



**RFME Campeonato de
ESPAÑA
QUADCROSS**



**REGLAMENTO GENERAL DEL
RFME CAMPEONATO
DE ESPAÑA DE QUADCROSS 2013**

REGLAMENTOS DEPORTIVOS

RFME Campeonato de España de Quadcross Q1Pro

RFME Campeonato de España de Quadcross Q2

RFME Trofeo Nacional de Quadcross Iniciación

1. **TITULO Y GENERALIDADES**
2. **QUADS ADMITIDOS**
 - Quads admitidos
 - Clases
 - Limitaciones
 - Equipamiento
 - Números de dorsal
3. **CIRCUITOS**
 - Especificaciones de los circuitos
 - Parque de corredores/Paddock
 - Seguridad
4. **OFICIALES**
 - Jurado. Composición
 - Presidente del Jurado
 - Director de la Competición
5. **PILOTOS**
 - Licencias
 - Compromisos de conducta de los pilotos y equipos
 - Inscripciones
 - Briefing
 - Delegado de pilotos
6. **ENTRENAMIENTOS**
 - Entrenamientos
 - Orden de la parrilla de salida en la Competición
7. **CARRERAS**
 - Zona de espera / Pre-parque
 - Valla de salida
 - Salida
 - Procedimiento de salida
 - Salidas falsas
 - Control de ruido después de una manga
8. **COMPETICIONES**
9. **DETENCIÓN DE UNA MANGA**
10. **ASISTENCIA EXTERIOR**

11. **SEÑALES OFICIALES**
12. **CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)**
13. **CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS**
14. **RESULTADOS**
15. **PUNTOS PARA LOS RFME CAMPEONATOS DE ESPAÑA Y RFME TROFEO NACIONAL**
16. **RECLAMACIONES**
17. **PREMIOS Y TROFEOS**
 - Premios en cada competición
 - Premios al final del Campeonato
18. **REGLAMENTO PARTICULAR Y HORARIO TIPO**
 - Reglamento Particular
19. **CAMPEONATO DE CLUBES O ESCUDERÍAS**
20. **CAMPEONATO Y TROFEOS DE MARCAS**

1. TÍTULO Y GENERALIDADES

--La RFME convoca para el presente año el RFME Campeonato de España y RFME Trofeo Nacional de Quadcross, que serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista.

--Estos Campeonatos y Trofeos, puntuables para pilotos, marcas y Clubes, se organizan de acuerdo con el Reglamento Deportivo de la RFME.

--Las competiciones deben tener lugar durante el período que va del 1 de enero al 31 de diciembre del presente año.

2. QUADS ADMITIDOS

2.1 Quads admitidos

--No se admitirán "Prototipos" de ninguna clase. Asimismo, no se admitirá ningún quad que equie motores de motocicletas o automóviles. Tampoco se admitirán los quads que monten motores que no hayan sido fabricados específicamente para quad.

--Todos los quads que participen en el RFME Campeonato de España y RFME Trofeo Nacional de Quadcross deberán mantener el chasis original ofrecido por el fabricante y tan solo se permiten refuerzos siempre y cuando no modifiquen las medidas originales ni la geometría del mismo.

--No se permitirá que el quad porte matriculas, faros, intermitentes y/o retrovisores.

--Asimismo, para las categorías Q2 e Iniciación, solo se permitirá la verificación de un solo vehículo. Cuando un quad haya sufrido importantes daños técnicos en entrenamientos, el Comisario Técnico podrá autorizar la verificación de un segundo vehículo.

--En Q1 se permite la verificación de dos vehículos.

2.2 Clases

A) Las clases reconocidas para el RFME Campeonato de España de Quadcross para el presente año son las siguientes:

- **Q1 PRO**

--Cualquier quad deportivo puede participar, con una cilindrada máxima de **490 c.c.**, preparación libre, manteniendo el chasis original.

- **Q2**

--Los quads que pueden participar en esta categoría son:

-Quads de **cualquier cilindrada**, preparación libre en parte ciclo, y motor sin modificar la cilindrada original.

B) La clase reconocida para el RFME Trofeo Nacional de Quadcross es la siguiente:

- **QUAD INICIACIÓN**

--Los quads que pueden participar en esta categoría son:

-Hasta 100 c.c. 2T, motor preparación libre, preparación parte ciclo libre.

-Hasta 250 c.c. 4T, preparación libre en parte ciclo y motor.

2.3 Limitaciones

--Para las clases Q1 PRO y Q2, se establecen las siguientes limitaciones:

- Ancho de vía máximo de 1.300 mm.
- Distancia máxima entre ejes de 1.400 mm.
- Longitud máxima de 2.100 mm. (tomando desde la parte más avanzada del quad hasta la punta trasera del mismo)
- Nivel sonoro máximo de 115 db. para quads con motores de 4T.
- Nivel sonoro máximo de 115 db. para quads con motores de 2T.

--Ningún quad podrá cambiar el chasis por otro distinto al del modelo homologado, aunque sí podrá reforzarlo siempre y cuando no modifique su geometría.

2.4 Equipamiento

--Asimismo, deberán obligatoriamente ir equipados de:

- Dispositivo cortacorrientes sujeto a la muñeca o a la cintura del piloto.
- Parrillas o dispositivo de seguridad situado bajo los estribos del quad con el fin de evitar enganchadas entre las ruedas de los diferentes quads. Deberán ser parrillas comercializadas para cada modelo o fabricadas con la máxima similitud y características de dimensión y resistencia de los materiales. Además el cordaje deberá evitar que el piloto pueda introducir accidentalmente la bota por el hueco de la parrilla deberá estar en perfecto estado.
- Defensa delantera. Los bordes de toda la defensa deberán ser redondeados.
- Placas portanúmeros. Todos los quads participantes deberán ir provistos de una placa portanúmero trasera, tipo placa de matrícula. Realizadas en material plástico o similar (deformable en caso de accidente) y con bordes redondeados. Ésta puede ser sustituida por una placa tipo matrícula. Si se deterioran las placas portanúmeros, los participantes deberán cambiarlas o repararlas antes de comenzar las siguientes mangas de entrenamientos o carrera. Las medidas serán:
 - Mínimo 285 x 235 mm
 - Máximo 300 x 250 mm

2.5 Números de dorsal

--Será obligatorio colocar como mínimo dos dorsales (frontal, en zona visible, y trasero tipo matrícula).

a) COLORES

-Q1 PRO:	Fondo azul	Números en blanco
-Q2:	Fondo blanco	Números en negro
-QUAD INICIACION:	Fondo amarillo	Números en negro

b) CIFRAS

- Altura de la cifra: 140 mm
- Anchura de cada cifra: 90 mm
- Ancho del trazo: 25 mm
- Espacio entre números: 25 mm

--No se adjudicarán dorsales de más de dos cifras; no obstante, cuando la inscripción así lo requiera o la RFME lo considere necesario, podrán adjudicarse dorsales de tres cifras.

3. CIRCUITOS

3.1 Especificaciones de los circuitos

--El circuito no debe ser inferior a 800 metros ni superior a 3.000 metros para Q1 PRO y Q2, y no debe ser superior a 1.000 metros para Quad Iniciación.

--Su anchura no debe ser, en ningún caso, inferior a 7 metros y no puede estar dividida.

--El espacio libre entre la pista y todo obstáculo que exista por encima de la misma, debe ser de 3 metros como mínimo.

--Están prohibidos los saltos dobles y triples.

--Todo el desarrollo del circuito debe ser en materiales naturales (tierra, arena,...)

--Se prohíben los circuitos construidos en playas.

3.2 Parque de Corredores (Paddock)

- El parque de corredores debe estar vallado (aconsejable 1,70 m.) y vigilado, para evitar el acceso libre.
- Debe estar situado lo más cerca posible de la zona de salida (aconsejable acceso directo).
- También deberá estar ubicado sobre una superficie dura o sobre gravilla para evitar barrizales o torrentes de agua.
- Debe estar equipado con 5 duchas como mínimo (4 para hombres y 1 para mujeres), en perfecto estado de funcionamiento, 4 **aseos** para hombres y 2 **aseos** para mujeres.
- Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el Parque de Corredores desde las 23:00 horas hasta las 7:00 horas de la noche precedente de la Competición.
- Es obligatorio una pista de calentamiento y pruebas, así como 6 grifos de agua y 6 puntos de luz.
- De existir en el circuito toma eléctrica en funcionamiento, se prohibirá el uso de generadores en el periodo de tiempo anteriormente citado. De no existir ésta, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de sus ocupantes.
- Queda terminantemente prohibido enchufar a la red de luz del circuito las máquinas eléctricas de lavar.
- El uso de la pista de calentamiento será exclusivamente para lo que está concebida y habilitada, siendo obligatoria en la misma la utilización del casco. Queda prohibida por lo tanto su utilización para entrenamientos o carreras.
- Los grifos de agua solamente podrán ser utilizados para el llenado de los depósitos de los camiones. Se prohíbe enchufar las máquinas de lavar directamente en los grifos.
- Dentro del parque de corredores, todo vehículo, incluidas los vehículos de competición, deberá circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de éstos.
- Estará prohibido lavar los vehículos en el parque de corredores si el organizador dispone de un emplazamiento especial a tal efecto, quedando a criterio del Jurado de la prueba, si dicho emplazamiento reúne las condiciones necesarias.
- Los organizadores deberán asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos.
- Ningún piloto/equipo tendrá derecho a la reserva en el Paddock, de lugares para sí mismo o para otro piloto/equipo que no se encuentre en el circuito.
- Los vehículos deberán colocarse en los lugares que indique el organizador.
- El organizador de una prueba, con el fin de atender sus necesidades, podrá reservar dentro del parque de corredores, el espacio que considere necesario.
- El parque de corredores debe estar enteramente operativo a partir del medio día del viernes.
- El acceso de vehículos a motor en este parque permanecerá cerrado desde las 24:00 horas hasta las 07:00 horas.
- Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le podrá sancionar económica o deportivamente.

3.3 Seguridad

- 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 de seguridad de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en lugares peligrosos, en los cuales ésta, debe ser de la anchura necesaria para asegurar la protección del público y de los pilotos.
- La pista debe estar delimitada por jalones que sobresalgan 50 cms. y cinta que debe atarse con nudo a cada jalón. Estos jalones deben ser de material frágil o flexible, o de madera que rompa fácilmente.
- Se instalarán alrededor de todos los obstáculos peligrosos, balas de paja u otro material absorbente de los choques para proteger a los pilotos.
- La pista debe estar libre de piedras grandes y las que salgan durante la competición deben ser retiradas.

--Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y, preferiblemente, nunca después de los entrenamientos libres de cada día y/o entre mangas, salvo en casos excepcionales, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo.

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

--Está prohibida la utilización de neumáticos en el circuito, salvo para trazar una curva. Si éstos son utilizados en tal sentido, únicamente se emplearán neumáticos de coches turismo, debiéndose colocar en sentido horizontal y hasta una altura máxima de 500 mm. Únicamente se utilizarán materiales naturales para su fijación. Si fuese necesario, se podrán emplear estacas de madera, que en ningún caso serían de una altura superior a la de los neumáticos.

--Queda terminantemente prohibido a pilotos y/o sus mecánicos conducir vehículos motorizados por la pista fuera de las horas marcadas para entrenamientos y carreras. Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le podrá sancionar económica o deportivamente.

4. OFICIALES

4.1 Jurado. Composición

--En todas las competiciones, el Jurado debe componerse, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto.

--El Presidente y un miembro del Jurado será nombrado por la RFME, el otro miembro será nombrado por el Club organizador.

4.2 Presidente del Jurado

--El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME.

--En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

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

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

4.3 El Director de la Competición

--Es nombrado por el Club organizador y debe poseer y tener Licencia de Director de Competición y haber superado el curso organizado por la RFME para obtener la calificación de Director de Competición para RFME Campeonatos de España.

--La Dirección de Carrera debe permanecer completamente operativa hasta el final del tiempo previsto para la presentación de reclamaciones. Asimismo, y durante este periodo de tiempo, deberán permanecer en el circuito, a disposición del Director de la Competición y del Jurado de la misma, los oficiales, comisarios y equipo médico.

5. PILOTOS

5.1 Licencias

--Podrán participar y puntuar en estos RFME Campeonatos y RFME Trofeos Nacionales los pilotos de nacionalidad Española y los extranjeros provistos de Licencia R.F.M.E. (u homologada por ésta), o de licencia de cualquier país de la Unión Europea, siempre que tengan su permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

Categoría	Licencia
Q1 PRO:	a partir de 15 años.
Q2:	a partir de 13 años.
Iniciación:	a partir de 9 años hasta los 13 años y que cumplan los 14 durante el presente año.

--Todo piloto que participe en Q1 PRO deberá permanecer en esta clase durante todo el resto del Campeonato.

--Los tres primeros clasificados en Q2 del año anterior, deben pasar obligatoriamente a la categoría Q1 PRO.

--Los pilotos de Quad Iniciación, situados en una posición normal de conducción y con las manos sobre el manillar, deberán poder alcanzar las palancas de embrague y de freno adecuadamente, y los dedos deberán poder accionar perfectamente estas palancas estando ligeramente doblados sobre éstas. Cuando estén de pie sobre los reposapiés, deben tener un mínimo de 5 cms. de separación entre el asiento y el trasero del piloto. La decisión del Comisario Técnico será definitiva.

5.2 Compromisos de conducta de los pilotos y equipos

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

--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 los quads y/o desplazarlos a un lugar seguro.

--No podrán sujetarlos 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 el quad, excepto en las categorías de promoción como Quad Iniciación.

--El abastecimiento de gasolina deberá ser efectuado con el motor parado.

5.3 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.

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

--Para cada categoría del RFME Campeonato de España y del RFME Trofeo Nacional, tendrán número fijo el primero, segundo y tercer clasificado del año anterior (excepto en la categoría Q2, ya que los 3 primeros clasificados pasan a Q1 PRO).

--Además de éstos, el piloto que desee número fijo, podrá elegirlo al hacer la inscripción mediante la web de la RFME al inscribirse, obligatoriamente, para todo el Campeonato del año en curso.

--A los demás pilotos, la RFME les asignará número de salida a su criterio.

- 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.
- 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 quads@rfme.com.
- Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

5.5 Briefing

- Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing que tendrá lugar el día del sábado.
- La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de TREINTA EUROS (30€), en su defecto, la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.

5.6 Delegado de Pilotos

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

6. ENTRENAMIENTOS

6.1 Entrenamientos

- El día de la competición, habrá una sesión de entrenamientos cronometrados para cada clase y grupo según el siguiente cuadro:

--Entrenamientos Cronometrados

- Q1 PRO: 40 minutos
- Q2: 40 minutos
- Iniciación 30 minutos

--Todos los pilotos deben tomar parte en los Entrenamientos cronometrados.

--Si por razones diversas un piloto no ha podido acreditar tiempo durante los mismos, este podrá tomar parte en la carrera entrando el último en la valla de salida, siempre y cuando no se alcance la cantidad de 30 pilotos inscritos presentes en el circuito el día de la competición.

--Será aceptado un máximo de 30 pilotos para cada manga de cada clase, cuya selección se efectuará después de los Entrenamientos Cronometrados, en función de las posiciones obtenidas por éstos.

--Serán designados dos pilotos reservas para su eventual participación en la competición.

--Los 15 mejores tiempos de los entrenamientos cronometrados se situarán obligatoriamente en primera línea de la valla de salida, ocupando las posibles vacantes los pilotos clasificados a continuación en los citados entrenamientos cronometrados.

Hay dos posibilidades:

A. Hasta 50 pilotos

--Habrá un solo grupo de clasificación serán clasificados los 30 pilotos más rápidos de los Entrenamientos Obligatorios Cronometrados.

-Pilotos de reserva:

--El primer piloto de reserva será el clasificado en el puesto 31 y el segundo piloto de reserva será el clasificado en el puesto 32.

B. Más de 50 pilotos

--Habrá dos grupos de clasificación, A y B.

*Para la primera carrera del Campeonato:

--Los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificación en el Campeonato del año precedente y presentes en la manifestación: el mejor piloto presente participará en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente.

--Para la distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el campeonato del año precedente, se efectuará un sorteo.

*A partir de la segunda carrera:

--Los pilotos serán repartidos en los grupos A y B, según su clasificación del año en curso y presentes en el circuito: el mejor piloto presente participará en el grupo A, el segundo mejor presente en el grupo B, el tercer mejor piloto en el grupo A, y así sucesivamente.

--Para la distribución en estos grupos del resto de pilotos que no hayan obtenido ningún punto en el campeonato del año en curso, se efectuará un sorteo.

--Serán clasificados los 15 pilotos más rápidos de cada grupo. El piloto más rápido en los Entrenamientos Obligatorios Cronometrados será el que obtendrá la "Pole Position", independientemente que sea del grupo A o B.

-Pilotos de reserva:

--El primer corredor de reserva será el corredor clasificado en el puesto 16 del Grupo A, y el segundo corredor de reserva será el clasificado en el puesto 16 del grupo B. La decisión final en cuanto a reemplazar uno o varios corredores será tomada 10 minutos antes de la salida de cada manga. Un corredor reserva que no haya sido autorizado a tomar la salida de la primera manga puede hacerlo en la segunda, si ello fuese necesario. Por otra parte, un corredor reserva que ha tomado parte en la primera manga puede no ser autorizado a tomar parte en la segunda si todos los corredores clasificados están en la zona de espera. El horario de estos Entrenamientos Obligatorios Cronometrados lo establecerá la RFME.

--Los Entrenamientos Cronometrados determinarán la participación o no de los corredores de reserva. Serán tomados en consideración los tiempos de los corredores que finalicen su vuelta en los 5 minutos después del final de los entrenamientos. En caso ex-aequo en los tiempos, será tomado en consideración el segundo mejor tiempo.

6.2 Orden de la parrilla de salida en la Competición

--La selección de los pilotos para las mangas se efectuará con el mejor tiempo de cada uno de ellos, realizado en el entrenamiento cronometrado. Este entrenamiento tendrá la duración anteriormente mencionada por grupo y clase.

--Si solo ha habido un grupo de clasificación, los pilotos se colocarán uno después de otro, comenzando por el corredor más rápido. A continuación, el segundo más rápido, y así sucesivamente. Si ha habido dos grupos de clasificación, 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 por el segundo más rápido del grupo del piloto que ha obtenido la "Pole Position", después del segundo más rápido del otro grupo, y así sucesivamente.

7. CARRERAS

7.1 Zona de Espera / Pre-Parque

--La Zona de Pre-Parque debe estar dividida en una zona de reservas y en una zona de espera.

--Las dos zonas deben estar separadas por una valla.

--En la zona de espera se aplicará el siguiente procedimiento:

- 5 minutos antes de la salida:

--Se cierra el acceso a la zona de espera, y los corredores de reserva que no pueden tomar parte en la manga abandonan la zona.

-- A partir de este momento únicamente podrá permanecer en la zona de Pre-Parque un mecánico por piloto.

--Después de una señal acústica se abre el acceso a la parrilla de salida y los corredores en la zona de espera se dirigen a la misma.

--La sanción por la llegada tardía a la zona de espera es la no participación en la manga.

7.2. Valla de salida

--Es obligatoria la utilización de una valla de salida.

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

--Debe ser de construcción sólida y rígida y garantizar una seguridad completa. Su funcionamiento será controlado manual o automáticamente.

--Su longitud será de 40 m. con de tramos individuales (1 m ó 2 m) que permitan la salida a 15 participantes en primera línea y de 15 en segunda línea situados en los extremos e intercalados detrás de los pilotos de la primera línea.

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

--Habrá dos líneas de Parrilla de Salida.

7.3 Salida

--El tiempo mínimo entre los entrenamientos obligatorios y el inicio del procedimiento de salida para la carrera será de 45 minutos.

7.4 Procedimiento de salida

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

--La distancia entre la parrilla abatida y el tope trasero será de 6 metros con el fin de permitir una 2ª línea de Parrilla de Salida.

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

--El Juez de Salida mostrará una bandera verde hasta que todos los pilotos estén sobre la Línea de Salida.

--Cuando todos los pilotos estén sobre la línea de salida, el Juez de Salida mostrará un panel que indique "15 segundos", durante 15 segundos. Al término de los mismos, mostrará un panel que indique "5 segundos"; transcurridos los mismos la valla de salida será bajada dentro de los 5 segundos siguientes. Únicamente será permitida la entrada a la Línea de Salida al piloto con su quad, no pudiendo recibir ninguna ayuda exterior.

--No cumplir con esta norma supondrá la EXCLUSIÓN de la manga del piloto en cuestión.

--Cinco minutos antes de la hora prevista para el comienzo de la manga, se procederá a la salida desde el pre-parque hacia la parrilla, lo que se realizará, obligatoriamente, con el motor el marcha.

--Si un corredor tiene problemas mecánicos en esta zona, y no consigue arrancar su quad antes de que llegue su turno de entrada, perderá el mismo, reincorporándose al proceso en el momento en el que arranque el quad. Si este corredor no ha conseguido arrancar el Quad cuando haya entrado el último corredor en parrilla, deberá ya permanecer en el pre-parque hasta que la parrilla haya caído. Una vez que la parrilla ha caído, el corredor puede acceder a la zona de salida y emprender la manga.

--Si un corredor tiene problemas mecánicos en la parrilla y no consigue arrancar su quad antes de que ésta caiga, deberá optar entre:

a) Retirarse de la misma sin estorbar al resto de corredores y con sus propios medios y sin asistencia exterior, intentar solucionar el problema. Si no ha logrado su objetivo antes de que haya entrado el último corredor en parrilla, será retenido por un comisario, reincorporándose a la carrera una vez que haya caído la valla.

b) Quedarse quieto y esperar la caída de la valla.

Nota: A partir del momento en el que ha caído la valla y el piloto no ha podido arrancar su Quad, éste ya puede ser ayudado por sus asistencias.

--La sanción por la violación de esta regla es la EXCLUSIÓN de la manga en cuestión.

--Una vez dada la salida, el mecánico podrá, en caso necesario, acceder a la misma a reparar el Quad.

--Tanto el accionamiento de la valla como el comisario encargado del mismo deberán estar protegidos de la mirada de todos los pilotos.

--Un miembro del jurado ordenará la caída de la valla de salida.

7.5 Salidas falsas

--Toda salida falsa será indicada agitando una bandera roja.

--Los pilotos deberán regresar al Pre-Parque y una nueva salida será dada tan pronto como sea posible.

7.6 Control de ruido después de una manga.

--Después de finalizada cada manga, se les podrá efectuar un control de sonido de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Técnicos a varios Quads elegidos al azar, pudiéndosele 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 algún quad 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 estos siempre controlados, por consiguiente, el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.

8. COMPETICIONES

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

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

--Las competiciones puntuables para el RFME CEQ y RFME Trofeo Nacional de Quadcross se desarrollarán a:

Categoría / Tiempo

Q1 PRO:	2 mangas de 20 minutos + 2 vueltas
Q2	2 mangas de 15 minutos + 2 vueltas
INICIACION:	2 mangas de 10 minutos + 1 vuelta

--Cada manga puntuará, de forma independiente, para la clasificación de los RFME Campeonatos de España y RFME Trofeo Nacional.

--Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 45 minutos para todas las clases, tomándose de referencia a estos efectos la hora de llegada del vencedor de la manga.

9. DETENCIÓN DE UNA MANGA

--El Director de la competición 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. Si una manga es detenida en cualquier momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la

nueva salida será dada 30 minutos después de la detención de la manga. Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

--El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

--Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. **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.

--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.

10. ASISTENCIA EXTERIOR

--Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo, con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

--Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas. Los corredores que la utilicen al incorporarse a la competición, deben detener su Quad antes de entrar en el circuito nuevamente. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones.

--Los pilotos que entren en el parque de corredores con su Quad durante la competición no podrán reanudar la misma.

--Los mecánicos/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, para lo que ya existen oficiales cualificados. Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el club organizador del cumplimiento de esta norma.

--Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.

--Los oficiales pueden ayudar al corredor a retirar su quad.

--Todas las reparaciones o reglajes deben ser efectuados por el corredor con los medios de los que sea portador y sin recibir ninguna ayuda exterior.

--Durante los entrenamientos cronometrados, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.

--Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su Quad en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las instrucciones de los oficiales.

--Si un corredor se encuentra con problemas en su Quad y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su vehículo en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes. En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a la zona de boxes, deben circular lo más separado posible de la zona ideal de la trazada.

--Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha.

--Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionada con la EXCLUSIÓN.

11. SEÑALES OFICIALES

--La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas que midan aproximadamente 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo el mundo.
- Bandera Negra y rótulo con el nº del piloto: Parada para el piloto en cuestión.
- Bandera negra con círculo naranja: Mostrada conjuntamente con un número blanco sobre fondo negro y únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al corredor que lleva ese número de dorsal que su motocicleta tiene problemas técnicos/ mecánicos, por lo que deberá abandonar la pista y detenerse al finalizar la vuelta. 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, fija: Peligro, conducir lentamente.
- Bandera Amarilla, agitada: Peligro inmediato, conducir lentamente, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el jurado de la competición con una penalización de 30 segundos o la desclasificación
- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto.
- Bandera Verde: Vía libre.
- Bandera Nacional: Salida
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

--La edad mínima para los comisarios de señalización es de 16 años.

12. CRUCE DE LA LÍNEA DE CRONOMETRAJE (META)

--El tiempo en que un quad cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando el eje delantero del Quad rebase la Línea de Llegada (Meta).

--En el momento del cruce de meta, el piloto deberá estar en contacto con el Quad. La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

13. 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. Por ello, se establece, mediante la fórmula de recibo firmado, una fianza de 300,00€, que cada piloto, antes del inicio de cada prueba, deberá entregar a los responsables del cronometraje. Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a sesenta minutos desde la finalización de la última manga del programa. El incumplimiento de esta norma supondrá el hacer efectivo dicho cobro mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

14. RESULTADOS

--Las mangas se terminan oficialmente al final de la vuelta en la que la bandera a cuadros ha sido mostrada al vencedor.

--El vencedor de una manga es el corredor que franquea el primero la línea de llegada. Los corredores que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

--La toma de tiempos en la línea de control se registra en el momento que la parte más avanzada del Quad franquea dicha línea. En el momento de franquear la línea de control, el corredor deberá estar en contacto con el Quad. No estará clasificado el corredor que:

- a) No ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.
- b) No ha cumplido las 3/4 partes del total de vueltas efectuadas por el vencedor. Si las 3/4 partes de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado será redondeado en el número entero superior. Cuando la manifestación se celebre en varias mangas, el vencedor de la misma es el corredor que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

--En caso de ex-aequo, el número de mejores puestos será tomado en consideración. Si el ex-aequo persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

15. PUNTOS PARA EL RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA Y RFME TROFEOS NACIONALES

--Se concederán los puntos en cada manga a los corredores clasificados, según la escala siguiente:

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

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

--Los resultados se considerarán oficiales al término del plazo de reclamaciones. Si una reclamación y/o apelación es (son) interpuestas, los resultados no podrán ser considerados como definitivos hasta tanto no sea tomada una decisión final por el órgano (los órganos) competentes.

16. RECLAMACIONES

--Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300,00€ y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación. Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800,00€ para los quads de 4 tiempos o de 600,00€ para las de 2 tiempos. Si el Quad reconocido es conforme, la cantidad de 500,00€ para los Quads de 4T o de 300,00€ para las 2T, 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 un Quad verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificara mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

--En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación

contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

--La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

Reclamación sobre carburantes:

--Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1.300,00€ efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

--Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

--En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1000,00€ que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

(Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes).

Recurso de apelación:

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

--Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800,00€. 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.

17. PREMIOS Y TROFEOS

17.1 Premios en cada competición

No existen premios en metálico para ninguna categoría.

Los trofeos a otorgar por los Clubes organizadores a los corredores clasificados en la Clasificación General de las Competiciones puntuables para cada categoría del RFME Campeonato de España y RFME Trofeo Nacional, serán los siguientes:

- Del 1º al 3º Clasificados: Trofeo

17.2 Premios al final del Campeonato

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

Categorías	Cto/Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
Q1Pro	Campeonato de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
Q2	Campeonato de España	Trofeo y Diploma	Diploma	Diploma
Quad Iniciacion	Trofeo Nacional	Copa y Diploma	Diploma	Diploma

18. REGLAMENTO PARTICULAR Y HORARIO TIPO

- Debe ser conforme al reglamento Tipo de la R.F.M.E. y disposiciones adicionales.
- El Reglamento Particular de cada carrera puntuable deberá remitirse a la R.F.M.E. 30 días antes de la celebración de la misma.
- Los horarios provisionales se publicaran en la página web de la RFME

19. 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 -concurantes 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.

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 Quadcross Q1Pro
- RFME Campeonato de España de Quadcross Q2

20. CAMPEONATO Y TROFEO 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 -concurantes 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.

--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 Quadcross Q1Pro
- RFME Campeonato de España de Quadcross Q2

REGLAMENTO TÉCNICO DE LOS RFME CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE QUADCROSS

1. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TECNICAS

- Verificaciones administrativas
- Verificaciones Técnicas
- Nivel sonoro
- Manetas
- Equipamiento y vestimentas de protección
- Neumáticos

1. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

--Se desarrollarán el día antes de la competición.

1.1 Verificaciones administrativas

--El piloto deberá presentar su Licencia R.F.M.E. homologada del año en curso.

1.2 Verificaciones técnicas

--El piloto o su mecánico, debe presentar su propio vehículo, conforme a la reglamentación vigente.

--En la Verificación técnica se controlará:

1. Casco
2. Números reglamentarios (fondo, color y tamaño) en los quads.
3. Nivel sonoro, precintándose el silencioso.
4. Manetas de embrague y freno
5. Chasis, que se precintará.
6. Cilindro(s) que se precintará(n) con pintura
7. Ancho de vía.
8. Distancia entre ejes.
9. Longitud del quad.
10. Parrillas y cordaje.
11. Defensa delantera.
12. Desconector de corriente
13. Protector piñón de arrastre y disco trasero

--A la entrada a la zona de pre-parque, el comisario técnico efectuará un control de los precintos y de las marcas sobre el equipo de los corredores y silenciosos.

--Inmediatamente después del final de la última manga, los tres primeros Quads de cada manga, más uno al azar, deberán ser depositados en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor. Si durante los entrenamientos o la carrera un comisario técnico constata un defecto en el quad y que el mismo pueda suponer un peligro para los otros corredores, lo notificará al Director de Carrera o a su adjunto; es su responsabilidad excluir dicho Quad de los entrenamientos o de la carrera. Si ante una reclamación técnica no se presentan ante el Comisario Técnico, el piloto, el mecánico y el Quad, 30 minutos después de la notificación, el piloto será sancionado.

1.3 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 del quad

--Los niveles sonoros se medirán con un sonómetro fijo sobre un trípode, en posición horizontal, detrás del quad.

--El sonómetro se colocará en la parte trasera del quad, a una distancia de 2 metros de la línea central del quad y a un ángulo de 45°, en el lado del escape, y a 1,35 metros del suelo. La distancia de 2 metros se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo.

--Es preferible hacer las pruebas sobre una superficie blanda donde el suelo no retumbe, por ejemplo: sobre hierba o grava fina.

--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

1.4 Manetas

--Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.).

--Estas extremidades deben estar 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.

1.5 Equipamiento y vestimentas de protección

--Durante los entrenamientos y carreras, los corredores deberán llevar pantalones largos (hasta los tobillos) y guantes de material resistente. Asimismo deberán llevar botas de cuero o un material equivalente hasta las rodillas.

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

--En los entrenamientos y carreras, es obligatorio para todos los participantes portar un casco de protección provisto con una de las marcas de normas internacionales oficiales que se detallan en documento adjunto. El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del corredor.

Protección de los ojos

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

Vestimenta equipos, mecánicos y pilotos fuera de la pista.

--Todos los corredores, mecánicos y miembros de los equipos deben de vestir de manera aseada, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito.

--En las zonas de acceso restringido (Paddock, zona de espera, zona de mecánicos...) sólo serán admitidas las personas que vistan convenientemente.

--El calzado del tipo sandalia/chanclas (con los dedos al aire) por razones de seguridad no están permitidos en las zonas de mecánicos ni la de espera.

1.6 Neumáticos

--La RFME se reserva el derecho, antes del inicio de la primera competición, de restringir el uso en la marca de los neumáticos a utilizar. En dicho caso se comunicará los modelos y tipos a utilizar.

--Las especificaciones técnicas se publicarán aparte.