MANUAL DE ORGANIZADORES

CAMPEONATO DE ESPAÑA
DE MOTOCROSS 2026

01.- DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Para la utilización de este manual se deberá tener a disposición la siguiente documentación:

- Reglamento Deportivo de la RFME.
- Reglamento de Disciplina Deportiva de la RFME.
- Reglas de la Competición -Campeonato de España de Motocross-
- Normativa para los Circuitos de Motocross.
- Calendario RFME.
- Documento de Valoración Organización.
- Anexo condiciones mínimas de cronometraje.

Para cualquier aclaración en la lectura de estos documentos, no duden en ponerse en contacto con la RFME para evitar cualquier malentendido. Persona de contacto: Diego de la Casa (mx@rfme.com / 915626405).

02.- CIRCUITO

Para la correcta preparación de la pista es necesario contemplar los puntos especificados en la Normativa RFME para los Circuitos de Motocross vigente.

03.- DOCUMENTOS OFICIALES

03.01.- Autorizaciones pertinentes.

- Ayuntamiento
- Fuerzas de orden público (Este permiso suele tramitarlo el propio Ayuntamiento al conceder la autorización)
- Propietarios

La autorización del Ayuntamiento y propietario (caso que no sea propio o municipal) es obligatoria, y deberá entregarse una copia de la misma al Director de Competición RFME en la reunión previa a celebrar el viernes tarde.

03.02.- Seguros.

La RFME o la correspondiente federación autónoma tramitará el Seguro de Responsabilidad Civil válido para el evento, con las coberturas mínimas obligatorias que exija la legislación vigente.

Por otro lado, se recomienda que la instalación deportiva también cuente con su seguro en vigor de Responsabilidad Civil.

03.03.- Reglamento Particular (RP). (Artículo 032.03.01 de las Reglas de la Competición RFME de Motocross)

Se cumplimentará el documento oficial del RP remitido desde la RFME.

Éste deberá contener a los Oficiales del Evento:

- La RFME asignará al Director de Competición RFME, al Comisario RFME y al Director Técnico RFME.
- El Club organizador asignará al Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento), al Director de Carrera Club, al Comisario Técnico Club y a dos cronometradores (un Cronometrador Jefe y un Cronometrador auxiliar).

Todos los Oficiales deberán tener la suficiente experiencia y conocimientos para ejercer sus funciones.

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

El RP se devolverá a través de la correspondiente Federación Autonómica respetando los plazos previstos para su aprobación (límite máximo: 15 días antes de la celebración del evento)

Una vez aprobado por la RFME, no podrá efectuarse ninguna modificación en el RP. No obstante, en casos excepcionales, el Comité de Dirección del Evento, durante la 1º reunión, puede autorizar alguna modificación, e inmediatamente ser puesta en conocimiento a todas las partes interesadas.

03.04.- Inscripciones. (Artículo 032.03.02 Reglas de la Competición RFME de Motocross)

El participante debe efectuarla a través de su zona privada en la página Web de la RFME.

No están permitidas las inscripciones en el circuito.

03.05.- Lista de Inscritos.

La lista de pilotos inscritos será facilitada por la RFME el jueves anterior a la prueba.

No obstante, se podrá comprobar en cualquier momento el listado provisional en la página web de la RFME.

03.06.- Dossier de Prensa.

Debe editarse un dossier de prensa con información del evento.
Este debe ser atractivo y contener informaciones útiles para la prensa, los patrocinadores, la industria, etc.

03.07.- Programa Oficial.

Se recomienda que el Organizador prepare un pequeño programa (díptico o tríptico) con la lista de inscritos, horarios y toda la información relevante del evento para el público que acuda a la prueba.

03.08.- Resultados.

Se publicarán de inmediato las clasificaciones de cada manga. Éstas deberán estar firmadas obligatoriamente por el Director de Carrera Club y por el Cronometrador Jefe, y además, figurar en ella la hora de publicación.
El equipo de cronometraje o el organizador, una vez finalizada la prueba y aprobados y ratificados los resultados oficiales por el Comité de Dirección del Evento, deberán publicar los resultados en la página web de la RFME utilizando el sistema oficial indicado para ello *(documento pdf y archivos csv)*.

04.- ORGANIGRAMA

Esquemáticamente se resume en el siguiente organigrama los Cargos Oficiales que pueden actuar en una competición motociclista:

04.01.- Dirección de Carrera (Race Direction).

(Artículo 032.07.02 de las Reglas de la Competición RFME de Motocross)
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

04.02.- Comité de Dirección del Evento.

(Artículo 032.07.03 de las Reglas de la Competición RFME de Motocross)
La dirección organizativa del evento será asumida por el Comité de Dirección del Evento.
El Comité de Dirección del Evento se reunirá cada vez que sea necesario durante el transcurso del evento y como mínimo:

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

A estas reuniones deberán asistir los siguientes Oficiales:

A) Con derecho a voto:

- El Director de Competición RFME (Race Director)
- El Comisario RFME
- El Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento)

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

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.
- El Presidente de la Comisión de Motocross de la RFME.

- Los miembros de la Comisión de Motocross de la RFME.
- El Delegado de pilotos.
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte de Dirección de Carrera.

05.- OFICIALES DEPORTIVOS DE LA COMPETICIÓN

(Artículo 032.07 de las Reglas de la Competición RFME de Motocross)

Oficiales con Licencia Homologada

- Director de Competición RFME (Race Director)
- Comisario RFME
- Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento)
- Director de Carrera Club
- Director Técnico RFME
- Comisario Técnico Club
- Cronometrador Jefe
- Cronometrador Auxiliar

Oficiales sin licencia

- 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 prueba

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

Designado por la RFME.

La autoridad de este Comisario estará siempre sobre la del Director de Carrera Club.

05.02.- Comisario RFME.

Designado por la RFME.

La autoridad de este Comisario estará siempre sobre la del Director de Carrera Club.

05.03.- Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento).

Designado por el Organizador.

05.04.- Director de Carrera Club. (Art. 34 del Reglamento Deportivo de la RFME).

Designado por el Organizador.

05.05.- Director Técnico RFME.

Designado por la RFME.

La autoridad de este Comisario estará siempre sobre la del Comisario Técnico Club.

05.06.- Comisario Técnico Club. (Art. 38 del Reglamento Deportivo de la RFME).

Designado por el Organizador.

05.07.- Cronometrador Jefe + Cronometrador Auxiliar.

Designados por el Organizador

Han de cumplir con los requerimientos que se indican en el anexo de cronometraje del Reglamento del Campeonato.

06.- OFICIALES AUXILIARES DEL EVENTO

06.01.- Jefe del Servicio Médico y Personal Sanitario.

El Organizador deberá entregar a Dirección de Carrera, un plan de seguridad donde se detalle la cantidad y posición del personal sanitario en el circuito.

El Director de Carrera Club o el Secretario del Evento, serán los responsables de la entrega y recogida del parte de atenciones sanitarias, que entregarán al Director de Comp. RFME en la reunión del Comité de Dirección del Evento al final de cada jornada.

06.02.- Secretario del Evento. (Art. 35 del Reglamento Deportivo de la RFME).

Es responsabilidad suya la verificación administrativa y la entrega de pases y acreditaciones de acuerdo con las normas establecidas.

06.03.- Responsable del Paddock.

El Organizador deberá nombrar a un Responsable del Paddock, que será el responsable directo del correcto montaje de este.

La RFME podrá aportar a un Jefe de Paddock junto con un plano/listado de los participantes para colaborar en la tarea.

La autoridad del Jefe de Paddock RFME estará siempre por encima de la del Responsable del Paddock.

06.04.- Responsable de Prensa.

06.05.- Responsable del Pódium.

06.06.- Speaker Oficial.

El Organizador deberá contar obligatoriamente con un servicio de megafonía operativa en el momento que se inicien las verificaciones.

El Speaker comentará las carreras y/o únicamente podrá poner música cuando no haya motos en pista.

Los comentarios sobre las posiciones de los pilotos en carrera por parte del speaker son solo orientativos careciendo de ningún tipo de valor.

06.07.- Comisarios de Pista / Señalización.

El Organizador deberá obligatoriamente entregar a Dirección de Carrera debidamente cumplimentado el documento que se remite con la relación de nombres y datos personales de los Comisarios, así como la posición de cada uno de ellos en el circuito.

Todos los Comisarios de Pista deberán tener, como mínimo 18 años.

Todos los Comisarios de Pista deberán estar asegurados.

Hay varias posibilidades para ello:

- Que tengan tramitada la credencial de comisario de servicios (anual o 1 evento) por la Fed. Autonómica
- Que estén dados de alta en alguna póliza particular de seguros.
- Que estén dados de alta en la Seguridad Social.

En el listado deberá estar correctamente reflejado el tipo de seguro que disponen

Deberá haber un número suficiente de Comisarios de Pista a lo largo del circuito, y estar colocados de forma que estén seguros y sean perfectamente visibles por los corredores.

En la inspección previa de la pista que se realiza el jueves quedara concretada la cantidad y la situación de los mismos.

El Organizador también deberá informar a Dirección de Carrera del número y ubicación de los Comisarios de Pista encargados de las banderas azules.

El Organizador debe proveer a los Comisarios de Pista de todas las protecciones que se recomiendan (casco, guantes, gafas…).

06.08.- Comisarios de apoyo.

Deberá haber un número suficiente de Comisarios de apoyo en los puntos donde sea prevea que puedan ser conflictivos.

En las categorías MX65, MX85 y MXFemenino serán necesarios más Comisarios de apoyo.

Al igual que los Comisario de Pista, éstos también deberán de estar asegurados.

07.- PROCEDIMIENTO CONTROL DE DOPING

La Agencia Española de Protección de la Salud en el Deporte (AEPSAD), podrá enviar un médico especialista encargado de efectuar el Control de Doping a varios pilotos.

Este deberá recibir una cooperación total y facilitar su labor por parte de la Organización.

La (AEPSAD), de acuerdo con la normativa suele actuar sin previo aviso en cada competición, por lo que es necesario tener siempre previsto una zona acondicionada con sala de espera, WC, y 3 personas que actuarían como “escoltas”, que acompañarán al piloto en todo momento desde que se le comunique a éste que debe pasar el control.

08.- TAREAS INICIALES HASTA UNA SEMANA ANTES DEL EVENTO

08.01.- Tareas Promociónales y de Organización.

El Organizador deberá:

- Solicitar de las autoridades locales las autorizaciones pertinentes para celebrar la competición.
- Organizar una reunión con éstas para tratar sobre la organización y los dispositivos de seguridad de la competición

Con el fin de distribuir el trabajo, se recomienda realizar reuniones con los jefes de equipo de las diferentes áreas, con los que se mantendrá un contacto periódico.

La división de estos equipos debería ser la siguiente:

- Dirección de Carrera.
- Responsable del circuito.
- Secretaría.
- Gabinete de Prensa.
- Responsable del Paddock.
- Responsable de los Comisarios de Pista.
- Responsable de Seguridad.
- Responsable del equipo Técnico.
- Responsable de los Servicios Sanitarios.
- Responsable de Medio Ambiente.
- Controles (accesos, parking, entradas, etc.).
- Servicio de intendencia.
- Otros servicios

Los temas a tratar desde primer momento serian:

- Cartel de la prueba (Ver punto número 11 de este Manual)
- Plan de accidentes y de urgencia.
- Servicios de seguridad presentes en el circuito.
- Aviso al Servicio de Urgencia del Hospital (la asistencia médica precisa deberá realizarse a ser posible en los servicios médicos concertados con la compañía de seguros prevista por la RFME).
  La RFME enviará al organizador el documento del aviso para rellenar y remitirlo al Hospital.
  Se deberá entregar la confirmación de recepción de este aviso, por parte del Hospital (u Hospitales) a Dirección de Carrera.
- Accesos de las ambulancias al circuito y salida al hospital.
- Personal médico presente en el circuito.
- Accesos al circuito para los servicios de bomberos.
- Servicios de lucha contra incendios en el circuito.
- Accesos del tráfico.
- Carteles de ruta de acceso al circuito, de parking, de paddock.
- Medio ambiente.
- Paddock y Parkings.
- Control de espectadores.
- Control de la seguridad en el circuito.
- Riego.
- Instalaciones para las personas con discapacidad física.

Con la suficiente antelación necesaria, el organizador debería proceder a redactar y difundir la oportuna nota de prensa (información general sobre la prueba, circuito, colaboradores, etc.).
Se realizará una reunión con los Comisarios de Pista.
Se les dará una charla sobre el uso de las banderas y otros aspectos importantes en su función.
La RFME enviará al Organizador un documento de información y ayuda para entregar a los Comisarios en este Briefing.

09.- TAREAS PREVIAS DURANTE LA SEMANA DEL DEL EVENTO

09.01.- Tareas Deportivas.

Se realizará una primera inspección del circuito a cargo de un responsable de la RFME para tal fin, el jueves antes del inicio del evento, como primera toma de contacto, atendiendo el Club a todos los requerimientos que este responsable considere.
La inspección oficial del circuito se realizará el día antes del inicio del evento (viernes) o, si éste se efectúa en el mismo día, siempre antes de la sesión de entrenamientos, por el Director de Competición RFME, el Comisario RFME, el Director de Carrera Club y el Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento), pudiendo estar presentes, si se considera oportuno, el Secretario del Evento y/o el Delegado de los Pilotos, quedando el circuito autorizado para realizar la prueba si reúne las condiciones señaladas en los Reglamentos pertinentes.
La homologación de la pista será solo válida para la prueba en cuestión.

Verificar que el jueves se han recibido la Lista de Inscritos y las Fichas de verificación técnica.

09.02.- Tareas Promocionales.

Se debe obligatoriamente organizar una rueda de prensa para la presentación oficial de la prueba,
Se debe contar como mínimo con las autoridades y medios de prensa locales y el máximo posible de representación autonómica y nacional (si es posible).
Se procederá al acto de presentación en el Ayuntamiento o en el lugar determinado, es aconsejable que sea siempre un sitio oficial, para lo que previamente habrá efectuado las gestiones oportunas.
La información que se debe facilitar en este acto sería:

- Lista de Inscritos.
- Clasificación Provisional del Campeonato.
- Información sobre el circuito.
- Programa de carreras.
- Patrocinadores.

09.03.- Tareas de organización.

La semana antes del evento de deben de comprobar las necesidades para la correcta organización del evento.

Los apartados necesarios para la correcta gestión de la prueba serán:

09.03.01.- Circuito y Pista.

Los responsables de equipo se reunirán con el personal a su servicio con el fin de concretar la colocación de cada componente en su lugar exacto, de conformidad con el plano de situación a la espera del OK del responsable de la RFME para tal fin.

Los Comisarios de Pista se reunirán en el propio circuito donde se concretará su puesto y sus funciones sobre el terreno.

Se debe preparar los documentos necesarios (documentación y pases) para los diferentes oficiales, autoridades, servicios, invitados, patrocinadores, prensa, corredores, equipos, etc. implicados en la competición.

Deberán colocarse los carteles indicadores de acceso al circuito y sus instalaciones específicas.

Planning de trabajo en el circuito recomendado para este periodo de tiempo:

<u>Lunes y martes.</u>

- Comienzo del montaje y riego del circuito.
- Máquina para repaso de la pista.

<u>Miércoles.</u>

- Riego y montaje.

<u>Jueves.</u>

- Revisión general y riego.
- Control de las mallas de protección del público.
- Marcaje pista y Comisarios de Pista.

<u>Viernes, sábado y domingo.</u>

- Mantenimiento.
- Relojes.
- Antenas de cronometraje.
- Barreras y mallas protectoras.
- Puesto de servicio médico.
- Pódium.
- Megafonía.
- Material de publicidad de los patrocinadores.
- Carteles/pancartas necesarios.
- Riego.

A) Paddock.

- Rutas de acceso al Paddock.
- Marcaje del Paddock (para la posterior correcta colocación de las estructuras)
- Lavaderos (Mínimo para 40 motos) y Carteles en los Lavaderos.
- Acceso directo a la zona de salida.
- Emplazamiento para efectuar las Verificaciones Administrativas y Técnicas.
- Electricidad.
- Agua.
- Instalación para la recuperación de residuos (Líquidos y sólidos)
- Control de acceso de personas no acreditadas.
- Puestos de lucha contra incendios.
- Puesto de servicio médico.
- Tablón oficial de anuncios para las comunicaciones oficiales.
- Duchas.
- WC.
- Pista de calentamiento con plataforma/s metálica/s.
- Megafonía.
- Parking.

B) Skybox/Zona de espera.

- Cartel indicativo de que está prohibido fumar y/o beber alcohol en esta zona.
- Control de acceso de personas no acreditadas.
- Reloj.
- Extintores.
- 2 WC. + 1 exclusivo para las chicas si tenemos MXF.
- Paneles publicitarios o institucionales

C) Zona de salida.

- Cabina para el operador de la Parrilla de Salida.
- Control de acceso de personas no acreditadas.
- Parrilla de Salida.
- Soportes metálicos en cada puesto de parrilla.
- Obstáculo trasero.
- Zona de espera y pasillo detrás del tope trasero.
- Números del 1 al 40 en la pared trasera
- Cartel de prohibido fumar y/o beber alcohol en esta zona.

D) Zona de meta.

- Paneles de meta a cada lado de la pista.
- Pancarta "FIN ZONA DE META"

E) Zona de reparaciones y señalización (Zona de Mecánicos o PitLane)

- Cartel indicando la entrada y la salida de esta zona para los mecánicos desde el Paddock
- Pancarta de "PIT LANE IN" indicando la entrada a esta zona de los pilotos desde la pista
- Pancarta de "PIT LANE OUT" indicando la salida de esta zona hacia la pista y Comisario que controle esta reincorporación.
- Cartel de prohibido fumar y/o beber alcohol en esta zona.
- Pasillo de tránsito.
- Barreras.
- Extintores.
- Monitores.
- Carpa para proteger los monitores de las inclemencias del tiempo.

F) Zona para las verificaciones administrativas.

- Lista oficial de inscritos.
- Fichas verificación técnica.
- Pases permanentes elaborados por la RFME. (En las primeras carreras).
- Pulseras para los pilotos sin pase permanente, fabricadas/elaboradas por el Organizador. (Las entrega el Organizador)
- Equipamiento necesario: mesas, sillas, material de oficina, etc.

G) Zona para las verificaciones técnicas.

- Reloj con la hora oficial.
- Según época del año, posibilidad de iluminación artificial
- Cartel indicando la entrada y la salida de la misma para los corredores.
- Cartel de prohibido fumar y/o beber alcohol en esta zona.
- Extintores.
- Tablón oficial de anuncios para las comunicaciones oficiales.
- Equipamiento necesario: mesas, sillas, material de oficina, etc.

H) Servicios de Urgencia y de Seguridad.

- Electricidad.
- Rutas de evacuación.
- Barreras.
- Extintores.
- Servicios de lucha contra incendios.
- Personal de seguridad.
- Hospital avisado por la organización de la prueba (concertado con la compañía de seguros prevista por la RFME).

- Puestos médicos sobre el terreno con el material necesario para socorrer, asistir y trasladar a los heridos.

Bajo la supervisión y control del Director de Carrera Club se precisa durante una competición la presencia de la asistencia sanitaria que a continuación se detalla:

- Un encargado de todo lo concerniente con este asunto.
- 2 Médicos:
  - Un Jefe médico, que será el jefe de los servicios sanitarios durante todo el evento, (aconsejable traumatólogo) que debe estar totalmente localizado durante el desarrollo del evento. Debe ser la misma persona durante todo el evento.
  - Un médico auxiliar de apoyo al Jefe médico, como mínimo.
- Tres ambulancias (su dotación debe conocer el centro de evacuación concertado con la compañía de seguros prevista por la RFME). La situación de las tres ambulancias debe ser estratégica y deberán colocarse en las vías de servicio, evitando, en lo posible, el tener que cruzar el circuito.
- Una de ellas, como mínimo, debe ser ambulancia de SOPORTE VITAL AVANZADO (UVI, UCI, SAMUR…). con su dotación completa, médico incluido. (Si no hubiese clínica, si el Jefe médico lo cree oportuno esta puede servir como tal).

El Organizador deberá entregar a Dirección de Carrera, un Plan de Evacuación Médica donde se detalle la posición y número de ambulancias y del personal encargado de la evacuación de lesionados.
Todos los miembros, material, etc. de asistencia sanitaria, para evitar cualquier confusión en algún momento, deberán estar en lugares perfectamente delimitados y equipados con ropa que les identifique del resto de personal.
Al finalizar el evento, el médico deberá tener perfectamente rellenado el Informe Clínico de Asistencia Sanitaria, este será recogido por el Director de Carrera Club o el Secretario del Evento y deberá entregarlo al Director de Competición RFME.

09.03.02.- Salas y oficinas.

El Organizador debe disponer de las siguientes salas u oficinas en el recinto, que deberán estar limpias y preparadas para su uso desde el viernes por la tarde:

- Sala de Dirección de Carrera
- Sala de Prensa
- Oficina de carrera
- Secretaría del evento
- Sala para efectuar el control de doping
- Sala de cronometraje

A) Sala de Dirección de Carrera / Comité de Dirección del Evento

- Ha de ser discreta y no estar dentro del paddock.
- Mobiliario para las reuniones: mesas, sillas suficientes para albergar como mínimo 10 personas.
- Electricidad.
- Plano del circuito grande con todas las instalaciones de la pista y planos en A4 a disposición de Dirección de Carrera.
- Wifi
- Puntos de luz y tomas eléctricas.
- Sistema de climatización
- Paredes y techos sólidos

B) Sala de Prensa.

- Mobiliario: mesas, sillas.
- Puntos de luz y tomas eléctricas.
- Wifi

C) Oficina de carrera.

- Documentación.
- Pequeño material de oficina: papel, bolígrafos, etc.
- Puntos de luz y tomas eléctricas.
- Plano del circuito.
- Fotocopiadora con papel y tóner suficiente para todo el evento.
- Ordenador con impresora.
- Tablón oficial de anuncios en la entrada.

D) Secretaría del evento.

- Documentación.
- Mobiliario de oficina con mesa y sillas.
- Puntos de luz y tomas eléctricas.
- Pases.
- Fotocopiadora con papel y tóner suficiente para todo el evento.
- Personal para desarrollar el trabajo de manera eficiente.
- Ordenador con impresora.

E) Sala para el control de doping

- Mínimo un aseo para uso exclusivo.
- Mobiliario: 5 sillas, una mesa pequeña, agua embotellada.
- Puntos de luz y tomas eléctricas.
- Equipamiento necesario: Servicio aislado de miradas curiosas.

F) Sala de cronometraje (con suficiente capacidad para todo el equipo).

- Reloj.
- Puntos de luz y tomas eléctricas.
- Muebles (mesas, sillas suficientes para albergar a 5 personas).
- Material de cronometraje.
- Cableado del cronometraje. (Ver punto número 15 de este Manual).
- Sistema de climatización

09.03.03.- Instalaciones para el público.

- Rutas de acceso.
- Camping.
- Instalaciones para la recuperación de residuos.
- Parking.
- Megafonía.
- WC. (obligatorio alguno para personas con minusvalía)

09.03.04.- Publicidad para los Patrocinadores.

- Material de publicidad.
- Plano de emplazamiento de la publicidad, consensuado con la RFME
- Comprobar con la RFME las posibles incompatibilidades.

09.03.05.- Tablón oficial de anuncios.

En la misma entrada de la oficina de carrera se instalará el tablón oficial de anuncios con una superficie que permita colocar toda la información de forma visible y sin que esté superpuesta.

El tablón se recomienda que sea acristalado y poderse cerrar con llave, para evitar la desaparición de documentos.

El tablón deberá estar rotulado con la inscripción: “TABLON OFICIAL DE ANUNCIOS”

Este tablón estará dividido en tres partes:

- Espacio para publicación de clasificaciones.
- Espacio para publicación de avisos, novedades o anexos.
- Espacio para informaciones varias:
    - Plano del circuito.
    - Lista de inscritos oficial y horarios (OBLIGATORIO)
    - Informaciones de interés.

10.- TAREAS DURANTE EL EVENTO

El parque de pilotos debe estar abierto y enteramente operativo como mínimo a las 10:00 horas del viernes.
El circuito también deberá estar listo desde las 08.00 horas del sábado.

10.01.-VIERNES

10:00 horas.

Apertura de la Secretaría del evento.
Apertura del Paddock.
Se debe ubicar una oficina de bienvenida (Wellcome Office) en la entrada del circuito para acreditar a los participantes en el momento de acceder a la instalación.

Desde las 10:00 horas hasta las 20:00 horas.

El Paddock debe estar abierto y operativo, con todas sus instalaciones y personal para la ubicación de los equipos. La entrada al recinto y colocación de las estructuras se hará según las indicaciones del Responsable del Paddock.
El Responsable de Paddock y, como mínimo 3 miembros de la Organización, organizarán y distribuirán a todos los vehículos y estructuras dentro 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 Área)

A) PADDOCK A (Zona de trabajo A)

Reservado exclusivamente para camiones 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 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 primera hora, existe la posibilidad de que pierdan el espacio que previamente se les hubiera asignado, por la imposibilidad realizar las maniobras con vehículos de gran tamaño al estar ocupado ya parte del paddock, por lo que se colocarían en el lugar donde el Responsable de Paddock decidiera.
En esta zona también podrán quedar colocadas, siempre que el Responsable de Paddock lo indique, las 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 Paddock A (suministrado por el Organizador).

B) 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 Paddock B (suministrado por el Organizador).

C) PADDOCK C (Living Área)

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

D) Turismos/Vehículos utilitarios privados de los pilotos o miembros de los equipos

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).
Éstos deberán colocarse en la zona delimitada para ello.
Esta zona se denominará PARKING A.
En ningún caso, estos vehículos podrán entrar ni quedar estacionados en ninguna zona del Paddock.
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.
El Organizador deberá situar este PARKING A lo más cercano posible al Paddock.
Únicamente podrán acceder al Parking A, los vehículos que tengan Pase de Parking A (suministrado por el Organizador)

A partir de las 20:00 horas.

Se cierra el acceso del Paddock para ubicación/montaje de los equipos.
El organizador deberá habilitar una zona para los vehículos que lleguen más tarde de las **20.00 horas**, 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.)
Después del cierre del Paddock, ningún vehículo industrial (furgonetas, remolques, camiones, etc.) podrá salir, salvo en caso de urgencia.
La seguridad de la puerta les exigirá que enseñen el contenido del vehículo, el cual deberá estar vacío.
(Esto se realizará por seguridad y evitar robos ya que el personal de control no sabe quién es el propietario del material cargado en la furgoneta, remolque, etc. (moto, herramientas, etc.) y después del cierre salvo emergencia justificada no se puede sacar material del paddock)
Deberá existir suficiente personal de seguridad y vigilancia durante la noche para cuidar y salvaguardar el orden y el silencio en el Paddock.

10.02.- SÁBADO

07:30 horas.

El Paddock debe estar abierto y operativo, con todas sus instalaciones y personal necesario para la ubicación de los equipos que no hayan llegado el viernes antes de las **20.00 horas**.
Estos equipos 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.

08:00 horas.

Control del circuito (ver Normativa RFME Circuito de Motocross, Art. 039.01).
Deben estar presentes el Director de Competición RFME, el Comisario RFME, el Director de Carrera Club y el Delegado Club (Miembro del Comité de Dirección del Evento), pudiendo igualmente estar presentes, el resto de Oficiales de la prueba, el Delegado de los Pilotos y/o representantes de los pilotos.
Las verificaciones administrativas y técnicas se realizarán de acuerdo con los horarios de la prueba establecidos.
TODOS LOS SERVICIOS DEBERÁN ESTAR OPERATIVOS COMO MÍNIMO, 1 HORA ANTES DEL COMIENZO DE LOS ENTRENAMIENTOS.

- Secretaría del evento.
- Controles Técnicos
- Puestos médicos.
- Servicios de lucha contra incendios.
- Megafonía.
- Local de Dirección de Carrera.
- Comisarios de Pista

22:00 horas.

Al igual que el viernes, después del cierre del Paddock, ningún vehículo industrial (furgonetas, remolques, camiones, etc.) podrá salir, salvo en caso de urgencia. (El sábado se deja dos horas más: hasta las 22.00 horas)
La seguridad de la puerta les exigirá que enseñen el contenido del vehículo, el cual deberá estar vacío.
(Esto se realizará por seguridad y evitar robos ya que el personal de control no sabe quién es el propietario del material cargado en la furgoneta, remolque, etc. (moto, herramientas, etc.) y después del cierre salvo emergencia justificada no se puede sacar material del paddock).

10.03.- DOMINGO

07:30 horas.

Se debe abrir el Paddock
TODOS LOS SERVICIOS DEBERÁN ESTAR OPERATIVOS COMO MÍNIMO, 1 HORA ANTES DEL COMIENZO DEL WARM-UP.

11.- MARKETING, PUBLICIDAD, IMAGEN Y COMUNICACIÓN

11.01 Cartelería.

La RFME dispondrá de una plantilla general editable para la creación del cartel promocional de la prueba, de obligado uso.
Esta plantilla será enviada con la suficiente antelación para que el organizador pueda trabajar sobre ella, modificando fecha, lugar, categorías y foto de acuerdo con su prueba.
Esta plantilla dispondrá de una zona donde el organizador podrá colocar los logos de sus patrocinadores locales y organismos oficiales colaboradores.
Una vez que el organizador tenga el diseño definitivo, deberá remitir el cartel al mail mx@rfme.com o a Lucía Reiner (lreiner@rfme.com) para su aprobación.
Límite máximo de envío: Un mes antes del evento
La plataforma utilizada será Canva por lo que no requerirá programas especializados de edición.
(Ver ejemplo orientativo de la plantilla)

11.02.- Pódium.

11.02.01.- PRUEBAS CON LAS CATEGORIAS ELITE MX1-ELITE MX2

Para las pruebas donde estén incluidas las categorías Elite-MX1 y Elite-MX2, la RFME aportara un camión-pódium, con el fondo ya confeccionado.

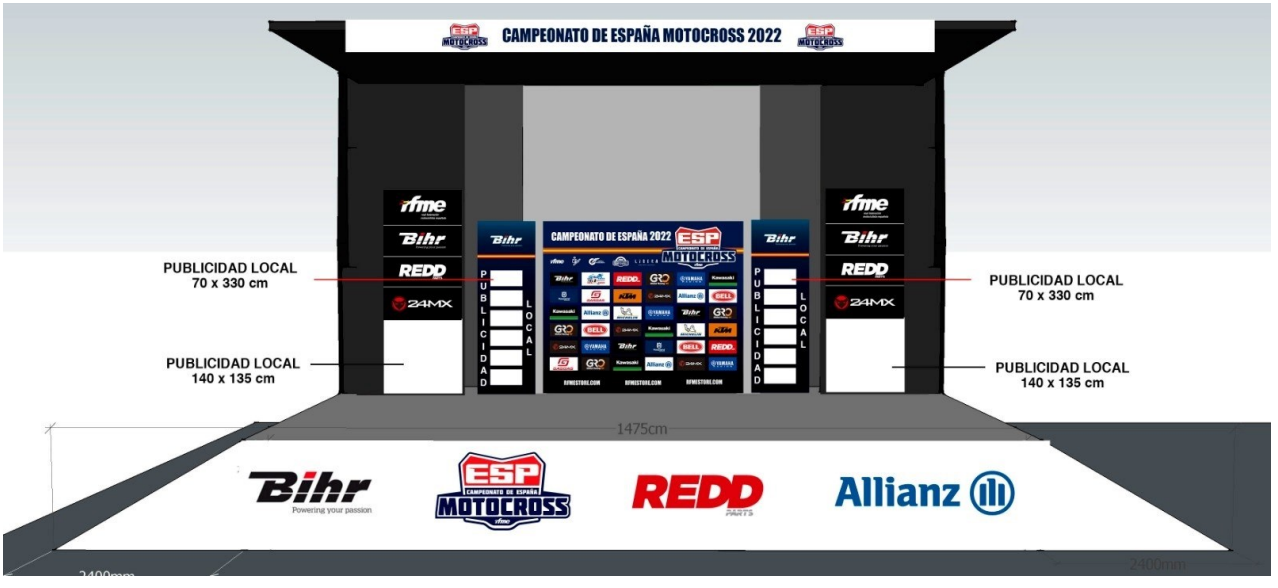
Este fondo de pódium tendrá espacios destinados para las entidades, patrocinadores y colaboradores locales.

1. Los laterales para los patrocinadores y colaboradores locales los confeccionará cada Organizador o bien la RFME, con coste imputado al organizador. Deberán enviarse los logos 15 días antes del evento, vía mail a Lucía Reiner (lreiner@rfme.com), en caso de querer que lo realice la RFME. El tamaño de los espacios viene determinado en la imagen adjunta.

NOTA:

Consultar con la RFME las posibles incompatibilidades entre patrocinadores del organizador y la RFME, no sé admitirá ninguno p que sea competencia directa con los oficiales RFME

(Ver ejemplo orientativo del Pódium del año 2022)



Delante del pódium se debe prever una zona de 5x7mts. para poder colocar las motos de los 3 primeros clasificados.

La RFME aportará alfombras y soportes para las motocicletas.

11.02.02.- PRUEBAS SIN LAS CATEGORIAS ELITE MX1-ELITE MX2

Para los eventos donde no esté convocada la categoría Elite-MX1 y Elite-MX2, el fondo de pódium será confeccionado por la RFME.

Este fondo será único para todos los eventos, por lo que se ruega tratarlo con el mayor cuidado posible para su utilización en las siguientes carreras.

Las medidas de la lona son 3 m de alto x 2,5m de ancho

Desde la RFME se coordinará con cada organizador la recepción y el posterior envío del fondo de pódium.

Al tratarse de un único fondo para todos los eventos, no se colocarán los logos locales de cada organizador.

Si lo desea el organizador, podrá confeccionar él mismo unos anexos con los logos de sus patrocinadores locales para colocarlos a cada lado del fondo de pódium.

Estos anexos no podrán ser más altos de 3 metros ni más anchos de 1 metro.

(Ver ejemplo orientativo del Fondo del año 2022)

11.03.- Protocolo de Pódium.

En las pruebas ELITE, un miembro de la organización será el responsable de acompañar a los pilotos que tengan que subir al pódium después de cada segunda manga de cada una de las categorías convocadas. En cada pódium deberán depositarse/exponerse las tres primeras motocicletas de la clasificación general de esa categoría. Existirá una zona habilitada para ello.

La guardia y custodia de estas motocicletas durante el tiempo que dure la ceremonia de pódium corresponde íntegramente al organizador. Una vez finalizada la ceremonia, los pilotos (o sus mecánicos) deberán retirar las motocicletas.

(En los eventos donde no esté convocada la categoría Elite, el protocolo del Pódium se hará después de la última manga del evento y no hará falta depositar/exponer las motocicletas)

Minutos antes de la caída de la bandera a cuadros toda la maquinaria de pódium tiene que estar en marcha.

El responsable de acompañar a los ganadores los llevará, lo más rápido posible, a la zona habilitada para la ceremonia.

Todas las autoridades deben estar preparadas para la entrega los trofeos.

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

El organizador deberá tener preparado toallas y botellas de agua para los pilotos que tengan que subir al pódium, para que éstos puedan asearse e hidratarse antes.

El organizador deberá colocar los trofeos en la mesa habilitada para ellos en el camión pódium antes de la primera ceremonia de entrega. No es función de la RFME ni de su personal de prensa colocar los trofeos antes de su entrega.

11.04.- Colocación de publicidad en pista.

La RFME colocará en primer lugar las publicidades propias con la previsión del tiro de cámara y de foto adecuado.

El organizador puede emplear el espacio sobrante en pista para sus publicidades locales.

Para evitar conflictos, el organizador deberá informar a la RFME sus patrocinadores con la finalidad de evitar posibles incompatibilidades con los suyos. En caso de incompatibilidad el patrocinador de la RFME tiene prioridad y la RFME puede vetar la aparición del sponsor local en caso de conflicto.

11.05.- Rueda de prensa.

No existe rueda de prensa convocada por la RFME.

Las entrevistas, en el caso que se hagan, se harán delante del fondo de pódium.

En el caso de que un organizador quiera convocar una rueda de prensa, deberá habilitar un espacio cerrado de entre 15 a 20m^2, con sillas para periodistas y mesa para los tres pilotos ganadores.

Deberá también crear entonces un fondo con las mismas características que el de pódium.

11.06.- Pases Pilotos y Equipos.

Pases elaborados por la RFME

La RFME elaborará los siguientes pases:

- PILOTO
- MECANICO
- ALL ACCESS
- GUEST
- PADDOCK
- PRENSA
- MARCAS
- TEAM MANAGER

Cada pase tendrá acceso solo a las áreas que les correspondan según su función.

Las áreas deberán estar perfectamente acotadas y señalizadas en unos paneles colocados en las puertas de accesos a ellas.

El organizador deberá contar con las personas necesarias encargadas del control de acceso a estas áreas.

Se entregará a todos los pilotos cuatro pases acreditativos (tres de mecánico y uno de piloto).

Estos pases serán permanentes para toda la temporada y serán elaborados por la RFME.

Estos pases se entregarán en las tres primeras carreras ELITE y en las dos primeras JUNIOR.

Para el resto de eventos, la RFME NO elaborará pases nuevos por lo que cada organizador deberá acreditar a los pilotos y mecánicos que no tengan pase permanente. En este caso se deben utilizar pulseras del mismo color de los pases (verde para los pilotos y azul para los mecánicos).

Se entregarán 4 pases de GUEST para los miembros de cada Moto Club organizador de Campeonatos de España.

Pases elaborados por el organizador

Como se comenta en el punto anterior, cada organizador deberá acreditar a los pilotos y mecánicos que no tengan pase permanente, utilizando pulseras del mismo color de los pases (verde para los pilotos y azul para los mecánicos).

Además, el organizador deberá elaborar y proporcionar a cada equipo un pase de vehículo (con el número de matrícula) asignado para el acceso al Paddock (para Paddock A y Paddock B)

Éste será exclusivo para los vehículos de trabajo (camiones, autocaravanas o coches con remolque) no pudiendo entrar y aparcar en el mismo los coches particulares de familiares, amigos, etc.

Para facilitar el control de acceso al Paddock, los pases de vehículo se diferenciarán en:

- Pase de vehículo de Paddock A
- Pase de vehículo de Paddock B

Los vehículos particulares deberán aparcar fuera del Paddock, (en al Parking A), parking elaborado para tal función, lo más cercano posible al Paddock.

El organizador deberá elaborar pases de parking para este tipo de vehículos: Pase de Parking A

11.07.- Acreditaciones de Prensa y Derechos de Imagen.

La RFME acreditará y facilitará unos chalecos de prensa que serán de uso obligatorio para acceder a las distintas partes del recinto deportivo. No se permite llevarlos colgando, deberán de colocárselos correctamente en todo momento.
Los miembros del MC deberán estar pendientes de su control y si observan que algún fotógrafo u operador de cámara (tv) está en pista sin el peto, informarán a la responsable de prensa para su expulsión inmediata.
También se les acreditará con los pertinentes pases de prensa.

La prensa local deberá acreditarse 7 días antes de la carrera. Tendrá que remitir al Departamento de Prensa de la RFME los datos necesarios para ello en este link: https://prensarfme.com/solicitud-acreditaciones
El Club deberá entregar al Gabinete de Prensa un listado con todos los acreditados, el martes antes de la carrera.
A cualquier periodista que se considere que actúa de manera peligrosa le será retirado el peto y el pase.
En los eventos en los que la RFME esté grabando o emitiendo la carrera para la televisión no se permitirá la entrada a ninguna otra productora que vaya a realizar un trabajo para su posterior venta.
Los derechos de imagen son de la RFME y será ésta la que decida que empresas/personas pueden grabar o tomar imágenes de la carrera.

11.08.- Retransmisión en directo Streaming

La RFME retransmitirá en directo las pruebas del Campeonato de España de Motocross Élite a través de su canal de YouTube.

1. Lo que asume la RFME:

La RFME asumirá únicamente los costes de la realización y producción de la retransmisión en directo: la productora, sus equipos técnicos y de cámaras, y la emisión en YouTube.

2. Lo que asume el organizador:

Todo lo que no esté expresamente indicado en el punto anterior corre a cargo del organizador, incluidos, en su caso, los derechos de uso del grafismo del cronometraje.

3. Localización y coordinación previa:

La RFME pondrá en contacto a la productora encargada de la retransmisión con el club organizador semanas antes de la prueba. La productora, en coordinación con el club, visitará el circuito para definir dónde se ubicarán las cámaras. Esa información, junto con el número de practicables necesarios, se comunicará por escrito al organizador y a la RFME y será la referencia para el montaje.

4. Practicables para cámaras:

El organizador instalará y asumirá el coste de los practicables (estructuras tipo andamio) en las ubicaciones definidas por la productora, conforme con estas características:

- **Base de 2 × 2 m, para que pueda abrirse el trípode.**
- **Altura de entre 2 y 4 metros, según la necesidad de realización en cada punto.**
- **Barandilla o barras laterales, para evitar caídas del operador.**
- **Techo o lona, recomendable, para proteger al operador y los equipos de la lluvia y el sol.**

Los practicables deberán estar montados el viernes anterior a la prueba a las 16:00 h, para que la productora pueda supervisarlos y haya margen de modificar su ubicación si hace falta.

El cronometrador está obligado a ceder los datos de cronometraje a la productora audiovisual con el fin de poder dotar de grafismo a la retransmisión. La productora contactará con el cronometrador para establecer el modus operandi de cara a la carrera.

11.09.- Copa Infantil de Correpasillos

En el caso de que se celebre una Copa Infantil de Correpasillos, días antes la responsable de prensa de la RFME se pondrá en contacto con el MC organizador para la búsqueda de niños participantes (una máximo de 10 y de entre 2 a 4 años) que pueden ser de una Escuela Infantil de la localidad, hijos de miembros del MC, familiares de amigos, etc.

El domingo del evento, el organizador deberá facilitar a la RFME vallas para delimitar el circuito en el que correrán los niños. Éste se ubicará, preferiblemente, delante del pódium para que sea un lugar lo más visible posible.

La RFME también necesitará dos banderas: una verde para dar la salida, y una de cuadros para la finalización de la carrera, que serán devueltas una vez ésta termine.

De manera opcional, el Moto Club organizador podrá entregar a los niños participantes una bolsa de chuches, una medalla o trofeo pequeño, un regalito simbólico del municipio, etc…

12.- INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

12.01.- La RFME enviará la siguiente documentación al Organizador:

A PRINCIPIO DE TEMPORADA:

A) Por mail:

- Reglas de la Competición RFME de Motocross.
- Reglamento Particular para que el Organizador lo rellene y lo remita a la Federación Autonómica correspondiente.
- Documento del aviso al hospital para que el Organizador lo rellene y lo remita a los Hospitales.
- Documento de información y ayuda para que el Organizador lo use en el Briefing de los Comisarios de Pista.
- Plantilla del cartel tipo editable, de uso obligado, para que el Organizador elabore su propio cartel.
- Ficha de verificación tipo (por categoría) en formato digital.
- Documento informativo con el diseño de los pases y sus accesos.

B) Por correo postal:

- 4 paneles de PVC en A3 con los diferentes pases. Se enviará el diseño del panel por si fuera necesario imprimir más.
- 4 pases GUEST.

JUEVES ANTES DEL EVENTO (por mail):

- Horario Provisional.
- Lista de inscritos.
- Listado de pilotos sin pase para que el Organizador les acredite.
- Fichas de verificación (por categoría) en formato digital rellenado con el nombre del piloto, dorsal y marca de la moto.

12.02.- El Organizador enviará la siguiente documentación a la RFME:

SIETE DIAS ANTES DEL EVENTO:

Para que la RFME pueda elaborar el Briefing electrónico, el cual será mandado a todos los pilotos inscritos de un evento, necesita que el organizador le envíe como límite máximo, 7 días antes de su evento, varios planos del circuito, lo más real posible, donde quede claramente señalado, como mínimo:

- Posición de la línea de meta.
- Situación de los puestos de banderas numerados.
- Posición de las banderas azules.
- Recorrido sugerido para los ensayos de salida.
- Recorrido sugerido para acceder a la Zona de Salida tras la vuelta de reconocimiento.
- Recorrido sugerido tras salida nula (bandera roja).
- Vía de escape después de la bandera a cuadros.
- Entrada y salida de la zona de mecánicos/señalización.
- Situación de la zona de mecánicos, señalización y los accesos.
- Situación de la pista de calentamiento
- Lavaderos.
- Centro médico, oficina de carrera, sala de prensa, local de reuniones del Comité, etc...
- Link del CRONOMETRAJE ONLINE

12.03.- Plataforma de comunicación:

La RFME, además de publicar la documentación del evento en su página web, utilizará la plataforma de comunicación Sportity para ello.

13.- VALORACIÓN

La RFME utilizará un sistema de valoración y puntuación para cada club organizador donde se tendrá en cuenta todo lo relacionado con su evento: por ejemplo, entre otras cosas:

- Tareas organizativas
- Preparación del circuito
- Actitud general

14.- MATERIAL DIRECTOR DE CARRERA CLUB

BANDERAS (Tamaño recomendado: 75 x 60 cm)

	VERDE		AZUL
	AMARILLA		BLANCA CON ASPA ROJA
	NEGRA		
	AJEDREZADA		ROJA

CARTELES (Tamaño recomendado: 75 x 60 cm)
Estos carteles tendrán la misma rotulación en ambos lados)

10′	10´ Este cartel puede incluir el rotulo: VUELTA DE RECONOCIMIENTO	5′	5´
15″	15´´	5″	5´´
2v	2 vueltas	1v	1 vuelta

MATERIAL VARIO

	Cronometro	122	Numerador, Números o panel para numerar (con todos los nº)
	Silbato		

15.- CRONOMETRAJE

Los servicios de cronometraje en las pruebas de los Nacionales de Motocross serán contratados por el Organizador con el beneplácito de la RFME ya que estos deben de disponer de la suficiente experiencia y material técnico y humano para desarrollar este trabajo.

El equipo de cronometraje emitirá los siguientes documentos:

ENTRENOS
Clasificaciones por Tiempos
Vuelta a Vuelta
Parrilla de salida (si hay grupos)

CARRERAS
Clasificaciones Mangas- Clasificaciones Generales
Vuelta a Vuelta
Tiras de Planning
Planning de Cuadrantes
Clasificación Provisional del Campeonato

Un reloj suficientemente grande para que sea visible para los pilotos en la línea de meta que indique el tiempo de la manga restante. (Cuenta atrás siempre)
Señal de video en directo de la evolución de las tandas de entrenos y mangas en los monitores que debe instalar (Mínimo dos)
Señal on-line vía wifi y a través de una página de internet para el seguimiento de la prueba en directo.
Para la elaboración de todos estos documentos la empresa aportara todo el material informático, tanto de hardware como de software necesario junto con el personal técnico encargado de su manejo.
Aportará dos instalaciones para realizar conjuntamente dos cronometrajes utilizando las dos antenas disponibles.
El responsable del equipo de cronometraje ejercerá como Cronometrador oficial del evento.
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 equipo de cronometraje o el organizador, una vez finalizada la prueba y aprobados y ratificados los resultados oficiales por el Comité de Dirección del Evento, deberán publicar los resultados en la página web de la RFME utilizando el sistema oficial indicado para ello *(documento pdf y archivos csv)*.

15.01.- Aportación del Organizador.

Para un correcto funcionamiento de los equipos es necesario que la instalación reúna las siguientes características:

1. **ANTENA / BUCLE**

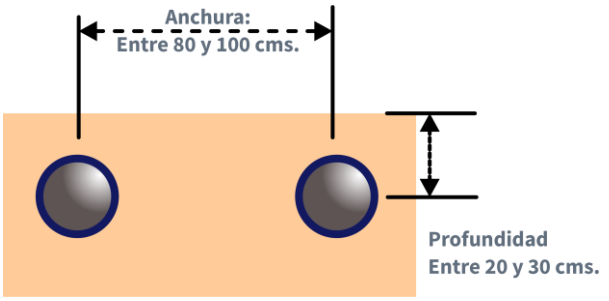
Anchura máxima: 20 metros. Separación de hilos: Entre 80 y 100cms. Tipo de hilo: Hilo de cobre flexible de Ø 1,5 mm. Profundidad de la antena: Entre 20 y 30cms. bajo la superficie de la pista. Resistencia de unión: 470 Λ

2. **ENLACE ANTENA-DECODER**

Cable coaxial: RG58 ó RG223 Por consiguiente para el correcto funcionamiento de la instalación el organizador se compromete a efectuar las instalaciones siguientes:

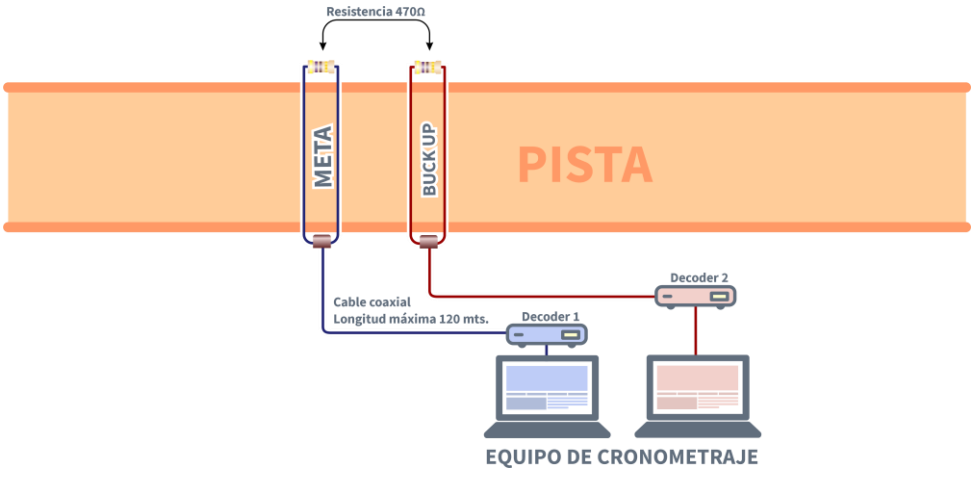
3. **ANTENA / BUCLE META**

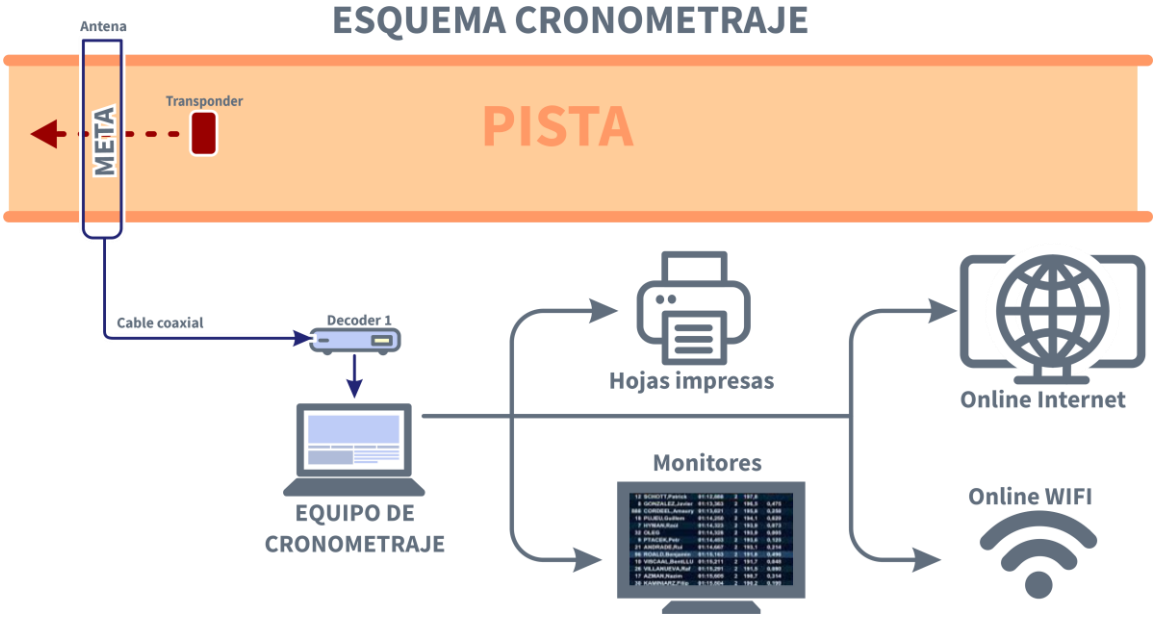
Instalación de dos antenas/bucle según se describe en la imagen inferior, con un hilo de cobre flexible de Ø 1,5 mm. pasado en su interior.
El cable de comunicación entre la antena/bucle (cable coaxial RG58 ó RG223) y el sistema de cronometraje es proporcionado por la empresa de cronometraje.



4. ANTENA / BUCLE META (DE SEGURIDAD)

Instalación de una segunda línea de crono, de seguridad, a una distancia de 6 metros de la primera. Independientes la una de la otra, con su propio decoder y cable.





5. ANTENA/BUCLE PASOS INTERMEDIOS

El organizador puede instalar hasta dos antenas en dos puntos del circuito para el cronometraje fraccionado. El equipo de cronometraje conectará esta antena con el decodificador de la torre de cronometraje.

6. SEÑAL TELEVISIÓN

Es responsabilidad del organizador y del equipo de cronometraje la recepción de señal para dos monitores que se instalarán obligatoriamente en la zona de mecánicos.

En función del equipo y sus disponibilidades, la señal puede ser transmitida por cable coaxial, señal digital o wifi, asegurándose siempre la perfecta recepción y la buena visibilidad en las pantallas.

Podrán ser instalados también en la zona de prensa y/o dirección de carrera.

Los televisores deberán de disponer de corriente eléctrica estabilizada.

7. TRANSPONDERS

El equipo de cronometraje deberá de disponer del número suficiente de transponders en perfecto estado para dar a cada uno de los pilotos inscritos en la prueba (y alguno de repuesto por si surge cualquier problema).

El organizador tendrá previsto un espacio protegido para la entrega de los mismos en el momento de la verificación administrativa.

El organizador deberá colaborar con el equipo de cronometraje en la recogida de los transponders devueltos tanto después de los entrenos por los pilotos no clasificados como al final de la prueba por los que la hayan acabado.

Un responsable del equipo de cronometraje deberá comprobar que los pilotos acceden a pista con los transponders transponders y comprobar que estos emiten señal.

En los entrenos es responsabilidad del piloto colocar el transponders en la moto de reserva si accede con ella a la pista.

15.02.- Zona de Cronometraje.

Deberá estar situada en una zona con buena visibilidad de la meta.

Deberá de disponer de corriente eléctrica estabilizada.

Deberá estar lo más aislada posible de las instalaciones de megafonía con el fin de evitar tanto las molestias del ruido como las posibles interferencias electromagnéticas que producen estos equipos.

Serán necesarias mesas y sillas para el trabajo de 5 personas con sus equipos informáticos.

Se debe disponer de un sistema de climatización

16.- REQUISITOS MEDIO AMBIENTALES

La RFME otorgará el sello "Evento Moto de Campo Sostenible" a todas aquellas competiciones comprometidas con el medio ambiente. Estos recibirán una bandera que así lo acredite.
Para obtener el sello de evento sostenible certificado por la plataforma Moto de Campo Sostenible, la entidad organizadora deberá cumplir al menos 16 de los siguientes 20 puntos:

Recogida de basuras (ambos obligatorios):

1- El organizador se compromete a recoger las basuras y residuos que pueda encontrar en el recinto y los alrededores el evento entes de la realización del mismo. Igualmente, en las competiciones en el medio natural, se realizará esta recogida durante el marcaje del recorrido.
2- A la finalización del evento se procederá a repetir la acción recogiendo las basuras y residuos que el evento haya podido generar en el recinto y en el entorno.

Apoyo de administraciones:

3- Solicitar apoyo de las administraciones para la colaboración con alguna iniciativa medioambiental (difusión, envío de contenedores, recogidas…)

Organización del evento:

4- Suscribir el manual de buenas prácticas de Moto de Campo Sostenible
5- Utilizar materiales que sean de origen reciclado, ecológico o biodegradables

Gestión de residuos:

6- Contar con soportes de reciclaje
7- Reutilizar materiales de eventos anteriores
8- Compromiso de recogida de residuos una vez finalizada la competición para ser clasificados y llevados a plantas de reciclaje

Movilidad:

9- Fomentar el uso del transporte público o el acceso a pie o en bicicleta al evento
10- Reserva de aparcamiento para vehículos de alta ocupación

Oficina del evento:

11- Compromiso con la disminución del uso de papel y, en caso de ser necesario, uso de papel reciclado.
12- Existencia de papeleras de reciclaje en la administración del evento
13- Compromiso con el consumo de agua en recipientes sostenibles (cristal, aluminio, gran formato…) y a ser posible de la red.

Comunicación:

14- Compromiso con la sensibilización medioambiental a participantes y espectadores
15- Compromiso con la comunicación del decálogo de buenas prácticas

Protección del entorno:

16- Compromiso con el respeto y protección del entorno natural
17- Compromiso con la limpieza del entorno y/o recinto y sus dependencias

Energía:

18- Compromiso para minimizar los consumos energéticos (agua y electricidad)

Material de fotográfico (ambos obligatorios):

19- El organizador se compromete a enviar a la RFME material fotográfico de los puntos 1 y 2.
20- Igualmente, se realizarán fotografías de la bandera Moto de Campo Sostenible colocada en el evento.

El futuro de la moto de campo está en serio peligro y la manera que tenemos de cambiarlo es cambiar nosotros primero, por lo que el cuidado del medio ambiente es un pilar fundamental.

Para cualquier consulta sobre este punto, podéis contactar con la RFME en rfme@rfme.com

17.- PROTOCOLO DE FUNCIONAMIENTO DE "VERIFICACIONES TÉCNICAS": MANUAL DEL COMISARIO TÉCNICO

INTRODUCCIÓN.

Con el presente manual, la RFME pretende ayudar a los Técnicos, que componéis los equipos de Verificaciones Técnicas, de cada uno de los circuitos por los que transcurre el Campeonato de España de Motocross.

Es labor de los Técnicos, velar por el cumplimiento de las Reglas Técnicas RFME del MX. Como bien sabéis, éste es muy extenso y nuestra labor durante los "fines de semana de carreras" se centra en los apartados referentes a la seguridad, sin descartar otros aspectos igual de relevantes.

La labor de este manual no es sustituir al Reglamento, sino ayudar a su aplicación.

Hay que tener claro que todos los datos que se registren de cada piloto son confidenciales, por lo tanto, hay que procurar que en las verificaciones se siga un estricto orden y que los pilotos no tengan información de otros participantes.

Durante las siguientes páginas vamos a recorrer un fin de semana desde el punto de vista del Técnico.

Es pues éste, un recordatorio para la sincronización del equipo que, dirigidos por el Comisario Técnico Club (supervisado por el Director Técnico RFME) deben tratar estas páginas como una ayuda y/o actualización de sus conocimientos.

Existen tres tipos de verificaciones:

- Verificaciones Preliminares
- Verificaciones durante la carrera
- Verificaciones Finales.

1. VERIFICACIONES PRELIMINARES

Las verificaciones técnicas comenzarán según lo dispuesto en el horario de la prueba.

Algunos Organizadores que disponen del equipo de Comisarios Técnicos previa autorización de Dirección de Carrera, pueden adelantar la hora de inicio de las verificaciones preliminares o incluso prolongarla.

Hay que tener claro que el hecho de que no se compruebe alguna de las cosas que se verifican inicialmente, no exime del cumplimiento de las mismas.

La RFME enviará las Fichas de verificación para que el organizador las utilice.

Hay que tener en cuenta que la Ficha es el DNI de la motocicleta, por lo que se rellenar completamente. Si el piloto verifica dos motos, la ficha debe quedar rellena con la información de ambas.

PROCEDIMIENTO:

Aproximadamente una hora antes de la hora fijada, el Comisario Técnico Club, debe reunir a su personal para asignar las tareas en las cuales se divide las verificaciones preliminares y se revisará el material.

En esta reunión inicial y tras dividir en grupos a los Técnicos (grupos que no son fijos, si no que pueden modificarse), se explicará con claridad la labor en cada zona.

Es muy importante que los miembros de cada uno de estos grupos, tengan claro su cometido.

Es preferible perder 5 minutos al inicio en aclarar un concepto, que darse cuenta a media tarde de que se está cometiendo un fallo.

Grupo 1.- Fonos:

Es la zona donde se pasa el control de ruido.

Grupo 2.- Equipamiento:

Aquí se comprueba la existencia y buen estado de la equipación del piloto.

En este grupo si tenemos MXF, necesitaremos una mujer que haga las comprobaciones cuando las pilotos accedan a la pista.

Grupo 3.- Verificación de la motocicleta:

Aquí se verifica la motocicleta propiamente dicha.

En una prueba y por categoría, los corredores están autorizados a utilizar solo las motocicletas (máximo dos) que hayan presentado a su nombre en los controles Técnicos.

Cada corredor ha de presentar al control Técnico como mínimo una motocicleta a su nombre con su número de dorsal.

Para la segunda motocicleta, hay dos posibilidades:

1. Puede presentar una segunda moto a su nombre con su dorsal.
2. Un equipo puede presentar a control una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios corredores de la misma o diferente categoría.

En este caso el equipo debe indicar a los Comisarios Técnicos en el momento del control los nombres y dorsales de los pilotos que pueden utilizar esta motocicleta.

GRUPO 1.- FONOS

Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

Para más información, consultar Artículo 040.1.02. de las Reglas Técnicas RFME de Motocross.

Se necesita un espacio mínimo libre aproximadamente de 25 metros cuadrados y la colaboración de tres técnicos.

La rueda trasera de la moto debe estar sobre una base predeterminada.

El sonómetro se debe colocar a 2 metros de distancia de la base, con una inclinación de 45º, sobre un soporte fijo y a 1, 35 metros de altura

Un técnico, una vez que esté caliente la moto, debe dar un golpe de gas durante 2 segundos hasta alcanzar el máximo de revoluciones, mientras otro, anota el dato obtenido del sonómetro en la ficha que el mecánico o piloto le ha entregado.

Una vez anotado el dato, se ha de marcar con un rotulador permanente algún remache de la parte final del silencioso.

Esto garantizará que no se abra a posteriori.

Ante cualquier duda, se repetirá la medición hasta 3 veces.

Durante el control sonoro inicial y en la primera inspección técnica, un piloto (o sus mecánicos) solo puede presentar un silencioso de recambio por motocicleta.

El resto de silenciosos de reserva pueden ser presentados después de que la totalidad de los participantes hayan realizado su verificación o en cualquier momento de la prueba.

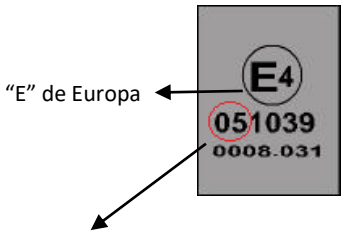
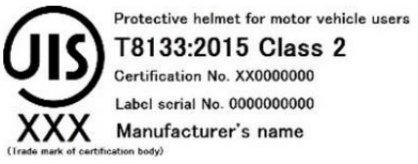
GRUPO 2.- EQUIPAMIENTO

En este caso, los Técnicos tienen la labor de comprobar que tanto el casco, las protecciones de tórax, el traje, botas y guantes están en perfecto estado, sin agujeros o golpes en el casco que hagan peligrar su estructura interna

En las categorías inferiores se supervisarán también las rodilleras, coderas y hombreras.

Un casco que presente raspones o ralladuras, en las cuales se observe la falta de pintura, es un casco que ya no garantiza la protección que se supone en él.

En los cascos se observará además que presenta la homologación conforme a las contempladas en la Normativa del año vigente:

 Debe empezar siempre por **05 o 06** ECE 22-05 *(hasta 31/12/2026)* ó ECE 22-06 (sólo Type "P") **HOMOLOGACIÓN EUROPA**	 JIS T 8133:2015 (sólo Type 2 Full face) **HOMOLOGACIÓN JAPÓN**
 SNELL M2015 ó SNELL M2020D ó M2020R SNELL M2025D ó M2025R **HOMOLOGACIÓN USA**	 FRHPhe-01 ó FRHPhe-02 **HOMOLOGACIÓN FIM**

Si el casco a revisar no presenta esta etiqueta o está desgastada, recortada o deteriorada, no podremos darlo por válido.
Cada casco verificado se podrá marcar con una pegatina que podrá será facilitada por la RFME o bien por el Club.
Se permite hacer distinciones entre categorías, pero no es obligatorio.
Tras comprobar que todo está bien, se anotará el resultado en la ficha de la moto.

GRUPO 3.- VERIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Ahora nos enfrentamos a la parte más meticulosa de la verificación.
Se trata, en un sentido global, de asegurarnos que la motocicleta cumple unos requisitos mínimos de seguridad para salir a pista.
Hay que tener en cuenta que la no-seguridad de una moto, puede provocar situaciones de peligro para el propio piloto, para otros pilotos o para todos los que estamos en un circuito.

Repasemos las operaciones a realizar en la motocicleta:
Debemos comprobar que los números de las placas y los fondos corresponden en tamaño y color con la categoría de la motocicleta.
La delantera mirará al frente. (Ver Reglas Técnicas RFME de Motocross)
Los traseros han de ser dos, sin posibilidad de discusión. (Ver Reglas Técnicas RFME de Motocross)
Los números no deben presentar ribetes, ni dibujos en su interior.
En caso de duda sobre su legibilidad, se le pedirá al mecánico su modificación para un mejor control durante el fin de semana.
Tomamos el manillar de la motocicleta, girarlo a izquierda y derecha, y asegurarnos que gira libremente.
A la vez, giraremos el acelerador a tope y éste deberá volver a su posición con celeridad.
En el manillar debemos observar también que las manetas de freno y embrague acaban en una esfera que puede estar aplanada y cuyo grosor no debe ser inferior a 16mm.
Los reposapiés han de retroceder a su posición original en cualquier circunstancia.
Se trata de que no existan bordes peligrosos.
Verificaremos el tamaño del manillar así como su protector central y que es de metal ya que los materiales compuestos como el Carbono, Kevlar, etc.. no están permitidos.

Posteriormente debemos comprobar que el botón de pare motor funcione correctamente.
El piñón y la corona deben estar protegidos con una aleta que impida que un pie o mano pueda quedar atrapado entre ambos elementos, debe tener una sujeción firme y ser de un material resistente.
Una vez comprobado todo anotaremos en la ficha de la moto el número de chasis (Los 4 últimos números es suficiente).
En caso de que la motocicleta presente cualquier anomalía como las descritas o cualquier otra contraria a las Reglas de la Competición, la motocicleta deberá volver a pasar esa parte de la revisión.
Lo usual es anotarlo en la ficha de la moto y pedirle al mecánico que vuelva (habitualmente evitando la fila normal de motos) con la anomalía subsanada, siempre dirigiéndose a quien encontró el problema en la motocicleta.
En el caso de inspección favorable la ficha de la moto es guardada por el equipo técnico, cuando es desfavorable se le devuelve al mecánico para que vuela a pasar la verificación hasta que sea correcta.
Al final de las verificaciones preliminares se reunirán de nuevo los Técnicos para evaluar la jornada, reunir los documentos y comprobar los pilotos han pasado las Verificaciones.
El Comisario Técnico Club presentará el informe correspondiente al Comité de Dirección del Evento.

02. VERIFICACIONES DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS O CARRERA

Observando las mismas atenciones del día anterior, como la reunión previa, la revisión de material, etc. se organizan los equipos para el trabajo del día.
En el espacio de Verificaciones Técnicas siempre debe permanecer personal suficiente por si surgiera algún problema.
Los equipos saben que es a la zona técnica donde han de dirigirse.
Esos problemas suelen ser normalmente verificar otro silencioso
Los Comisarios Técnicos han de estar presentes, para comprobar el nº de chasís, marcas, placas porta-números y dorsales de los pilotos, en la zona de espera o SkyBox tanto en los entrenamientos cronometrados como en las mangas.
Durante los procedimientos de salida de las correspondientes mangas (parrilla) y en la zona de mecánicos, para comprobar que los pilotos y las motocicletas están en el mismo estado que cuando pasaron favorablemente la Verificación inicial.
Se hará de manera que se estorbe lo menos posible a los pilotos.
Estos controles son obligatorios, por lo tanto, nadie se podrá negar a ellos.
Dirección de Carrera o el Director Técnico RFME podrá solicitar de oficio al Comisario Técnico, pruebas de fonometría una vez concluida cualquiera de las mangas previstas, por lo tanto, tendremos que estar alertas para controlar dichas motocicletas.
Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto en una motocicleta y que la misma puede suponer un peligro para los otros pilotos, lo notificará a Dirección de Carrera, quien podrá excluir dicha motocicleta de los Entrenamientos o de la Carrera.

03. VERIFICACIÓN FINAL

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 del Reglamento) o ya sea por decisión propia de Dirección de Carrera y/o el Director Técnico RFME. Por lo tanto, tendremos que estar alertas para controlar dichas motocicletas.
Esta verificación 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 tal caso, se le entregará al mecánico una “notificación de precinto” donde se indica, entre otras cosas, el número de precinto, la pieza precintada y la hora de precintado. Este precinto no podrá romperse, modificarse o eliminarse hasta que la pieza haya sido verificada, por lo que se recomienda hacer una foto al precinto una vez recién colocado, a modo de comprobación de una correcta colocación.
Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados mediante notificación 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.
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, por lo que debemos estar en todo momento presentes.
Para esto se necesitará un espacio cerrado en el cual los mecánicos puedan desmontar las motocicletas requeridas por Dirección de Carrera.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular, Dirección de Carrera notificará oficialmente al piloto por escrito el acuerdo tomado. Asimismo, en el momento de esta notificación, le comunicará al piloto si existe posibilidad de notificar a Dirección de Carrera la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión. En caso afirmativo (y siempre que el

piloto quiera presentar tal recurso), se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar el 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.
Actuaremos de la siguiente forma: La pieza deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste. Además, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Director Técnico RFME y por el piloto o persona autorizada por éste.
La pieza será enviada al Comité de Competición.
La pieza retenida será devuelta al cierre del procedimiento de apelación.

En caso de necesidad, el Director Técnico RFME puede requerir de una zona técnica donde la/s motocicleta/s, que vaya/n 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.
La guardia y custodia de estas motocicletas durante este periodo de tiempo corresponde íntegramente al organizador.
En este caso, se le entregará al mecánico una ficha donde se indica la hora de depósito y de recogida. Sin este documento no se le entregara la motocicleta a nadie.

Una vez finalizadas todas las verificaciones, el Comisario Técnico Club presentará un informe con los resultados de la Verificación Final.

CONCLUSIÓN:

Como vemos, el fin de semana, estará bastante completo de trabajo.
Desde la RFME estamos para colaborar con vosotros tanto en las dudas, como en posibles problemas que podáis tener tanto en la aplicación de las Reglas de la Competición, como en el trato con los equipos, por lo que os recordamos que en este Campeonato estará presente el Director Técnico RFME, designado por la RFME, para ayudaros o aclararos dudas referentes a la labor de un Comisario Técnico.

18.- NORMATIVA PARA EL PAGO POR PARTE DE LA RFME DE LAS CANTIDADES QUE TENGAN ASIGNADAS LOS ORGANIZADORES DE LAS PRUEBAS PUNTUABLES PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE MOTOCROSS.

Para poder solicitar el pago, se deberá emitir por parte de los titulares de los servicios profesionales la factura correspondiente al servicio prestado, con el Vº Bº del Club organizador y remitirla directamente a la RFME.
La factura debe emitirse a esta RFME, no al Club organizador.

Los datos de emisión y remisión son los siguientes:

Real Federación Motociclista Española
C.I.F.: Q-2878027-H
c/ General Pardiñas, núm. 71 – 1º - D
28006 Madrid.

El tipo de Servicios Profesionales que se podrán pagar por esta RFME son los siguientes:

- Servicios de Cronometraje.
- Servicios Médicos (Médicos, Ambulancias).
- Servicios de Megafonía de comunicación de la competición.

En la factura debe quedar claramente reflejado el concepto del servicio prestado, el importe de éste, y el IVA que le corresponda (en función del servicio).
La RFME abonará la cantidad asignada a la cuenta reflejada en la factura.

La cantidad a abonar se decidirá cada año por la RFME, a principios de año, pudiendo incluso darse el caso de que se pueda llegar a decidir NO asignar ningún tipo de cantidad.
La RFME comunicará la decisión tomada a su debido tiempo.