



**REGLAMENTO GENERAL DEL
RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE
MOTOCROSS 2014**

-Anexo 032-



REGLAMENTOS DEPORTIVOS Y TÉCNICOS

Clase Élite

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

Clase Junior

**RFME Trofeo Nacional de Motocross MXS18
RFME Copa de España de Motocross MX125**

Clase 85

RFME Campeonato de España de Motocross MX85

Clase 65

RFME Campeonato de España de Motocross MX65

Clase 50

RFME Trofeo Nacional de Motocross MX50

Clase Femenina

RFME Campeonato de España de Motocross MXFemenino

Clase Máster

**RFME Copa de España de Motocross MXMáster-35
RFME Copa de España de Motocross MXMáster-40**

ÍNDICE

032.1 TITULO Y GENERALIDADES

032.2 CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS

- [Clases y Categorías](#)
- [Formato de las pruebas](#)
- [Resultados de la prueba](#)
- [Cronometraje y control de pasos](#)
- [Criterios de puntuación](#)
- [Competiciones complementarias](#)

032.3 INSCRIPCIONES

- [Licencias y edades](#)
- [Inscripciones](#)
- [Números de Dorsal](#)
- [Delegado de Pilotos](#)

032.4 EQUIPACIÓN Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

- [Vestimenta pilotos](#)
- [Vestimenta equipos, mecánicos y pilotos fuera de la pista](#)

032.5 CONDUCTA DE LOS PILOTOS Y

EQUIPOS

- [Comportamiento del piloto y ayuda exterior](#)

032.6 MOTOCICLETAS, CLASES Y

ESPECIFICACIONES

- [Motocicletas y clases](#)
- [Portanúmeros](#)
- [Portanúmeros delanteros](#)
- [Portanúmeros laterales](#)
- [Cámaras a bordo](#)

032.7 DESARROLLO DE LA PRUEBA

- [Oficiales](#)
- [Verificaciones Administrativas](#)
- [Verificaciones Técnicas](#)
- [Controles Médicos](#)
- [Control del Circuito](#)
- [Reunión con los Organizadores](#)
- [Entrenamiento/Restricciones](#)
- [Briefing con los Pilotos](#)
- [Señalización Oficial](#)
- [Entrenamientos](#)
- [Sesión de Autógrafos](#)
- [Presentación](#)
- [Zona de Espera](#)
- [Vuelta de Reconocimiento](#)
- [Procedimiento de Salida](#)
- [Orden de Salida](#)
- [Mangas](#)
- [Salidas Falsas](#)
- [Detención de una Manga](#)
- [Control de Ruido después de una Manga](#)
- [Resultados/Procedimiento](#)
- [Resultados/Adjudicación de Puntos](#)
- [Resultados/Clasificación Final de la Prueba](#)
- [Resultados/Presentación y Publicación](#)
- [Vuelta de Honor](#)
- [Ceremonia de Entrega de Trofeos](#)
- [Rueda de Prensa](#)
- [Verificaciones Finales](#)
- [Reclamaciones](#)
- [Reclamaciones sobre Carburantes](#)
- [Recursos de Apelación](#)
- [Control Antidopaje y Alcoholemia](#)
- [Premios en Metálico y Trofeos](#)
- [Sanciones económicas](#)

032.8 HORARIOS

032.01 TITULO Y GENERALIDADES

La RFME convoca para el presente año los RFME Campeonatos/Copas de España y Trofeos Nacionales de Motocross, que se regirán por su Reglamento Deportivo, por el de la FIM, por el de la FIM EUROPA y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas.

Estas pruebas se organizarán en los circuitos autorizados por la RFME que cumplan con las normas establecidas en el presente reglamento.

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

El seguro de responsabilidad civil entrará en vigor el día antes de la prueba y durará hasta un día después de la misma.

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

Las pruebas estarán dotadas de los Trofeos y Premios que se indican.

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

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

Todos los Oficiales, Comisarios y equipo médico deben estar disponibles y operativos hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones.

032.02 CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS

032.02.01 Clases y Categorías.

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

Clase Élite

RFME Campeonato de España de Motocross Élite-MX1

RFME Campeonato de España de Motocross Élite-MX2

Clase Junior

RFME Trofeo Nacional de Motocross MXS18

RFME Copa de España de Motocross MX125

Clase 85

RFME Campeonato de España de Motocross MX85

Clase 65

RFME Campeonato de España de Motocross MX65

Clase 50

RFME Trofeo Nacional de Motocross MX50

Clase Femenina

RFME Campeonato de España de Motocross MXFemenino

Clase Máster

RFME Copa de España de Motocross MXMáster-35

RFME Copa de España de Motocross MXMáster-40

032.02.02 Formato de las pruebas.

Clase	Categoría	Nº de Mangas	Tiempo de Mangas	Participantes
Élite	Élite-MX1	2*	30 minutos + 2 vueltas	40
	Élite-MX2	2*	30 minutos + 2 vueltas	40
*La Final B tendrá una duración de 15 minutos + 2 vueltas				
Junior	MXS18	2**	20 minutos + 2 vueltas	40
	MX125	2**	20 minutos + 2 vueltas	40
**La Final B tendrá una duración de 15 minutos + 2 vueltas				
85	MX85	2	15 minutos + 2 vueltas	40
65	MX65	2	12 minutos + 2 vueltas	40
50	MX50	2	10 minutos + 1 vuelta	40
Femenina	MXFemenino	2	15 minutos + 2 vueltas	40
Máster	MXMáster-35	2	20 minutos + 2 vueltas	40
	MXMáster-40			

Se establecen los siguientes formatos de pruebas

- FORMATO 1
- FORMATO 2
- FORMATO 3

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

1. FORMATO 1

Compuesto por las categorías de la clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2) y las categorías MX85 y/o MX65.

Este formato será a DOS días.

Existen dos posibilidades de formato, dependiendo del número de pilotos inscritos y verificados en la clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2):

A) 21 pilotos (o más de 21) inscritos y verificados en cada una de las categorías Élite (MX1 y MX2):

Manga 1	Élite-MX1
Manga 1	Élite-MX2
Final B	Élite-MX1 + Élite-MX2
SuperFinal	Élite-MX1 + Élite-MX2
2 Mangas	MX85
2 Mangas	MX65

B) Menos de 21 pilotos inscritos y verificados en cada una de las categorías Élite (MX1 y MX2), o, en caso de que en alguna de ellas haya 21 (o más de 21), no se alcancen los 42 pilotos en la suma de ambas.

1ª SuperFinal	Élite-MX1 + Élite-MX2
2ª SuperFinal	Élite-MX1 + Élite-MX2
2 Mangas	MX85
2 Mangas	MX65

El orden de inicio de Élite-MX1 y Élite-MX2 podrá ir alternándose en cada evento.

Las categorías MX85 y MX65 podrán no ser convocadas en todos los eventos.

2. FORMATO 2

Compuesto por las categorías de la clase Junior (MXS18 – MX125), las categorías de la clase Máster (MXMáster35 – MXMáster40) y la categoría MXFemenino.

Este formato será a UN único día, pudiendo ser a DOS días a elección del organizador. Podrán ir combinadas con pruebas complementarias y/o de carácter autonómico siempre que sean categorías diferentes a las de los Campeonatos RFME.

Existen dos posibilidades de formato, dependiendo del número de pilotos inscritos y verificados en la clase Junior (MXS18 – MX125):

A) 21 pilotos (o más de 21) inscritos y verificados en cada una de las categorías Junior (MXS18 y MX125):

Manga 1	MXS18
Manga 1	MX125
Final B	MXS18 + MX125
SuperFinal	MXS18 + MX125
2 Mangas	MXMáster-35 + MXMáster-40
2 Mangas	MXFemenino

B) Menos de 21 pilotos inscritos y verificados en cada una de las categorías Junior (MXS18 y MX125), o, en caso de que en alguna de ellas haya 21 (o más de 21), no se alcancen los 42 pilotos en la suma de ambas.

1ª SuperFinal	MXS18 + MX125
2ª SuperFinal	MXS18 + MX125
2 Mangas	MXMáster-35 + MXMáster-40
2 Mangas	MXFemenino

El orden de inicio de MXS18 y MX125 podrá ir alternándose en cada evento.

Las clases Máster y Femenina podrán no ser convocadas en todos los eventos.

Los pilotos de la clase Máster participarán conjuntamente en los mismos entrenamientos y mangas, siempre que no haya 25 pilotos (o más de 25) inscritos y verificados en cada una de las categorías (MXMáster35 y MXMáster40). En tal caso, participarán por separado.

3. FORMATO 3

Compuesto por la categoría MX50

Este formato será a UN único día e irá combinada con pruebas de carácter autonómico, pudiendo participar sin puntuar pilotos autonómicos de la misma categoría.

Este formato será:

2 Mangas MX50

032.02.03 Resultados de la prueba.

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

El vencedor de una manga será el piloto que franquee el primero la línea de llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada. ([Ver Art. 032.07.21](#))

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

La línea de llegada deberá estar debidamente balizada mediante dos paneles, uno a cada lado de la pista, con la figura de una bandera ajedrezada.

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

No estará clasificado el piloto que no haya franqueado la línea de llegada en los 5 minutos que siguen a la llegada del vencedor.

En cada categoría, el vencedor de la prueba será el piloto que haya obtenido el mayor número de puntos. ([Ver Art. 032.07.22](#) - [Art.032.07.23](#))

032.02.04 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 a estos efectos el sistema de TRANSPONDER.

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

Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a sesenta minutos desde la finalización de la última manga del programa. Si, transcurrido ese periodo de tiempo, no se hace entrega de dicho transponder en la secretaría de la carrera o lugar habilitado a tal efecto, el piloto responsable podrá ser sancionado con una multa de hasta TRESCIENTOS EUROS (300,00€), que se haría efectiva mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

El transponder tiene que estar colocado en la horquilla delantera de la motocicleta, tanto en los entrenamientos, como en las mangas.

032.02.05 Criterios de puntuación para los Campeonatos/Copas de España y Trofeos Nacionales de Motocross.

El vencedor del Campeonato/Copa de España y/o Trofeo Nacional será el piloto que haya obtenido más puntos en la totalidad de las pruebas celebradas.

En caso de empate, se tomarán en cuenta los mejores puestos obtenidos en las diferentes mangas hasta desempatar.

Si a pesar de todo sigue el empate, se tomará en cuenta el mejor puesto de la manga que más cercana esté del final del Campeonato.

En cada manga se concederá a los pilotos clasificados la siguiente puntuación: ([Ver Art. 032.07.22](#))

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

En la clase Élite (MX1-MX2) y en la clase Junior (MXS18-MX125) se contabilizarán, por un lado, los puntos obtenidos en la 1º manga de cada categoría y, por el otro, los obtenidos en la SuperFinal, separando en esta, la puntuación de cada categoría.

En el caso que, por el formato de la prueba, se hagan dos SuperFinales, se contabilizarán los puntos obtenidos en cada una de ellas, separando la puntuación de cada categoría.

En el resto de categorías, se contabilizarán los puntos obtenidos en las dos mangas.

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

[\(Ver Art. 032.07.29\)](#)

Si una reclamación y/o apelación es interpuesta, los resultados no podrán ser considerados como definitivos hasta tanto en cuanto no se haya tomado una decisión final por el órgano competente.

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

Categoría	Cto./Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
Élite-MX1	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Diploma	Diploma
Élite-MX2	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Diploma	Diploma
MXS18	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
MX125	Copa de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
MX85	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Diploma	Diploma
MX65	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Diploma	Diploma
MX50	Trofeo Nacional	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
MXFemenino	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Diploma	Diploma
MXMáster-35	Copa de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
MXMáster-40	Copa de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma

Campeonato de Clubes o Escuderías

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

[\(Ver Art. 032.02.05\)](#)

Para optar a esta clasificación, el Club o Escudería debe estar dado de alta en la RFME como Club Nacional.

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

Las categorías que optan a este Campeonato son:

- RFME Campeonato de España de Motocross Élite-MX1
- RFME Campeonato de España de Motocross Élite-MX2
- RFME Campeonato de España de Motocross MX85
- **RFME Campeonato de España de Motocross MX65**
- **RFME Campeonato de España de Motocross MXFemenino**

Campeonato de Marcas

Para la Clasificación de los Campeonatos de Marcas, se sumarán en cada evento, los puntos de las DOS motocicletas mejor clasificadas de cada Marca con Licencia RFME vigente de Constructor, 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 los pilotos.

[\(Ver Art. 032.02.05\)](#)

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.

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

Las categorías que optan a este Campeonato son:

- RFME Campeonato de España de Motocross Élite-MX1
- RFME Campeonato de España de Motocross Élite-MX2
- RFME Campeonato de España de Motocross MX85
- **RFME Campeonato de España de Motocross MX65**
- **RFME Campeonato de España de Motocross MXFemenino**

032.02.06 Competiciones Complementarias.

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

La autorización de la RFME no implica de ninguna manera responsabilidad de ésta en estas pruebas si no se desarrollan bajo Reglamentos aprobados por la RFME.

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

032.03 INSCRIPCIONES

032.03.01 Licencias y edades.

Las licencias permitidas para participar y puntuar en estos Campeonatos/Copas/Trofeos RFME son las siguientes:

Categoría	Lic. Nacional RFME	Lic. Nacional Fed. Europea	Lic. FIM EUROPA	Lic. FIM
Élite-MX1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Élite-MX2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
MXS18	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
MX125	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
MX85	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
MX65	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
MX50	<input checked="" type="checkbox"/>			
MXFemenino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
MXMáster-35	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
MXMáster-40	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Los pilotos de cualquier nacionalidad provistos de licencia FIM, licencia FIM EUROPA o licencia de cualquier país europeo afiliado a la FIM EUROPA deberán obligatoriamente acompañar a ésta, un permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

Las edades de participación son:

Élite-MX1	A partir de 16 años.
Élite-MX2	A partir de 14 años.
MXS18	A partir de 14 años hasta los 18 o que cumplan los 19 durante el presente año.
MX125	A partir de 13 años hasta los 16 o que cumplan los 17 durante el presente año.
MX85	A partir de 11 años hasta los 13 o que cumplan los 14 durante el presente año.
MX65	A partir de 8 años hasta los 11 o que cumplan los 12 durante el presente año.
MX50	A partir de 6 años hasta los 8 o que cumplan los 9 durante el presente año.
MXF	A partir de 14 años.
MXMáster-35	A partir de 35 años hasta los 39 o que cumplan los 40* durante el presente año.
MXMáster-40	A partir de 40* años.

*En el caso de que un piloto participante en la categoría MXMáster-35, al cumplir los 40 años, desee participar en la categoría MXMáster-40, podrá hacerlo, no pudiendo ya, a partir de ese momento, participar en la categoría MXMáster-35.

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

032.03.02 Inscripciones.

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

1. En plazo: hasta las 24 horas del domingo anterior al día de la prueba.
2. Fuera de plazo: hasta las 24 horas del miércoles anterior al día de la prueba. Estas inscripciones tendrán un recargo.

Antes de las 14:00 horas del jueves anterior al día de la celebración de la prueba se publicará en la página Web de la RFME, la lista definitiva de inscritos.

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

La comunicación deberá efectuarse por escrito vía mail a mx@rfme.com. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

032.03.03 Números de Dorsal.

Para cada categoría del Campeonato de España, tendrán número fijo el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior, dando preferencia, en caso de coincidencia de categorías que participen conjuntamente, a las categorías Élite-MX1 y MXS18.

Además de estos, el piloto que desee un número fijo, podrá elegirlo al realizar la inscripción, de acuerdo con las condiciones y criterios puntuales que se establezcan.

Los dorsales 1, 2 y 3 no podrán ser adjudicados a ningún otro piloto en caso de que el titular de los mismos solicitase otro distinto.

Se adjudicarán dorsales de una, dos o tres cifras.

032.03.04 Delegado de Pilotos.

Actuará como Delegado de pilotos el piloto primer clasificado de la Clasificación Provisional del Campeonato correspondiente; en su ausencia el segundo clasificado y así sucesivamente.

Sus funciones serán:

- Será el intermediario entre el Jurado de la Prueba y el resto de los pilotos
- Podrá asistir a las reuniones del Jurado
- Podrá asistir al control del circuito

032.04 EQUIPACIÓN Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

032.04.01 Vestimenta pilotos.

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

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

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

Los corredores son los responsables de juzgar la protección y la duración de uso de los cascos y las vestimentas.

Durante los entrenamientos y mangas, los pilotos deben ir equipados de la siguiente manera:

1. Cascos

- Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de seguridad indicadas en la normativa FIM. Nota: Para más información, [ver Reglamento de Cascos](#).
- El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.
- El pelo no podrá nunca salir fuera del casco.

2. Protección de los ojos

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

3. Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima a emplear será:

- Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas.
- Guantes resistentes.
- Pantalones largos (hasta los tobillos).

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

4. Numero de dorsal

- Los corredores deberán llevar un número de dorsal de acuerdo con lo estipulado en estos Reglamentos. ([Ver Art. 032.03.03](#))
- Es obligatorio llevar los números de dorsal sobre la camiseta o sobre la protección en caso de llevar ésta sobre la camiseta.
- Éstos deben ser de tamaño y contraste suficiente ([Ver Art. 032.06.02](#)) para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje y Dirección de Carrera.

5. Apellido, Nombre del piloto

- Pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta.
- No se permiten motes ni palabras que puedan ser malsonantes.

032.04.02 Vestimenta equipos, mecánicos y pilotos fuera de la pista.

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

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

El calzado del tipo sandalia/chancas (con los dedos al aire), por razones de seguridad, no está permitido ni en la zonas de mecánico ni en la de espera.

032.05 CONDUCTA DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS

032.05.01 Comportamiento del piloto y ayuda exterior.

Consideraciones generales

En todo momento, los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones de los presentes Reglamentos.

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

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

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

En todo momento, durante la prueba, el piloto es el responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos que rigen la prueba.

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

Todo corredor presente en una prueba que efectuó su verificación administrativa y no vaya a efectuar su verificación técnica deberá informar de inmediato al Secretario de la prueba o al Director de Carrera. De la misma manera, cualquier piloto que no vaya a tomar la salida en alguna sesión de entrenamientos o manga deberá informar al Director de la Carrera explicando el motivo de su no participación.

Está prohibido a los pilotos y miembros de su equipo circular por la pista con cualquier clase de vehículo motorizado o bicicleta fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carrera. (La sanción por no cumplir esta norma será la pérdida de 5 puestos en entrenamientos, y/o la suma de 1 minuto a su mejor tiempo de carrera).

Parque de pilotos (Paddock)

([Ver Art. 039.04](#))

Dentro del parque de pilotos, cuando éstos y/o sus acompañantes circulen en motocicleta o scooter, deberán hacerlo de forma no temeraria, entendiéndose por forma temeraria: el no tener las dos ruedas pegadas al suelo, no llevar casco, llevar una velocidad no adecuada al paso de las personas y con un número de pasajeros superior a los permitidos por la legislación vigente. (La sanción por no cumplir esta norma será la pérdida de 5 puestos en entrenamientos, y/o la suma de 1 minuto a su mejor tiempo de carrera).

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

Señalización

[\(Ver Art. 032.07.09\)](#)

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

La consulta entre los miembros del equipo y los pilotos, cuando éstos estén rodando, está limitada a la zona de señalización y mecánicos. Los pilotos que se detengan en el borde de la pista para consultar con otras personas pueden perjudicar la progresión de otros pilotos. Esta acción será considerada como ayuda exterior, y por consiguiente, la exclusión de la manga o prueba en cuestión.

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

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

La comunicación con los pilotos por radio en entrenamientos o carrera está totalmente prohibida. La sanción a esta norma, será la exclusión de la prueba.

Ayuda exterior

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

Los Comisarios pueden prestar su ayuda para levantar las motocicletas y/o desplazarlas a un lugar seguro.

No podrán sujetarlas mientras el piloto efectúe las reparaciones o ajustes. Todas estas reparaciones o ajustes en la pista deben hacerse por el piloto, trabajando solo con los medios de los que sea portador y sin ayuda exterior.

Los Comisarios no pueden tampoco ayudar a los pilotos a arrancar de nuevo la motocicleta, excepto en las categorías MX50, MX65 o MX85.

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

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

Está prohibido recortar la pista durante los entrenamientos oficiales o las mangas. El hecho de obtener una ventaja con esta acción entrañará su desclasificación. Además, el Jurado de la prueba podrá aplicar sanciones suplementarias.

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

Los pilotos no se pueden detener en el borde de la pista, excepto por avería o caída, ya que pueden perjudicar la progresión de otros pilotos.

Zona de reparaciones

[\(Ver Art. 039.02.15\)](#)

Debe habilitarse una zona al lado de la pista para las reparaciones y la señalización durante los entrenamientos y carrera. Únicamente las personas con la acreditación pertinente, podrán acceder a esta zona. **No se permite el acceso a personas con la acreditación de otra categoría diferente a la que esté en pista en ese momento.** No se permite la presencia de menores de 16 años en la zona, salvo si son pilotos participantes en la prueba.

Los pilotos pueden entrar en la zona de reparaciones para modificar, ajustar o reemplazar cualquier pieza de su equipamiento de seguridad o de la motocicleta, salvo el chasis, que estará precintado. En el caso del tubo de escape, éste deberá estar previamente verificado de acuerdo con la normativa RFME.

Los pilotos que entren en la zona de reparaciones, deben detener completamente su motocicleta. Y, al incorporarse nuevamente a la pista, deben seguir las indicaciones del Comisario encargado de esta zona, antes de incorporarse de nuevo a ésta.

Ningún cambio de vestimenta, abastecimiento de gasolina o servicio mecánico puede efectuarse en la pista o fuera de la zona de reparaciones o zona de espera. El abastecimiento de gasolina deberá ser efectuado con el motor parado.

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

Los pilotos que entren en el parque de pilotos (Paddock) con su motocicleta durante las mangas no podrán reemprender la misma.

Los pilotos que entren lentamente desde la pista a la zona de reparaciones y de señalización o al parque de pilotos deben evitar la línea de carrera para evitar entorpecer al resto de pilotos.

Parrilla de salida

(Ver Art. 039.03)

Los pilotos pueden preparar su emplazamiento por detrás de la valla de salida sin ayuda de herramientas. Durante esta acción, no se podrá llevar el casco sobre la cabeza.

Los pilotos no pueden utilizar ningún sistema de ayuda en la salida (Bloques, dispositivos de elevación, etc...) excepto en las categorías MX50, MX65, MX85 y MXFemenino.

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

Si un piloto tiene problemas mecánicos en la zona de espera y no puede reparar su motocicleta antes de que se cierre la entrada en la zona de salida, debe quedarse en la zona de espera hasta que haya caído la valla de salida. Una vez caída ésta, puede acceder a la zona de salida y emprender la carrera. La sanción por violación de esta regla es la desclasificación de la manga en cuestión.

Si un piloto tiene problemas mecánicos en la valla de salida, debe esperarse a la caída de la misma para recibir ayuda. Una vez caída, puede recibir ayuda de su/s mecánico/s en la misma zona de salida. La sanción por violación de esta regla es la desclasificación de la manga en cuestión.

El piloto se incorporará a la sesión de entrenamientos siempre desde la zona de espera y bajo el control del Comisario Técnico.

032.06 MOTOCICLETAS, CLASES Y ESPECIFICACIONES

032.06.01 Motocicletas y clases.

Las pruebas de los Campeonatos y Copas de España de Motocross están abiertas a las motocicletas definidas en el Reglamento FIM, Anexo 01, Reglamentos Técnicos de Motocross:

- Categoría I Grupo A1

Categoría	Cilindrada	Tipo motor
MX1	110cc. - 500cc.	2T
	175cc. - 650cc.	4T
MX2 MXS18	110cc. - 150cc.	2T
	175cc. - 250cc.	4T
MX125	110cc. - 125cc.	2T
MX85	70cc. - 85cc.	2T
MX65	65cc.	2T con cambio
MX50	50cc.	2T cambio automático
MXFemenino	desde 110cc.	2T
		4T
MXMáster-35 MXMáster-40	110cc. - 500cc.	2T
	175cc. - 650cc.	4T

En la categoría MX65 no se admiten motocicletas de 85cc. modificadas de cilindrada.

032.06.02 Portanúmeros

Las placas portanúmeros deberán llevar incorporados los números de dorsal del piloto de acuerdo con lo estipulado en el [Art. 032.03.03](#).

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

Fondo blanco, Cifras negras.	Categorías MX1, MX85, MX50
Fondo negro, Cifras blancas.	Categorías MX2, MXS18, MX125
Fondo azul, Cifras blancas.	Categorías MX65, MXFemenino
Fondo amarillo, Cifras negras	Categoría MXMáster

Los pilotos con motocicletas de las categorías MX2, MXS18 y MX125, que participen en la categoría MX1, podrán utilizar el color de las placas portanúmeros correspondiente a su categoría (Fondo negro, cifras blancas). Los pilotos de las categorías MXMáster y MXFemenino que participen en otra categoría, podrán utilizar el color de las placas portanúmeros correspondiente a su categoría.

Las cifras estarán rotuladas con colores mates y no reflectantes y se utilizarán tipos de letra compactos ([Ver Anexo 01](#) - [Anexo 02](#))

El piloto vigente Campeón, en el caso de no utilizar el nº 1, podrá llevar en el frontal de su motocicleta su número de dorsal con fondo azul y cifra amarilla.

El piloto que ostente, en la Clasificación Provisional, la primera posición del campeonato correspondiente, podrá llevar en el frontal de su motocicleta su número de dorsal con fondo rojo y cifras blancas.

032.06.03 Portanúmeros delanteros

Las placas Portanúmeros delanteras deben respetar la siguiente configuración: ([Ver Anexo 03](#))

En ellas figurará el número de dorsal del corredor de acuerdo con los Reglamentos vigentes. ([Art. 032.03.03](#) - [Art. 032.06.02](#))

En todas las categorías se recomienda la presencia del logo oficial del Campeonato. ([Ver Anexo 03](#))

La publicidad del equipo únicamente está autorizada en las zonas indicadas para ello.

Las placas deben tener forma rectangular, en superficie plana y visible y fabricadas en un material rígido y sólido, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm.

Las cifras deben ser legibles y, al igual que el fondo, deben estar pintados con colores mates antirreflectantes.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

- Altura: 140 mm.
- Ancho: 80 mm.
- Ancho del trazo: 25 mm.
- Espacio entre cifras: 15 mm.

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

032.06.04 Portanúmeros laterales.

Debe haber una placa a cada lado de la motocicleta, las cuales, deben estar fijas y de manera bien visible y no deben ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

Éstas incluirán el número de dorsal del piloto con los mismos colores y condiciones reflejados en el [Art. 032.06.02](#)

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

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

032.06.05 Cámaras a bordo.

La RFME o el Organizador de la prueba pueden solicitar a algunos corredores la colocación de cámaras en sus motocicletas.

Cuando una motocicleta esté equipada con alguna cámara, ésta, junto con su equipo, deberá estar colocada en la motocicleta durante el tiempo que se considere necesario para efectuar su función.

Las cámaras serán colocadas, como mínimo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos.

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

Cualquier dispositivo de captura de imágenes colocado de manera personal deberá estar colocado de tal manera que no resulte peligroso para el piloto que lo utiliza ni para el resto de participantes.

Es responsabilidad del piloto cumplir este punto.

La RFME es la propietaria de los derechos de imagen, por lo que puede no autorizar la utilización de este tipo de dispositivos.

032.07 DESARROLLO DE LA PRUEBA

032.07.01 Oficiales.

La RFME y el Organizador de la prueba nombrarán a los Oficiales, garantizando su aptitud y capacidad para ejercer la función asignada. Estos Oficiales deberán disponer de la correspondiente licencia en vigor que les habilite para realizar esa función, de acuerdo con el Reglamento Deportivo RFME.

Todos los Oficiales y Comisarios deben estar disponibles y operativos hasta el fin del tiempo previsto para presentar reclamaciones.

032.07.02 Verificaciones Administrativas.

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

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

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

- 1 pase personal de piloto, de obligado uso por parte del mismo, que le será otorgado por la RFME. **Cualquier pase de piloto que esté siendo utilizado por otra persona será retirado de inmediato.**
- **3 pases** de mecánico con derecho a acceso a la zona de mecánicos, otorgados por la RFME.

032.07.03 Verificaciones Técnicas.

[\(Ver Art. 040.1\)](#)

Antes de los entrenamientos libres y cronometrados, se efectuará un control técnico de acuerdo con el horario previsto en los Reglamentos del Campeonato y los Reglamentos Particulares. Las verificaciones técnicas deberán efectuarse en el mismo lugar de la prueba.

En las verificaciones técnicas, a un corredor se le puede exigir que presente alguna declaración escrita y firmada en relación con algunos elementos de su motocicleta.

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

Cada corredor ha de presentar al control técnico de la zona de espera una motocicleta verificada a su nombre con su número de dorsal.

La decisión de utilizar una u otra motocicleta ha de tomarse antes del cierre de la zona de espera e inicio de la vuelta de reconocimiento. Es posible el cambio de la motocicleta depositada en la zona de espera si éste se realiza antes del cierre de la misma (10 minutos antes de la salida).

Si un piloto presenta a la verificación dos motocicletas de diferente marca no aparecerá ninguna de las dos marcas en ningún documento oficial de la prueba, no optando a puntos en esa prueba para el Campeonato de Marcas. [\(Ver Art. 032.02.05\)](#)

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 (siempre que se cumpla el [Art. 032.06.01](#)). En este caso, el equipo debe indicar a los Comisarios Técnicos en el momento del control, los nombres y los dorsales de los pilotos que pueden utilizar esta motocicleta, y sus categorías. En el momento en el que la motocicleta de equipo es utilizada por uno de los pilotos en su categoría, ésta queda asignada a este piloto, no pudiendo utilizarla su/s compañero/s.

Un corredor puede cambiar de motocicleta en cualquier momento, excepto durante una manga.

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

En cualquier momento de la prueba:

- A petición del Comisario Técnico, un piloto debe presentar su/s motocicleta/s o su equipación/es a un control técnico.
- El corredor será el responsable de mantener su/s motocicleta/s y su equipación/es en conformidad con los Reglamentos.
- El Jurado, a petición del Comisario Técnico, puede desclasificar a una motocicleta si su construcción o estado puede constituir peligro para el piloto o los demás participantes.

032.07.04 Controles Médicos.

En cualquier momento, durante el desarrollo de la prueba, se puede realizar un control médico especial por parte del médico oficial o por parte de algún médico designado por el jefe de los servicios médicos.

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

El control médico especial será solicitado por el Jurado o por un Delegado de la Comisión Médica de la RFME.

032.07.05 Control del Circuito.

Se efectuará un control del circuito antes de la sesión de entrenamientos. Si fuera necesario, se realizaría una segunda inspección del circuito.

El control será efectuado por el Jurado de la prueba junto con la Dirección de Carrera y el Organizador, pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos **y/o el Delegado de los pilotos.**

032.07.06 Reunión con los Organizadores.

Después del control del circuito, tendrá lugar una reunión con los Organizadores. Están obligados a asistir a esta reunión el Jurado y representantes del Organizador **y podrá acudir el Delegado de los pilotos**. Están invitados a la misma los demás Oficiales de la prueba.

032.07.07 Entrenamiento/Restricciones.

Está prohibido a los corredores participantes en el Campeonato de España de Motocross, entrenar durante los 6 días anteriores a la celebración de la prueba en el circuito donde vaya a celebrarse ésta, **a no ser que la actividad sea autorizada por la RFME**.

032.07.08 Briefing con los Pilotos.

Se podrá organizar un Briefing obligatorio para todos los pilotos participantes o sólo para los pilotos convocados al mismo. El Jurado indicará la posibilidad de asistencia de invitados al mismo.

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

Deberán asistir al Briefing, además de los pilotos mencionados anteriormente, el Director de Carrera y los miembros del Jurado.

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

Es responsabilidad de todos los pilotos y equipos, asistir al Briefing (ya sea obligatorio o voluntario), estar al corriente de todas las informaciones allí expuestas y seguir las instrucciones allí explicadas.

La no asistencia de un piloto a un Briefing obligatorio se sancionará con 5 puestos en la valla de salida.

032.07.09 Señalización Oficial.

La señalización oficial por paneles debe indicarse por medio de paneles que midan, aproximadamente, 750 x 600 mm. con un número negro 10', 5', 15" y 5" en ambos lados. Los números deben medir 500 mm. de altura.

Panel	Significado
10 MINUTOS (10') En la zona de espera	Se cierra la zona de espera Los pilotos reservas que no pueden tomar la salida en la manga deben abandonar la zona de espera. Se mostrará un panel indicador del comienzo de la vuelta de reconocimiento y se emitirá un pitido que indicará el comienzo de la misma. En ese momento los pilotos abandonan la zona de espera para efectuar la vuelta de reconocimiento. El acceso a la zona de mecánicos está abierto.
5 MINUTOS (5') En la zona de espera	El acceso desde la pista a la zona de espera queda cerrado. Los pilotos que estén preparando su posición en parrilla deben entrar en la zona de espera. La zona de salida debe quedar vacía. Con un pitido, se indicará que todo el mundo, excepto el piloto, su mecánico y una persona con sombrilla por corredor, abandone la zona de espera. Los medios gráficos y Oficiales necesarios pueden permanecer. Los corredores con problemas mecánicos durante la vuelta de reconocimiento y que no puedan llegar a la zona de espera, desde la pista, antes de que se cierre el acceso a ésta, quedan desclasificados de la manga en cuestión. Los corredores se preparan para el procedimiento de salida. (Ver Art. 032.07.15)
15 SEGUNDOS (15'') Zona de salida	15 segundos antes de la salida, se enseña fijamente este panel durante 15''.
5 SEGUNDOS (5'') Zona de salida	Se esconde el panel de 15'' en el mismo momento en el que se enseña fijamente el panel de 5''. La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición de este panel.

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

Bandera	Significado
BANDERA ROJA	Parada obligatoria para todo el mundo. Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
BANDERA NEGRA Con el número del piloto	Parada para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil.
BANDERA NEGRA CON CIRCULO NARANJA Con el número del piloto	Mostrada únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al piloto que lleva ese número de dorsal, que su motocicleta tiene problemas técnicos/mecánicos, por lo que éste, deberá detenerse y abandonar la pista pudiendo proceder a la reparación, o, en su defecto, retirarse. Una vez que al piloto le ha sido mostrada tres veces esta bandera y no se detiene, le será mostrada la bandera negra de detención inmediata y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil.
BANDERA AMARILLA	<u>Inmóvil:</u> Peligro, conducir prudentemente. <u>Agitada:</u> Peligro inmediato, conducir lentamente, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con una penalización de 30 segundos o la desclasificación de la manga.
BANDERA BLANCA CON CRUZ ROJA	Indica la presencia de personal sanitario en la pista. Prohibición total de saltar y adelantar. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con la desclasificación de la manga.
BANDERA AZUL	<u>Inmóvil:</u> Prepárese para ser doblado por un piloto. <u>Agitada:</u> Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto.
BANDERA VERDE	Pista libre para la salida de la manga. Solo se utilizara en el procedimiento de salida.
BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS	Fin de la carrera. Esta bandera debe presentarse agitada.
BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS + BANDERA AZUL	Estas banderas serán presentadas conjuntamente cuando un piloto vaya a ser doblado por el piloto cabeza de carrera, muy cerca de la línea de llegada de la última vuelta. La bandera azul debe presentarse inmóvil. Esto significa que la carrera finaliza para el piloto cabeza de carrera, pero no para el piloto que marcha delante de él, que deberá completar otra vuelta.

032.07.10 Entrenamientos

1. Formato DOS días

DIA 1

El primer día del evento, después de las verificaciones, se realizarán, en todas las pruebas, unas sesiones de entrenamientos libres. **Para poder tomar la salida en estos entrenamientos, la verificación debe estar realizada.**

Los entrenamientos libres de la clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2) y de la clase Junior (MXS18 – MX125) se realizarán por separado, pudiendo realizarse de forma conjunta en caso de que el formato sea a dos SuperFinales.

Después de los entrenamientos libres, se realizarán unas sesiones de entrenamientos cronometrados. Inmediatamente después de cada entrenamiento cronometrado, se podrán efectuar ensayos de salida.

Los entrenamientos cronometrados de la clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2) y de la clase Junior (MXS18 – MX125) se realizarán por separado.

Los entrenamientos de la clase Máster (Máster-35 – Máster-40) se realizarán conjuntamente.

DIA 2

El segundo día del evento, antes de las mangas, se celebrarán unas sesiones de “warm-up” en cada categoría. **En el caso que el formato sea a dos SuperFinales, la clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2) y la clase Junior (MXS18 – MX125) efectuarán sus “warm-up” de forma conjunta.**

La duración de estos entrenamientos será la siguiente:

Clase	Categoría	DIA 1			DIA 2
		Ent. Libres	Ent. Crono	Ensayos de salida	Warm-Up
Élite	Élite-MX1	30 minutos	30 minutos	5 minutos	15 minutos
	Élite-MX2	30 minutos	30 minutos	5 minutos	15 minutos
85	MX85	25 minutos	25 minutos	5 minutos	10 minutos
65	MX65	25 minutos	25 minutos	5 minutos	10 minutos
Junior	MXS18	25 minutos	25 minutos	5 minutos	10 minutos
	MX125	25 minutos	25 minutos	5 minutos	10 minutos
Máster	MXMáster-35	25 minutos	25 minutos	5 minutos	10 minutos
	MXMáster-40				
Femenina	MXFemenino	25 minutos	25 minutos	5 minutos	10 minutos

2. Formato UN día

Se realizarán todas las sesiones de entrenos, tanto libres como cronometrados, en el mismo día.

Los entrenamientos de la clase Junior (MXS18 – MX125) y de la clase Máster (Máster-35 – Máster-40) se realizarán conjuntamente. Dependiendo del número de inscritos y verificados que haya, el Jurado de la Prueba podrá decidir que estos entrenamientos se realicen por separado.

La duración de estos entrenamientos será la siguiente:

Clase	Categoría	DIA 1		
		Ent. Libres	Ent. Crono	Ensayos de salida
Junior	MXS18	25 minutos	25 minutos	5 minutos
	MX125			
Máster	MXMáster-35	25 minutos	25 minutos	5 minutos
	MXMáster-40			
Femenina	MXFemenino	25 minutos	25 minutos	5 minutos
50	MX50	-	15 minutos	5 minutos

Estos formatos podrán sufrir modificaciones si la RFME o el Jurado de la Prueba lo consideran oportuno, dependiendo de las condiciones particulares del evento.

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

En el caso de que hubiera grupos, la composición se efectuara de la siguiente manera:

1.- Pilotos con puntos en el Campeonato.

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

2.- Pilotos sin puntos en el Campeonato.

- Se ordenarán por sorteo.

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

La Parrilla de Salida constará de 40 participantes, cuya selección se efectuará de acuerdo con el resultado de los entrenamientos cronometrados.

El orden de los corredores en la Parrilla de Salida, para las mangas, será determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados. ([Ver Art. 032.07.16](#))

El entrenamiento queda finalizado 5 minutos después de finalizar el tiempo programado.

En caso ex-aequo en los tiempos, será tomado en consideración el segundo mejor tiempo y en caso de seguir el empate, el 3º, 4º, y así sucesivamente.

032.07.11 Sesión de Autógrafos.

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

032.07.12 Presentación.

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

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

032.07.13 Zona de Espera.

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

<p>En el momento que quede libre la zona de espera</p>	<p>Se abre la zona de espera una vez finalizada la segunda vuelta de la manga en pista. Los pilotos entran en la zona de espera con el motor de su motocicleta apagado y se colocan en el orden establecido. Los pilotos pueden acceder sin sus motocicletas a la zona de salida y preparar allí su lugar de salida por detrás de la valla de salida. Mientras estén preparando su lugar de salida, no tienen permitido llevar colocado el casco.</p>
<p>10 MINUTOS Antes de la salida</p>	<p>Se enseña el panel de 10 minutos. Se cierra la zona de espera. Los pilotos clasificados y reservas deben estar presentes en la zona de espera con sus motocicletas. Se permite la posibilidad de llegar tarde a la zona de espera hasta el momento en el que el primer piloto finalice la vuelta de reconocimiento y entre de nuevo a la zona de espera, momento en el cual, se cerrará definitivamente y ningún piloto podrá acceder. La sanción por llegar tarde a la misma es la pérdida del orden de entrada a la zona de salida siempre y cuando ésta, en el momento del cierre, no esté completa con los pilotos reserva presentes. En el caso de que si esté completa, la sanción será la pérdida del derecho de salida de la manga en cuestión. El piloto que llegue a la zona de espera, una vez que haya comenzado la vuelta de reconocimiento, deberá esperar en ésta, a la llegada del resto de participantes, sin poder realizarla. Los pilotos reserva que, finalmente, no puedan tomar la salida en la manga, deben abandonar la zona de espera cuando el Oficial se lo indique.</p>

Será obligatoria la instalación de un 1 aseo como mínimo, en la zona de espera.

032.07.14 Vuelta de Reconocimiento.

La participación en la vuelta de reconocimiento es optativa.

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

No están permitidos los ensayos de salida en la vuelta de reconocimiento.

Después de la vuelta de reconocimiento, los corredores deben volver con su motocicleta directamente a la zona de espera utilizando el acceso que se les indique, y una vez dentro, apagar de nuevo el motor de sus motocicletas.

<p>Antes de los 10 MINUTOS previos a la salida</p>	<p>Una vez que el corredor haya preparado su lugar de salida, debe volver a la zona de espera. Los corredores pueden colocarse el casco y prepararse para la vuelta de reconocimiento.</p>
<p>10 MINUTOS Antes de la salida</p>	<p>Se enseña el panel de 10 minutos. Se mostrará un panel indicador del comienzo de la vuelta de reconocimiento y se emitirá un pitido que indicará el comienzo de la misma. En ese momento los pilotos presentes que quieran efectuar la vuelta de reconocimiento, arrancarán sus motocicletas y abandonarán la zona de espera para efectuar esta vuelta.</p>
<p>7 MINUTOS Antes de la salida</p>	<p>Se cierra el acceso a la pista. No se autoriza ninguna vuelta de reconocimiento. La zona de salida debe estar vacía.</p>
<p>5 MINUTOS Antes de la salida</p>	<p>El acceso a la zona de espera, desde la pista, queda cerrado. La pista debe estar libre. Los corredores con problemas mecánicos durante la vuelta de reconocimiento y que no puedan llegar a la zona de espera, desde la pista, antes de que se cierre el acceso a ésta, quedan desclasificados de la manga en cuestión. Los corredores se preparan para la salida.</p>

032.07.15 Procedimiento de Salida.

La valla de salida debe estar dispuesta de tal forma que permita una salida regular.

No se podrán realizar reparaciones, ni cambiar la posición, una vez situada la motocicleta en la Parrilla de Salida.

El procedimiento de salida será el siguiente:

<p>5 MINUTOS Antes de la salida</p>	<p>Se enseña el panel de 5 minutos. Con un pitido se indica que se arranquen las motocicletas. Después del pitido, el acceso a la zona de salida queda abierto. Comienza el acceso a la zona de salida. Sólo el piloto, con su motocicleta, podrá acceder a esta zona. En las categorías MX50 y MX65 se permite el acceso de un ayudante, únicamente para sujetarle al piloto la motocicleta, estando prohibido hacer cualquier modificación de ésta por su parte, en la zona de salida. En las categorías MX85, MX65, MX50 y MXFemenino se permite el uso de algún tipo de dispositivo de elevación en la salida para los pilotos. Se mostrará una bandera verde delante de la valla de salida, mientras la parrilla se esté montando.</p>
<p>Desde ese momento</p>	<p>Los corredores comienzan a acceder a la zona de salida por el orden de la clasificación de los entrenamientos cronometrados con la motocicleta en marcha. Si un piloto, llegado su turno de acceso, no ha conseguido arrancar su motocicleta, perderá su posición, entrando a la zona de salida en el lugar correspondiente a ese momento. Si un corredor tiene problemas mecánicos en la zona de espera y no ha podido arrancar o reparar su motocicleta antes de que el último piloto se haya colocado en la parrilla, deberá esperarse a que la valla de salida haya sido abatida. Una vez caída la valla, podrá incorporarse a la manga en cualquier momento, siempre desde la zona de salida. La sanción por violar este punto es la desclasificación de la manga en cuestión.</p>
<p>15 SEGUNDOS Antes de la salida</p>	<p>Se muestra el panel de 15'' fijamente durante 15 segundos antes de la salida. Si un piloto tiene problemas mecánicos en la valla de salida, apagándosele el motor por ello, y no consigue arrancar su motocicleta antes de que ésta caiga, deberá quedarse quieto y esperar la caída de la valla. Podrá incorporarse a la manga una vez caída ésta.</p>
<p>5 SEGUNDOS Antes de la salida</p>	<p>Se esconde el panel de 15'' en el mismo momento en el que se enseña fijamente el panel de 5''. La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición de este panel. A partir del momento en el que haya caído la valla, si el piloto no ha podido arrancar su motocicleta, éste ya puede ser ayudado por su mecánico. La sanción por la violación de esta regla es la exclusión de la manga en cuestión.</p>

Las salidas se efectuarán siempre en una sola fila.

Las salidas serán colectivas y con el motor en marcha.

Un Miembro del Jurado dará la orden de la caída de la valla. Tanto el accionamiento de la valla como el Comisario encargado del mismo deberán estar protegidos de la mirada de todos los pilotos.

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

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

032.07.16 Orden de Salida.

A) En todas las categorías

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

El orden de salida será el siguiente:

1.-Un solo grupo de entrenamientos:

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

2.-Dos grupos de entrenamientos:

- El piloto más rápido (independientemente de que éste sea del grupo A o B) se colocará el primero en la Parrilla, seguido del piloto más rápido del otro grupo; a continuación irá el segundo más rápido del grupo del piloto que haya obtenido la "Pole Position", después, el segundo más rápido del otro grupo, y así sucesivamente se colocarán los 20 primeros clasificados de cada grupo. Los pilotos clasificados a partir del 21º puesto se considerarán reservas, ordenados por el mismo sistema que los pilotos clasificados.

La decisión de que uno o varios pilotos reserva reemplacen a uno o varios corredores será tomada en el momento de la finalización de la vuelta de reconocimiento.

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

B) En el formato de la clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2) y de la clase Junior (MXS18 – MX125) con 1 SuperFinal

1. Para las primeras mangas, el orden de salida se establecerá de acuerdo con el apartado A de este artículo.

2. Para la SuperFinal, el orden será el siguiente:

Los 20 primeros pilotos clasificados en la 1ª manga Élite-MX1 y los 20 primeros pilotos clasificados en la 1ª manga Élite-MX2 elegirán su emplazamiento en la parrilla de salida de la siguiente manera:

- De los dos pilotos clasificados en primer lugar de las dos categorías, ocupará el primer puesto de la parrilla, el que ostente el mejor tiempo de vuelta rápida en la carrera de su manga, seguido del primer piloto clasificado de la otra categoría. El tercer puesto de parrilla se asignará al segundo clasificado de la categoría que tiene el primer puesto de parrilla y la cuarta posición se asignará al segundo clasificado de la otra categoría y así sucesivamente alternándose los pilotos de cada categoría hasta cumplimentar las 40 posiciones.
- **Tienen derecho a estar presentes en la parrilla de la SuperFinal los pilotos que ocupen las tres primeras posiciones de la Clasificación Provisional de los Campeonatos Élite-MX1 y Élite-MX2 en el momento del inicio de la prueba, siempre que no hayan podido clasificarse en sus mangas. En el caso de la primera prueba, se tomarán los puestos de la Clasificación Final de los Campeonatos Élite-MX1 y Élite-MX2 del año anterior.** Este o estos pilotos, ocuparán las últimas posiciones de su categoría, por orden del tiempo de los entrenamientos, a efectos de confección de la parrilla, desplazando a los pilotos que ocupasen esas posiciones, a la Final B. Esta posibilidad no se contemplará si el piloto es excluido de su manga.
- **Además de estos**, aquellos pilotos que NO se clasifiquen en sus mangas Élite-MX1 y Élite-MX2 y que, en los entrenamientos cronometrados, se hayan clasificado en las 10 primeras posiciones, tendrán derecho, hasta un número máximo de 3 pilotos por categoría (por orden de clasificación en los entrenamientos cronometrados), a estar presentes en la parrilla de la SuperFinal. Este o estos pilotos, ocuparán las últimas posiciones de su categoría, por orden del tiempo de los entrenamientos, a efectos de confección de la parrilla, desplazando a los pilotos que ocupasen esas posiciones, a la Final B. Esta posibilidad no se contemplará si el piloto es excluido de su manga.
- **En el caso en el que, en una categoría, no se llegue a alcanzar el número máximo de pilotos (20 pilotos) en la zona de espera, podrán ocupar esos puestos, los pilotos de la misma categoría que no se hayan clasificado para la SuperFinal, por orden de posición en su manga, hasta completar el número de 20. Para acceder a ello, estos pilotos no deberán haber participado en la Final B.**
- **Si este caso no se pudiera dar**, podrán ocupar esos puestos, los pilotos de la otra categoría que no se hayan clasificado para la SuperFinal, por orden de posición de su manga, hasta completar parrilla. Del mismo modo, **estos pilotos no deberán haber participado en la Final B.**

3. Para la Final B, el orden será el siguiente:

A partir del piloto 21 clasificado en la manga Élite-MX1 y del piloto 21 clasificado en la manga Élite-MX2 elegirán su emplazamiento en la parrilla de salida siguiendo el orden que se haya establecido en la SuperFinal.

Deberá haber, como mínimo, un número de **DIEZ pilotos** participantes en la **Final B** para que ésta se pueda realizar.

En la clase Junior (MXS18 – MX125) se seguirá el mismo criterio que en los puntos anteriores.

C) En el formato de la clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2) y de la clase Junior (MXS18 – MX125) con 2 SuperFinales

En cada SuperFinal, los pilotos elegirán su emplazamiento en la parrilla de salida en función de los resultados de los entrenamientos cronometrados de la siguiente manera:

- El piloto que haya conseguido la “Pole Position” de la categoría Elite-MX2 se colocará el primero en la Parrilla, seguido del piloto que haya conseguido la “Pole Position” de la categoría Elite-MX1; a continuación irá el segundo más rápido de la categoría Elite-MX2, después, el segundo más rápido de la categoría Elite-MX1, y así sucesivamente se colocarán, alternativamente, los pilotos hasta que, en una de las categorías, se alcance la totalidad de pilotos participantes. La parrilla se irá completando con los pilotos restantes de la otra categoría según su mejor vuelta obtenida de menor a mayor tiempo hasta cumplimentar las 40 posiciones.
- Tienen derecho a estar presentes en la parrilla de cada SuperFinal los pilotos que ocupen las tres primeras posiciones de la Clasificación Provisional de los Campeonatos Elite-MX1 y Elite-MX2 en el momento del inicio de la prueba, siempre que hayan tomado parte en los entrenamientos cronometrados y no hubieran podido clasificarse. En el caso de la primera prueba, se tomarán los puestos de la Clasificación Final de los Campeonatos Elite-MX1 y Elite-MX2 del año anterior. Este o estos pilotos, ocuparán las últimas posiciones de su categoría, por orden del tiempo de los entrenamientos, a efectos de confección de la parrilla.
- El resto de pilotos se considerarán reservas, según su mejor vuelta obtenida de menor a mayor tiempo.

En la clase Junior (MXS18 – MX125) se seguirá el mismo criterio que en los puntos anteriores.

032.07.17 Mangas.

[\(Ver Art.- 032.02.02\)](#)

En casos excepcionales, el Jurado de la competición junto con el Director de Carrera y el Delegado de pilotos, podrán modificar los periodos de duración de las mangas. Los intervalos entre las mangas serán de un mínimo de 60 minutos para todas las categorías, tomándose en los horarios, como referencia de cálculo a estos efectos, la hora teórica de llegada del vencedor de la manga.

Durante la semana previa a la celebración de una prueba puntuable para el RFME Campeonato de España de Motocross, queda totalmente prohibida cualquier tipo de actividad deportiva en el circuito sin previa autorización de la RFME.

Durante el desarrollo de las mangas, queda prohibida la difusión de música. El servicio de megafonía podrá ser utilizado en esos momentos exclusivamente para dar información al público del desarrollo de la manga, y/o avisos a pilotos, personal de organización, etc...

032.07.18 Salidas Falsas.

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

Toda salida falsa será indicada agitando una bandera roja.

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

Después de una salida falsa no está autorizado el cambio de motocicleta.

El Director de Carrera puede solicitar la exclusión del/los corredor/es responsable/s de una salida falsa, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.

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

032.07.19 Detención de una Manga.

El Director de Carrera tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. En este caso se enseñará a los pilotos una bandera roja.

Existen tres posibilidades:

1.- Antes de las 2 primeras vueltas

- Si una manga es detenida antes de las 2 primeras vueltas, será recomenzada inmediatamente. Los pilotos deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será tomada tan pronto como sea posible.
- El cambio de motocicleta no está autorizado.
- Si uno o varios pilotos son considerados responsables de la detención de la manga, pueden ser sancionados con no tomar parte en la nueva salida.
- Ningún piloto reserva no admitido en la manga (si los hubiera), ni ningún piloto que no le haya sido permitido tomar la salida por haber llegado tarde a la zona de espera (si los hubiera) será añadido.

2.- Después de las 2 primeras vueltas y hasta el 50% del tiempo programado

- Si una manga es detenida antes del 50% del tiempo programado, será recomenzada. Los corredores deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será tomada tan pronto como sea posible, hasta 30 minutos después de haberse mostrado la bandera roja.
- El cambio de motocicleta está autorizado. Éste se podrá realizar hasta 10 minutos antes de la nueva salida y la moto debe estar en la zona de espera.
- Si uno o varios corredores son considerados responsables de la detención de la manga, pueden ser sancionados con no tomar parte en la nueva salida.
- Si uno o varios corredores, que hayan tomado parte en la primera salida, no pueden repetir la salida o han sido desclasificados, los corredores reserva (si los hubiera) pueden tomar parte en la nueva salida. Si una vez cumplido este caso, la parrilla no queda completa (40 pilotos), los pilotos que no les ha sido permitido tomar la primera salida por haber llegado tarde a la zona de espera, podrán tomar parte en la nueva salida, siempre que no se supere el número máximo de pilotos en una manga. Éstos accederán a la zona de salida en último lugar, después de los pilotos reserva (si los hubiera).

3.- Después del 50% del tiempo programado

- Si una manga es detenida después del 50% del tiempo programado, la manga será considerada como finalizada.
- El procedimiento de clasificación de la manga será el siguiente:
 1. Para los pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.
 2. Para los pilotos que no han pasado antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.
 3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.
- Se asignará la totalidad de los puntos correspondientes para el Campeonato.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

032.07.20 Control de Ruido después de una Manga.

Después de la finalización de cada manga, se les podrá efectuar a una o varias motocicletas elegidas al azar, un control de sonido de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Técnicos, pudiéndose efectuar este control a más motocicletas si así lo solicitara Dirección de Carrera o el Comisario Técnico.

El límite máximo autorizado después de la manga es:

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

Si alguna motocicleta sobrepasara el límite establecido, será sancionado el piloto con 1 minuto, que le será añadido al tiempo empleado en la manga, clasificando con los corredores que han efectuado el mismo número de vueltas de acuerdo con el tiempo total resultante.

De acuerdo con los Reglamentos en vigor, el piloto tiene la posibilidad de cambiar sus silenciosos teniendo que ser éstos siempre controlados, por consiguiente, el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.

032.07.21 Resultados/Procedimiento.

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

El cronometraje seguirá funcionando hasta:

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

El vencedor de una manga es el piloto que cruza el primero por la línea de meta.

Todos los corredores que participen en la manga, serán clasificados por el orden de llegada y según el número de vueltas efectuadas, (siempre que cumplan lo referente al [Art. 032.02.03](#)).

Todos los pilotos que finalicen la manga con el mismo número de vueltas que el vencedor, serán clasificados por el orden en el que hayan pasado la línea de llegada, seguidos por los corredores con una vuelta menos, después, dos vueltas menos y así sucesivamente.

Los corredores deben de cruzar la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes al tiempo empleado por el vencedor de la manga. En el caso de sobrepasar los 5 minutos, su tiempo no se incluirá en los resultados.

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

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

Todos los resultados deben de ser homologados por el Jurado de la Competición.

Los resultados no serán oficiales hasta que no haya transcurrido el tiempo hábil para presentar reclamaciones. ([Ver Art. 032.07.29](#))

Si una reclamación y/o apelación es interpuesta, los resultados no podrán ser considerados como definitivos hasta tanto en cuanto no se haya tomado una decisión final por el órgano competente.

032.07.22 Resultados/Adjudicación de Puntos.

Los puntos adjudicados a los corredores según su orden de llegada en cada manga, y por categoría, en el caso de las mangas SuperFinales, son:

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

032.07.23 Resultados/Clasificación Final de la prueba.

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

En caso de empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido el mejor puesto en cualquiera de las mangas.

En caso de que persista el empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido mayor puntuación en la última manga.

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

032.07.24 Resultados/Presentación y Publicación.

Los resultados presentarán como mínimo, la siguiente información:

- Logo ([Anexo 04](#))
- Nombre de la prueba
- Fecha y lugar de celebración
- Categoría
- Organizador
- Posición, dorsal, nombre y apellidos de los pilotos
- Club o Escudería del corredor (Si está inscrito/a en la RFME)
- Motocicleta (Si tiene licencia de constructor RFME en vigor)
- Vueltas y tiempo empleados
- Pilotos clasificados
- Velocidad media del vencedor
- Nombre y apellidos del piloto que ha efectuado la mejor vuelta, tiempo y velocidad de la misma.
- Hora de publicación del resultado
- Nombre y firma del Director de Carrera

Los resultados de las sesiones de entrenamientos y las mangas deben ser proporcionadas a la prensa.

Los resultados finales, debidamente firmados, deben ser entregados al Jurado.

Se entregará una copia en formato informático (PDF) al Organizador para su difusión.

Los resultados en formato informático (PDF) serán entregados a las direcciones acordadas para su publicación en la web de la RFME.

032.07.25 Vuelta de Honor.

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

032.07.26 Ceremonia de Entrega de Trofeos.

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

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

Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la Clasificación Final de la prueba, en cada categoría, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios, acompañado de su motocicleta. El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará:

- En el caso de las categorías donde haya premios en metálico: la pérdida de los premios y trofeos correspondiente.

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

Los trofeos que se entregarán en esta ceremonia están reflejados en el [Art. 032.07.33](#)

032.07.27 Rueda de Prensa.

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

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

032.07.28 Verificaciones Finales.

[\(Ver Art. 040.01.01\)](#)

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación.

El parque cerrado quedará situado en la zona del Pódium, en las categorías que así lo solicite la RFME o el Organizador, con el fin de exponer estas motos en la entrega de trofeos.

032.07.29 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 TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

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 OCHOCIENTOS EUROS (800€) para las motocicletas de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600€) para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida está conforme al Reglamento, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500€) para las motocicletas de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300€) para las de 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al 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 éste. La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y por el piloto o persona autorizada por éste.

En caso de reclamación técnica o si, por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento 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 el que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s según lo expresado 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. No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto, recurso de apelación, contra las decisiones del Director de Carrera / Jurado de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.

032.07.30 Reclamaciones sobre Carburantes.

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de MIL TRESCIENTOS EUROS (1.300€), 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 MIL EUROS (1.000€) que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

032.07.31 Recursos de Apelación

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 el Jurado de la Competición, 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 OCHOCIENTOS EUROS (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 ([Ver Art.- 032.07.29](#)).

032.07.32 Control Antidopaje y Alcoholemia.

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

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

032.07.33 Premios en Metálico y Trofeos.

La cuantía establecida de premios a pagar por los Clubes o entidades organizadoras a los pilotos de acuerdo a su clasificación, por manga, es el siguiente:

A) OPCION A

Categoría Élite-MX1		Categoría Élite-MX2		SuperFinal	
Posición	1ªM	Posición	1ªM	Posición	SuperFinal
1º	300 €	1º	300 €	1º	300 €
2º	250 €	2º	250 €	2º	250 €
3º	200 €	3º	200 €	3º	200 €
4º	150 €	4º	150 €	4º	150 €
5º	100 €	5º	100 €	5º	100 €
6º	100 €	6º	100 €	6º	100 €
7º	100 €	7º	100 €	7º	100 €
8º	100 €	8º	100 €	8º	100 €
9º	100 €	9º	100 €	9º	100 €
10º	100 €	10º	100 €	10º	100 €

B) OPCION B

Clase Élite (Élite-MX1 – Élite-MX2)

Posición	1ª Superfinal	Posición	2ª Superfinal
1º	450 €	1º	450 €
2º	375 €	2º	375 €
3º	300 €	3º	300 €
4º	225 €	4º	225 €
5º	150 €	5º	150 €
6º	150 €	6º	150 €
7º	150 €	7º	150 €
8º	150 €	8º	150 €
9º	150 €	9º	150 €
10º	150 €	10º	150 €

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

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

Las demás categorías no percibirán ningún tipo de premio en metálico.

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

Clase Élite (Élite-MX1 y Élite-MX2)

FORMATO 1 SUPERFINAL

- **1ª Manga Elite-MX1**
 - 1º clasificado
 - 2º clasificado
 - 3º clasificado

- **1ª Manga Elite-MX2**
 - 1º clasificado
 - 2º clasificado
 - 3º clasificado

- **SuperFinal**
 - 1º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX1
 - 2º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX1
 - 3º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX1

 - 1º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX2
 - 2º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX2
 - 3º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX2

 - Equipo del piloto vencedor Elite-MX1
 - Equipo del piloto vencedor Elite-MX2

FORMATO 2 SUPERFINALES

- **1ª SuperFinal**
 - 1º clasificado Elite-MX1
 - 2º clasificado Elite-MX1
 - 3º clasificado Elite-MX1

- **1ª SuperFinal**
 - 1º clasificado Elite-MX2
 - 2º clasificado Elite-MX2
 - 3º clasificado Elite-MX2

- **2ª SuperFinal**
 - 1º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX1
 - 2º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX1
 - 3º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX1

 - 1º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX2
 - 2º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX2
 - 3º clasificado de la Clas. Conjunta Elite-MX2

 - Equipo del piloto vencedor Elite-MX1
 - Equipo del piloto vencedor Elite-MX2

Resto de categorías

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

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

032.07.34 Sanciones económicas.

Las sanciones económicas que pudieran corresponder, serán solo aplicables a las categorías donde haya premios en metálico.

En el resto de categorías, únicamente serán aplicables sanciones por tiempo y/o puestos de clasificación.

032.08 HORARIOS

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

Los horarios oficiales serán publicados al finalizar la Verificación Administrativa.

REGLAMENTO PARA CIRCUITOS DE LOS RFME CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE MOTOCROSS

039.01 INSPECCIÓN

039.02 RECORRIDO/PISTA

- [Generalidades](#)
- [Longitud](#)
- [Anchura](#)
- [Espacio vertical](#)
- [Velocidad](#)
- [Seguridad del público y de los pilotos](#)
- [Marcadores de pista y vallado](#)
- [Obstáculos/Saltos](#)
- [Zona de salida](#)
- [Zona de espera \(Pre-parque\)](#)
- [Uso de neumáticos en la pista](#)
- [Sistema de riego](#)
- [Puestos de Comisarios de pista](#)
- [Puesto de cronometraje](#)
- [Zona de reparaciones y señalización](#)
- [Pistas adyacentes](#)
- [Pista de pruebas](#)
- [Instalaciones para los discapacitados físicos](#)

039.03 ÁREA DE SALIDA

- [Valla de salida](#)
- [Límite de la zona de salida](#)

039.04 PARQUE DE CORREDORES

039.05 INSTALACIONES/EQUIPAMIENTOS

- [Instalaciones para los corredores](#)
- [Instalaciones para la prensa](#)
- [Local para el Jurado](#)
- [Local de cronometraje y control](#)
- [Sonorización](#)
- [Instalaciones para el público](#)

039.06 SERVICIOS DE SOCORRO

- [Servicio médico](#)
- [Servicio de lucha contra incendios](#)

039.01 INSPECCIÓN

Se efectuará un control del circuito antes de la sesión de entrenamientos. Si fuera necesario, se realizaría una segunda inspección del circuito.

El control será efectuado por el Jurado de la prueba junto con la Dirección de Carrera y el Organizador, pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos **y/o el Delegado de los pilotos**.

Del resultado de este control, se autorizará o no la celebración de la prueba en cuestión, siendo válida la inspección sólo para esta prueba.

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

039.02 RECORRIDO/PISTA

039.02.01 Generalidades

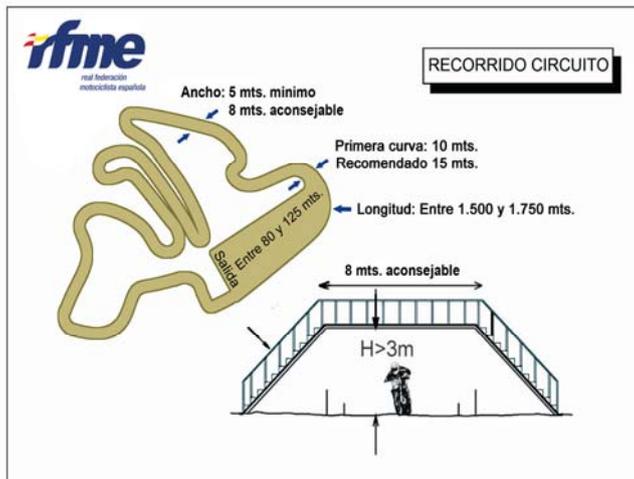
Un recorrido puede ser permanente o temporal.

El recorrido debe realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.).

La composición y la preparación de la superficie debe ser la adecuada para que la pista mantenga la humedad, sea fácil de mantener y tenga buena tracción.

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

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



039.02.02 Longitud

El recorrido no debe ser inferior a 1.500 m ni superior a 1.750 m.

La pista puede, por condiciones atmosféricas, ser reducida de tamaño, incluso por debajo del mínimo reglamentario.

039.02.03 Anchura

La anchura de la pista no debe ser, en ninguna de sus partes, inferior a **5 m.**, **aunque es aconsejable un mínimo de 8 m.**

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

039.02.04 Espacio vertical

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

039.02.05 Velocidad

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

039.02.06 Seguridad del público y de los pilotos.

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

Debe estar prevista una Zona Neutral de seguridad, necesaria para asegurar la protección del público y de los pilotos. [\(Ver Art. 039.02.05\)](#)

Con el fin de evitar cortes en el circuito, se deberán extremar las medidas y poner todos los medios necesarios en aquellos puntos que así lo requieran.

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

Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a la prueba y, preferiblemente, nunca después de los entrenamientos y/o entre mangas, salvo en casos excepcionales y si es necesario, para asegurar unas condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo. [\(Ver Art. 039.02.11\)](#)

Las sujeciones de las mallas de separación y seguridad en las zonas con público y las de la publicidad situadas al borde de la pista deben ser de madera o material plástico. Está prohibido el uso de soportes

metálicos para estos fines.

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

Al público se le permitirá acceder sólo a zonas específicas del circuito. Estas zonas deben estar protegidas por una malla o un obstáculo natural

039.02.07 Marcadores de pista y Vallado

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

a) Marcadores de pista

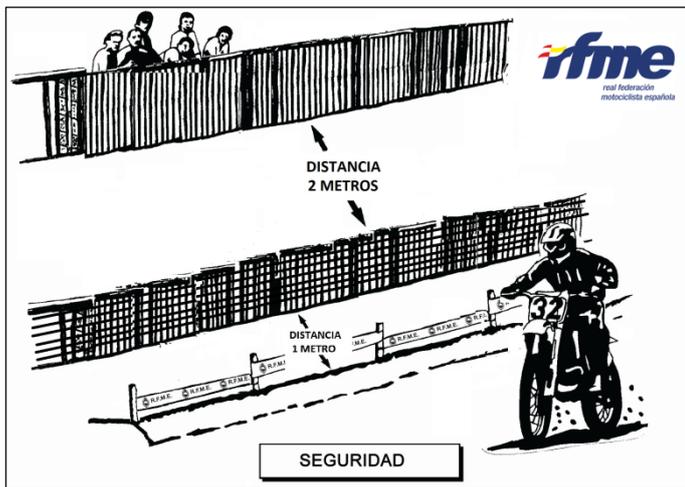
Los marcadores de pista delimitan los lados de la pista y deberán ser de madera fácil de romper o de un material compuesto flexible.

También se pueden emplear marcadores fabricados para tal función.

Estos marcadores deberán tener una altura máxima de 50cm y deberán tener una anchura diametral de 25mm (madera) o de 70mm (material compuesto flexible).

Se puede conectar los marcadores de pista con cinta plástica; las cuerdas están prohibidas.

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



b) Zona neutra de seguridad

A cada lado del recorrido de la pista deberá haber una zona neutra de seguridad lo suficientemente ancha para dar la adecuada seguridad a los corredores y a los espectadores. La anchura puede variar según las circunstancias, pero no debería, en ningún caso, ser menor a 1 metro.

La zona neutra de seguridad debe:

-Por el lado externo de la pista (lado del público)

Estar definida por una malla o por un obstáculo natural.

-Por el lado interno de la pista (lado de la pista)

Estar definida, donde sea posible, por un margen o talud de tierra, continuo o intermitente de, aprox. 50 cm. de alto.

Los limitadores de pista deben colocarse encima de estos **desniveles**.

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

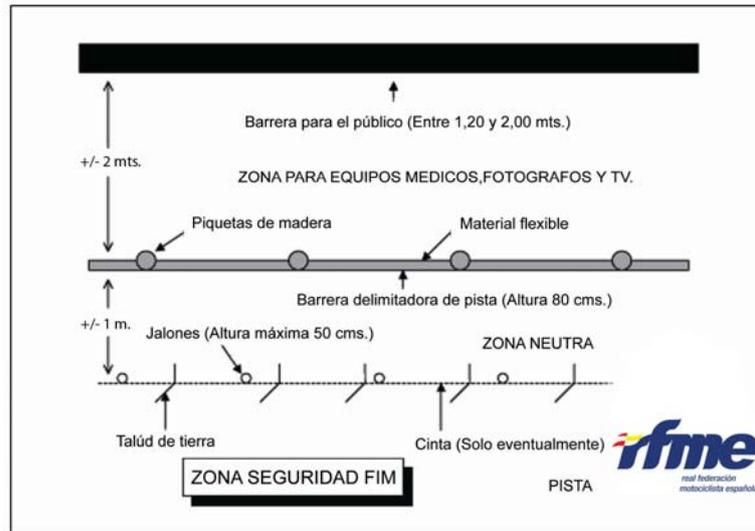
Los marcadores de la zona neutra de seguridad no deben sobresalir más de 50cm. por encima del terreno.

c) Malla de marcado de pista/Barrera delimitadora de pista

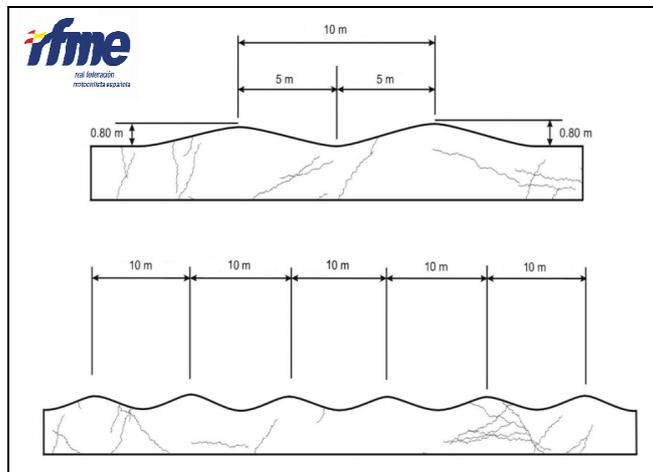
A ambos lados de la pista debe haber una barrera de marcado de pista de aproximadamente 80cm de alto, la cual debe ser de material flexible y aconsejable de color verde. Debe colocarse con estacas de madera.

d) Valla de control de público/Barrera para el público

Las vallas de control de público pueden ser de distintos materiales, pero en todos los casos debe tener una altura mínima de entre 1,20 y 2 metros y estar, donde sea posible, a 2 metros de la malla de marcado de pista, lo que crea un espacio para el desplazamiento de Comisarios, equipo médico, etc... La construcción de este vallado debe permitir una buena visión desde la misma y a la vez ser lo suficientemente consistente para controlar al público.



Entre los marcadores de la pista y la barrera para el público debe haber, en la medida de lo posible, una distancia total de aproximadamente 3 metros.



039.02.08 Obstáculos/Saltos

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

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

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

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

Los saltos conocidos como "Dubbies" no están permitidos.

Las secciones de "Washboards-Whoops" no están permitidas.

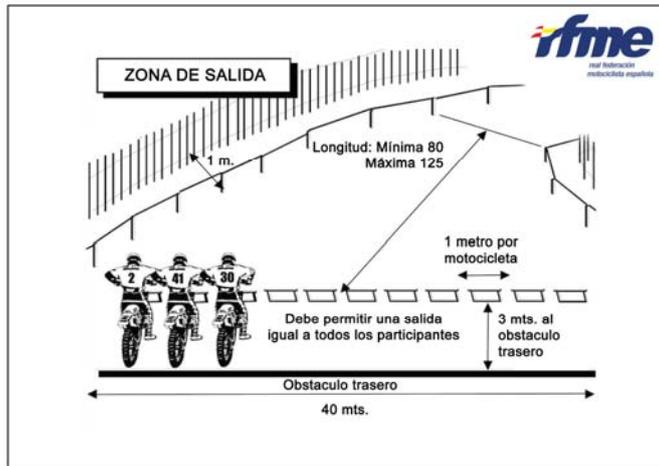
Las secciones de "Rolling Waves" se pueden incluir en el trazado. La distancia entre el punto más alto de una ola y la más próxima, debe ser, aproximadamente de 10 metros. La altura de cada ola está limitada, como máximo a 80cm. y la anchura de la ola en su base debe ser aproximadamente de 160cm.

039.02.09 Zona de salida.

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo estar debidamente señalizada esta prohibición. El Director de Carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma con la exclusión de la manga en cuestión.

039.02.09.01. Línea de salida

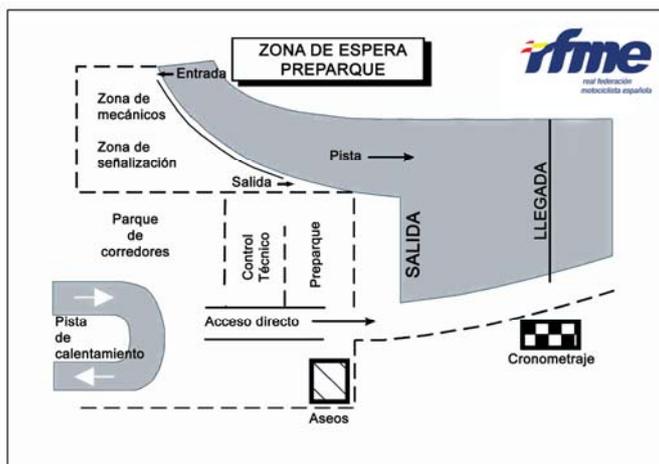
La línea de salida debe estar situada de forma que permita una salida regular, brindando las mismas oportunidades a todos los participantes situados en ella.



039.02.09.02. Línea recta después de la línea de salida.

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

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



039.02.10 Zona de espera. (Pre-parque)

La zona de salida debe incluir una zona de espera cerrada y ofrecer un sistema de soporte para la sujeción de las motos. Será obligatoria la presencia de extintores en esta zona.

Será obligatoria la instalación de un 1 aseo como mínimo.

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

El Director de Carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma con la exclusión de la de la manga en cuestión.

039.02.11 Uso de neumáticos en la pista

Está prohibido el uso de neumáticos en la pista, excepto para marcar el interior de una curva. Si se utilizan neumáticos con éste propósito, sólo se podrá usar neumáticos de coche y deben colocarse en posición horizontal hasta una altura máxima de 50cm.

Únicamente se usará material natural para fijar los neumáticos. Si fuese necesario, se puede usar una estaca de madera para fijarlos en su posición. La estaca de madera no puede sobrepasar nunca la altura de los neumáticos.

039.02.12 Sistema de riego

Éste debe servir para regar la totalidad de la pista o partes de ésta. Puede ser una combinación de sistemas temporales o permanentes. Cualquiera que sea el sistema, debe servir para poder controlar el polvo en toda la pista durante la celebración de la prueba.

Hay que regar la pista adecuadamente, si fuese necesario, con bastante tiempo de antelación para asegurar que las condiciones de seguridad de la carrera sean las apropiadas y para proteger al público y a los corredores del polvo.

039.02.13 Puestos de Comisarios de pista

Deben preverse un número suficiente de puestos de señalización oficial para situar a los Comisarios de pista a lo largo del recorrido, de forma que éstos indiquen a los corredores, por medio de banderas, cualquier indicación que sea necesaria durante la carrera.

Los emplazamientos de los Comisarios de pista deben estar numerados.

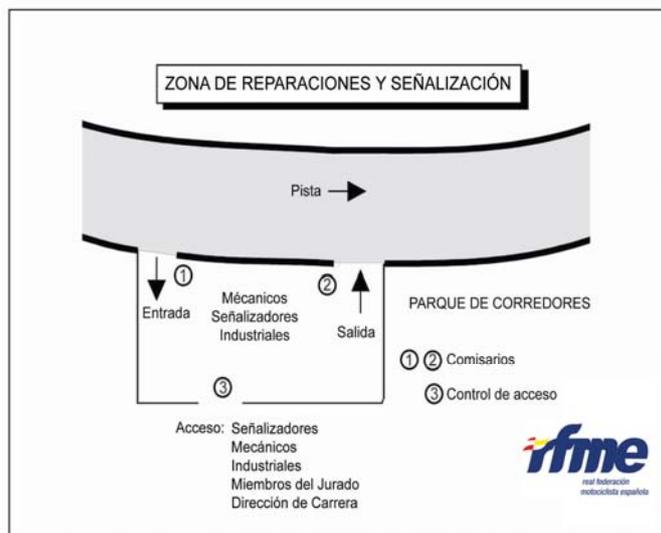
Estos puestos deben estar situados de manera que ofrezcan, al Comisario/os de pista que se encuentre/n en él, una clara visibilidad de la sección de la pista que esté bajo su dirección hasta el siguiente emplazamiento de banderas, y ofrecer las máximas condiciones de seguridad para los Comisarios, así como una fácil visibilidad para los corredores.

039.02.14 Puesto de cronometraje

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

La línea de llegada deberá indicarse con dos carteles, uno a cada lado de la pista, con el dibujo de una bandera a cuadros o la palabra Meta.

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



039.02.15 Zona de reparaciones y señalización.

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

Esta zona debe poseer una entrada y una salida, con el fin de permitir a los corredores entrar y salir fácilmente de la zona.

Esta zona debe ser claramente visible para los pilotos.

Por seguridad, no debe estar situada en una curva, ni antes ni después de un salto.

Será obligatoria la presencia de extintores en esta zona.

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona, debiendo de estar debidamente señalizada esta prohibición. El Director de Carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma con 10 puestos en la parrilla en entrenamientos y 1 minuto añadido a su tiempo en la manga correspondiente.

039.02.16 Pistas adyacentes

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

Deben estar separadas y protegidas por alguna de las formas siguientes: malla de madera o de plástico y/o balas de paja. Se puede usar una cuerda gruesa como soporte de una valla flexible. Sin embargo, ninguno de los materiales utilizados, puede servir como sustituto de los marcadores de pista.

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

039.02.17 Pistas de pruebas

Se debe preparar una pista de pruebas en el parque de corredores (Paddock).

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

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

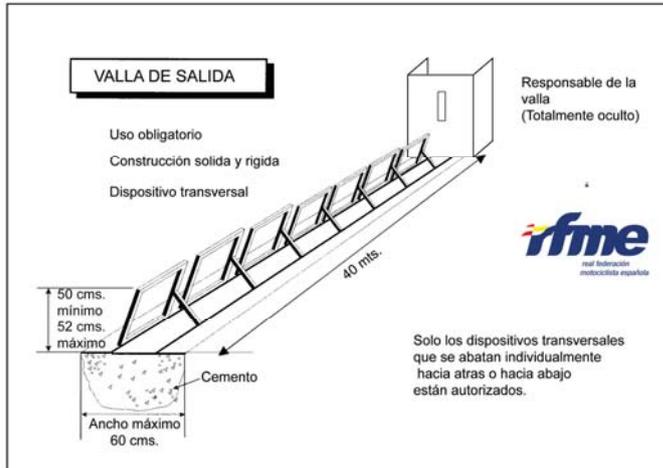
Debe estar completamente vallada.

Solo los pilotos, mecánicos y/o miembros de los equipos podrán usar esta pista con las motocicletas que han verificado para la prueba. No está permitido el uso de pit-bikes, bicicletas o cualquier otro vehículo.

039.02.18 Instalaciones para los discapacitados físicos

Se deben adecuar para los discapacitados físicos, aparcamientos cerca de la entrada, instalaciones sanitarias adaptadas, preparar una zona especial para ver las carreras, etc... con la finalidad de cumplir con la legislación vigente sobre la materia.

039.03 ÁREA DE SALIDA



039.03.01 Valla de salida

Es obligatoria la utilización de una valla de salida.

Esta valla de salida debe ser un dispositivo transversal, independiente, que se pliegue o baje hacia el piloto en el momento de su activación. Debe ser de construcción sólida y rígida para garantizar un perfecto funcionamiento.

Su funcionamiento será controlado manual o automáticamente.

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

La altura, una vez situada la valla en posición de utilización, no será inferior a 500 mm., medidos en vertical desde el suelo.

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

La superficie de la zona de situación del piloto en el Área de Salida podrá ser de tierra/arena, de hormigón/cemento rugoso o de asfalto rizado.

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

El Director de Carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma con la exclusión de la manga en cuestión.

039.03.02 Límite de la zona de salida

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

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

Está prohibida la salida de pilotos en segunda fila.

039.04 PARQUE DE CORREDORES/PADDOCK

El parque de pilotos debe estar abierto y enteramente operativo como mínimo a las 14:00 horas del día anterior al del comienzo de las verificaciones administrativas y técnicas.

El acceso de vehículos a motor en este parque permanecerá cerrado desde las 23:00 horas hasta las 07:00 horas del día de la prueba. Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el parque de pilotos en este intervalo de tiempo.

El parque de corredores debe estar situado, en la medida de lo posible, en una superficie horizontal.

Debe estar vallado (altura aconsejable 1,70 metros) y vigilado por seguridad, siendo, el acceso al mismo, gratuito para el público asistente.

Estará situado lo más cerca posible a la zona de salida (aconsejable acceso directo).

Las dimensiones del parque de corredores responderán a las exigencias más estrictas, en función del lugar de la competición y del tipo de competición que se desarrolle en el circuito.

El Organizador deberá asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos.

Ningún piloto/equipo tendrá derecho en el Paddock, a la reserva de lugares para sí mismo u otro piloto/equipo que no se encuentre en el circuito si no está autorizado por la RFME o el Organizador.

Los vehículos obligatoriamente deberán colocarse en los lugares que indique el Organizador.

El Organizador deberá habilitar una zona para el estacionamiento de los vehículos privados, pudiendo impedir el estacionamiento de los mismos dentro del Paddock en el caso de que este parking se encuentre en otra ubicación.

El piloto/equipo, deberá notificar al Organizador, antes de la prueba, las medidas que necesitará para su ubicación en el parque de pilotos.

El Organizador deberá obligatoriamente establecer las zonas de ubicación necesaria y atendiendo, en orden prioritario, a los equipos con mayor dimensión, siempre que éstos hayan notificado con anterioridad, sus necesidades de espacio.

La naturaleza y la superficie deber permitir el tráfico de vehículos competidores durante el tiempo que sea necesario.

Debe prestarse una particular atención a la evacuación de aguas.

Las vías de circulación deben estar siempre abiertas, a fin de permitir a los vehículos su salida del parque de corredores en cualquier momento.

Dentro del parque de pilotos, todos los vehículos, incluidas las motocicletas de competición, deberán circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de éstos, así como los quad y las motos pit-bikes, con excepción de los utilizados por los servicios médicos, protección civil, u organización.

Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición por fuera del circuito. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar.

039.5 INSTALACIONES - EQUIPAMIENTOS

039.05.01 Instalaciones para los corredores.

Las instalaciones del parque de corredores deben estar equipadas con los suficientes aseos y duchas para el servicio de los presentes, estando éstos en perfecto estado de funcionamiento.

Se dispondrán de instalaciones independientes tanto para hombres como para mujeres y estando las duchas dotadas de agua caliente.

Se dispondrá de grifos de agua y puntos de corriente eléctrica suficientes para el correcto abastecimiento de todos los pilotos.

Con el fin de evitar abusos y averías, el Organizador podrá limitar en ciertos momentos la potencia de los enchufes eléctricos y del caudal del agua sin que ello implique la falta de servicio.

Los grifos de agua solamente podrán ser utilizados para el llenado de los depósitos de los camiones.

El parque de corredores debe poseer un puesto de servicio médico y dispositivos para la lucha contra el fuego.

Debe incluir un área cubierta para asegurar las verificaciones técnicas y el control administrativo con todo el equipamiento necesario.

En el límite de esta zona debe habilitarse un tablón de anuncios para las comunicaciones oficiales.

Las tomas eléctricas solo serán utilizadas para uso domestico. Queda prohibido el uso de generadores eléctricos durante el periodo de SILENCIO. Si por cualquier motivo (avería de la red, inexistencia de ésta, etc...) fuera preciso su uso, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de los demás corredores y deberán ser generadores silenciosos.

Es obligatorio habilitar una o varias zonas de lavado de motocicletas, estando prohibido lavar éstas fuera de estos lugares. Esta/s zona/s debe/n permitir el uso simultáneo de todos los pilotos participantes en la manga.

Solo está permitido conectar las máquinas de lavado a los puntos de agua y a la corriente eléctrica habilitados para tal efecto. Queda prohibido conectarlas a la red general.

039.05.02 Instalaciones para la prensa

Las instalaciones mínimas siguientes deben ser previstas para la prensa:

- Sala con mesas y sillas para realizar el trabajo.
- Línea directa de teléfono.
- Línea ADSL

039.05.03 Local para el Jurado.

Deberá instalarse un local, resguardado del ruido de la carrera, para las reuniones del Jurado y la Dirección de Carrera.

El local debe ser accesible a los corredores y personal implicado en la prueba, que deseen durante el transcurso de la competición, realizar preguntas o someter reclamaciones o apelaciones.

039.05.04 Local de cronometraje y control.

El circuito debe disponer de una torre de control lo suficientemente amplia y con el máximo aislamiento acústico posible, para que pueda albergar, como mínimo, a 4 personas, con visión directa sobre la pista en la línea de llegada.

Un reloj indicara el tiempo oficial de la carrera.

039.05.05 Sonorización.

Se debe disponer de un sistema de altavoces.

Deberá estar dividido en dos vías: una vía para la señalización y avisos en el parque de corredores y la otra para la información al público.

039.05.06 Instalaciones para el público.

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

Las principales son:

- Tribunas (Accesos, sobrecargas,...).
- Aparcamientos vehículos.
- Servicios médicos.
- Aseos.
- Instalaciones anti-incendios
- Restaurantes/Cafeterías

039.06 SERVICIOS DE SOCORRO

039.06.01 Servicio médico.

La organización de este servicio debe estar bajo el mando de un Jefe Médico responsable, que actuará coordinado con la Dirección de Carrera.

Es obligatoria la presencia de, al mínimo, tres ambulancias, con la suficiente cantidad de asistentes para asegurar la rápida evacuación de un herido en cualquier parte del circuito.

Un médico, a ser posible traumatólogo, será el responsable sanitario de la prueba, estando éste bajo la tutela del Director de la prueba.

Al menos, una de las ambulancias, ha de ser del tipo SOPORTE VITAL AVANZADO (UVI, UCI, SAMU, SAMUR...), estando equipada con su dotación completa tanto material como humana. (Médico, asistentes,...)

Debe habilitarse un local, ya sea fijo o móvil, para la correcta asistencia de los pilotos lesionados.

La composición del equipo y el material deben ser definidas conforme al Código Médico FIM, o en su defecto, conforme a las leyes actuales, en particular:

- Número y calificación de los médicos
- Número de socorristas y material
- Número y tipo de ambulancias y material

La Dirección de Carrera y el Jefe Médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.

039.06.02 Servicio de lucha contra incendios.

Debe organizarse un servicio de lucha contra incendios (en ciertos emplazamientos), en la zona de reparaciones y en el parque de corredores.



REGLAMENTO TÉCNICO DE LOS RFME CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE MOTOCROSS

040.01 VERIFICACIONES TÉCNICAS

- [Revisiones y comprobaciones](#)
- [Control del nivel sonoro](#)
- [Manillar](#)
- [Manetas de embrague y freno](#)
- [Portanúmeros \(delantero y laterales\)](#)
- [Vestimenta de pilotos y protecciones.](#)

040.01 VERIFICACIONES TÉCNICAS

040.01.01 Revisiones y comprobaciones

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

1. Verificaciones iniciales

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

El piloto (o su mecánico), debe presentar su equipo.

En la Verificación Técnica se controlará:

Casco. Deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normativa Internacional de Cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos, se detallan en el Reglamento de Cascos. Antes de los entrenamientos o carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deberán verificar que todos los cascos estén conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas. Además, deberán controlar que:

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

Nivel sonoro. (Ver Art. 040.01.02). Precintándose el silencioso.

Manillar. (Ver Art. 040.01.03).

Manetas de embrague y freno. (Ver Art. 040.01.04).

Peso.

Los pesos mínimos de las motocicletas sin carburante son:

Categoría	Cilindrada	Tipo motor	Peso
MX1	110cc. - 500cc. 175cc. - 650cc.	2T 4T	99 Kgrs
MX2 MXS18	110cc. - 150cc. 175cc. - 250cc.	2T 4T	88 Kgrs. 95 Kgrs.
MX125	110cc. - 125cc.	2T	88 Kgrs.
MX85	70cc. - 85cc.	2T	65 Kgrs.
MX65	65cc.	2T con cambio	55 Kgrs.
MX50	50cc.	2T cambio automático	41 Kgrs.
MXFemenino	desde 110cc.	2T 4T	acorde con la cilindrada
MXMáster-35 MXMáster-40	110cc. - 500cc. 175cc. - 650cc.	2T 4T	99 Kgrs.

En la categoría MX85, única y exclusivamente, se admitirán motocicletas tipo motocross, no estando autorizadas las motocicletas tipo Pit-Bike, minicross o similares.

En la categoría MX65, no están autorizadas las motocicletas de 85cc. modificadas a 65cc.

Tanto en la categoría MX50 como en MX65, el tamaño máximo de las ruedas será:

- Rueda delantera: 14"
- Rueda trasera: 12"

Chasis. Se anotará su número **pudiendo ser precintado si no dispone de él o hay dificultad de lectura del mismo.**

Cilindro.

Cubrecadenas.

Protector piñón de ataque.

Botón de pare.

Números reglamentarios. (Fondo, color y tamaño) en las motocicletas
([Ver Art. 032.06.02](#), [Art. 032.06.03](#), [Art. 032.06.04](#)).

En primer lugar, deberá ser controlado el nivel sonoro y éste, ser registrado en la Ficha de Verificación Técnica. ([Ver Art. 040.01.02](#)).

El silencioso debe ser marcado con pintura.

La/s motocicleta/s debe/n ser pesada/s y su peso ser registrado en la Ficha de Verificación Técnica.

Se deberá efectuar una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos FIM, FIM EUROPA y RFME, y la motocicleta podrá ser precintada, (si es así, el precinto se colocará en el bastidor) debiéndose, en cualquier caso, tomar nota del número de bastidor por el Comisario Técnico en la ficha correspondiente.

Todo piloto está autorizado a presentar dos motocicletas a su nombre, al control técnico.

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

2. Verificación en Pre-parque

A la entrada de la zona de espera o Pre-parque, el Comisario Técnico efectuará un control de los precintos (si los hubiera), número de chasis y de las marcas en los silenciosos.

3. Verificaciones durante entrenamientos o mangas

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

El Comisario Técnico debe controlar toda motocicleta implicada en un accidente con el fin de asegurarse de que no se ha producido ningún defecto. No obstante, será responsabilidad del piloto presentar su motocicleta, su casco y su equipo, para un nuevo control.

Si durante los entrenamientos o la manga, un Comisario Técnico constata un defecto en una motocicleta y que la misma, puede suponer un peligro para los otros pilotos, lo notificará inmediatamente al Director de Carrera o a su adjunto, siendo Dirección de carrera la responsable de excluir o no a la motocicleta del entrenamiento o la manga.

4. Verificaciones finales

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación.

El parque cerrado quedará situado en la zona del Pódium, en las categorías que así lo solicite la RFME o el Organizador, con el fin de exponer estas motos en la entrega de trofeos.

Al poder usar los pilotos en las mangas de la competición, cualquiera de las dos motocicletas verificadas, el Comisario Técnico se encargará de que, si una de estas motocicletas ha participado en una manga, quedando entre los tres primeros clasificados, y no saliese en cualquier otra manga, sea depositada en el parque cerrado en el momento que previamente se determine.

El parque cerrado deberá estar delimitado y cercado con el fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. La zona deberá estar claramente delimitada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse de que ninguna persona no autorizada, pueda penetrar en el parque cerrado o tener acceso a las motocicletas.

En el interior del parque cerrado, y bajo sanción de EXCLUSIÓN de la Competición, el piloto tiene prohibido:

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

Por decisión del Jurado, podrá llevarse a cabo una retirada de muestras para hacer análisis de gasolinas.

Asimismo, por decisión del Jurado, se podrá efectuar una medición de cilindros, debiendo ser el mecánico del equipo, el encargado de desmontar la culata, y el técnico de la RFME quien efectúe la medición.

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

040.01.02 Control de nivel sonoro

Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

a) 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.

b) 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.

c) Colocación de la motocicleta

Los puntos de referencia:

- Para una motocicleta: el punto de contacto de la rueda trasera con el suelo.
- Para las motocicletas equipadas con dos salidas de escape, la medida se hará por el lado donde tenga la toma de aire. Si hay una toma de aire central, se medirán los dos escapes.
- Para un quad: la línea vertical hasta el suelo desde el centro del eje trasero.
- Para los quads cuyo escape se haya separado del eje central, la medida se efectuará del lado del escape.

Para efectuar medidas repetitivas, la motocicleta se podrá colocar dentro de un pequeño marco fijado al suelo.

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

- 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.

e) 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: 115 dB/A

040.01.03 Manillar

El manillar no podrá tener un largo menor de 500 mm. ni superior a 850 mm.

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

Todo manillar (con barra o sin ella) deberá llevar un protector.

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

040.01.04 Manetas de embrague y freno

Las manetas de embrague y freno deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo).

Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.).

Estas extremidades deben estar fijadas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

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

040.01.05 Portanúmeros (delantero y laterales)

[\(Ver Art. 032.06.02, Art. 032.06.03, Art. 032.06.04\).](#)

040.01.06 Vestimenta de pilotos y protecciones

[\(Ver Art. 032.05.01\)](#)

ANEXO 01

ANEXO 1
Números de dorsal

ANEXO 02

ANEXO 2
Ejemplos de fuentes validas

Futura	0123456789	<i>0123456789</i>
Zurich	0123456789	0123456789
Swiss	0123456789	0123456789
Geoslab	0123456789	0123456789
Handel	0123456789	<i>0123456789</i>
Impact	0123456789	0123456789
Julius	0123456789	0123456789
Machine	0123456789	0123456789
Rockwell	0123456789	0123456789

ANEXO 03



ANEXO 04

