



Reglamento General  
RFME Campeonato de España de  
Cross Country 2014

## REGLAMENTO GENERAL RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CROSS COUNTRY 2014

- 08.1 GENERALIDADES
- 08.1.1 Normas RFME para los Organizadores
- 08.2 RECORRIDO
- 08.3 PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR (R.P.)
- 08.4 CONTROL (Título IV del Código Deportivo)
- 08.5.1 CLASIFICACIÓN
- 08.6 PARADA ANTICIPADA DE LA MANIFESTACIÓN.
- 08.7 LICENCIAS DE LOS PILOTOS
- 08.8 NUMERO DE INSCRIPCIONES
- 08.9 FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES
- 08.10 CLASES Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
- 08.14 SEÑALIZACIÓN DEL RECORRIDO
- 08.16 ORDEN DE SALIDA
- 08.17 PREPARACIÓN PARA LA SALIDA
- 08.18 RECONOCIMIENTO DEL RECORRIDO
- 08.19 PROCEDIMIENTO DE SALIDA
- 08.20 REPOSTAJE
- 08.21 PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR
- 08.22 ABANDONO
- 08.23 SEGUROS (Responsabilidad Civil)
- 08.24 SECCIONES IMPRACTICABLES
- 08.25 CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS
- 08.26 ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES
- 08.27 SOLICITUDES DE ACLARACIONES
- 08.28 RECLAMACIONES
- 08.29 MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES
- 08.30 COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO
- 08.30.1 Jurado. Composición.
- 08.30.2 El Presidente del Jurado
- 08.30.3 El Director de la Competición
- 08.31 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

### **REGLAMENTO DEL RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CROSS COUNTRY 2014**

- 1. REGLAMENTOS
- 2. INSCRIPCIONES
- 3. LICENCIAS
- 4. CLASES. EDADES MÍNIMAS Y MAXIMAS
- 5. MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS
- 5.1 Carburantes. Acorde a las normas RFME/FIM
- 5.2 Cascos. Acorde a las normas RFME/FIM
- 6. ENTREGA DE PREMIOS
- 7. HORARIOS
- 8. MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES
- 9. CAMPEONATO DE PILOTOS
- 10. COPA DE CLUBES Y ESCUDERÍAS
- 11. COPA DE MARCAS
- 12. OBLIGACIONES GENERALES
- 13. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO
- 14. RECLAMACIONES

## GENERALIDADES

### 08.1 GENERALIDADES

El Cross-Country es una prueba que se desarrollará total o parcialmente por senderos, caminos, trialeras, circuitos de motocross y pistas cerradas a la circulación normal, en el cual los pilotos darán vueltas al mismo.

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

- a) Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición.
- b) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.
- c) Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc., han sido efectuados.

#### 08.1.1 Normas RFME para los Organizadores

El Organizador de las competiciones puntuables debe cumplir las Normas RFME obligatorias estipuladas para dicho campeonato.

### 08.2 RECORRIDO

El recorrido debe ser practicable bajo cualquier condición meteorológica, para una motocicleta de la clase 1, grupo A1. La duración mínima de la vuelta será 10 minutos siendo el máximo de 20 minutos, en condiciones normales de carrera.

### 08.3 PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR (R.P.)

El Reglamento Particular debe contener todas las cuestiones descritas en el Formulario Tipo para el Reglamento Particular del RFME Campeonato de España de Cross-Country.

### 08.4 CONTROL (Título IV del Código Deportivo)

Un Jurado velará para que el Código Deportivo y el Reglamento Particular sean respetados durante la competición. El Jurado examinará y resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la Competición. El Jurado confirmará igualmente los resultados.

#### 08.5.1 CLASIFICACIÓN

Se establecerá de la siguiente manera:

Cuando se cumpla la hora de llegada, se mostrará en la línea de llegada, la bandera a cuadros.

La clasificación se establecerá en orden al mayor número de vueltas completadas hasta el final de la carrera.

En el caso de que varias motocicletas, al término de la carrera, se encuentren en la misma vuelta, la clasificación se establecerá teniendo en cuenta el orden de paso de los participantes en la última vuelta.

Serán condiciones ineludibles para clasificarse:

- Franquear la línea de llegada en un máximo del tiempo que establecerá el jurado. Este será el doble del tiempo del líder en la primera vuelta de carrera. Dicho tiempo será publicado en el tablón de anuncios inmediatamente después del paso por la línea de meta.
- Haber efectuado el 50% del número de vueltas efectuadas por el vencedor, en cada clase.

La clasificación será considerada oficial en el momento que sea aprobada por el Jurado de la carrera y publicada en el Tablón Oficial de Anuncios.

### 08.6 PARADA ANTICIPADA DE LA MANIFESTACIÓN.

Si cualquier Competición es interrumpida el Jurado determinará si puede ser recomenzada.

A) Si es detenida en cualquier momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada.

Los pilotos se dirigirán directamente al paddock y el Jurado anunciará la nueva hora de la salida.

Se disputará una nueva manga con una duración de 1 hora y media.

B) Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

## INSCRIPCIONES

### 08.7 LICENCIAS DE LOS PILOTOS

Podrán puntuar y participar en este Campeonato, Trofeo y Copa de España los siguientes pilotos:

- Los pilotos que estén en posesión de Licencia homologada por la RFME para el año en curso.
- Los pilotos de cualquier Federación Nacional inscrita en la FIM Europa, en posesión de licencia nacional o licencia FIM Europa, con permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

### 08.8 NUMERO DE INSCRIPCIONES

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente. La Organización tiene el derecho de fijar un límite máximo en el número de inscripciones, el cual deberá estar aprobado por la RFME y publicado en el Reglamento Particular.

Si hubiera demasiadas solicitudes de inscripción, el método de selección debe ser estipulado en el Reglamento Particular.

### 08.9 FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

El cierre de las inscripciones tendrá lugar 3 días antes de la fecha de la Competición.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante correo electrónico a [enduro@rfme.com](mailto:enduro@rfme.com). Esta comunicación dará derecho a devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma esté debidamente justificada.

## CATEGORÍA Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

### 08.10 CLASES Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Toda motocicleta correspondiente a una de las clases siguientes, de la Categoría 1, Grupo A1, (Reglamentos FIM) será admitida a participar en una Competición. Las motocicletas deben estar conformes a las especificaciones técnicas del Campeonato.

Clase	Tipo motor
Sénior	OPEN
Junior	OPEN
Sénior B 2 T	2T
Sénior B 4 T	4T
Veterano	OPEN
Máster	OPEN
Féminas	OPEN

#### 08.10.1

Por seguridad, será obligatorio la instalación de un botón de pare en el manillar de la motocicleta.

#### 08.10.2

El combustible autorizado tiene que estar de acuerdo con la normativa vigente FIM/RFME.

#### 08.10.3

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo. Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono, kevlar u otros materiales compuestos.

#### 08.10.4

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

#### 08.10.5

Las motocicletas para entrar en el parque cerrado deberán ir provistas de pata de cabra o de un triángulo.

#### **08.10.6**

Las placas deben ser de forma rectangular en superficie plana y visible y fabricadas en una materia rígida y sólida, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm. Una placa debe estar situada en la parte delantera de la motocicleta, y otra a cada lado de la misma; deben estar fijadas y de manera bien visible y no deben ser tapadas por el corredor cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

Las placas serán suministradas por la RFME siendo obligatorio el uso de las mismas. Está prohibido modificar su estado original.

#### **08.10.7**

La capacidad máxima de los depósitos de combustible será de 11 litros.

### ORGANIZACIÓN GENERAL

#### **08.14 SEÑALIZACIÓN DEL RECORRIDO**

##### **08.14.1**

El recorrido del Cross Country, pista de motocross, sendas, cronos, etc... deberán estar marcadas en todo momento con cinta (tipo crono), puntos de confirmación o puertas por las cuales los pilotos deben pasar.

Está prohibido dejar el itinerario o realizarlo en sentido inverso.

La penalización por abandonar el recorrido o cortar será sancionada con la penalización de tiempo o la exclusión, quedando a criterio del jurado dicha sanción.

##### **08.14.2**

En las zonas donde los pilotos deben seguir un recorrido bien definido (por ejemplo: prado, terreno accidentado, senderos, etc.) los organizadores deberán señalar claramente y con precisión estos pasajes.

#### **08.16 ORDEN DE SALIDA**

Se formarán parrillas de salida "estilo motocross", según el espacio existente en la zona de salida.

Los pilotos serán agrupados en sus correspondientes categorías.

El orden de clases será el siguiente:

- Sénior
- Junior
- Sénior B 2 T
- Sénior B 4 T
- Veteranos
- Máster
- Fémimas

El evento se disputará a una manga con una duración de 2 horas y 30 minutos.

En caso que haya un alto número de pilotos inscritos, dependiendo de las características del circuito y tras decisión de Jurado, se anunciará antes del comienzo de las verificaciones administrativas la realización de 2 mangas.

En este caso, las dos mangas quedarán agrupadas de la siguiente manera:

1º Manga	Tiempo	2 horas	Sénior B 2T, Sénior B 4T Veteranos, Máster y Fémimas
2º Manga	Tiempo	2 horas y 30 minutos	Sénior y Junior

Para todas las clases, el orden de entrada a parrilla será el siguiente:

#### **A) Para la primera carrera:**

1º Entrarán en la parrilla de salida los pilotos que tengan puntos en la clasificación del año anterior.

2º Los pilotos que no hayan puntuado entrarán por orden de dorsal.

Todos los pilotos escogerán sitio en la línea de parrilla según vayan entrando en la misma

## **B) Para el resto de carreras:**

1º Según la clasificación provisional del Campeonato.

2º El resto de pilotos serán colocados por orden de dorsal.

Todos los pilotos escogerán sitio en la línea de parrilla según vayan entrando en la misma

### **08.17 PREPARACIÓN PARA LA SALIDA**

Por la mañana se realizará la vuelta de reconocimiento, siguiendo las indicaciones de los oficiales.

Esta vuelta es opcional.

En caso de que un piloto en el transcurso de la misma tenga problemas, el piloto podrá abandonar el recorrido y llegar al paddock para reparar su motocicleta, siguiendo las instrucciones de los oficiales.

Tras la vuelta de reconocimiento los pilotos podrán realizar todos los trabajos que consideren oportunos en sus motocicletas, incluido el repostaje, el cual se debe realizar en la zona de asistencia/boxes/pit-line.

### **08.18 RECONOCIMIENTO DEL RECORRIDO**

Durante el evento podrán reconocer el recorrido andando o en bicicleta, estando totalmente prohibido el uso de cualquier vehículo a motor.

### **08.19 PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

Para las carreras de Cross Country, la salida se realizara de la siguiente manera:

- Salida colectiva, parrillas de motocross, ordenadas por categorías.

La salida será con los motores parados y el piloto sobre la motocicleta.

#### Debe respetarse el procedimiento siguiente:

Todos los pilotos pasarán a la zona de espera al menos **20** minutos antes de la salida para la formación de las parrillas de salida.

Los oficiales de carrera irán ordenando a los pilotos acorde al Art 8.16 ORDEN DE SALIDA

Los pilotos podrán estar asistidos como máximo por dos personas.

Están permitidos los trabajos en las motocicletas como máximo hasta el cartel de 5 minutos, exceptuando el repostaje.

Se debe ir mostrando carteles de...

**5 MINUTOS** antes de la salida:

Inicio de la cuenta atrás.

**3 MINUTOS** antes de la salida.

Todas las personas abandonarán la parrilla, salvo los pilotos, el ayudante y una persona con la sombrilla por equipo.

**2 MINUTOS** antes de la salida.

Todas las personas abandonarán la parrilla.

**1 MINUTO** antes de la salida.

El responsable de dar la salida se situará en un lugar visible para todos los pilotos.

**30 SEGUNDOS** antes de la salida.

A partir de este momento se podrá dar inicio a la carrera, señalizado con la bandera nacional agitada.

Cada piloto debe poner su motor en marcha y empezar la carrera.

Todo piloto que se adelante en el momento de la salida será sancionado con 1 minuto en su tiempo total de carrera.

El motor solo puede ser puesto en marcha por el piloto, utilizando el/los sistema/s de puesta en marcha previsto/s en la motocicleta.

Si un piloto tiene problemas, los oficiales deberán ayudarlo a abandonar la zona de salida y situarlo en un lateral o dirigirse a la zona de reparaciones.

Se establece una diferencia de 1 minuto en la salida entre clase y clase.

## **08.20 REPOSTAJE**

### **08.20.1**

No se concede ningún tiempo suplementario para los trabajos de repostaje, que deben hacerse durante el tiempo del recorrido. La normativa referente al carburante y repostaje está establecida en los reglamentos Técnicos, RFME/FIM.

El repostaje solo está autorizado en la zona de asistencia/boxes/pit-line.

El uso de una estera medioambiental u otro mecanismo efectivo, es requerido para ser usado donde se realice el repostaje. La sanción por infringir esta norma será de advertencia la primera vez. En caso de una nueva ofensa el piloto será sancionado con 1 minuto. Si hubiera una tercera penalización el piloto en cuestión será excluido. Esta estera deberá tener unas medidas mínimas que cubran de eje posterior al anterior de la motocicleta así como el ancho del manillar de la misma.

La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas por el organizador, es la Exclusión.

### **08.20.2**

No puede ser transportado ningún carburante, si no es en un depósito o recipiente que se encuentre de manera permanente en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

Está prohibido dar carburante por parte de un piloto a otro en el recorrido, bajo pena de exclusión.

### **08.20.3**

Durante el repostaje, el motor debe estar parado.

El piloto, bajo ningún concepto, podrá permanecer sobre la motocicleta.

Está prohibido el uso de embudo.

El hecho de no respetar estas disposiciones comporta la Exclusión.

### **08.20.4**

La zona de repostaje debe estar diseñada de tal manera que todos los pilotos recorran la misma distancia independientemente del lugar en que estén ubicados.

También se debe asegurar que el paso de los pilotos por la misma sea mas lento que si lo realizan por la pista.

Los pilotos deberán circular a una velocidad moderada. El organizador podrá colocar elementos frenantes en la zona de reportaje para lograr aminorar la velocidad de los pilotos (traviesas, chicanes, etc...)

## **08.21 PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR**

Durante toda la duración de la Competición, una motocicleta no debe ser desplazada de otra manera que por la acción de su motor, el esfuerzo muscular del piloto o por la acción de una fuerza natural, bajo pena de Exclusión.

## **08.22 ABANDONO**

Cualquier piloto que se haya retirado de la Competición, está obligado a comunicarlo a la organización.

## **08.23 SEGUROS (Responsabilidad Civil)**

El Club organizador tomará las medidas necesarias para asegurar a los pilotos contra accidentes causados a terceros (Responsabilidad Civil), a través de la RFME.

## **08.24 SECCIONES IMPRACTICABLES**

Si durante el recorrido el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior, éste podrá eliminar de la Competición toda la sección.

## **FUNCIONAMIENTO Y CONTROL**

## **08.25 CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS**

Los servicios de cronometraje y control de pasos deben estar colocados a la altura de la línea de llegada.

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

Corresponde a los cronometradores indicar la forma y situación de la colocación de los transponders en las motocicletas. Los pilotos serán los responsables de su buen uso y están obligados a su devolución una vez finalizada la carrera. La no devolución del transponder puede acarrear una sanción económica consistente en el importe del material no devuelto.

## REGLAMENTACIÓN GENERAL

### **08.26 ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES**

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada.

El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos.

El piloto se compromete igualmente a no hacer ninguna publicidad concerniente a los resultados antes de la publicación oficial de la clasificación por los organizadores, y en caso de modificaciones que afecten a la clasificación como consecuencia de reclamaciones o por cualquier otra razón, él no hará aparecer más que la clasificación o los resultados así modificados.

### **08.27 SOLICITUDES DE ACLARACIONES**

Toda solicitud de aclaración con respecto a los resultados debe ser dirigida por escrito al Director de Carrera dentro de los límites de tiempo prescritos por el Reglamento Deportivo de la RFME.

### **08.17 RECLAMACIONES**

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

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado. En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

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

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en 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 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 anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

### Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

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 1000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

### **RECURSO DE APELACION**

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la RFME en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la RFME.

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

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución. En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

### **08.29 MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES**

El Club organizador tendrá una cuenta de todas las multas y fianzas de las reclamaciones que reciba, y enviará la cuenta y el importe cobrado de las mismas a la RFME una vez finalizada la Competición.

### **08.30 COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO**

La interpretación del presente Reglamento y del Reglamento Particular es competencia del Jurado, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este Reglamento.

#### **08.30.1 Jurado. Composición.**

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos. El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la RFME, el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

#### **08.30.2 El Presidente del Jurado**

El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Comisario Técnico.
- El Cronometrador.
- Los miembros de la Junta Directiva de la RFME.
- Los miembros de la Comisión Delegada de la Asamblea General de la RFME.
- El Delegado de la RFME (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

#### **08.30.3 El Director de la Competición**

Es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición.

### **08.31 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS**

Los resultados completos deben ser publicados lo más rápidamente posible.

#### **08.31.1**

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

## **REGLAMENTO DEL RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CROSS COUNTRY 2014**

RFME Campeonato de España de Cross Country Sénior

RFME Campeonato de España de Cross Country Junior

RFME Trofeo Nacional de Cross Country Sénior B 2T

RFME Trofeo Nacional de Cross Country Sénior B 4T

RFME Trofeo Nacional de Cross Country Veterano

RFME Trofeo Nacional de Cross Country Máster

RFME Copa de España de Fémimas

El RFME Campeonato/Trofeo/Copa de España de Cross Country, que se celebrarán durante el presente año será disputado en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista 2014. Podrán participar en el mismo los pilotos con las Licencias que se mencionan, se desarrollarán con arreglo a las siguientes Normas y estarán dotados de los Trofeos y Premios que se indican.

### **1. REGLAMENTOS**

Los Reglamentos Particulares de todas las Competiciones puntuables para el RFME Campeonato de España de Cross Country deberán ser enviados con un mes de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración, para su reglamentaria aprobación por la Real Federación Motociclista Española. Toda Competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo, será considerada como suspendida.

### **2. INSCRIPCIONES**

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME ([www.rfme.com](http://www.rfme.com)), hasta 3 días antes de la competición.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante e-mail a [enduro@rfme.com](mailto:enduro@rfme.com). Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma esté debidamente justificada.

Los derechos de inscripción serán fijados por la Asamblea General de la RFME y publicados en su página web.

El piloto será el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción. Toda maniobra desleal, incorrecta, fraudulenta o contraria la Código Deportivo realizada por el piloto o los miembros de su equipo, será juzgada por el Jurado de la competición, que aplicará al piloto las eventuales penalizaciones, pudiendo llegar hasta la exclusión.

### **3. LICENCIAS**

Podrán participar y puntuar en este Campeonato, Trofeo y Copa de España los siguientes pilotos:

- Los pilotos que estén en posesión de Licencia homologada por la RFME para el año en curso.
- Los pilotos de cualquier Federación Nacional inscrita en la FIM Europa, en posesión de licencia nacional o licencia FIM Europa, con permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

### **4. CLASES. EDADES MÍNIMAS Y MAXIMAS**

Existirán las siguientes clases con las siguientes especificaciones.

Sénior	A partir de 16 años
Junior	A partir de 15 años hasta los 23 y que cumplan los 24 durante el presente año
Sénior B 2T	A partir de 24 años
Sénior B 4T	A partir de 24 años
Veterano	A partir de 35 años hasta los 44 y que cumplan los 45 durante el presente año
Máster	A partir de 44 años
Fémimas	A partir de 15 años

### **5. MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS**

Podrán tomar parte en estos Campeonatos motocicletas tipo motocross y enduro.

El mero hecho de presentar una motocicleta a la Verificación Técnica, se considerará como una declaración implícita de conformidad a las Normas Técnicas.

Estarán agrupadas en las clases siguientes:

Clase	Tipo motor
Sénior	OPEN
Junior	OPEN
Sénior B 2 T	2T
Sénior B 4 T	4T
Veterano	OPEN
Máster	OPEN
Féminas	OPEN

Verificación técnica de las motocicletas

Serán verificados rigurosamente los elementos siguientes:

- Números reglamentarios.
- Manetas de embrague y de freno.
- Guardabarros trasero.
- Protector piñón de ataque
- Protector manillar. Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono, kevlar u otros materiales compuestos.
- Neumáticos tipo motocross o enduro.
- Control de nivel sonoro: Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

## CONTROL DEL NIVEL SONORO – 2 Metros MAX

### PREPARACIÓN DEL SONÓMETRO

- Calibrado a 113,5 dB/A o a 93,5 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 opción A.
- Activar la opción Rápida (Fast)
- Seleccionar la gama Hi 80 – 130 dB/A
- Activar la función “MAX-MIN” – ajustada en MAX.

### POSICIONAMIENTO 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.

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 45º, 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.

El ruido ambiente deberá ser inferior a 95 dB/A – 100 dB/A.

### 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 dentro de un pequeño marco fijado al suelo.

### ATENCIÓN – PROTEJA SUS OIDOS – UTILICE PROTECCIONES PARA LOS OIDOS.

- La medida se efectúa con la motocicleta sobre sus dos ruedas, en punto muerto, con el motor en caliente. Si es necesario y a petición del Comisario Técnico se engranará una o varias marchas para realizar el control.
- El comisario técnico se colocará al lado de la motocicleta, en el lado opuesto al micrófono, o delante del manillar al lado de la rueda delantera, para no hacer de pantalla entre la motocicleta y el micrófono.

- Si un 2º comisario está situado permanentemente en el punto de medición, es aconsejable que lleve protector de oídos (cascos o bien tapones para los oídos).
- Se gira el acelerador tan rápidamente como sea posible (inmediatamente) hasta que aparecen los primeros signos de regulación de régimen (por el limitador de rpm), después se suelta rápidamente para evitar explosiones.
- Si el motor tiende a ahogarse, acelerar ligeramente antes de dar gas a tope.
- Si hay explosiones, se vuelve a empezar la medición.
- Una solución para evitarlas sería desacelerar progresivamente.

#### **LA MEDICIÓN – REGISTRO DEL NIVEL SONORO.**

- Para las motos desprovistas de un limitador de régimen, la aceleración será inferior a 2 segundos.
- Una forma mnemotécnica de contar es: “mil uno, mil dos”, o “1y, 2y”.
- Cuando una medida se considera aceptable, se anota el resultado, después reajustar (apretar en el lateral del sonómetro) sobre el ajuste MAX MIN hasta que desaparezca la lectura precedente.
- Volver a apretar la tecla MAX MIN para reiniciar el sonómetro.
- Es ahora cuando el sonómetro está preparado para la siguiente medición.

El punto mejorable de este método, es el posible engaño disminuyendo “temporalmente” el régimen máximo alcanzado por:

- Restricción externa en el régimen normal en los motores de 2T
- Un interruptor programable en el CDI/ECU en motores 2T o 4T

Un régimen notablemente bajo se detecta fácilmente escuchando. En caso de duda, controlar el régimen máximo antes de cortar con un tacómetro.

Durante un control de ruido inicial y la primera inspección técnica, un piloto (o su mecánico) sólo pueden presentar un silencioso de reserva por máquina.

Una vez que todos los participantes hayan pasado la inspección técnica, se podrán inspeccionar otros silenciosos o se podrá hacer incluso durante los días en los que se desarrolla la manifestación.

#### **Los niveles máximos de ruidos son los siguientes:**

Cross Country:            115 dB/A

#### **Control de ruido después de cada manga.**

Se podrá realizar un control de ruido después de cada manga. El límite de ruido será el siguiente:

116 dB/A            (+1 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 1)  
                          (+2 dB/A tolerancia medido con un sonómetro Tipo 2)

Serán precintados los elementos siguientes:

- Bastidor
- Cáster.
- Silencioso (no se permitirán obstrucciones).

#### **5.1 Carburantes. Acorde a las normas RFME/FIM**

#### **5.2 Cascos. Acorde a las normas RFME/FIM**

### **6. ENTREGA DE PREMIOS**

Inmediatamente a la finalización de la carrera, se procederá a una entrega de premios en podium a los tres primeros clasificados de cada categoría, en base a la clasificación oficiosa. Es obligatoria la asistencia a esta ceremonia. La no justificación de la ausencia será sancionada con la pérdida de 5 puntos en la clasificación del campeonato. De igual modo, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario. Esta entrega de premios no significará en ningún caso que el resultado sea oficial, pudiéndose variar posteriormente por reclamación o error.

## 7. HORARIOS

Los estipulados por el organizador en el Reglamento Particular.

## 8. MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES

Para que este Campeonato tenga validez, deberá celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad mas una de las competiciones puntuables convocadas.

## 9. CAMPEONATO DE PILOTOS

Se otorgará en cada una de las Competiciones la siguiente puntuación:

25 puntos al 1º	10 puntos al 11º
22 puntos al 2º	9 puntos al 12º
20 puntos al 3º	8 puntos al 13º
18 puntos al 4º	7 puntos al 14º
16 puntos al 5º	6 puntos al 15º
15 puntos al 6º	5 puntos al 16º
14 puntos al 7º	4 puntos al 17º
13 puntos al 8º	3 puntos al 18º
12 puntos al 9º	2 puntos al 19º
11 puntos al 10º	1 punto al 20º

La suma de puntos obtenidos por cada participante en las Competiciones puntuables válidas será, de mayor a menor, la clasificación de los Campeonatos. Serán proclamados vencedores del RFME Campeonato de España en cada clase los corredores que hayan obtenido mayor número de puntos, Subcampeones los que le sigan en puntuación, y así sucesivamente.

Los casos de empate se resolverán a favor del piloto que haya obtenido el mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente, y en último caso, a favor del piloto que haya obtenido la mejor clasificación en la última carrera puntuable disputada.

Los Trofeos/Copas y Diplomas para los Campeonatos/Copas/Trofeos de España, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

Categorías	CE/Tro/Copa	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
Sénior	Campeonato de España	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Junior	Campeonato de España Junior	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Sénior B 2T	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Sénior B 4T	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Veterano	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Master	Trofeo Nacional	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma
Féminas	Copa de España	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma	Medalla y Diploma

## 10. CAMPEONATO DE CLUBES Y ESCUDERÍAS

La Clasificación por Clubes o Escuderías se establecerá al final del Campeonato, solamente para las categorías Sénior y Junior, sumando la puntuación obtenida en la Clasificación General Final por los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo Club o Escudería, siendo imprescindible que al menos participen CINCO Clubes o Escuderías distintos - concursantes o no al Campeonato- en cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.

En caso de empate, se aplicarán las mismas condiciones de desempate que en el apartado de pilotos.

Para optar a esta clasificación, el Club o Escudería debe estar inscrito en la RFME.

La RFME expedirá un Diploma acreditativo del Título obtenido a los Clubes o Escuderías vencedores/as.

## 11. CAMPEONATO DE MARCAS

Para la Clasificación de los Campeonatos de Marcas, solamente para las categorías Sénior y Junior, se sumarán en cada evento, los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca en posesión de Licencia de Constructor RFME para el año en curso, siendo imprescindible que al menos participen DOS Marcas distintas - concursantes o no al Campeonato- en cada una de las Competiciones puntuables mínimas establecidas.

Ejemplo:

- 1.- Marca "A" 25 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 2.- Marca "A" 22 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 3.- Marca sin Licencia, 0 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 4.- Marca "B" 20 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 5.- Marca sin Licencia, 0 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 6.- Marca "C" 18 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 7.- Marca "A" 16 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 8.- Marca "C" 15 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 9.- Marca "D" 14 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 10.- Marca "E" 13 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 11.- Marca "A" 12 puntos para el Campeonato de Marcas.
- 12.- Marca "A" 11 puntos, etc.

En caso de empate, se aplicarán las mismas condiciones de desempate que en el apartado de pilotos.

Si un piloto participa con más de una marca en el Campeonato, en la Clasificación General Final aparecerá con la marca que más puntos haya obtenido.

La RFME expedirá un Diploma acreditativo de los Títulos obtenidos a las Marcas vencedoras.

## **12. OBLIGACIONES GENERALES**

Se prohíbe recortar, tapar o modificar las placas de número entregadas por la Organización, antes o durante el transcurso de la prueba. No será admitida la salida de aquellas motocicletas que incumplan esta norma.

## **13. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO**

En caso de duda en la interpretación del presente Reglamento, o ante cualquier caso no previsto, éste será estudiado

## **14. RECLAMACIONES**

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

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

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

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

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

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en 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 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 anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

### Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

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 1000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

### **RECURSO DE APELACION**

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la RFME en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la RFME.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800 €. El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución. En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.