

QUADCROSS
QX
CAMPEONATO DE ESPAÑA

RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE QUADCROSS
REGLAMENTO DEPORTIVO
REGLAMENTO TÉCNICO

Cambios 2021:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	01.01.21	Cambio de Logo ; Art 17 ;

Obligaciones y Condiciones Generales

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición de este Campeonato de España, se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS
2. REGLAMENTOS TÉCNICOS
3. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA

Los cuales, son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del Reglamento de este Campeonato de España (denominado en adelante "Reglamento").

Estos Reglamentos pueden ser traducidos a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

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

Le corresponde al equipo la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las normas de los Reglamentos. La responsabilidad de los pilotos, o de cualquier otra persona que se ocupe de una motocicleta inscrita en la competición, en lo que concierne a respetar los Reglamentos, es conjunta y solidariamente comprometida con la de su equipo.

CODIGO ANTIDOPAJE

Todas las personas participantes deben cumplir en todo momento con la normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte y el Código de Antidopaje de la Federación Internacional de Motociclismo, siendo susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.

ÍNDICE GENERAL

- [REGLAMENTO DEPORTIVO](#)
- [REGLAMENTO TÉCNICO](#)
- [ANEXO CRONOMETRAJE](#)

REGLAMENTO DEPORTIVO

1. **TITULO Y GENERALIDADES**
2. **QUADS**
 - 2.1 Quads admitidos
 - 2.2 Categorías
 - 2.3 Limitaciones
 - 2.4 Equipamiento
 - 2.5 Números de dorsal
3. **CIRCUITOS**
 - 3.1 Especificaciones de los circuitos
 - 3.2 Parque de corredores (Paddock)
 - 3.3 Seguridad
4. **OFICIALES**
 - 4.1 Jurado. Composición
 - 4.2 Presidente del Jurado
 - 4.3 Director de la Competición
5. **PILOTOS**
 - 5.1 Licencias
 - 5.2 Edades
 - 5.3 Compromisos de conducta de los pilotos y equipos
 - 5.4 Inscripciones
 - 5.5 Briefing
 - 5.6 Delegado de pilotos
6. **ENTRENAMIENTOS**
 - 6.1 Entrenamientos
 - 6.2 Orden de la parrilla de salida en la Competición
7. **CARRERAS**
 - 7.1 Zona de Espera / Pre-parque
 - 7.2 Valla de salida
 - 7.3 Salida
 - 7.4 Procedimiento de salida
 - 7.5 Salidas falsas
 - 7.6 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. [CRITERIOS DE PUNTUACIÓN](#)
16. [PUNTOS PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA](#)
17. [RECLAMACIONES](#)
18. [PREMIOS Y TROFEOS](#)
 - 18.1 [Premios en cada competición](#)
 - 18.2 [Premios al final del Campeonato](#)
19. [REGLAMENTO PARTICULAR Y HORARIO TIPO](#)
20. [CAMPEONATO DE CLUBES O ESCUDERÍAS](#)
21. [CAMPEONATO DE MARCAS](#)

1.- TÍTULO Y GENERALIDADES

El Quadcross es una modalidad de motociclismo que consiste en una competición de quads cronometrada sobre un circuito cerrado de tierra o arena, sinuoso y accidentado, con cuestas, saltos y giros, en la que los distintos participantes disputan una carrera con el objetivo de finalizar en primera posición.

La RFME convoca para el presente año los Campeonatos de España, en todas sus categorías, que se regirán por su Reglamento Deportivo, por el de la FIM EUROPA y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias, actualizaciones y modificaciones, que puedan ser debidamente aprobadas.

Estos Campeonatos, puntuables para pilotos, marcas y clubes, se organizan de acuerdo con el Reglamento Deportivo de la RFME, y serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista.

2.- QUADS

2.1.- Quads admitidos

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

Cuando un quad haya sufrido importantes daños técnicos en entrenamientos, los Comisarios Deportivos, previo informe del Comisario Técnico, podrán autorizar la verificación de un segundo vehículo.

En Q1 se permite la verificación de dos vehículos.

2.2.- Categorías

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

- Q1 PRO

No más de 500 c.c. con motores de 2 tiempos y no más de 700 c.c. motores de 4 tiempos. Se permiten prototipos.

- Q2

No más de 350 c.c. de 2 tiempos y no más de 450 c.c. de 4 tiempos. Solo se permite la potenciación del motor cambiando/modificando: escape, carburación y filtro de aire, tampoco se permite montar centralitas, CDIs, u otros dispositivos que modifiquen la inyección y/o encendido. Está permitido el uso de chasis de la industria auxiliar (chasis no original). No está permitido montar en esta categoría motores de motocicletas

No está permitido en ninguna categoría el uso de quad / ATV con tracción 4x4. Sólo se admiten quads con tracción trasera.

2.3.- Limitaciones

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 de mismo)
- Nivel sonoro máximo para quads de 4T (en verificación inicial):
 - Q1 PRO y Q2: 117 db/A (115 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la precisión del método)
- Nivel sonoro máximo para quads de 2T (en verificación inicial):
 - Q1 PRO y Q2: 114 db/A (112 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la precisión del método)

2.4.- Equipamiento

Asimismo, deberán obligatoriamente ir equipados de:

- Dispositivo cortacorriente 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.
- Protección de corona y disco de freno trasero en material sólido, que proteja por debajo dichos elementos.

- 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. 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).

Los colores y cifras deberán ser bien visibles para el comisario técnico de la prueba. Si éste no lo acepta, deberá cambiarlo el piloto participante. Tanto el color del fondo como el de las cifras es libre. Sin embargo, debe existir una clara distinción entre el color de los números y el del fondo.

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 1.000 metros ni superior a 3.000 metros para Q1 PRO y Q2.

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, así como los dubbies.

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.).

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 como mínimo con 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 mínimo, 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 mediodía del sábado.

El acceso de vehículos a motor en este parque permanecerá cerrado desde las 23:00 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

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 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.- 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

Las licencias permitidas para participar y puntuar en cualquiera de los Campeonatos de España son las siguientes:

- Licencia Homologada (anual o de 1 evento).
- Licencia Nacional de cualquier Federación Europea.
- Licencia FIM EUROPA (u otra Continental).
- Licencia FIM

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

Licencias Homologadas de 1 evento: Durante la temporada, un piloto podrá tramitar hasta un máximo de 2 Licencias Homologadas de 1 evento para poder participar y puntuar en su categoría. A partir de la tercera prueba donde desee participar, deberá tener tramitada la Licencia Homologada anual.

5.2.- Edades

Categoría	Edad
Q1 PRO:	a partir de 16 años.
Q2:	a partir de 14 años.

Todo piloto que participe en Q1 PRO deberá permanecer en esta categoría durante todo el resto del Campeonato. El Campeón de Q2 del año anterior, deben pasar obligatoriamente a la categoría Q1 PRO.

5.3.- 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.

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

5.4.- 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 lunes de la semana 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, tendrán número fijo el primero, segundo y tercer clasificado del año anterior (excepto en la categoría Q2, ya que el Campeón pasa a Q1 PRO).

Además de éstos, el piloto que desee número fijo, podrá elegirlo en el momento de hacer la inscripción a través la web de la RFME.

Los dorsales nº 1, nº 2 y nº 3 se reservarán para el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior. Estos dorsales no podrán ser adjudicados a ningún otro piloto en caso de que el titular de los mismos solicite 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 mx@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 antes del comienzo de los entrenamientos.

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 categoría y grupo según el siguiente cuadro:

Entrenamientos Cronometrados

Q1 PRO: 20 minutos

Q2: 20 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, éste 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 categoría, 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.

Dependiendo del número de pilotos inscritos y verificados en cada una de las categorías y según las condiciones particulares del evento, el Jurado de la prueba podrá modificar la distribución de las categorías.

Hasta 40 pilotos por categoría:

--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.

Más de 40 pilotos por categoría:

--Si hay más de 40 pilotos en alguna categoría se dividirán en grupo A y B, obtendrá la pole position el piloto más rápido independientemente del grupo en el que participe y será el primero en salir a la parrilla a continuación el primero del otro grupo y así sucesivamente hasta el puesto 30.

-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.

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 categoría.

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

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. Los corredores reserva que no pueden tomar parte en la manga abandonan la zona.
 - A partir de este momento únicamente podrá permanecer en la zona de espera 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 participación en la manga en última posición.

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.

Habrán 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 la zona de espera hacia la parrilla, lo que se realizará, obligatoriamente, con el motor en 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 la zona de espera hasta que la valla haya caído. Una vez que la valla 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 la valla 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.

Nivel sonoro máximo para quads de 4T (después de la manga):

- Q1 PRO y Q2: 118 db/A (117 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso)

Nivel sonoro máximo para quads de 2T (después de la manga):

- Q1 PRO y Q2: 115 db/A (114 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso)

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 Campeonato de España de Quadcross se desarrollarán de la siguiente forma:

Categoría	Nº Mangas / Tiempo
Q1 PRO:	2 mangas de 15 minutos + 2 vueltas
Q2	2 mangas de 15 minutos + 2 vueltas

Dependiendo del número de pilotos inscritos y verificados en cada una de las categorías y según las condiciones particulares del evento, el Jurado de la prueba podrá modificar la distribución de las categorías.

En el caso de que haya categorías que corran conjuntamente en una misma manga, éstas puntuarán de forma independiente para la clasificación de los RFME Campeonatos de España.

Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 45 minutos para todas las categorías, 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 sancionado 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. Se utilizará también para el procedimiento de 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 no ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.

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.- CRITERIOS DE PUNTUACION

El vencedor del Campeonato de España será el piloto que haya obtenido más puntos en la totalidad de las pruebas celebradas.

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

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

a) Mínimo de participantes.

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el Art. 16, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría.

Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas del Campeonato, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

b) 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 de las competiciones puntuables convocadas.

16.- PUNTOS PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA

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

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

17.- RECLAMACIONES

Media hora (30'), como máximo, después de la publicación de los resultados provisionales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Carrera o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación, un depósito de TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

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

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) para los quads de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600€) para los de 2 tiempos.

Si el quad reconocido está conforme al Reglamento, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500€) para los quads de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300€) para los de 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

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

Si la pieza de un quad verificado resultase irregular y/o, tras la decisión del Jurado, subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste.

La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y por el piloto o persona autorizada por éste.

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni, por tanto, recurso de apelación, contra las decisiones del Director de Carrera / Jurado de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- desclasificación o exclusión en los entrenamientos o mangas por medio de la bandera negra.
- sanción por hacer caso omiso a la bandera amarilla o a la bandera blanca con aspa roja (bandera médica).

Reclamación sobre carburantes:

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

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

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos, el importe de MIL EUROS (1.000€) que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

Recurso de apelación:

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

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

El derecho de recurso expira a los **dos días**, 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 siguiente: En caso de reclamación técnica o por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe posibilidad de notificar al Jurado, la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en el que la pieza en litigio deba ser precintada).

En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s según lo expresado en el [Art. 17](#) y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre del procedimiento de apelación.

18.- PREMIOS Y TROFEOS

18.1.- Premios en cada competición / Entrega de Trofeos

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, serán los siguientes:

- Del 1º al 3º Clasificados: Trofeo

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

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

La entrega de trofeos será supervisada y coordinada por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias de entrega.

Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la Clasificación Final de la prueba, en cada categoría, estará obligado a asistir a la ceremonia de entrega de trofeos, totalmente uniformado con la equipación de competición, acompañado de su motocicleta, para que ésta quede expuesta durante la ceremonia.

El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del trofeo correspondiente y de 5 puntos en la Clasificación General del Campeonato.

No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de trofeos acompañado (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...). Únicamente subirá el piloto.

18.2.- Premios al final del Campeonato

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

Categorías	Cto/Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
Q1 PRO	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma
Q2	Campeonato de España	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma	Trofeo Cto. y Diploma

El Organizador de la última prueba puntuable del Campeonato deberá prever un podio de final de Campeonato para cada categoría.

En este caso los premios u obsequios previstos los entregará el Representante RFME designado para el evento o el Presidente del Jurado del mismo.

19.- 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 publicarán en la página web de la RFME

20.- 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 TRES 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 Q1 PRO
- RFME Campeonato de España de Quadcross Q2

21.- CAMPEONATO DE MARCAS

Para la Clasificación de los Campeonatos de Marcas, solo el mejor puesto de cada marca obtendrá puntos, de acuerdo con su posición en cada manga del Campeonato. Para optar a esta Clasificación, la Marca deberá tener tramitada la Licencia RFME de Constructor, siendo imprescindible que al menos participen DOS Marcas distintas - con o sin Licencia- en el Campeonato.

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 Q1 PRO
- RFME Campeonato de España de Quadcross Q2

REGLAMENTO TECNICO

1. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TECNICAS

- 1.1 [Verificaciones administrativas](#)
- 1.2 [Verificaciones técnicas](#)
- 1.3 [Nivel sonoro](#)
- 1.4 [Manetas](#)
- 1.5 [Equipamiento y vestimentas de protección](#)
- 1.5 [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 en los quads.
3. Nivel sonoro, precintándose el silencioso.
4. Manetas de embrague y freno
5. Chasis, que se precintará con pintura.
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 45º, en el lado del escape, y a 1,35 metros del suelo. La distancia de 2 metros se medirá a partir del punto en el que el centro del neumático trasero está en contacto con el suelo.

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

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

c) Colocación de la motocicleta

Los puntos de referencia:

- Para 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:

a) Verificación inicial:

- Nivel sonoro máximo para quads de 4T:
 - Q1 PRO y Q2: 117 db/A (115 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la precisión del método)
- Nivel sonoro máximo para quads de 2T:
 - Q1 PRO y Q2: 114 db/A (112 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la precisión del método)

b) Verificación final:

- Nivel sonoro máximo para quads de 4T (después de la manga):
 - Q1 PRO y Q2: 118 db/A (117 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso)
- Nivel sonoro máximo para quads de 2T (después de la manga):
 - Q1 PRO y Q2: 115 db/A (114 dB/A +2 dB/A de tolerancia por la degradación del silencioso)

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/chancas (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 publicarían aparte.

RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE QUADCROSS- ANEXO CRONOMETRAJE

CONDICIONES MÍNIMAS SOBRE CRONOMETRAJE DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA

El cronometraje se realizará por transponder activo, los cuales serán facilitados a los pilotos por parte de la empresa de cronometraje.

Se deberá de colocar dos monitores en la zona de mecánicos, de al menos 21", con sus soportes y generador de alimentación. La imagen de dichos monitores contendrá espacio para publicidad, además de una barra informativa para mostrar los mensajes importantes de la dirección de carrera, como por ejemplo banderas, peligros, penalizaciones o mensajes a los participantes, deberá poderse aplicar las sanciones que se aplican a los resultados de clasificación en tiempo real para la información de los deportistas y clubs, así como la suma de las mangas según el reglamento , en tiempo real para facilitar las entregas de pódium inmediatamente después de las segundas mangas.

Además, deberá mostrar los siguientes campos obligatoriamente:

Posición, Dorsal, Nombre, Categoría, Posición en su categoría, tiempo, mejor tiempo, vueltas, diferencias respecto al primero y al anterior, tiempo a la finalización de la tanda y vueltas.

Serán necesarios al menos tres decodificadores, uno principal y otro para background o copia de seguridad. El tercero se usará en el caso de necesitar un tiempo intermedio o entrada a Pit-Lane (zona mecánicos) etc.

Aparte del software automatizado, se realizará una toma de tiempos total en formato manual, (al menos en carrera) usando un equipo o PC independiente con su software específico para esa tarea.

Se colocará un display informativo de tiempo de carrera y entrenamientos en la línea de meta, visible para los pilotos.

Debe de habilitarse una página web para visionar los tiempos en directo (online) con un retardo máximo de 20 segundos.

Dicha página deberá adaptarse adecuadamente a los dispositivos móviles y deberá estar preparada para contener publicidad de patrocinadores. La dirección de dicha página deberá comunicarse a la RFME la semana previa al evento.

La información a mostrar en el online debe ser al menos la misma que en monitores.

Se generará una lista de inscritos previa y final a las verificaciones técnicas. Los resultados se suministrarán en PDF, de la clasificación principal y por categorías, así como los tiempos parciales, vuelta a vuelta y planning de carrera.

Los resultados presentarán como mínimo lo siguiente

- Logo oficial del Campeonato
- Nombre de la prueba
- Fecha y lugar de celebración
- Organizador
- Categoría
- Posición, dorsal, nombre y apellido del piloto
- Club del piloto (Si está inscrito en la RFME)
- Equipo del piloto (Si se anotó en la inscripción)
- Quad del piloto (Si tiene licencia de constructor RFME en vigor)
- Nº total de vueltas y tiempo total empleado
- Vuelta rápida con su tiempo
- Diferencias respecto al primero y al anterior
- Puntos para el Campeonato
- Velocidad media de cada piloto (remarcando la del vencedor)
- Nombre y apellidos del piloto que ha efectuado la mejor vuelta, tiempo y velocidad de la misma.
- Sancionados (en el caso de que hubiera) y motivo de la sanción.
- Hora de publicación de los resultados
- Nombre y firma del Director de Carrera

Se facilitará cuanto antes al organizador los resultados provisionales para la entrega de premios, 3 por categoría.

Publicación de los resultados en la web de la RFME, vía aplicación informática facilitada al efecto, inmediatamente a la aprobación por parte del Jurado de la prueba.

Deberán generarse los archivos CSV (carreras) en un formato específico que será comunicado, para su compatibilidad con la APP de la RFME.

La RFME facilitará los logotipos para editar las cabeceras y pie de páginas de los resultados.

El cronometrador deberá estar al corriente de la reglamentación de estos Campeonatos.

Notas Importantes:

Toda la información de resultados y clasificaciones de los formatos de tiempo real (monitores, On line, Internet, etc.) NO TENDRAN NINGÚN VALOR OFICIAL, por lo que no se tendrán en cuenta la aportación de fotos, capturas de pantallas etc., de los mismos, solo son válidos los aprobados por el jurado de la prueba, y publicados en el cartel oficial de las competiciones.

Todo el material que se entrega por parte de las empresas cronometradoras son responsabilidad del depositario/deportista, en caso de rotura por impacto, (accidente) pérdida o robo deberá abonar su valor para reponer el material.

El transponder será colocado según las indicaciones de los cronometradores y oficiales de la prueba, con el soporte apropiado, que si no tiene deberán adquirir. La empresa de cronometraje se lo facilitara para su compra. En caso de no atender a estas recomendaciones, será el piloto el único responsable de los posibles errores que se generen en la toma de tiempos. En ningún caso será el piloto responsable del mal funcionamiento por avería cuando NO sea debido por un golpe.

En caso de la no devolución del transpondedor por parte de algún participante por descuido, deberá enviarlo en un plazo máximo de 72 horas a la empresa de cronometraje, por transporte urgente y haciéndose cargo del coste del envío. En caso de incumplir esta norma, el cronometraje podrá facturar al piloto en concepto de alquiler los gastos derivados del tiempo de retraso en el envío.

El organizador de la competición (club, Federación, circuito, etc.) deberá contratar el cronometraje para que los días de la competición oficial, NO tenga ningún coste extra para los participantes, en caso de cobro de alguna fianza no podrá superar la mitad del coste del material entregado, y la empresa será la única responsable de la devolución de las fianzas.

Las empresas de cronometrajes serán las responsables de cumplir con toda la normativa respecto a las administraciones públicas.