Élite-MX1

- 1º clasificado de la Clasificación conjunta Élite-MX2
- 2º clasificado de la Clasificación conjunta Élite-MX2
- 3º clasificado de la Clasificación conjunta Élite-MX2

- Equipo del piloto vencedor Élite-MX1
- Equipo del piloto vencedor Élite-MX2

Al líder provisional del Campeonato se le entregará en cada evento, por parte de la RFME, una placa con el nº 1. (solo para las categorías de la Clase Élite (Líder Élite-MX1 y Líder Élite-MX2))

b) Resto de categorías

Se entregarán los siguientes Trofeos en función de los puestos de la Clasificación conjunta de cada categoría:

- 1º clasificado: Trofeo
- 2º clasificado: Trofeo
- 3º clasificado: Trofeo

032.08.37.01.- Entrega de Trofeos en el evento.

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

La entrega de trofeos se celebrará según el Protocolo definido por la RFME.

La entrega de trofeos será supervisada y coordinada por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias de entrega.

Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la Clasificación Final de la prueba, en cada categoría, estará obligado a asistir a la ceremonia de entrega de trofeos, totalmente uniformado con la equipación de competición. Además, en los eventos donde esté convocada la clase Élite, deberá acudir acompañado de su motocicleta, para que ésta quede expuesta durante el transcurso de la ceremonia.

El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará:

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

No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de trofeos acompañado (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...). Únicamente subirá el piloto.

Los trofeos que se entregarán en esta ceremonia están reflejados en el [Art. 032.08.37](#)

032.08.37.02.- Entrega de Trofeos al final del Campeonato.

El Organizador de la última prueba puntuable de cada categoría deberá prever un podio de final de Campeonato.

En este caso, los premios u obsequios previstos los entregará el Representante RFME designado para el evento o, en su defecto, el Director de Competición RFME, el Comisario RFME, el Director Técnico RFME o cualquier miembro de la RFME.

032.08.38.- Horarios.

Los horarios provisionales se publicarán en la página web de la RFME.

Los horarios oficiales serán publicados al finalizar la Verificación Administrativa.

Durante el transcurso de la prueba, cualquier variación de los horarios, será debidamente notificada.

REGLAS TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN

040.01. [VERIFICACIONES TÉCNICAS](#)

01. [Verificaciones iniciales](#)
 01. [Casco](#)
 02. [Protector de tórax/espalda](#)
 03. [Protector de hombros, codos y rodillas](#)
 04. [Manillar](#)
 05. [Manetas de embrague y freno](#)
 06. [Acelerador](#)
 07. [Chasis](#)
 08. [Cubrecadenas](#)
 09. [Protector del piñón de ataque](#)
 10. [Botón de pare](#)
 11. [Ruedas](#)
 12. [Números reglamentarios](#)
 13. [Control del Nivel sonoro](#)
02. [Verificaciones en la entrada al SkyBox o Zona de espera](#)
03. [Verificaciones durante Entrenamientos o Mangas](#)
04. [Verificaciones finales](#)
 01. [Zona Técnica o Parque Cerrado](#)
05. [Vestimenta de pilotos y protecciones](#)
06. [Números en la camiseta](#)

[Anexos](#)

040.01.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

Se desarrollarán con arreglo a la normativa de la FIM y de la FIM EUROPA.

040.01.01.- Verificaciones iniciales.

El piloto (o su mecánico), deberá presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación FIM, FIM EUROPA y RFME.

El piloto (o su mecánico), deberá presentar del mismo modo su equipación.

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

- Casco
- Protector de tórax/espalda
- Protectores de hombros, codos y rodillas (obligatorio en las categorías MX85 y MX65)
- Manillar
- Manetas de embrague y freno
- Acelerador
- Chasis
- Cubrecadenas
- Protector del piñón de ataque
- Botón de pare
- Ruedas
- Números reglamentarios
- Nivel sonoro

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

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

040.01.01.01.- Casco.

Deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normativa Internacional de Cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en la Normativa de Cascos de la RFME.

Los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico Club y del Director Técnico RFME, deberán verificar que todos los cascos estén 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 (barboquejo) se deslice por encima del mentón.
- Que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.

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

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

El casco deberá poseer las correspondientes etiquetas identificativas con los distintivos de aprobación reconocidos según la Normativa RFME de Cascos. Las etiquetas no pueden ser cortadas o eliminadas. Deben estar sin manipular.

040.01.01.02.- Protector de tórax/espalda.

Obligatorio en todas las categorías. Como mínimo, debe quedar protegido el torso y la espalda.

Podrá utilizarse por encima de la camiseta o por debajo de ésta, pero sin hacerle ningún tipo modificación.

Deberá ser de material compuesto y estar homologado con las siguientes normativas standard:

- Para el protector de espalda: EN 1621-2 (CB o FB) Level 1 o 2
- Para el protector de tórax: EN 1621-3 Level 1 o 2

El protector deberá poseer las correspondientes etiquetas identificativas con los distintivos de aprobación reconocidos según las normativas standard arriba reflejadas. Las etiquetas no pueden ser cortadas o eliminadas. Deben estar sin manipular.

Los protectores con homologación "EN 14021" no están permitidos.

040.01.01.03.- Protector de hombros, codos y rodillas.

Obligatorio en las categorías MX85 y MX65.

Podrá utilizarse por encima de la camiseta o por debajo de ésta, pero sin hacerle ningún tipo modificación.

Deberá ser de material compuesto y estar homologado con las siguientes normativas standard: EN 1621-1 Level 1 o 2

El protector deberá poseer las correspondientes etiquetas identificativas con los distintivos de aprobación reconocidos según las normativas standard arriba reflejadas. Las etiquetas no pueden ser cortadas o eliminadas. Deben estar sin manipular.

Los protectores con homologación "EN 14021" no están permitidos.

040.01.01.04.- Manillar.

El manillar no podrá tener un largo inferior a 600 mm. ni superior a 850 mm. Todo manillar (con barra o sin ella) deberá llevar un protector.

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

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

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

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

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

040.01.01.05.- Manetas de embrague y freno.

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

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

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

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

040.01.01.06.- Acelerador.

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

040.01.01.07.- Chasis.

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

040.01.01.08.- Cubrecadenas.

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

040.01.01.09.- Protector del piñón de ataque.

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

040.01.01.10.- Botón de pare.

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

040.01.01.11.- Ruedas.

El tamaño máximo de ruedas será:

Cilindrada	Rueda delantera	Rueda trasera
+125cc. en adelante	21"	18" - 19"
100cc.-125cc. (rueda grande)	21"	18" - 19"
100cc.-125cc. (rueda pequeña)	19"	16"
70cc.-85cc. (rueda grande)	19"	16"
70cc.-85cc. (rueda pequeña)	17"	14"
65cc.	14"	12"

040.01.01.12.- Números reglamentarios.

La motocicleta deberá llevar el número de dorsal asignado previamente en el Portanúmeros (frontal y lateral).

Éste deberá cumplir con el [Artículo 032.06.02](#) de este documento.

040.01.01.13.- Control del Nivel sonoro.

Todas las motocicletas deberán ser controladas a nivel sonoro siendo el resultado registrado en la Ficha de Verificación Técnica.

El silencioso deberá ser precintado o marcado con pintura o con un rotulador indeleble.

Se utilizará el sistema 2 Metros Max para medir el nivel sonoro de las motocicletas:

A) Preparación del sonómetro.

Para los eventos RFME se podrán utilizar Sonómetros clase 1 ó 2 (Tipo1 o Tipo2)

- Activar la opción A.
- Activar la opción Rápida (Fast)
- Seleccionar la gama Hi 80 – 130 dB/A
- Calibrado a 93,5 dB/A o a 113,5 dB/A para tener en cuenta el capuchón de espuma para el viento.
- Colocar el capuchón de espuma para el viento en el micrófono.
- Activar la función "MAX-MIN" – ajustada en MAX.

B) Montaje del sonómetro y de la motocicleta.

- Los niveles sonoros se medirán con un sonómetro fijo sobre un trípode, en posición horizontal, detrás de la motocicleta.
- Se debe asegurar que no haya ningún obstáculo en un radio de 10 metros alrededor del micrófono al elegir el lugar y posicionamiento de la motocicleta.
- El sonómetro se colocará en la parte trasera de la motocicleta, a una distancia de 2 metros de la línea central de la motocicleta y a un ángulo de 45°, en el lado del escape, y a 1,35 metros del suelo.
- La distancia de 2 metros se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo.
- Es preferible hacer las pruebas sobre una superficie blanda donde el suelo no retumbe, por ejemplo: sobre hierba o grava fina.
- En situaciones de viento moderado, se debe colocar la motocicleta en contra de la dirección del viento.
- El ruido ambiente deberá ser inferior a 100 dB/A.

C) Colocación de la motocicleta.

Los puntos de referencia:

- Para una motocicleta: el punto de contacto de la rueda trasera con el suelo.
- Para las motocicletas equipadas con dos salidas de escape, la medida se hará por el lado donde tenga la toma de aire. Si hay una toma de aire central, se medirán los dos escapes.

Para efectuar medidas repetitivas, la motocicleta se podrá colocar sobre un pequeño soporte fijado al suelo.

D) Atención – Proteja sus oídos – Utilice protecciones para los oídos.

- La medida se efectúa con la motocicleta apoyada sobre sus ruedas, con el motor en caliente.
- El controlador técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono. El piloto o mecánico situado en la parte izquierda de la motocicleta deberá accionar el embrague.
- Si un 2º controlador técnico está situado permanentemente en el punto de medición, es aconsejable que lleve protector de oídos (cascos o bien tapones para los oídos).

- El controlador técnico girará el acelerador completamente, tan rápido como sea posible (inmediatamente, alrededor de 0,3 segundos). Llevará al motor al máximo de revoluciones durante al menos 1 segundo. Para concluir, soltará el puño del acelerador lo más rápido posible.
- Si el resultado excede el límite, incluyendo las post-combustiones, el controlador técnico deberá repetir el control un máximo de dos veces.
- Para motocicletas equipadas con limitador de rpm, el acelerador se abrirá –lo más rápido posible, en menos de 0,3 segundos- y permanecerá abierto hasta que haya pasado al menos 1 segundo de haber alcanzado, de forma audible, el límite del motor.
- Para motocicletas no equipadas con limitador de rpm, el acelerador se abrirá durante menos de 2 segundos y hasta que el motor llegue a su sobre régimen de forma audible.
- Si el motor empieza a petardear, cerrar ligeramente el acelerador y reábralo otra vez.
- Si hay detonaciones, la medición debe comenzar de nuevo.

Los datos obtenidos en el test, han de redondearse hacia abajo. (Ejemplo: 113,9 dB/A → 113 dB/A)

Para el test de ruido, únicamente el controlador técnico debe manejar el acelerador. Debe abrir el acelerador él mismo, en aras de minimizar la influencia de otro sujeto (ayuda tener el micrófono equipado con un cable extensor hacia el sonómetro)

E) La medición – Registro del nivel sonoro.

- Cuando la medición sea considerada aceptable, anote el resultado, después resetee el sonómetro pulsando en MAX–MIN hasta que el valor previo desaparezca.
- Presione otra vez el MAX–MIN para rearmar el sonómetro.
- Ahora ya tiene preparado el sonómetro.
- Es ahora cuando el sonómetro está preparado para la siguiente medición.

Ninguna modificación (de cualquier forma posible) del canal de las rpm está autorizado.

Durante el control de sonido, el motor debe alcanzar el régimen máximo de rpm (es decir, al menos, las rpm mínimas establecidas para cada clase por el Director Técnico RFME de acuerdo con la información proporcionada por los fabricantes), en posición de punto muerto de la caja de cambios (a criterio del controlador técnico). Cualquier intento del participante de evitar que su motor llegue al régimen máximo de rpm posible, será considerado una infracción de las presentes Reglas de la Competición.

No está permitido el uso de “dB Killers” que no se consideren piezas originales fabricadas por el fabricante del escape.

Un motor claramente poco revolucionado es fácilmente detectable al oído.

En caso de duda, compruebe el valor de las rpm con un tacómetro.

Incluso después de haber pasado el test de ruido, si existiera alguna duda, debe ser realizado de nuevo el test de ruido.

Los niveles máximos de ruido para todas las categorías son los siguientes:

1.- Verificación Inicial:	
111* dB/A	(109 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la precisión del método)
2.- Después de una manga:	
112* dB/A	(111 dB/A +1 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso)

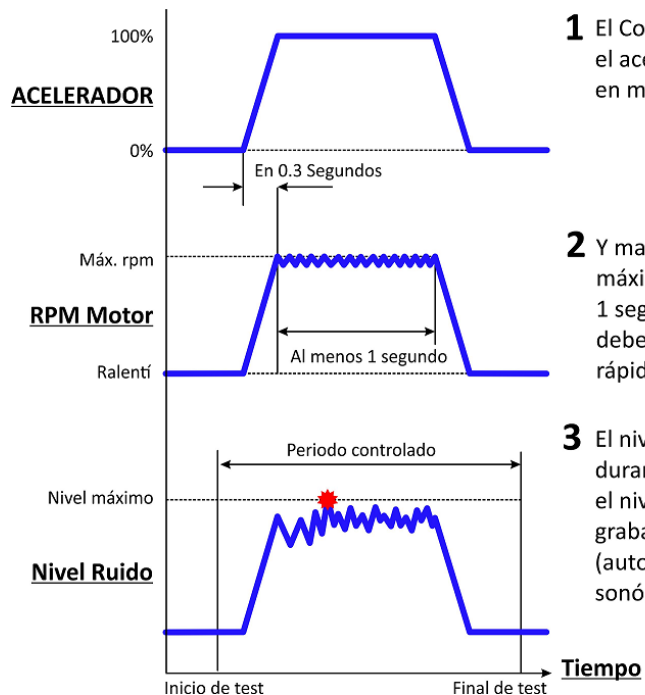
***Durante la temporada 2026, se amplía el nivel máximo de ruido 2dB/A más, quedando el límite como sigue:**

- 113 dB/A (en la verificación inicial)
- 114 dB/A (después de una manga)

Correcciones por temperatura ambiente: Ninguna

Para el test de ruido inicial en la inspección técnica, el piloto (o su mecánico) deben presentar un único escape de recambio por motocicleta.

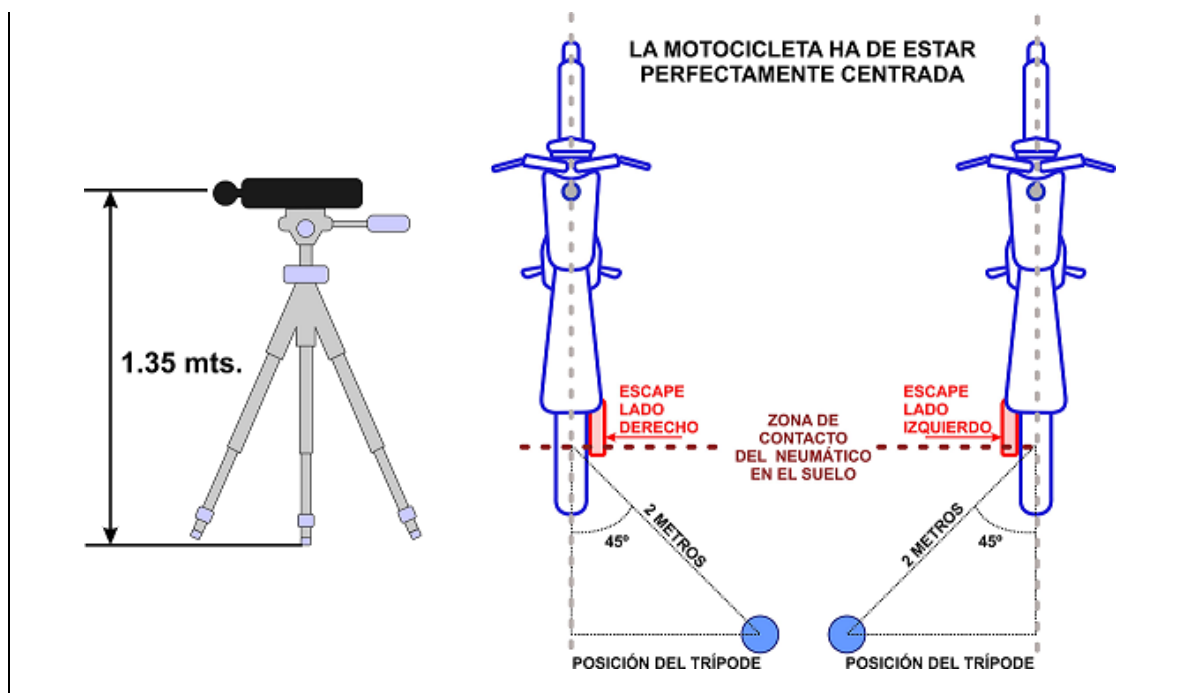
Otros escapes de recambio podrán ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.



1 El Comisario debe abrir el acelerador al máximo en menos de 0,3 segundos

2 Y mantenerlo a las máxima rpm al menos 1 segundo. Después debe cerrar el acelerador rápidamente.

3 El nivel de ruido se mide durante todo el periodo y el nivel máximo debe grabarse en todo caso (automáticamente por el sonómetro)



040.01.02.- Verificaciones en la entrada al SkyBox o Zona de espera.

A la entrada del SkyBox o zona de espera, el Comisario Técnico Club o el Director Técnico RFME efectuará un control de los precintos (si los hubiera), números de chasis, marcas de pintura en los silenciosos.

Deberá asegurarse también de que los pilotos lleven colocada adecuadamente la protección del tórax. Esta comprobación la deberá hacer una mujer en el caso de que la piloto sea del género femenino.

Además, los Comisarios Técnicos podrán verificar y supervisar en todo momento los soportes de elevación para la ayuda en las salidas y no permitir su utilización (incluso retirarlos de la parrilla) si se considera que no cumplen con las condiciones citadas en el [Art. 032.05.01-6](#).

En las categorías MX85 y MX65, el Comisario Técnico Club o el Director Técnico RFME deberá asegurarse, además, de que los pilotos lleven colocada adecuadamente las protecciones de hombros, codos y rodillas.

040.01.03.- Verificaciones durante Entrenamientos o Mangas.

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

El Comisario Técnico Club o el Director Técnico RFME deberá controlar toda motocicleta implicada en un accidente con el fin de asegurarse de que no se ha producido ningún defecto.

No obstante, será responsabilidad del piloto presentar su motocicleta, su casco y su equipación, para un nuevo control.

Si durante los entrenamientos o la manga, el Comisario Técnico Club o el Director Técnico RFME constata un defecto en una motocicleta y que la misma, puede suponer un peligro para el propio piloto o el resto de participantes, lo notificará inmediatamente a Dirección de Carrera, siendo Dirección de Carrera la responsable de excluir o no a la motocicleta del entrenamiento o la manga en cuestión.

040.01.04.- Verificaciones finales.

Toda motocicleta que haya tomado parte en la competición podrá ser verificada mediante un control técnico de acuerdo con las normas establecidas, ya sea por haber recibido una reclamación técnica por parte de algún piloto (según el [Art. 032.08.32.02](#)) o ya sea por decisión propia de Dirección de Carrera y/o el Director Técnico RFME.

La verificación de las motocicletas se realizará después del final de la última manga, en el lugar específico para ello.

En caso de necesidad, se podrán precintar los motores o piezas específicas de cualquier motocicleta, en cualquier momento del evento, con el fin de verificarlas cuando lo decida Dirección de Carrera.

En caso de rotura, modificación o eliminación del/los precinto/s, el piloto será excluido del evento.

Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados y deberán poner a los mecánicos y equipo necesario a disposición de los oficiales técnicos en un plazo máximo de 30 minutos, en el lugar específico para ello.

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

Si después de esta verificación técnica, se constata que la motocicleta no cumple con la reglamentación vigente, se aplicarán las sanciones que Dirección de Carrera considere oportunas.

En el caso de un control técnico en el que se requiera cualquier tipo de desmontaje, será el mecánico del equipo el encargado de realizar todas las operaciones necesarias, y el Director Técnico RFME el encargado de las comprobaciones o mediciones requeridas.

Ejemplo:

En el caso de una medición de cilindros, el mecánico del equipo será el encargado de desmontar la culata, y el Director Técnico RFME quien efectúe la medición.

Además, por decisión de Dirección de Carrera, podrá llevarse a cabo una retirada de muestras para hacer análisis de gasolinas.

040.01.04.01.- Zona Técnica o Parque Cerrado.

En caso de necesidad, el Director Técnico RFME puede requerir de una zona técnica donde las motocicletas, que vayan a ser verificadas, queden a disposición de los Oficiales, antes de pasar esta verificación. Esta zona deberá estar claramente delimitada, cercada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse de que ninguna persona no autorizada pueda acceder dentro de ella, o tener acceso a las motocicletas.

Es responsabilidad de los equipos y de los pilotos asegurarse de que las motocicletas se depositen en esta zona.

El soporte para la sujeción de las motocicletas dentro de esta zona deberá ser aportado por el Equipo del piloto. La RFME no dispondrá de ningún tipo de soporte para ser utilizado.

En el interior de esta zona, y bajo sanción de EXCLUSIÓN de la Competición, el piloto tiene prohibido:

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

040.01.05.- Vestimenta de pilotos y protecciones.

[\(Ver Art. 032.04\)](#)

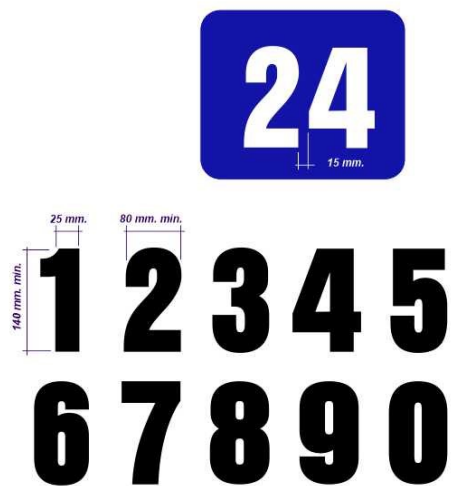
040.01.06.- Números en la camiseta.

El color de los números debe tener el suficiente contraste con el color de la camiseta para una correcta visibilidad.

Se recomiendan estas medidas:

- Altura: mínimo 20 cm
- Anchura: mínimo 10 cm (para números de 1 dígito)
mínimo 20 cm (para números de 2 dígitos)
mínimo 25 cm (para números de 3 dígitos)
- Anchura del trazo: 3 cm
- Distancia entre números: 1,5cm
- Espacio mínimo libre alrededor del número sin publicidad: 5 cm

ANEXOS:

ANEXO 1
Números de dorsal

ANEXO 02 (Ejemplo)



ANEXO 03



NORMATIVA RFME CIRCUITOS DE MOTOCROSS

Normativa exigida por la RFME para organizar pruebas de Campeonato de España

039.01. INSPECCIÓN

039.02. RECORRIDO / PISTA

01. Generalidades
02. Longitud
03. Anchura
04. Espacio vertical
05. Velocidad
06. Marcadores de pista y Vallado
 - a) Marcadores de pista o Jalones
 - b) Zona neutra de seguridad
 - c) Malla o Barrera delimitadora de pista
 - d) Valla o Barrera de control del público
07. Seguridad del público y de los pilotos
08. Montículos / Saltos
09. Peraltes
10. Zona de salida
 01. Línea de salida
 02. Recta de salida
11. Uso de neumáticos en la pista
12. Sistema de riego
13. Puestos de Comisarios de Pista
14. Puesto de cronometraje
15. Zona de reparaciones y señalización (Zona de mecánicos o Pit-Lane)
16. Pistas adyacentes
17. Pista de pruebas
18. Caminos de servicios

039.03. ÁREA DE SALIDA

01. Valla de salida
02. Plataforma o malla metálica
03. Límite de la zona de salida (Tope trasero)
04. Zona de espera / Skybox

039.04. ÁREA DE LLEGADA

01. Línea de meta

039.05. PADDOCK

01. Organización del Paddock
02. Montaje del Paddock
03. Normas en el Paddock

039.06. PARKING

039.07. INSTALACIONES / EQUIPAMIENTOS

01. Instalaciones para los pilotos
02. Instalaciones para la prensa
03. Local para Dirección de Carrera
04. Local de cronometraje y control
05. Sonorización
06. Instalaciones para el público
07. Instalaciones para las personas con discapacidad física

039.08. SERVICIOS DE SOCORRO

01. Servicio médico
02. Servicio de lucha contra incendios

039.01.- INSPECCIÓN

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

El control será efectuado por los miembros de Dirección de Carrera junto con el Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento), pudiendo asistir al mismo el resto de Oficiales de la prueba, el Delegado de pilotos y/o representantes de los pilotos.

En la medida de lo posible, deberá asistir al control del circuito el médico oficial de la prueba (Jefe Médico) para comprobar los servicios que se desplegarán en la pista.

Del resultado de este control, el Director de Competición RFME o el Comisario RFME elaborarán, si es necesario, un informe con las acciones que considere que se deban llevar a cabo con el fin de que el circuito reúna las condiciones necesarias para la celebración de la prueba, en particular en lo relativo a la seguridad. Dicho informe será entregado al Director de Carrera Club y al Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento), que serán los responsables de implantar las acciones referidas y de asegurar que se cumple la normativa de seguridad reglamentaria. Esta inspección será válida sólo para esa prueba.

Es obligatoria la presencia de maquinaria pesada capaz de efectuar movimientos de tierra, con su correspondiente conductor, por si hubiera que realizar modificaciones en la pista.

039.02.- RECORRIDO / PISTA

039.02.01.- Generalidades.

El recorrido puede ser permanente o temporal y deberá realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.). La composición y la preparación de la superficie deberá ser la adecuada para que la pista mantenga la humedad, sea fácil de mantener y tenga buena tracción.

No deberá atravesar un plano de agua profunda y el terreno no deberá ser demasiado rocoso o pedregoso.

Se prohíbe la utilización de hormigón, asfalto o superficies adoquinadas o enlosadas, excepto en la Área de Salida. ([Ver Art. 039.03](#))

039.02.02.- Longitud.

El recorrido no deberá ser inferior a 1.500 m ni superior a 1.750 m. (medidas aproximadas).

La pista podrá, por causa de condiciones atmosféricas adversas, ser reducida de longitud, incluso por debajo del mínimo reglamentario.

039.02.03.- Anchura.

La anchura de la pista no deberá ser, en ninguna de sus partes, inferior a 6 m., aunque es aconsejable un mínimo de 8 m. aproximadamente.

El recorrido no puede estar desdoblado, ni dividido por ningún obstáculo, aunque puede ser sinuoso y disponer de varias trazadas.

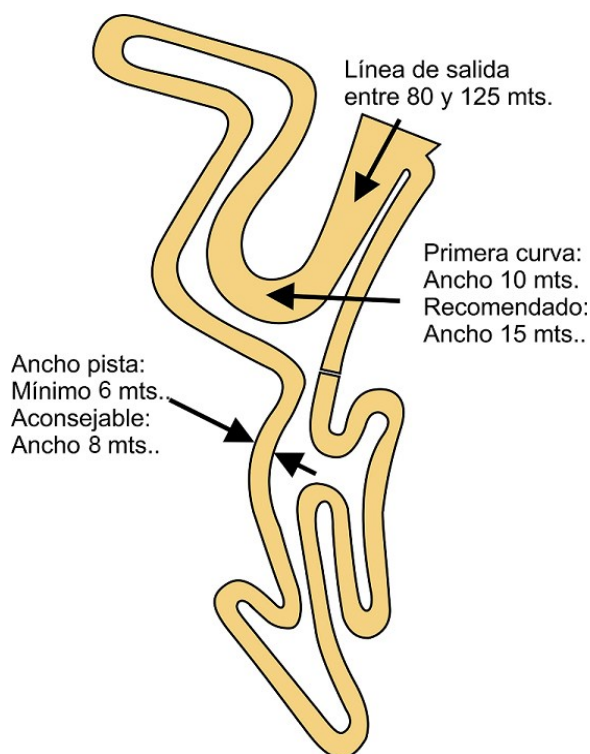
039.02.04.- Velocidad.

El recorrido deberá ser de tal naturaleza, que permita limitar la velocidad a una media máxima de 65 Km/h. (Media calculada sobre una manga completa).

039.02.05.- Espacio vertical.

El espacio vertical libre entre la pista y cualquier obstáculo por encima de ésta, deberá ser, como mínimo, de 3 metros aproximadamente.

El obstáculo debe estar debidamente protegido.



039.02.06.- Marcadores de pista y Vallado.

Para las pruebas de los Campeonatos/Copas y Trofeos RFME de Motocross, en todas sus categorías, la pista deberá estar definida por lo siguiente:

a) Marcadores de pista o Jalones

A cada lado de la pista deberán colocarse un número suficiente de marcadores de pista que la delimitarán a lo largo de todo el recorrido.

Deberán ser de un material compuesto flexible, fácil de romper. No se permite material de madera.

También se pueden emplear marcadores específicos, fabricados para tal función.

Estos marcadores deberán tener una altura máxima de 50cm. y deberán tener una anchura diametral de 70mm.

Donde la zona neutra esté delimitada por un margen, talud o peralte, estos marcadores deberán colocarse encima de éstos, y no al nivel de la zona neutra.

Estos marcadores deberán colocarse inclinados, aprox. a 45°, en dirección del sentido de la carrera.

b) Zona neutra de seguridad

A cada lado de la pista deberá haber una zona neutra de seguridad lo suficientemente ancha para dar la adecuada seguridad a los pilotos y a los espectadores.

La anchura puede variar según las circunstancias, pero no debería, en ningún caso, ser inferior a 1 metro.

La zona neutra de seguridad deberá:

- Por el lado externo de la pista: Estar definida por una malla o por un obstáculo natural
- Por el lado interno de la pista: Estar definida, donde sea posible, por un margen o talud de tierra, continuo o intermitente de, aprox. 50cm. de alto.

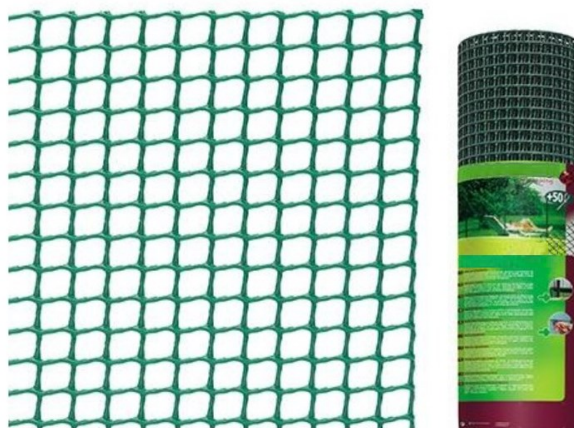
Los marcadores de pista deberán colocarse encima de estos desniveles.

También se pueden colocar en esta zona, balas de paja para dar una mejor definición.

Los marcadores de la zona neutra de seguridad no deben sobresalir más de 50cm. por encima del terreno.

c) Malla o Barrera delimitadora de pista

A cada lado de la pista deberá haber una malla o barrera delimitadora de pista de aprox. 80cm. de alto, la cual debe ser de material flexible y aconsejable de color verde. (Malla de ocultación)



Deberá colocarse con estacas de madera de +/- 50mm de grosor o con material compuesto flexible.

Esta malla, además de ser la primera barrera de seguridad para frenar el impacto de una motocicleta fuera de control, hará también funciones de delimitación de pista.

Se recomienda que esta malla se coloque a lo largo de todo el circuito, siendo obligatorio que se coloque, sobre todo, en las zonas donde se sitúe el público o haya personal de trabajo en el circuito (Comisarios de Pista, asistencias médicas, auxiliares de pista, etc...).

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.

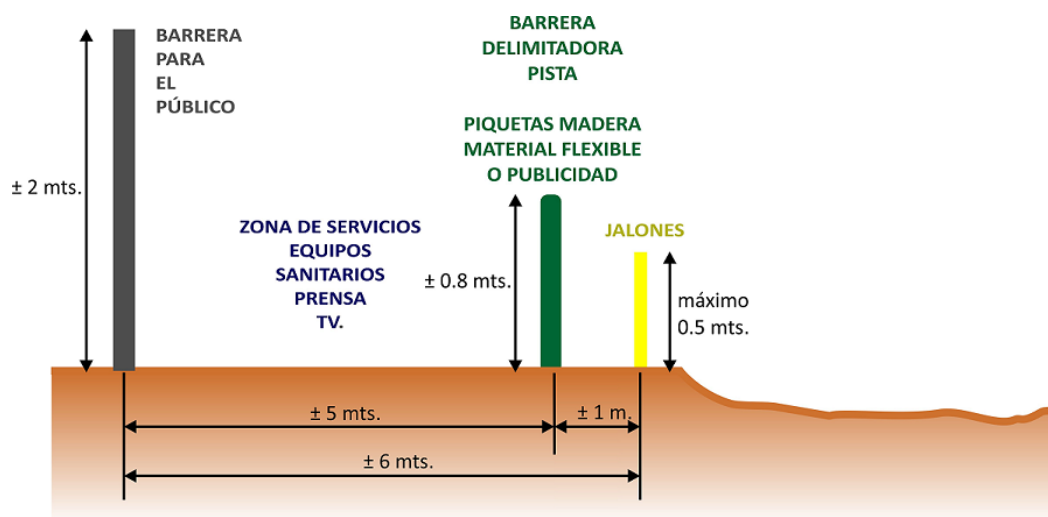
Esta malla deberá tener varias puertas de entrada/salida a lo largo de todo el recorrido para que los pilotos:

- que, accidentalmente, se hayan salido de la pista, puedan volver a la misma por el punto más próximo donde se produjo el abandono.
- que deseen abandonar la pista, puedan acceder al Paddock.

d) Valla o Barrera de control del público

Las vallas o barreras de control de público pueden ser de distintos materiales, pero en todos los casos deberán tener una altura de, aproximadamente, 2 metros y estar, donde sea posible, a, aproximadamente, 6 metros del borde la pista, lo que creará un espacio para el desplazamiento de Comisarios, equipo médico, auxiliares de pista, etc...

La construcción de este vallado deberá permitir una buena visión desde la misma y a la vez ser lo suficientemente consistente para controlar al público.





039.02.07.- Seguridad del público y de los pilotos.

Todas las zonas del circuito que rodeen el recorrido donde esté permitida la estancia del público, deberán estar delimitadas con una valla o barrera.

Esta valla o barrera será lo suficientemente alta y resistente para contener al público. [\(Ver Art. 039.02.06 -d\)](#)

A cada lado de la pista deberá estar prevista una zona neutra de seguridad, necesaria para asegurar la protección del público, equipos médicos, medios de comunicación y pilotos. [\(Ver Art. 039.02.06 -b\)](#)

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

Deberá regarse la pista con antelación si es necesario, para asegurar que las condiciones de seguridad de la carrera sean las apropiadas y para proteger al público y a los pilotos del polvo. Podrá regarse también la pista después de los entrenamientos y/o entre mangas si Dirección de Carrera lo considera oportuno. [\(Ver Art. 039.02.12\)](#)

Las sujeciones de la malla o barrera delimitadora de pista y las sujeciones de la publicidad situada al borde de la pista, deberán ser de madera o material compuesto flexible. Está prohibido el uso de soportes metálicos para estos fines.

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

Al público se le permitirá acceder sólo a zonas específicas del circuito. Estas zonas deben estar protegidas por una valla o barrera.

039.02.08.- Montículos / Saltos.

Deberá prestarse una atención muy especial al ángulo de los montículos para los saltos.

La distancia entre montículos debe ser de 30 metros como mínimo (desde el punto superior o cima del montículo hasta el punto superior o cima del siguiente).

Los saltos múltiples (dobles, triples, etc...) están desaconsejados.

Son considerados como saltos dobles, triples, etc... los saltos donde el segundo y/o tercer montículo(s), etc... se encuentra(n) justo en la zona de aterrizaje del primer y/o segundo montículo, etc.... respectivamente.

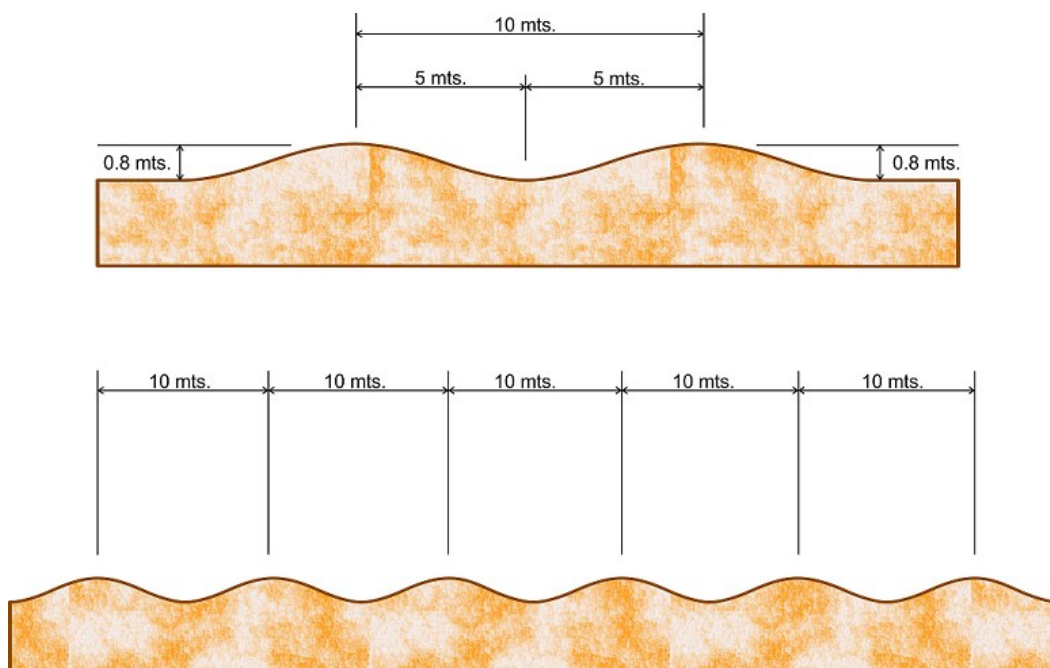
Los saltos conocidos como “Dubbies” no están permitidos.

Las secciones de “Washboards-Whoops” no están permitidas.

Las secciones de “Rolling Waves” se podrán incluir en el trazado.

La distancia entre el punto más alto de una ola y la más próxima, debe ser, aproximadamente de 10 metros.

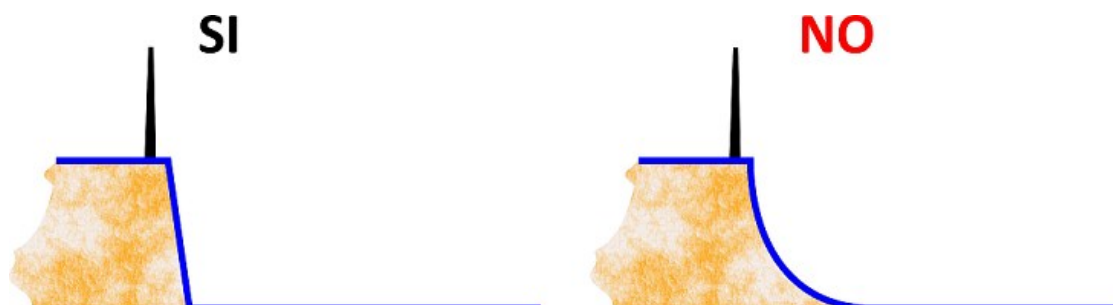
La altura de cada ola estará limitada, como máximo a 80cm. y la anchura de cada ola, en su base, deberá ser aproximadamente de 160cm.



039.02.09.- Peraltes.

Se deberán evitar los peraltes de gran tamaño, rebajándolos lo máximo posible.

En caso de que haya peraltes en las curvas, deberán ser escalonados, en la medida de lo posible.



039.02.10.- Zona de salida.

039.02.10.01.- Línea de salida.

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

039.02.10.02.- Recta de salida.

La longitud de la línea recta después de la línea de salida no deberá ser inferior a 80 m. ni superior a 125 m. (La referencia de esta medida será la distancia entre la valla de salida y el punto donde comienza el primer viraje, por la parte interior).

La anchura mínima de la primera curva deberá ser como mínimo, de 10 m., (es aconsejable 15 m.). La superficie deberá ser lisa, sin saltos, manteniendo un plano horizontal, con una pendiente ascendente o descendente con un máximo del 8% de desnivel, hasta finalizar la primera curva.



039.02.11.- Uso de neumáticos en la pista.

Está prohibido el uso de neumáticos en toda la pista.

039.02.12.- Sistema de riego.

Éste debe servir para regar la totalidad de la pista o partes de ésta.

Puede ser una combinación de sistemas temporales o permanentes.

Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a la prueba para que esté en óptimas condiciones para los entrenamientos y las mangas. En casos excepcionales y si es completamente necesario, podrá regarse también la pista después de los entrenamientos y/o entre mangas si Dirección de Carrera lo considera oportuno.

Cualquiera que sea el sistema, debe servir para poder controlar el polvo en toda la pista durante la celebración de la prueba.

039.02.13.- Puestos de Comisarios de Pista.

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

Los emplazamientos de los Comisarios de Pista deberán estar numerados.

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

En la medida de lo posible, los Comisarios de Pista deberán estar situados en una zona donde no se ponga en riesgo su integridad física.

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

El posicionamiento de los Comisarios de Pista se hará teniendo en cuenta su seguridad. Éste ha de hacerse de manera que los Comisarios de Pista tengan contacto visual con el puesto anterior y posterior para llevar a cabo, de manera eficiente, su función.

Material que se les ha de proporcionar:

- Bandera amarilla, bandera médica, protección para los ojos, casco, guantes, chubasquero, peto, calzado adecuado, block de notas, lápiz, comida y agua.

Briefing:

- El Director de Carrera Club se encargará de explicarles sus funciones, lo que se espera de ellos, lo que deben y no deben hacer. (Se les facilitará por parte del Organizador un documento con todas las indicaciones).

Distribución:

- En los saltos grandes, Nº mínimo de Comisarios de Pista: 2 (Uno antes del salto y un ojeador en la zona de aterrizaje del salto). En algunos casos, este número mínimo de Comisarios puede aumentar.

Posicionamiento:

- El responsable de los Comisarios de Pista, siguiendo las sugerencias del Director de Carrera Club, colocará a los Comisarios de Pista en un lugar seguro.
- Los Comisarios de Pista estarán en el mismo puesto durante todo el evento, sin rotaciones.
- El organizador proporcionará un listado de los Comisarios de Pista y puesto a los miembros de la RFME. El listado deberá incluir: nombre y apellidos, nº de teléfono y edad de los Comisarios de Pista.

Es obligatorio que los Comisarios de Pista tengan una edad mínima de 18 años.

039.02.14.- Puesto de cronometraje.

Ver [Anexo Cronometraje](#)

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

Se colocará una línea/antena en la línea de meta (más otra línea/antena de seguridad (a 6 metros de la primera) para el control de los transponders, según las indicaciones proporcionadas por el equipo de cronometraje. (Véase el manual del Organizador)

039.02.15.- Zona de reparaciones y señalización (Zona de mecánicos o Pit-Lane).

Ver [Art.032.05.01-5](#)

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

Esta zona deberá poseer una entrada y una salida, con el fin de permitir a los pilotos entrar y salir fácilmente de la zona. Por seguridad, tanto la entrada como la salida no deberán estar situadas en una curva, ni antes ni después de un salto.

Esta zona deberá ser claramente visible para los pilotos.

En la entrada a esta zona, desde la pista, se deberá colocar una pancarta o cartel con el término "ENTRADA ZONA DE MECÁNICOS" o "PIT LANE IN", con el tamaño suficiente para ser claramente visible y con la suficiente altura para el correcto tránsito de los pilotos.

En la salida desde esta zona, hacia la pista, se deberá colocar una pancarta o cartel con el término "SALIDA ZONA DE MECÁNICOS" o "PIT LANE OUT", con el tamaño suficiente para ser claramente visible y con la suficiente altura para el correcto tránsito de los pilotos.

Se marcará en el suelo de esta zona mediante pintura, cal, yeso, cinta, etc... un pasillo de tránsito que será utilizado por todos los pilotos cada vez que entren desde la pista, quedando prohibido estacionar la motocicleta dentro del mismo.

Será obligatoria la presencia de extintores en esta zona.

El equipo de cronometraje colocará en esta zona unos monitores en número suficiente, bajo una carpa, donde se mostrarán los pasos por meta y la posición de todos los pilotos que estén participando en la pista.

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición. Dirección de Carrera podrá sancionar al piloto cuyos miembros del equipo hayan infringido esta prohibición con la pérdida 10 puestos en entrenamientos y/o con la suma de 1 minuto a su tiempo en la manga correspondiente.

Queda totalmente prohibido beber alcohol en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición. Dirección de Carrera podrá sancionar al piloto cuyos miembros del equipo hayan infringido esta prohibición con la pérdida 10 puestos en entrenamientos y/o con la suma de 1 minuto a su tiempo en la manga correspondiente.

Todos los profesionales que tengan acceso a esta zona irán vestidos de manera profesional, no pudiendo acceder a esta zona con calzado abierto (sandalias o chanclas), con camiseta sin mangas o con el torso desnudo. Todo incumplimiento de esta norma podrá ser penalizado.

Dentro de esta zona será obligatorio la instalación de 1 aseo como mínimo, aunque se recomienda que haya 2.



039.02.16.- Pistas adyacentes.

Las pistas adyacentes deberán tener, entre ellas, una anchura mínima, donde sea posible, aproximadamente de 10 metros, o diseñarlas de tal forma que permita al equipo médico trabajar con seguridad.

Deberán estar separadas y protegidas por alguna de las formas siguientes: malla de plástico y/o balas de paja.

Sin embargo, ninguno de los materiales utilizados, podrá servir como sustituto de los marcadores de pista.

Se debe prestar una atención especial a estas pistas, para que cualquier piloto no obtenga ninguna ventaja al cortarlas.

039.02.17.- Pistas de pruebas.

Se deberá preparar una pista de pruebas en el Paddock, completamente vallada y perfectamente señalizada tanto la entrada como la salida.

Deberá haber una persona de la organización que controle esta pista.

La pista de pruebas consistirá en dos pistas adyacentes, de un único sentido, separadas y protegidas por lo siguiente: malla de plástico y/o balas de paja.

La pista de pruebas deberá tener aproximadamente las dimensiones mínimas siguientes: 50 metros de largo x 10 metros de ancho.

Solo los pilotos, mecánicos y/o miembros de los equipos podrán usar esta pista con las motocicletas que hayan verificado para la prueba.

No está permitido acceder a la pista de pruebas con pit-bikes, bicicletas o cualquier otro vehículo que no sea la motocicleta de competición.

Las pruebas en esta pista deben realizarse totalmente uniformados (como mínimo con casco, botas, gafas y guantes).

Esta pista deberá contar como mínimo, con 1 módulo (aunque se recomiendan 2) de la plataforma o malla metálica de las mismas características que los utilizados en la Parrilla de salida ([Ver Art. 039.03.02](#)), para que los pilotos puedan practicar salidas.

039.02.18.- Caminos de servicios.

Todos los caminos que rodean la pista únicamente son para uso exclusivo de los servicios del circuito.

No se permite el uso de ningún vehículo motorizado por estos caminos a ninguna persona ajena a la organización.

039.03.- ÁREA DE SALIDA

039.03.01.- Valla de salida.

En todos los eventos, será obligatoria la utilización de una valla de salida.

Esta valla de salida deberá ser un dispositivo transversal, independiente, que se pliegue o baje hacia el piloto en el momento de su activación.

Deberá ser de construcción sólida y rígida para garantizar un perfecto funcionamiento.

Su funcionamiento será controlado manual o automáticamente.



Solo están permitidos los dispositivos transversales de construcción sólida y rígida que se abatan de manera individual hacia atrás o hacia abajo.

Tanto el dispositivo que acciona la valla de salida como el operario que lo maneja han de estar totalmente ocultos.

Alto puerta salida entre 50 y 52 cms.

Base de hormigón ancho máximo 60 cms.

Tanto el dispositivo de accionamiento de la valla como el Comisario encargado del mismo, deberán estar ocultos, protegidos de la mirada de todos los pilotos, mecánicos y público.

Su longitud será de 40 metros en tramos individuales de 1 metro para que permita la salida a todos los participantes en línea recta y que cada piloto disponga de un metro útil.

Dirección de Carrera podrá reducir la cantidad de módulos útiles si lo considera necesario, en función del nº de participantes en la manga.

La altura, una vez situada la valla en posición de utilización, no será inferior a 500 mm., medidos en vertical desde 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 estar debidamente señalizada esta prohibición. Dirección de Carrera podrá sancionar al piloto cuyos miembros del equipo infrinjan esta prohibición con la exclusión de la manga en cuestión.

Queda totalmente prohibido beber alcohol en esta zona, debiendo estar debidamente señalizada esta prohibición. Dirección de Carrera podrá sancionar al piloto cuyos miembros del equipo infrinjan esta prohibición con la exclusión de la manga en cuestión.

039.03.02.- Plataforma o malla metálica.

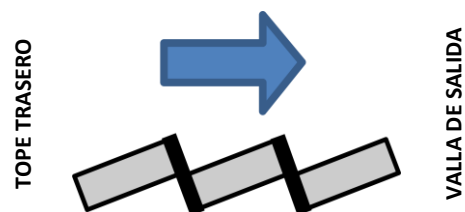
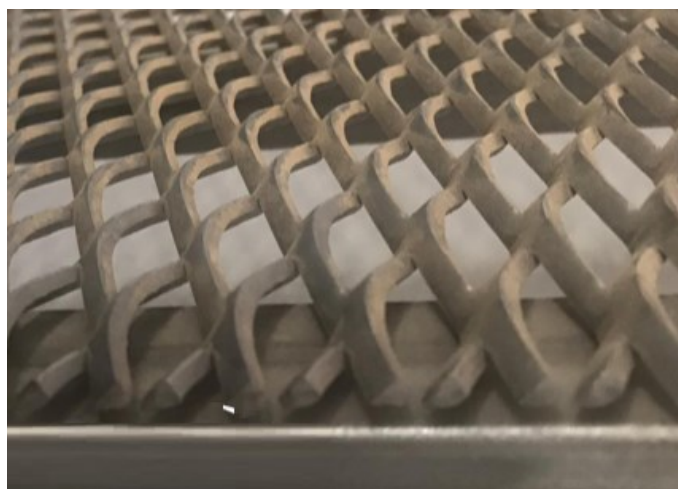
La superficie de la zona donde se sitúan los pilotos en la Parrilla de salida estará formada por una plataforma o malla metálica compuesta por 40 módulos individuales fabricados en hierro galvanizado, que se colocarán fijamente sobre el suelo entre el tope trasero y la valla de salida abatida.

Estos módulos deberán estar limpios y preparados en cada salida para ofrecer las mismas condiciones de salida a todos los pilotos.

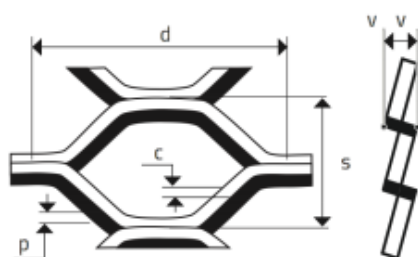


Datos técnicos de la malla y del módulo:

Los módulos deberán estar colocados de manera que la rejilla interior quede direccionada de la siguiente manera:

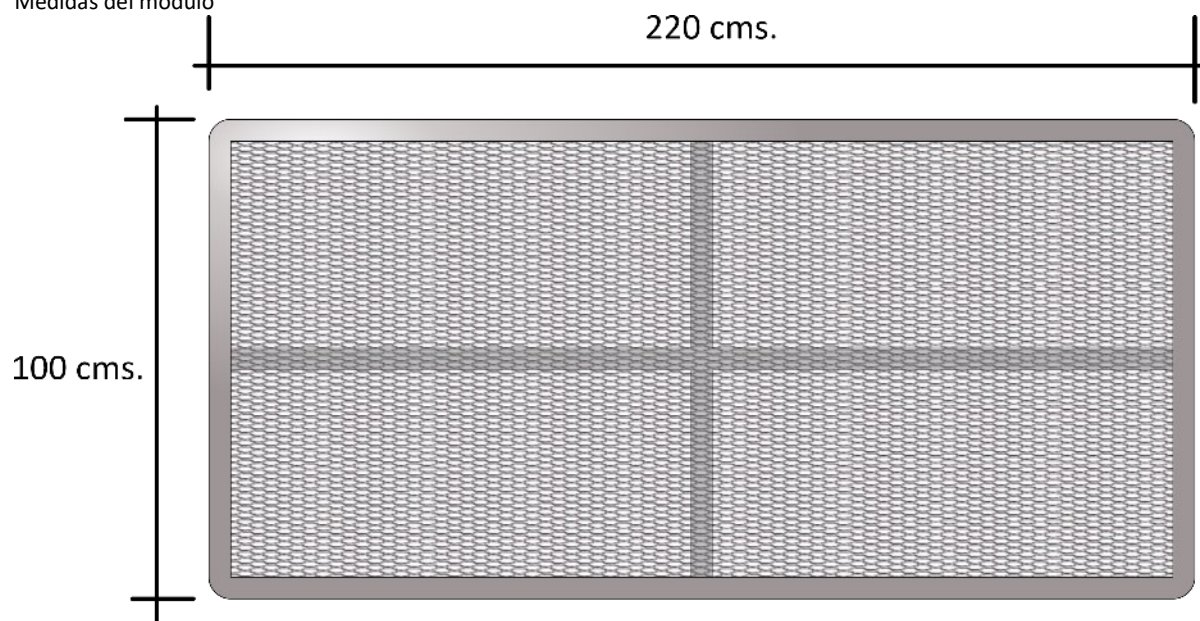


Medidas de la rejilla



d	s	p	c	v
(mm)	(mm)	(mm)	(mm)	(mm - cca)
45	16,5	3	4	8,00

Medidas del módulo



Deberá existir un espacio de aproximadamente 10-15 cm entre la valla de salida abatida y el borde delantero de la plataforma o malla metálica.



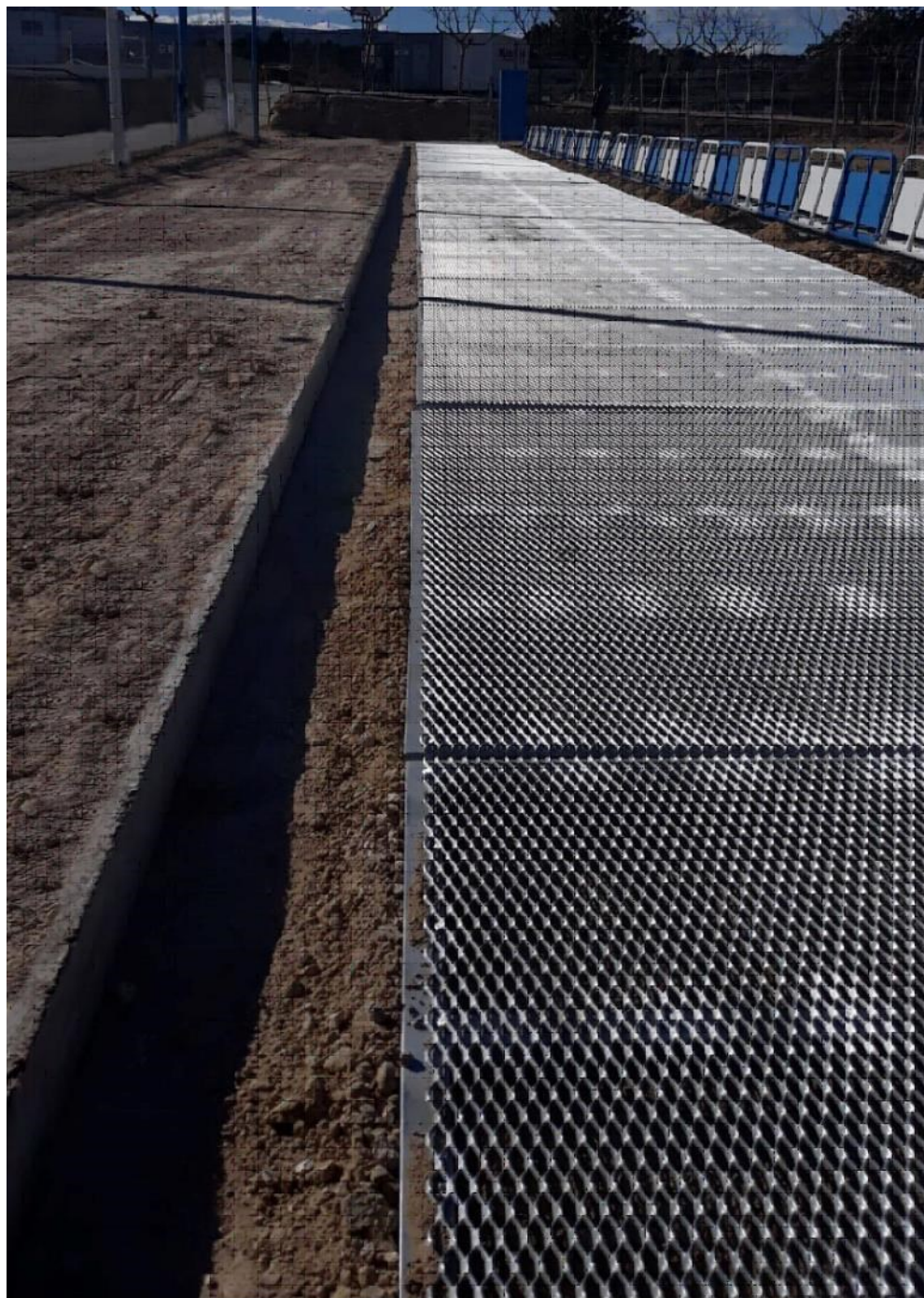
039.03.03.- Límite de la zona de salida (Tope trasero).

Se situará un tope trasero bien delimitado detrás de las motocicletas que las impida separarse de la salida en cuestión.

La distancia entre la valla de salida abatida y el tope trasero será de 3 metros.

Está prohibida la salida de pilotos en segunda fila.

En casos excepcionales, únicamente en la clase Máster (MX3 – MX4), Dirección de Carrera podrá permitir la salida de pilotos en segunda fila ([Ver Art. 032.08.19](#)).



039.03.04.- Zona de espera / Skybox.

La zona de espera o SkyBox será abierta al exterior y estará colocada justo detrás de la parrilla de salida, entre el tope trasero de la zona de salida y la valla trasera de publicidad del área de salida.

Deberá estar numerada con paneles del 1 al 40 a lo largo de la valla de publicidad trasera para la correcta colocación de los pilotos.

El sistema de soporte para la sujeción de las motos en esta zona es opcional. Los mecánicos pueden llevar sus propios soportes si lo desean.

Deberá tener dos accesos:

1º: Acceso desde el Paddock. Este acceso será controlado por los Comisarios Técnicos

2º: Acceso desde la pista, tras la realización de la vuelta de reconocimiento

La distancia entre el tope trasero de la parrilla de salida y la valla trasera de publicidad del área de salida será como mínimo de 3 metros, aunque se recomienda más distancia (4 metros).

Será obligatoria la presencia de extintores en esta zona.

Será obligatoria la instalación de 2 aseos como mínimo. En los eventos donde esté convocada la categoría MXFemenino, se deberá instalar 1 aseo más, de uso exclusivo para las pilotos de esta categoría.

Queda totalmente prohibido fumar y/o beber alcohol en esta zona, debiendo estar debidamente señalizada esta prohibición. Dirección de Carrera podrá sancionar al piloto cuyos miembros del equipo infrinjan esta prohibición con la exclusión de la manga en cuestión.

Todos los profesionales que tengan acceso a esta zona irán vestidos de manera profesional, no pudiendo acceder a esta zona con calzado abierto (sandalias o chancas), con camiseta sin mangas o con el torso desnudo.



Se recomienda que la Zona de espera (entre el tope trasero de la zona de salida y la valla trasera de publicidad del área de salida) sea de hormigón o asfalto.



039.04.- ÁREA DE LLEGADA

Deberá existir un área, a continuación de la línea de meta, cuyo final estará delimitado por un cartel de "FIN ZONA DE META".

La RFME determinará en cada circuito la colocación de dicho cartel.

En esta área no está permitido, cuando el piloto finalice su manga, disminuir la velocidad de golpe o detenerse completamente, a no ser que lo indique un Oficial.

039.04.01.- Línea de meta.

La línea de meta deberá estar debidamente balizada mediante dos paneles, uno a cada lado de la pista en la línea de control de los transponders, con el dibujo de una bandera ajedrezada o la palabra "META".

039.05.- PADDOCK

El Paddock deberá estar situado, en la medida de lo posible, en una superficie horizontal.

Deberá estar vallado (altura aconsejable 1,70 metros) y vigilado por seguridad, siendo, el acceso al mismo, gratuito para el público asistente.

Estará situado lo más cerca posible del Área de salida (zona de espera o Skybox) con acceso directo a la zona de espera/pista.

Las dimensiones del Paddock 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 Organizador deberá tener designado para su evento a un Responsable de Paddock para su montaje, supervisado por el Jefe de Paddock RFME.

039.05.01.- Organización del Paddock.

El Paddock quedará dividido en 3 zonas perfectamente delimitadas:

PADDOCK A (Zona de trabajo A)

PADDOCK B (Zona de trabajo B)

PADDOCK C (Living Area)

1. PADDOCK A (Zona de trabajo A)

Reservado exclusivamente para:

- Camiones/Autobuses y sus carpas con estructuras de gran tamaño.

IMPORTANTE: Estas estructuras deberán estar preparadas para entrar en el Paddock en el momento en el que éste se abra el viernes a las 10:00 horas y deberán seguir en todo momento las indicaciones del Responsable de Paddock. En el caso de que no estén a esa hora, existe la posibilidad de que pierdan el espacio que previamente se les hubiera asignado, por lo que se colocarían en el lugar donde el Responsable de Paddock decidiera, ya que, si están ya instalados otros participantes, les podría impedir realizar las maniobras a estos vehículos de gran tamaño.

En esta zona también podrán quedar colocadas, siempre que el Responsable de Paddock lo indique, furgonetas con sus carpas, que rellenarán los espacios libres que puedan quedar en estas zonas para el mayor aprovechamiento del espacio.

Únicamente podrán acceder al Paddock A, los vehículos que tengan Pase de vehículo de Paddock A (suministrado por el Organizador).

2. PADDOCK B (Zona de trabajo B)

Reservado exclusivamente para:

- Furgonetas y sus carpas
- Remolques
- Auto-caravanas (únicamente si llevan en su interior la/s motocicleta/s con la que van a participar en el evento)

Únicamente podrán acceder al Paddock B, los vehículos que tengan Pase de vehículo de Paddock B (suministrado por el Organizador).

3. PADDOCK C (Living Area)

No es zona de trabajo. Es una zona de estancia.

Reservado exclusivamente para:

- Auto-caravanas que no lleven en su interior la/s motocicleta/s con la que van a participar en el evento
- Caravanas

Ningún turismo/vehículo utilitario privado de los pilotos o de los miembros de los Equipos podrá estacionar dentro de ninguna de las zonas del Paddock (A, B o C), debiendo hacerlo en todos los casos, durante todo el evento, en el Parking A ([Ver Art. 039.06-1](#))

039.05.02.- Montaje del Paddock.

1. ANTES DEL EVENTO

El piloto/equipo, deberá notificar al Organizador y a la RFME, antes de cada prueba donde vaya a participar, las medidas que necesitará para su ubicación en el Paddock.

Se deberá enviar la ficha de solicitud de reserva de espacio al correo electrónico paddockmx@rfme.com antes de las 14.00 horas del lunes de la semana del evento con la siguiente información:

-Nombre del equipo

- Pilotos integrantes del equipo (sólo los participantes en el evento)
- Metros totales de largo
- Metros totales de fondo
- Dibujo sobre plano de la estructura completa (vehículos + carpas)
- Matrículas de los vehículos

El Organizador y la RFME establecerán y asignarán sobre plano, las zonas de ubicación necesarias, asegurando una distribución racional de las plazas y atendiendo, en orden prioritario, a los equipos con mayor dimensión, siempre que éstos hayan notificado con anterioridad, sus necesidades de espacio. La RFME podrá no aprobar la solicitud de reserva de espacio si la considera irracional.

2. DURANTE EL EVENTO

En todo momento, los pilotos y/o miembros de los equipos deberán atender y respetar todas las indicaciones y decisiones que tome el Responsable de Paddock. No cumplir con este punto podrá ser motivo de sanción.

El Paddock deberá estar abierto y enteramente operativo desde las 10:00 horas del viernes.

El Responsable de Paddock y, como mínimo 3 miembros de la Organización, organizarán y distribuirán a todos los vehículos y estructuras dentro del Paddock. Los vehículos obligatoriamente deberán colocarse en los lugares que indiquen estos. No atender sus indicaciones podrá conllevar sanción.

- Ningún piloto y/o equipo podrá acceder al Paddock antes de la hora de apertura.
- Ningún piloto y/o equipo podrá comenzar a montar su estructura si no ha recibido las indicaciones del Responsable de Paddock.
- Ningún piloto y/o equipo tendrá derecho en el Paddock, a la reserva de lugares para sí mismo u otro piloto/equipo. Esta acción está totalmente prohibida.

Se respetará y reservará el espacio en el Paddock, previamente asignado por la RFME, a los pilotos/equipos hasta las 17:00 horas del viernes como máximo. Pasada esa hora, si por cualquier motivo llegan más tarde, perderán su espacio previamente asignado y esos espacios libres podrán ser ocupados por otros pilotos/equipos a criterio del Responsable de Paddock.

El acceso de vehículos al Paddock, para su montaje, se cerrará a las **20.00 horas** del viernes. Ningún piloto y/o equipo podrá comenzar a montar su estructura en el Paddock después de esa hora. Permanecerá cerrado hasta las **07.30 horas** del día siguiente. El organizador deberá habilitar una zona para los vehículos que lleguen más tarde de las **20.00 horas** del viernes, lo más cercana posible a la entrada principal del Paddock para que no molesten a los que ya están correctamente posicionados, respetando el horario de silencio. Estos vehículos quedarán estacionados según el orden de llegada, pudiendo utilizar los pilotos/miembros del equipo, los servicios del Paddock (aseos, duchas, etc.). Al día siguiente (**SABADO A PARTIR DE LAS 07.30 HORAS**) deberán esperar las indicaciones del Responsable de Paddock, para poder entrar al Paddock (ya sea A, B o C en función del vehículo que tengan) y montar sus estructuras.

Después del cierre del Paddock, ningún vehículo industrial (furgonetas, remolques, camiones, etc.) podrá salir. En caso de urgencia, la seguridad de la puerta les pedirá que enseñen el contenido del vehículo, el cual deberá estar vacío. *(La seguridad no sabe quién es el propietario de la motocicleta cargada en la furgoneta, remolque, etc.)*

Los horarios de apertura y cierre del Paddock serán:

VIERNES

APERTURA DEL PADDOCK:	10.00 horas
CIERRE DEL PADDOCK:	20.00 horas

SABADO

APERTURA DEL PADDOCK:	07.30 horas
CIERRE DEL PADDOCK:	22.00 horas

DOMINGO

APERTURA DEL PADDOCK:	07.30 horas
-----------------------	-------------

039.05.03.- Normas en el Paddock.

Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el Paddock desde las 23:00 hasta las 07:00 horas del día siguiente.

La naturaleza y la superficie del Paddock deberán permitir el tráfico de vehículos durante el tiempo que sea necesario. Las vías de circulación deberán estar siempre abiertas, a fin de permitir a los vehículos su salida del Paddock en cualquier momento.

Dentro del Paddock, se prohíbe a los pilotos y/o miembros de los equipos, la circulación de vehículos a motor, vehículos eléctricos y/o bicicletas. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar, eximiendo de cualquier responsabilidad al organizador o a la RFME. Además, podrá ser sancionado por Dirección de Carrera. Excepcionalmente, dependiendo de las características del evento, la RFME podrá permitir el uso de estos vehículos en el Paddock, siempre que se utilicen exclusivamente para trabajar y estén debidamente acreditados. En tal caso, deberán cumplir

las siguientes normas:

- deberán circular lentamente, de forma no temeraria, entendiéndose por forma temeraria: el no tener las dos ruedas pegadas al suelo, no llevar casco, llevar una velocidad no adecuada al paso de las personas y con un número de pasajeros superior a los permitidos por la legislación vigente.
- queda prohibida la circulación reiterada de éstos.
- queda prohibida la circulación de quads, o cualquier vehículo especial no documentado.
- queda prohibida la circulación de pit-bikes a menores de 16 años.

No cumplir con alguna de estas normas será motivo de retirada de la acreditación pertinente, eximiendo de cualquier responsabilidad al organizador o a la RFME. Además, podrá ser sancionado por Dirección de Carrera.

Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición por fuera de las instalaciones del circuito. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar, eximiendo de cualquier responsabilidad al organizador o a la RFME.

Se recomienda que, al menos, una dotación médica permanezca en el circuito hasta que se desmantele la mayor parte del Paddock.

Deberá prestarse una particular atención a la evacuación de aguas para no verterlas en los pasillos del Paddock e inundar los accesos.

039.06.- PARKING

Se organizará de la siguiente manera:

PARKING A

PARKING B

PARKING VIP (opcional)

1. PARKING A

Para los turismos/vehículos utilitarios privados de los pilotos o de los miembros de los Equipos. El Organizador deberá habilitar una zona para el estacionamiento de estos vehículos privados, lo más cercano posible al Paddock, debiendo impedir el estacionamiento de los mismos dentro de ninguna de las zonas del Paddock (A, B o C).

Únicamente podrán acceder al Parking A, los vehículos que tengan Pase de Parking A (suministrado por el Organizador).

Si un piloto o miembro de un equipo alega que necesita entrar en el Paddock porque lleva dentro de su vehículo herramienta necesaria para su estructura, el organizador facilitará la descarga de éste, pero inmediatamente después deberá ubicarse en el Parking A.

2. PARKING B

Para los vehículos del público en general.

3. PARKING VIP (opcional)

Para los vehículos VIP (invitados por el Organizador).

039.07.- INSTALACIONES / EQUIPAMIENTOS

039.07.01.- Instalaciones para los pilotos.

Las instalaciones del Paddock deben estar equipadas con los suficientes aseos y duchas con agua caliente para el servicio de los presentes, estando éstos en perfecto estado de funcionamiento, limpiados y abastecidos de papel, jabón, etc... con frecuencia.

Se dispondrá de grifos de agua y puntos de corriente eléctrica suficientes para el correcto abastecimiento de todos los pilotos en el Paddock.

Con el fin de evitar abusos y averías, el Organizador podrá limitar en ciertos momentos la potencia de los enchufes eléctricos y del caudal del agua sin que ello implique la falta de servicio.

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

El Paddock deberá poseer un puesto de servicio médico y dispositivos para la lucha contra el fuego.

Deberá incluir además un área cubierta para asegurar las verificaciones técnicas con todo el equipamiento necesario: (mesas, sillas, extintores, señal de prohibido fumar...) y un local para el control administrativo con todo el equipamiento necesario: (material de oficina, electricidad, plano de las instalaciones, fotocopiadora con papel y toner suficiente, ordenador...). En esta zona deberá colocarse el Tablón Oficial de Anuncios, claramente visible, para las comunicaciones oficiales.

Las tomas eléctricas solo serán utilizadas para uso doméstico.

Queda prohibido el uso de generadores eléctricos durante el periodo de SILENCIO. Si por cualquier motivo (avería de la red, inexistencia de ésta, etc...) fuera preciso su uso, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de los demás pilotos o miembros del equipo y deberán ser generadores silenciosos.

Es obligatorio habilitar una o varias zonas de lavado de motocicletas, estando prohibido lavar éstas fuera de estos lugares. Obligatoriamente, debe haber como mínimo 40 lavaderos.

Esta/s zona/s debe/n permitir el uso simultáneo de todos los pilotos participantes en la manga. El Responsable de Paddock asignará los lavaderos de manera equitativa.

Solo está permitido conectar las máquinas de lavado a los puntos de agua habilitados para tal efecto. Queda prohibido conectarlas a la red general de corriente eléctrica.

039.07.02.- Instalaciones para la prensa.

Las instalaciones mínimas siguientes deberán ser previstas para la prensa:

- 1 sala limpia con mesas y sillas para realizar el trabajo.
- Wifi
- Iluminación y varias tomas de corriente eléctrica.

039.07.03.- Local para Dirección de Carrera.

Deberá instalarse un local, resguardado del ruido de la carrera, para las reuniones de Dirección de Carrera y Organizador.

El local deberá ser accesible a todos los pilotos, miembros del equipo y personal implicado en la prueba, que deseen durante el transcurso de la competición, realizar preguntas o presentar reclamaciones.

Las instalaciones mínimas siguientes deberán ser previstas:

- Mobiliario para las reuniones: mesas, sillas suficientes para albergar como mínimo 10 personas.
- Paredes y techos sólidos.
- Wifi
- Iluminación y varias tomas de corriente eléctrica.
- Plano del circuito grande con todas las instalaciones de la pista y planos en A4 a disposición de Dirección de Carrera.

039.07.04.- Local de cronometraje y control.

El circuito deberá disponer de una zona de cronometraje y control lo suficientemente amplia y con el máximo aislamiento acústico posible, para que pueda albergar, como mínimo, a 4 personas, con visión directa sobre la pista en la línea de meta.

El cronometrador dará señal al reloj que, además de mostrar la hora oficial, mostrará el tiempo restante de los entrenamientos y las mangas.

039.07.05.- Sonorización.

Se deberá disponer de un sistema de altavoces.

Deberá estar dividido en dos vías: una vía para la señalización y avisos en el Paddock y la otra para la información al público.

039.07.06.-Instalaciones para el público.

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

Las principales son:

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

Queda terminantemente prohibida la circulación de cualquier vehículo motorizado en las zonas y accesos destinados al público durante el desarrollo de las mangas y/o sesiones de entrenamientos (con excepción de los utilizados por los servicios médicos, protección civil y organización).

El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar, eximiendo de cualquier responsabilidad al organizador o a la RFME.

039.07.07.- Instalaciones para las personas con discapacidad física.

Se deberán adecuar para las personas con discapacidad física, aparcamientos cerca de la entrada, instalaciones sanitarias adaptadas, preparar una zona especial para ver las carreras, etc.... con la finalidad de cumplir con la legislación vigente sobre la materia.

039.08.- SERVICIOS DE SOCORRO

039.08.01.- Servicio médico.

La organización de este servicio deberá estar bajo el mando de un Jefe Médico responsable, a ser posible traumatólogo, que actuará coordinado con el Director de Carrera Club y que será el mismo para todo el evento. Además de éste, deberá haber como mínimo otro médico.

Debe haber como mínimo tres ambulancias con la suficiente cantidad de asistentes para asegurar la rápida evacuación de un herido en cualquier parte del circuito.

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

Deberá habilitarse un Centro Médico, ya sea fijo o móvil, para la correcta asistencia de los pilotos lesionados dentro del circuito.

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

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

El Director de Carrera Club, el Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento) y el Jefe Médico, deberán elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición que deberán presentar al Director de Competición RFME o al Comisario RFME durante la 1ª reunión con el Organizador.

039.08.02.- Servicio de lucha contra incendios.

Deberá organizarse un servicio de lucha contra incendios (en ciertos emplazamientos), en la zona de reparaciones y en el Paddock.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTOCROSS - ANEXO CRONOMETRAJE

CONDICIONES MÍNIMAS SOBRE CRONOMETRAJE DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA

El cronometraje se realizará por Transponder activo, los cuales serán facilitados a los pilotos por parte de la empresa de cronometraje.

Se deberán colocar dos monitores en la zona de mecánicos, de al menos 21", con sus soportes y generador de alimentación. La imagen de dichos monitores contendrá espacio para publicidad, además de una barra informativa para mostrar los mensajes importantes de Dirección de Carrera, como por ejemplo banderas, peligros, penalizaciones o mensajes a los participantes, deberá poderse aplicar las sanciones que se aplican a los resultados de clasificación en tiempo real para la información de los deportistas y clubs, así como la suma de las mangas según la presente reglamentación, en tiempo real para facilitar las entregas de pódium inmediatamente después de las segundas mangas.

Además, deberá mostrar los siguientes campos obligatoriamente:

Posición, Dorsal, Nombre, Categoría, Posición en su categoría, tiempo, mejor tiempo, vueltas, diferencias respecto al primero y al anterior, tiempo a la finalización de la tanda y vueltas.

Serán necesarios al menos tres decodificadores, uno principal y otro para background o copia de seguridad. El tercero se usará en el caso de necesitar un tiempo intermedio o entrada a Pit-Lane (zona mecánicos) etc.

Aparte del software automatizado, se realizará una toma de tiempos total en formato manual, (al menos en carrera) usando un equipo o PC independiente con su software específico para esa tarea.

Se colocará un display informativo de tiempo de carrera y entrenamientos en la línea de meta, visible para los pilotos.

Los servicios de cronometraje deberán disponer para cada evento, como mínimo, de tres personas (Cronometrador Jefe + Cronometrador auxiliar (ambos con Licencia Nacional de Cronometrador) + Cronometrador de apoyo).

Debe de habilitarse una página web para visionar los tiempos en directo (online) con un retardo máximo de 20 segundos.

Dicha página deberá adaptarse adecuadamente a los dispositivos móviles y deberá estar preparada para contener publicidad de patrocinadores. La dirección de dicha página deberá comunicarse a la RFME la semana previa al evento.

La información a mostrar en el online debe ser al menos la misma que en monitores.

Se generará una lista de inscritos previa y final a las verificaciones técnicas. Los resultados se suministrarán en PDF, de la clasificación principal y por categorías, así como los tiempos parciales, vuelta a vuelta y planning de carrera. Los resultados presentarán como mínimo lo referido en el [Art. 032.08.28](#) de este documento.

Los servicios de cronometraje deberán comunicar rápidamente al organizador, inmediatamente después del final de la última manga de cada categoría, los tres primeros pilotos de la Clasificación Final de la prueba, tanto para la ceremonia de entrega de trofeos, como para el control de las motocicletas por parte del equipo técnico.

Deberán publicar los resultados en la web de la RFME, vía aplicación informática facilitada al efecto, inmediatamente a la aprobación por parte de Dirección de Carrera.

Deberán generar los archivos CSV (por cada manga y por cada categoría) en un formato específico que será comunicado, para su compatibilidad con la Aplicación Informática de la RFME.

La RFME facilitará los logotipos para editar las cabeceras y pie de páginas de los resultados.

Los servicios de cronometraje deberán estar al corriente de la reglamentación de estos Campeonatos.

Notas Importantes:

Toda la información de resultados y clasificaciones de los formatos de tiempo real (monitores, On line, Internet, etc.) NO TENDRAN NINGÚN VALOR OFICIAL, por lo que no se tendrán en cuenta las aportaciones de fotos, capturas de pantallas etc., de los mismos, solo son válidos los aprobados por el Comité de Dirección del Evento, y publicados en el Tablón Oficial de Anuncios.

Todo el material que se entrega por parte de las empresas cronometradoras son responsabilidad del depositario/deportista. En caso de rotura por impacto (accidente), pérdida o robo, el piloto deberá abonar su valor para reponer el material.

El transponder será colocado según las indicaciones de los cronometradores y oficiales de la prueba, con el soporte apropiado, que si no tiene deberán adquirir. La empresa de cronometraje se lo facilitara para su compra. En caso de no atender a estas recomendaciones, será el piloto el único responsable de los posibles errores que se generen en la toma de tiempos. En ningún caso será el piloto responsable del mal funcionamiento por avería cuando NO sea debido por un golpe.

En caso de la no devolución del transponder por parte de algún participante por descuido, deberá enviarlo en un plazo máximo de 72 horas a la empresa de cronometraje, por transporte urgente y haciéndose cargo del coste del envío. En caso de incumplir esta norma, el cronometraje podrá facturar al piloto en concepto de alquiler los gastos derivados del tiempo de retraso en el envío.

El organizador de la competición (club, Federación, circuito, etc.) deberá contratar el cronometraje para que los días de la competición oficial, NO tenga ningún coste extra para los participantes, en caso de cobro de alguna fianza no podrá superar la mitad del coste del material entregado, y la empresa será la única responsable de la devolución de las fianzas.

Las empresas de cronometrajes serán las responsables de cumplir con toda la normativa respecto a las administraciones públicas.

Artículos relacionados en este reglamento con el cronometraje:

[Art. 032.08.09](#); [Art. 032.08.25](#); [Art. 032.08.26](#); [Art. 032.08.27](#); [Art. 032.08.28](#); [Art. 039.02.14](#)