



MX

CAMPEONATO ARAGÓN

MOTOCROSS

2020

TITULO Y GENERALIDADES.

La Federación Aragonesa de Motociclismo convoca el Campeonato de Aragón de Motocross, en las categorías reseñadas en el presente Reglamento.

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los Oficiales, organizadores, así como todas las personas implicadas en estos Campeonatos, se comprometerán a cumplir todas las normas de este reglamento.

Todas las acciones, juzgadas por los Oficiales responsables, contrarias a este reglamento (o antideportivas o que vayan en contra de los intereses del deporte en general o del evento en particular) estarán sujetas a las sanciones disciplinarias correspondientes estipuladas en el Reglamento de Disciplina Deportiva de la FARAM.

Las referencias al género masculino en este reglamento se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

1.- CATEGORIAS y EDADES.

Clase	Categoría	Edades		Cilindrada
	MX1	Mínima	A partir de 16 años	100cc. - 500cc. 2T
		Máxima	-	175cc. - 650cc. 4T
	MX2	Mínima	A partir de 14 años.	100cc. - 150cc. 2T
		Máxima	-	175cc. - 250cc. 4T
	MXS18	Mínima	A partir de 14 años.	100cc. - 150cc. 2T
		Máxima	19 años (si los cumple durante el presente año).	175cc. - 250cc. 4T
Promo Aragón	MX85	Mínima	A partir de 10 años.	70cc. - 85cc. 2T
		Máxima	15 años (si los cumple durante el presente año).	
	MX65	Mínima	A partir de 7 años.	65cc. 2T con cambio
		Máxima	12 años (si los cumple durante el presente año).	
	MX50	Mínima	A partir de 6 años.	50cc. 2T cambio automático
		Máxima	9 años (si los cumple durante el presente año).	
Máster	MX Máster-30	Mínima	A partir de 30 años. (si los cumple durante el presente año).	100cc. - 500cc. 2T
		Máxima	40 años (si los cumple durante el presente año).	175cc. - 650cc. 4T
	MX Máster-40	Mínima	A partir de 40 años. (si los cumple durante el presente año).	100cc. - 500cc. 2T
		Máxima	50 años (si los cumple durante el presente año).	175cc. - 650cc. 4T
	MX Máster-50	Mínima	A partir de 50 años. (si los cumple durante el presente año).	100cc. - 500cc. 2T
		Máxima	-	175cc. - 650cc. 4T
Clásicas	Clásicas	Mínima	A partir de 16 años.	75cc. - 500cc. - 2T
		Máxima	-	100cc. - 450cc. - 4T
	Clásicas + 50	Mínima	A partir de 16 años.	75cc. - 500cc. - 2T
		Máxima	-	100cc. - 450cc. - 4T

Las categorías de MX-1 y MX-2 correrán juntos con clasificación independiente, si no hay más de 20 pilotos en ambas categorías, en caso contrario correrán separados.

La categoría MXS18 si no hay pilotos suficientes, se juntara con la de MX2, con clasificación independiente.

Las categorías de Máster 30, Máster 40 y Máster 50 correrán juntos, con clasificación independiente.

Las categorías MX-65cc y MX-85cc, dependiendo del número de inscritos correrán juntos, con clasificación independiente.

Podrán participar en la categoría Máster 30, los menores autorizados por la FARAM, únicamente se les deja participar en las competiciones, No puntuarán para la categoría, ni en el Campeonato.

El Campeonato de Aragón en las categorías 50cc, 65cc y 85cc será Open.

Solamente podrán participar en este Campeonato las motocicletas aceptadas por los reglamentos de la FIM de la UEM y de la RFME. Única y exclusivamente se admitirán motocicletas del tipo motocross, no están autorizadas las motocicletas tipo PitBike, minicross o similares.

Requisitos para que una moto se considere como clásica:

- Modelo año 1984 ó anterior
- Sistema de amortiguación trasera de 2 amortiguadores o cantiléver
- Motor refrigerado por aire
- Freno trasero de tambor
- Freno delantero de tambor
- Horquilla delantera convencional de 43 mm de diámetro máximo

Excepciones:

- Motos de más de 250 cc (todos los requisitos son obligatorios)
- Motos de hasta 250 cc ((pueden omitir 1 requisito)
- Motos de hasta 125 cc (pueden omitir 2 requisitos)

Las motocicletas clásicas no podrán incluir entre sus actualizaciones, elementos que transformen el aspecto original, como por ejemplo:

- Manillares sin barra central.
- Horquillas invertidas por las tradicionales.
- Carburadores de campana, por carburadores de guillotina.
- La medida de los neumáticos delanteros de 21" y traseros de 18"
- Se permite el uso de depósitos de combustible de aluminio, transformación ya permitida en la época.
- No podrán exceder el límite de 96 decibelios a 7.000 rpm

2.- REGLAMENTOS PARTICULARES.

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato deberán ser enviados, como mínimo, con un mes de antelación a su fecha de celebración, a la FARAM para su aprobación.

Toda Competición cuyo Reglamento no haya sido recibido en plazo, podrá considerarse suspendida y por tanto dar paso a la competición reserva.

3.- LICENCIAS.

Podrán participar todos los pilotos con Licencia Homologada del año en curso. Para puntuar en el Campeonato de Aragón la licencia tiene que estar expedida por la FARAM, salvo en las categorías 85, 65 que puntuaran todos. Las licencias de día no puntuaran para los campeonatos.

4.- INSCRIPCIONES.

El plazo de Admisión de inscripciones para las Competiciones puntuables se cerrará a las 23'59 del Martes anterior a la Competición. Las inscripciones deberán realizarse en la página web de la FARAM.

Las inscripciones fuera de plazo hasta el viernes tendrán un aumento de 10€ y las que se hagan el mismo día (en el circuito) tendrán un incremento de 20€

Los Derechos de inscripción para el C.A. quedaran fijados en la Asamblea General.

Un piloto inscrito en una competición y que no pueda participar en la misma, está obligado a comunicarlo al Organizador o a la FARAM tan pronto como sea posible, con la justificación aceptable y válida correspondiente. En caso de incumplimiento de este procedimiento se aplicará el Reglamento Deportivo de la FARAM.

5.- MINIMO DE PARTICIPANTES.

Para que una competición tenga validez a efectos de puntuación para este Campeonato, deberán tomar la salida en los Entrenos un mínimo de cinco pilotos de esa categoría.

6.- MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES.

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad más una de las competiciones puntuables convocadas.

7.- CIRCUITO.

El circuito deberá estar en perfecto estado para la práctica de Motocross, es decir, libres de piedras, surcos, grietas y plano en todo el ancho de la pista.

La longitud mínima será de 1.400 m. y su anchura no debe ser en ningún caso inferior a 5 m., aunque es aconsejable un mínimo de 8 m. de pista utilizable en el punto más estrecho sin estrechamientos bruscos.

Están prohibidos los saltos dobles y triples.

Próximo a la salida se instalará un Pre-parque de salida, con el suficiente espacio para albergar la totalidad de los pilotos participante en una manga.

No se permite una velocidad media de más de 55 Km./hora.

Es obligatoria la utilización de valla de salida.

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.

No se autorizara la salida de pilotos en segunda fila, salvo decisión del jurado de la competición.

Las motocicletas deberán estar centradas en la parrilla de salida. No podrán colocarse en ángulo para tomar la salida.

Los pilotos deberán colocarse en la parrilla de salida con la moto que vayan a utilizar en la manga.

El circuito deberá ser regado en su totalidad. Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a la competición y después de los entrenamientos libres de cada día. Solo en casos excepcionales se podrá regar entre mangas para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo. En estos casos se realizara una vuelta de reconocimiento, voluntaria a la pista.

Estará marcado con cinta o fardos de paja.

Se instalará alrededor de todos los obstáculos peligrosos balas de paja u otro material absorbente de los choques, para proteger a los pilotos.

8.- DORSALES. Portanúmeros

Las placas portanúmeros deberán llevar incorporados los números de dorsal del piloto de acuerdo con lo estipulado en el Art.

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
Fondo azul, Cifras blancas.	Categorías MX65, MX Femenino
Fondo amarillo, Cifras negras.	Categorías MX Máster

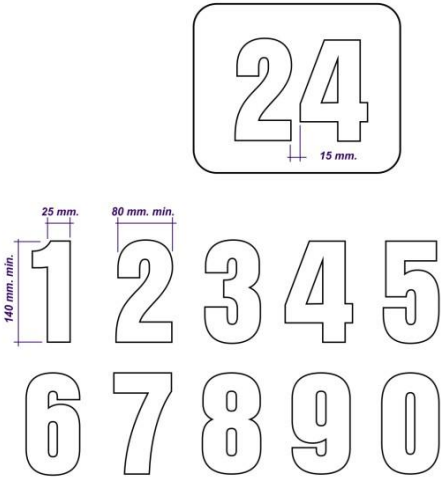
Las cifras deben ser legibles y como el fondo, deben ser pintados en colores mates anti reflectantes de un solo trazo.

Siguiendo la tabla de colores RAL, se recomiendan estos:

Blanco	9010
Negro	9005
Azul	5005
Amarillo	1003

Los pilotos de las categorías MX Máster y MX Femenino que participen en otra categoría, podrán utilizar el color de las placas portanúmeros correspondiente a su categoría.

Las cifras deberán ser legibles y, al igual que el fondo, deberán estar pintados con colores mates y no reflectantes. Se utilizarán tipos de letra compactos (Ver Anexo 01 - Anexo 02)

<p>ANEXO 1 Números de dorsal</p> 	<p>ANEXO 2 Ejemplos de fuentes validas</p> <p>Futura 0123456789 0123456789</p> <p>Zurich 0123456789 0123456789</p> <p>Swiss 0123456789 0123456789</p> <p>Geoslab 0123456789 0123456789</p> <p>Handel 0123456789 0123456789</p> <p>Impact 0123456789 0123456789</p> <p>Julius 0123456789 0123456789</p> <p>Machine 0123456789 0123456789</p> <p>Rockwell 0123456789 0123456789</p>
---	---

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.

8.1.- Portanúmeros delanteros

Las placas portanúmeros delanteras deberán respetar la siguiente configuración:

- El color del fondo y de las cifras según la categoría, de acuerdo con los Reglamentos vigentes. (Art. 8)
- El número de dorsal del piloto de acuerdo con los Reglamentos vigentes.
- Las placas deberán tener forma rectangular, en superficie plana y visible y fabricadas en un material rígido y sólido, y deberán medir como mínimo 200 mm. de altura, con la suficiente anchura para cubrir la placa de serie y el suficiente espacio para colocar 3 dígitos.
- 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 FARAM disponga de Patrocinador Oficial, ésta se reservará el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

8.2.- Portanúmeros laterales

Deberá haber una placa a cada lado de la motocicleta, las cuales, deberán estar fijas y bien visibles. No deberán 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. 8

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

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

9.- EQUIPAMIENTO Y VESTIMENTA DE PROTECCIÓN

Durante los entrenamientos y carreras, los corredores deberán llevar pantalones largos (hasta los tobillos) es obligatorio el uso de rodilleras 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.

Es obligatorio el uso de coderas y coraza protectora de espalda y torso.

En los entrenamientos y carreras, es obligatorio para todos los participantes portar un casco de protección homologado y provisto con una de las marcas de normas internacionales oficiales.

El casco debe estar en buen estado, conservando su característica de seguridad, correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del corredor. (Recomendamos el uso de collarín).

El piloto deberá llevar colocadas las gafas protectoras en el inicio de cada tanda de entrenamiento, y manga.

10.- DELEGADO DE PILOTOS.

Actuará como Delegado de pilotos el que, de manera democrática, sea elegido por los pilotos por mayoría simple entre los candidatos a tal, estableciéndose un piloto como reserva.

Esta elección deberá realizarse antes del inicio de los entrenos de la primera prueba del Campeonato.

En el caso que no exista votación ni candidatos, 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.

Para la primera prueba, se cogerá como referencia la Clasificación final del año anterior.

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

11.- CONDUCTA DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS

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.

Podrá sancionarse por el Jurado de la Prueba con una de las siguientes sanciones: advertencia, sanción económica, penalización en tiempo, pérdida de puestos, pérdida de puntos para el evento y/o para el Campeonato, desclasificación o exclusión; cualquiera de las siguientes acciones:

- Tener un comportamiento antideportivo, agresivo, imprudente o inapropiado por parte de un piloto o de los miembros de su equipo y/o entorno, contra otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, Oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc..), dentro o fuera de la pista.
- Conducir de una manera no responsable, la cual pueda representar peligro para otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, Oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc..), dentro o fuera de la pista.
- Utilizar una motocicleta cuyo estado pueda constituir peligro para otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, Oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc..), dentro o fuera de la pista.
- Interferir o dificultar los tratamientos que considere el equipo médico recibidos a un piloto, por parte de los miembros del equipo y/o entorno.

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.

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). Durante un evento, todos los pilotos deberán intentar, en todo momento, defender sus posibilidades de éxito. El piloto que no lo defienda intencionadamente, podrá ser sancionado por el Jurado de la Prueba.

Todo corredor presente en una prueba que efectúe 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 o a cualquier miembro del Jurado de la prueba. 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 Carrera o a cualquier miembro del Jurado de la prueba, explicando el motivo de su no participación.

Esta comunicación la podrá hacer el propio piloto o cualquier miembro de su equipo.

12.- 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 MX-85, MX-65 y MX-50. donde si estará permitida esta ayuda. Si el Jurado de la Prueba considerase que el organizador del evento no dispusiese de suficientes Comisarios para este fin, podrá autorizar, únicamente en las categorías MX50 y MX65, a que estas ayudas las realicen miembros de los equipos de los pilotos, siempre atendiendo a las indicaciones propuestas por el Jurado.

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.

13.- DESARROLLO DE LAS PRUEBAS.

En toda competición puntuable se celebrarán dos mangas más dos vueltas con un intervalo mínimo obligatorio entre ellas de treinta minutos entre el fin de la primera manga y el comienzo de la segunda.

Para tomar parte en la competición será obligatorio, como mínimo, realizar los entrenamientos (un mínimo de 2 vueltas) de los cuales se obtendrá el puesto para parrilla de salida.

Los entrenamientos constarán de una sesión de cronometrados,

Categoría	Entrenos	Carrera
MX1 y MX2	15 minutos	2 mangas de 20' + 2 vueltas
MXS18	15 minutos	2 mangas de 20' + 2 vueltas
MXMáster	15 minutos	2 mangas de 20' + 2 vueltas
MX85	15 minutos	2 mangas de 15' + 2 vueltas
MX65	15 minutos	2 mangas de 12' + 2 vueltas
MX50	12 minutos	2 mangas de 10' + 1 vueltas
Clásicas	15 minutos	2 mangas de 12' + 2 vueltas

La categoría de MX-65 cuando corra junto con MX-85, la carrera será de 15' + 2 vueltas.

13.1.- ZONA DE PRE-PARQUE.

Todas las motocicletas deberán estar en la zona de Pre-Parque de salida 15 minutos antes de la hora de inicio de la manga, 10 minutos antes de la salida se comenzara a montar la parrilla. El piloto no presente en el momento de su turno de colocación en la parrilla, perderá la posición, pasando a ser el último piloto a entrar en la parrilla. Una vez montada la parrilla si falta algún piloto, entrara el primer reserva y así sucesivamente.

La colocación en la parrilla de salida será por rigurosa posición de entrada, está totalmente prohibido a mecánicos, tutores, o acompañantes guardar el lugar en la parrilla

14.- VERIFICACIONES.

14.1.- Verificaciones administrativas.

Los corredores inscritos en la prueba están obligados a acreditar su presencia e identidad mediante la licencia correspondiente y el documento oficial de identidad necesario (DNI, Permiso de circulación, Pasaporte).

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

14.2.- Verificaciones Técnicas.

Antes de comenzar los éntrenos las motocicletas participantes deberán pasar una verificación técnica preliminar, donde se comprobara, puños, manetas, estriberas y protector de piñón.

Los clubes deberán pedir el DNI a los pilotos al entrar al parque cerrado con el fin de certificar el piloto que compete en la prueba.

Una vez finalizada la competición, las motocicletas clasificadas en las tres primeras posiciones de cada categoría y manga, deberán dirigirse al Parque Cerrado donde permanecerán hasta 30 minutos después de hacerse públicas las clasificaciones de la competición.

Los Comisarios Técnicos podrán verificar de oficio las motos que estimen oportunas. La organización, en caso de considerarlo necesario, podrá retener una moto participante con el fin de verificarla de forma precisa, hasta 72 horas hábiles después de la competición.

Antes del comienzo de los éntrenos y de la competición se verificará la indumentaria de los participantes, que deberán ir provistos de: casco homologado, botas, guantes, gafas y prendas adecuadas para este tipo de competiciones (coderas, rodilleras, coraza.).

Todo corredor está autorizado a emplear dos motocicletas presentadas a Control Técnico, tanto en Entrenos Libres como de Clasificación, no pudiendo cambiar de motocicleta durante el desarrollo de una manga.

Cualquier observación de irregularidad observado en la verificación Final, comportara la exclusión del piloto infractor de la prueba y la comunicación de la sanción a la FARAM, la reincidencia comportara la exclusión del Campeonato y la pérdida de todos los derechos.

15.- PREMIOS.

El Club organizador deberá entregar en las competiciones de Campeonato de Aragón, un mínimo de un trofeo para los tres primeros clasificados de cada categoría

16.- CLASIFICACION DE PILOTOS.

El vencedor de una manga es el piloto que cruza primero la línea de llegada. Los pilotos siguientes serán parados cuando crucen dicha línea.

En el momento de franquear la línea de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.

La clasificación general de cada competición es la suma de los puntos obtenidos por cada piloto en todas las mangas de la misma de mayor a menor (independientemente del número de mangas que haya terminado).

Para la Clasificación de cada Competición, al igual que los Campeonatos de pilotos, al vencedor de cada manga se le adjudicarán 25 puntos, 22 al segundo, 20 al tercero, 18 al cuarto, 16 al quinto, 15 al sexto, 14 al séptimo, 13 al octavo, 12 al noveno, 11 al décimo, 10 al undécimo, 9 al duodécimo, 8 al decimotercero, 7 al decimocuarto, 6 al decimoquinto, 5 al decimosexto, 4 al decimoséptimo, 3 al decimoctavo, 2 al decimonoveno, 1 al vigésimo y siguientes clasificados.

No estará clasificado el corredor que:

- a) No haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor

Si se presenta una reclamación, los resultados no serán oficiales hasta que el Jurado de la Prueba tome la decisión pertinente.

Si se presenta un recurso de apelación ante la decisión del Jurado, los resultados no serán oficiales hasta que el Comité de Disciplina Deportiva de la FARAM tome la decisión pertinente.

Los casos de empate en las competiciones puntuables se resolverán a favor del que haya realizado el mejor puesto en una de las mangas. Si el empate persiste, será determinante el resultado de la última manga de la competición.

Los casos de empate en la Clasificación Final del Campeonato de Aragón se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos, de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos, y así sucesivamente. En caso de subsistir el empate será determinante el resultado de la última manga puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

No se descontará ningún resultado de la clasificación para el Campeonato de Aragón.

Se considera prueba celebrada en el momento que se realicen los entrenamientos cronometrados.

17.- DIPLOMAS Y TROFEOS.

La Federación Aragonesa de Motociclismo otorgará al finalizar el Campeonato, los siguientes premios en cada categoría:

Al Piloto Campeón.	Trofeo.
Al Piloto Subcampeón.	Trofeo.
Al Piloto Tercer Clasificado.	Trofeo.

El Club organizador deberá entregar en las competiciones de Campeonato de Aragón un mínimo de un trofeo para los tres primeros clasificados de cada categoría.

18.- RECLAMACIONES.

Cualquier reclamación contra el desarrollo de la prueba o de la conducta de otro piloto podrá hacerse por escrito acompañada de 100€ dentro de la media hora siguiente al término de la prueba.

Cualquier reclamación contra la Clasificación de la prueba podrá hacerse por escrito acompañada de 100€ dentro de la media hora siguiente a la publicación de la misma.

Cualquier reclamación de carácter Técnico de una motocicleta deberá hacerse en la media hora siguiente al término de la prueba, por escrito y acompañada de una fianza de 300€.

En caso de comprobarse la veracidad de una reclamación, el importe será devuelto, siendo retenido en caso contrario por la FARAM.

Todas las reclamaciones tendrán que venir firmadas, al menos por un participante.

Los pilotos participantes están obligados, caso de reclamación por parte de otro participante o bien por verificación de oficio, a proceder al desmontaje de los órganos mecánico de su moto delante del Comisario Técnico. El desmontaje podrá ser hecho por mecánico del propio piloto.

19.- ASISTENCIAS SANITARIAS.

El Club organizador tiene la obligación de llevar a la competición un mínimo de **DOS AMBULANCIAS** con su personal sanitario así como **UN MÉDICO**, preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes en el circuito antes de dar comienzo los entrenamientos libres.

20.- 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.

NOTA: Lo que por su extensión no se refleja en el Reglamento de este Campeonato, se regirá por el Reglamento Deportivo de la FARAM y de la R.F.M.E.

---0---