



REGLAMENTO CAMPEONATO DE ASTURIAS DE MOTOCROSS(MX) 09

01.GENERALIDADES.

La F.M.P.A.. convoca para el presente año el Campeonato de Asturias de Motocross (MX09) que se registrará por su propio Reglamento Deportivo Regional y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista Regional, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan más adelante. Todo lo que aquí no aparezca se considerará prohibido.

ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza así mismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos.

02.REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular deberá ser entregado debidamente cumplimentado y en el plazo fijado según normas (en un min de 20 días antes de la prueba) y este, será publicado en la Web de la F.M.P.A. ya que deberá estar a la vista o a disposición de todo aquel participante en la prueba que así lo solicite. No se pueden efectuar modificaciones del mismo una vez este ha sido aprobado por la F.M.P.A..

Este deberá de venir acompañado del Escrito del Centro de Ambulancias confirmando la prestación del servicio con indicación de días y horario del mismo

03.INSCRIPCIONES

(FORMA DE INSCRIPCIÓN, derechos y deberes .plazos)

Los derechos de inscripción serán fijados por la Asamblea General de la F.M.P.A. y publicados en su página web.(La inscripción podrá variar en otros Cptos., Copas o Trofeos que no sean el Cpto. De Asturias)

Y el plazo de inscripción será hasta el jueves anterior a la prueba. Cumplido el plazo el precio de la inscripción será de un 75% más. Todo piloto que desee participar, deberá remitir la solicitud de inscripción, debidamente cumplimentada y acompañada de los derechos de inscripción, a la Secretaría de la Prueba o inscribirse a través de la web de la F.M.P.A.(www.fmpa.es) pudiendo hacer el pago al momento



mediante tarjeta de crédito. Se dará por aceptada la inscripción con la publicación del inscrito en la lista.

Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia regional o nacional expedida por la F.M.P.A.(si su autonomía se corresponde con el Principado de Asturias);o de Licencia Nacional en caso de pertenecer a otras Federaciones de Motociclismo.

Para puntuar en los Cptos. De Asturias será requisito especial el tener la Licencia expedida por la Federación de esta Autonomía. Lo que no impide la participación y logro de podium de todo aquel piloto que posea Licencia Federativa Nacional cuando pertenezca a otra Provincia.

04.CATEGORIAS

MX1 u OPEN: Motocicletas de + de 110cc hasta 250cc de 2t o hasta 450 4t.
20min+2v

MX2 O CADETES:Motocicletas de mas de 80cc hasta 125 de 2t o hasta 250cc de 4t.
20min+2v

VETERANOS:Mayores de 30 años y de primer año.
15min+2v

JUVENILES Y ALEVINES o Minicross:Ver Anexo para Categorías Infantiles.
10min+2v

Junior y cadete pueden participar en open tambien y menos de 10 veteranos en open.

0.5CARACTERISTICAS CPTO

Pruebas puntuables y num. pilotos.

Serán disputadas en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en los mismos los pilotos con las licencias que se mencionan.

Una prueba comienza en el momento de iniciarse las verificaciones administrativas y técnicas y finaliza cuando se hayan cumplido totalmente las siguientes formalidades

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



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

Para que una categoría tenga opción al Campeonato al menos serán necesarias la celebración de 3 pruebas, con un mínimo de 3 pilotos por prueba de dicha categoría. No podrán celebrarse varias pruebas en un mismo día si esto implica un desplazamiento que dificulte la participación de los pilotos. Y aunque se puntúe para distintos campeonatos se pudiera perjudicar a alguno de los participantes.

Características de circuito

- El circuito podrá ser permanente o provisional, debiendo de ser inspeccionado y considerado como apto por la persona designada por la F.M.P.A. o el Técnico de Seguridad que asigne para cada prueba. El recorrido debe realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.). 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. Es aconsejable durante el transcurso del evento la presencia de maquinaria con su correspondiente conductor para efectuar las reformas o reparaciones necesarias en la pista. (Riego, corrección de saltos, etc.)

El costo de inspección y revisión del circuito ira por cuenta de la F.M.P.A. en la primera visita y si ésta resultase negativa, las siguientes a cargo del Club solicitante, hasta que se dé el visto bueno al circuito. Estas tasas serán las que cubran el desplazamiento y dieta del personal federativo que figura en las *Tablas de valores de Dietas Federativas*.

- Se tomarán cuantas medidas sean necesarias para proteger a los pilotos de todos aquellos elementos que pudieran ir en contra de su seguridad.

-La pista deberá permanecer cerrada y prohibir el acceso a público en todo momento de la competición. Y podrá ser mediante vallas, cintas, o cualquier elemento que el organizador y Técnico de Seguridad entiendan como suficiente para contener al público.

- Zonas cerradas a espectadores:

a- boxes (A criterio del organizador)

b- pit-lane. (Solo una persona por piloto con el pase correspondiente de Mecánico.)

c- los puestos de señalización.

d- zona de cronometraje.

e- zona de dirección de carrera.

f- parque cerrado.

-Prohibido animales sueltos.

La Long. Nunca debe ser inferior de 900m y debe tener una anchura de 5m.

Para la recta de salida se procurara un largo de 60 a 125 mts de largo y un ancho min. De 20 mts largo

Salida con valla de 16 modulos

Las zonas de salida y llegada, el parque cerrado de pilotos, la zona de espera, así como todos los lugares que rodeen el recorrido donde esté permitida la estancia del público,



deben estar delimitados para contener al público y evitar la invasión por parte de este de las zonas .

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

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 aproximada de 500mm.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

Obstáculos.

Debe prestarse una atención muy especial al ángulo de los montículos. Los saltos múltiples (dobles, triples, etc.) están prohibidos. La distancia entre montículos debe ser de 30 metros como mínimo (desde el punto superior o vértice del montículo hasta el punto superior o cima del siguiente).

Son considerados como dobles o triples los saltos como el segundo y tercer montículo(s), etc. en la zona de aterrizaje del primer o segundo salto, etc. respectivamente. Los saltos conocidos como “dubbies” no están permitidos

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.

Para la recta de salida se procurara un largo de 60 a 125 mts de largo y un ancho min. De 20 mts largo

La anchura mínima de la primera curva deberá ser de 10 m. (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 %.

Espacio vertical

El espacio vertical libre entre la pista y cualquier obstáculo más arriba de este último debe ser de cómo mínimo 3 mts.

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. Queda totalmente prohibido fumar en esta zona. El Director de carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma.

Zona de espera. (Pre-parque)

La zona de salida debe incluir una zona de espera cerrada.

Queda totalmente prohibido fumar y repostar en esta zona



Lugares de señalización.(Comisarios de señalización)

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

Estos puestos deben estar de forma que las señales sean perfectamente visibles (colores de las banderas).

Los comisarios de pista deberán estar provistos de chalecos de color distintivo

Puesto de cronometraje

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

Zona de reparaciones y señalización.

Debe proveerse al borde 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 salida a fin de permitir a los corredores entrar y salir fácilmente de la zona.

Esta zona debe ser muy visible por los pilotos.

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

Queda totalmente prohibido fumar en esta zona. El Director de carrera podrá sancionar el incumplimiento de esta norma.

0.6 SEGURIDAD

Durante las competiciones se contará con la presencia en todo momento de 2 ambulancias tipo:soporte vital básico y un Médico, También se recomienda la presencia de Protección Civil.

El organizador tendrá la obligación de avisar a los centros medicos mas cercanos y de haber indicado a la asistencia medica la via de emergencia evitando asi que se pueda dar lugar a rodeos o perdidas.

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

Velocidad

No debe incluir secciones rectas que permitan alcanzar una velocidad elevada.

Y por toda aquella zona que no sea pista, asi como zona de boxes, no se debe circular a velocidad elevada.

Control del Circuito

Se efectuara un control del circuito el día anterior a la sesión de éntrenos. Si fuera necesario, se realizaría una nueva inspección del circuito

El control será efectuado por el **Jurado** junto con la Dirección de Carrera pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos.



0.7 CARGOS OFICIALES

El desarrollo y control de las competiciones será competencia de los cargos oficiales de la misma, que son los siguientes:

- Director de Carrera
- Comisario Deportivo
- Comisario Técnico
- Cronometrador
- Presidente del Jurado
- Delegado de la F.M.P.A.

--Todos los Cargos Oficiales y los adjuntos que se pudieran nombrar se hallan sometidos a la autoridad del Director de Carrera, excepto Comisario Deportivo y Presidente del Jurado (cuando desempeñe esta función y no otra compatible)

--Para cumplir cualquier función en una competición, los Cargos Oficiales deberán estar en posesión de la correspondiente licencia federativa válida para el año en curso.

--Es facultad del organizador de una competición designar a los Cargos Oficiales que estime oportuno, de entre los que estén provistos de la correspondiente Licencia Federativa.

Respetando siempre el Título III de Cargos Oficiales del Reglamento Deportivo. donde se especifica el funcionamiento de Cargos Oficiales.

Funciones de Cargos:

- DELEGADO DE LA F.M.P.A.

Una vez aprobados los Reglamentos Particulares de cada competición, la F.M.P.A. podrá designar a una persona que colaborará con el club organizador de forma que para el desarrollo de la competición se cumplan las normas establecidas. Tendrá delegada toda la capacidad necesaria para que dichas normas se hagan cumplir durante las actuaciones previas, el desarrollo y conclusión de la competición.

Funciones de resto de Cargos Oficiales ver Título III de Cargos Oficiales en Reglamento Deportivo.

Todos los cargos oficiales, debe permanecer completamente operativos hasta el final del tiempo previsto para la presentación de reclamaciones y hasta que se de por finalizada la competición.

Delegado de Pilotos

Actuara como delegado de pilotos aquel que sea elegido para dicha función por los propios pilotos.

Esta elección se llevara a cabo en el Briefing de la segunda carrera del Campeonato y se han de elegir 2,procurando que ambos sean personas habituales en el Campeonato.

Su función será ser el intermediario, ante posibles problemas, entre organizador, Director de Carrera y Pilotos. Con el fin de llevar a cabo un buen transcurso de la prueba.



En caso de no haber propuestas ni voluntarios serán: el primer piloto clasificado de la clasificación provisional del Campeonato correspondiente, en su ausencia el segundo clasificado y así sucesivamente

0.8 CRONOMETRAJE

El cronometraje será manual o eléctrico, según las posibilidades de cada Club Organizador dando mayor puntuación en el baremo de pruebas a aquellas que utilicen medios tecnológicos y no manuales.

Aun así, será obligatoria la existencia de un doblaje manual.

- Una vez atravesada la línea de llegada, tras el banderazo que indica el final de la prueba no se completarán más vueltas.

Será responsabilidad del piloto la pérdida o extravío del transponder (por cualquier causa, incluido el accidente), y es su obligación entregarlo una vez finalice su participación al equipo de cronometraje, el incumplimiento de esta norma supondrá al piloto una sanción de 300 €, más el coste del transponder a precio de mercado.

A Cada piloto le podrá ser requerido el abono de 10€ en concepto de alquiler de transponder, en aquellas pruebas que el organizador decida el uso de este.

0.9 VERIFICACIONES

10.1. Administrativas:

Los clubes organizadores verificarán, como mínimo necesario, la licencia y DNI. de cada piloto. Y esto será previo a las Verificaciones Técnicas.

Cambio de Motocicleta

Cada piloto deberá inscribirse con la motocicleta que vaya a participar. Verificará una sola moto para cada categoría. No admitiéndose el intercambio de motos entre pilotos

10.2 Técnicas:

En estas Verificaciones se comprobará que se cumplen las características exigidas tanto en el vehículo como en la indumentaria.

Casco: que deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en ANEXO NORMATIVA DE CASCOS. Antes de los entrenamientos o carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deberán verificar que todos los cascos están 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.



Aunque la F.M.P.A. acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas.

Vestimenta pilotos y protecciones

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 Campeonato

Durante los entrenamientos y carreras, los pilotos han ir equipados de la siguiente manera:

Cascos

Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de seguridad indicadas en la normativa FIM

El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.

Protección de los ojos

El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes tandas de entrenos y mangas. Y mantenerlas en el transcurso de la carrera. De no ser así, podrá ser penalizado con 20 segundos tras haberle sido enseñada la bandera negra con círculo naranja que le señala que ha de ponerlas o dirigirse al espacio destinado para los mecánicos y una vez allí, reponerlas.

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.

Numero de dorsal

Los corredores deberán llevar un número de dorsal de acuerdo con lo estipulado en estos Reglamentos.

Obligatoriamente llevarán los números de dorsal sobre camiseta o sobre la protección caso de llevarla sobre la camiseta.

Estas deben ser con contraste y tamaño suficiente para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje.

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.



Números reglamentarios: (Fondo, color y tamaño) en las motocicletas. Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas porta-números, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción. En las placas Portanúmeros delanteras deben de aparecer

- Color del fondo de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato de Asturias.
- El número del corredor .
- La zona Portanúmeros del color correspondiente al Campeonato de Asturias.
- El logo de la F.M.P.A.
- La publicidad del equipo esta autorizada en las zonas que no invadan los logos y firmas del Campeonato ya puestas.

Las placas deben ser de forma rectangular en superficie plana y visible y fabricadas en una materia rígida y sólida, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm.

Las cifras deben ser legibles y, como el fondo, deben ser pintados en 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.

Los colores del fondo y de las cifras varían según la categoría de la motocicleta, y los colores a utilizar serán

- **Fondo blanco, Cifras negras. Categorías MX1 u OPEN.**
- **Fondo negro, Cifras blancas Categorías MX 2 o CADETES.**
- **Fondo verde, Cifras blancas Categorías Veteranos.**
- **Fondo amarillo, Cifras negras Categorías Juveniles y Alevines.**

Números laterales.

a cada lado de la motocicleta;

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.

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

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) llevará un protector.



Manetas de embrague y freno. Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera. 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 fijas 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.

Además ha de comprobarse que tanto acelerador como manetas vuelven a su punto de origen.

Cubrecadenas.

Protector piñón de ataque. Deberá estar provisto de un **protector** para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

Botón de pare. Es obligatorio el montaje de un **botón corta-corriente** para la parada del motor.

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 F.M.P.A quien efectúe la medición.

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

Exclusivamente se admitirán motocicletas tipo motocross.

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.

-Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos, debiendo inscribirse cada piloto con la que vaya a participar.

-Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto en una motocicleta y que la misma puede suponer un peligro para los otros pilotos, lo notificará al Director de Carrera o a su adjunto; es su responsabilidad el excluir dicha motocicleta de los Entrenamientos o de la Carrera.



10. COMPETICIÓN

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 y deportivos han sido finalizados.
- d) La entrega de premios se ha llevado a cabo.

Pre-parrilla o pasillo de espera

A un m. De 10min. Antes del comienzo de la manga, todos los pilotos deberán estar en la zona de pre-parrilla que asigne el organizador donde la organización podrá colocar previamente a los pilotos según su puesto en Parrilla y revisar cualquier elemento de Verificación.

Parque cerrado

Zona habilitada para el depósito de los vehículos. Uso controlado y utilizado bajo horario y normas del Organizador.

11. Briefing,

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing

El Director de carrera realizará un Briefing donde informará del transcurso de la prueba y de cualquier modificación que se pueda llevar a cabo. Todos los pilotos estarán obligados a la asistencia y deben firmar la hoja de presencia.

La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de 30,00€, en su defecto, la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.

12. ENTRENAMIENTOS

Entrenamientos

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

Entrenamientos Libres-Cronometrados:

OPEN o MX1: 10 min.

CADETE o MX2: 10 min.

VETERANO: 10 min.

JUVENILES y ALEVINES : 10 min.

El intervalo entre el final de estos entrenamientos de una clase y la salida de la primera manga de carrera de la misma debe ser de 25 minutos como mínimo. Quedan totalmente prohibidos los ensayos de salida. Todos los pilotos deben tomar parte en los Entrenamientos Obligatorios Cronometrados. Aquel que no haya tomado parte en ninguno de los entrenos o solo en los libres, deberá salir desde la zona de espera una vez se de la salida. O en su defecto del último puesto de parrilla.



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

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 obligatorio. Si solo ha habido un grupo de clasificación, los pilotos accederán a la Zona de Parrilla uno después de otro, comenzando por el corredor más rápido. A continuación, el segundo más rápido, y así sucesivamente. De esta manera, se dará prioridad en la elección del sitio en la Valla de Salida. 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.

13. CARRERAS

Salida

El tiempo mínimo entre los entrenamientos obligatorios y el inicio del procedimiento de salida para la carrera será de 25 minutos.

Procedimiento de salida 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 bandera de salida será bajada dentro de los 5 segundos siguientes. Únicamente será permitida la entrada a la Línea de Salida al piloto con su moto, no pudiendo recibir ninguna ayuda exterior.

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.

COMPETICIONES

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido todas las formalidades anteriormente descritas.

DURACIÓN DE MANGA

Categoría Tiempo:

OPEN o MX1: 2 mangas de 20 min.+ 2 vueltas

CADETE o MX2: 2 mangas de 20 min.+ 2 vueltas

VETERANO: 2 mangas de 15 min. + 2 vueltas

JUVENIL o ALEVIN: 2 mangas de 10 min.+ 2 vueltas.

Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 25 minutos para todas las clases, tomándose de referencia a estos efectos la hora de llegada del vencedor de la manga.

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 no importa qué 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 25 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 orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja. Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

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. 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 moto. 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. Los oficiales pueden, a continuación, ayudarle a poner en marcha su motocicleta. 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 moto en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las instrucciones de los oficiales. Si un corredor se encuentra con problemas en su moto 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 separados 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.



14. SEÑALES OFICIALES

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

I Bandera Roja:

Parada obligatoria para todo el mundo.

I 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 dos 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.

I Bandera Amarilla, fija:

Peligro, conducir lentamente.

I 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.

Bandera Blanca y negra: indica comportamiento antirreglamentario o antideportivo. Se muestra una vez al piloto con su dorsal tras haber llevado a cabo un comportamiento antideportivo (como puede ser echar de pista a otro piloto). En el momento que se saca esta bandera se le está aplicando una sanción de **10 segundos**. Si el comportamiento se repitiese la siguiente bandera a mostrar sería la Bandera Negra

CRUCE DE LA LÍNEA DE CRONOMETRAJE (META)

La toma de tiempos en la línea de control se registra en el momento que la parte más avanzada de la moto franquea la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el piloto deberá estar en contacto con el vehículo.

CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS

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



15. 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.

En el momento de franquear la línea de control, el corredor deberá estar en contacto con el vehículo. 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 $\frac{3}{4}$ partes del total de vueltas efectuadas por el vencedor. Si las $\frac{3}{4}$ 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 exaequo persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

PUNTOS PARA EL CAMPEONATO DE ASTURIAS

El min. De pilotos para llevar a cabo una categoría, será de 3 pilotos.

No habrá premios en metálico, siendo obligatorio la entrega de un trofeo o diploma. Y en caso de ser premio material se procurará que sean productos relacionados con el motociclismo.

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

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



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. ENTREGA DE PREMIOS

La entrega de Premios se hará de acuerdo con el Reglamento de Protocolo para la entrega de Trofeos y el de presencia de la imagen de la F.M.P.A. en las pruebas y eventos de motociclismo regional

La asistencia a la entrega de premios será obligatoria para todos los participantes. Se diese el caso de falta de asistencia el premiado perdería el puesto pasando el premio, puntos y puesto en clasificación al siguiente en la lista de clasificación provisional, considerándose excepción la falta de asistencia por fuerza mayor y previamente justificada al director de carrera, como sería la necesidad de asistencia médica.

Consistirán en trofeos o diplomas (optativo), a los 3 primeros clasificados de cada categoría. Además se entregará un recordatorio al resto de los participantes en la categoría juvenil o alevín.

