



MANUAL DE ORGANIZADORES

RFME CAMPEONATO DE ESPAÑA DE
MOTOCROSS



1. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Cada vez que se utilice este manual, se deberá tener a nuestra disposición la siguiente documentación:

- [Reglamento Deportivo de la RFME.](#)
- [Reglamento de Disciplina Deportiva de la RFME.](#)
- [Reglamento de Control de Dopaje de la RFME.](#)
- [Reglamento de Motocross.](#)
- [Normas para los Circuitos de Motocross.](#)
- [Calendario RFME.](#)

Para cualquier aclaración en la lectura de estos documentos, no duden en ponerse en contacto con la RFME para evitar cualquier malentendido.

2. CIRCUITO

Hay cosas muy importantes a tener en consideración cuando se prepara un circuito, para ello, es necesario el uso del Reglamento para los Circuitos de Motocross.

3. DOCUMENTOS OFICIALES

3.01. Autorizaciones pertinentes.

(Ayuntamiento, Policía Municipal, Cruz Roja, Protección Civil, etc.)

La autorización del Ayuntamiento y propietario (caso que no sea propio o municipal) es obligatoria, y deberá entregarse una copia de la misma al Presidente del Jurado.

3.02. Seguros.

Será necesario contar con un seguro de Responsabilidad Civil de la instalación deportiva.

3.03. Reglamento Particular (R.P.).

Se completará el R.P. remitido desde la RFME. Éste se devolverá a través de la correspondiente Federación Autonómica respetando los plazos previstos para su aprobación (1 mes antes de la celebración del evento)

Una vez aprobado por la RFME., no podrá efectuarse ninguna modificación en el R.P.



No obstante, en casos excepcionales, el Jurado de la Competición puede autorizar una modificación, e inmediatamente ser puesta en conocimiento a todas las partes interesadas.

3.04. Inscripción.

La inscripción debe ser efectuada a través de la página Web de la RFME. (Artículo 032.3).

3.05. Lista de Inscritos.

La lista de pilotos inscritos será facilitada por la RFME el jueves anterior a la prueba. No obstante, se podrá comprobar en cualquier momento el listado en la página web de la RFME. ([en este link](#))

3.06. Dossier de Prensa.

El dossier de prensa debe ser atractivo y contener informaciones útiles para la prensa, los patrocinadores, la industria, etc. etc.

3.07. Programa Oficial.

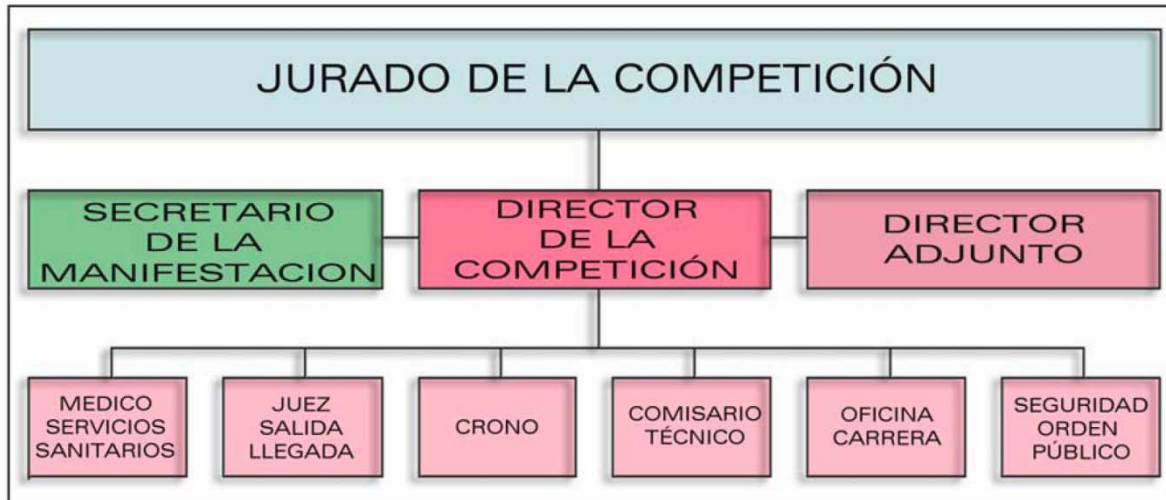
Se recomienda que el Organizador prepare un pequeño programa (díptico o tríptico) con la lista de inscritos y los horarios del evento para informar al público que acuda a la prueba.

3.08. Resultados.

Una vez finalizada la prueba y aprobados los resultados oficiales por el Jurado, se deberán remitir vía telemática a la RFME.

4. ORGANIGRAMA

Esquemáticamente se resume en el siguiente organigrama los Cargos Oficiales que pueden actuar en una competición motociclista:



5. PRINCIPALES OFICIALES DE LA COMPETICIÓN

Estos Oficiales deben estar en posesión de la licencia homologada RFME.

- | | | |
|------------------------|---|---|
| -Presidente del Jurado | } | designados por la RFME (<i>excepto en MXFemenino</i>) |
| -Comisario Deportivo | | |
| -Cronometrador | | |
| -Comisario Deportivo | } | designados por el Organizador |
| -Director de Carrera | | |
| -Comisario Técnico | | |

5.01. Presidente del Jurado.

Designado por la RFME

(Art. 41 y 42 del Reglamento Deportivo de la RFME.).

5.02. Comisario Deportivo.

Designado por la RFME.

Efectuará la función de Director de la Prueba, trabajando con el Director de Competición.



5.03. Comisario Deportivo.

Designado por el Organizador.

5.04. Director de Competición.

Designado por el Organizador.

(Art. 34 del Reglamento Deportivo de la RFME).

5.05. Comisario Técnico.

Designado por el Organizador.

(Art. 38 del Reglamento Deportivo de la RFME).

La RFME podrá designar en cada prueba a un Comisario Técnico RFME, cuya función será asesorar al Comisario Técnico del Club.

5.06. Cronometrador.

Designado por la RFME.

(Art. 37 del Reglamento Deportivo de la RFME).

Será aportado por la empresa responsable del cronometraje.

6. STAFF DEL EVENTO

6.01. Jefe del Servicio Médico y Personal Sanitario

El Organizador deberá entregar al Presidente del Jurado, un plan de seguridad donde se detalle la posición de éstos en el circuito.

6.02. Secretario de la Competición.

(Art. 35 del Reglamento Deportivo de la RFME).

6.03. Secretario del Jurado.

(Art. 43 del Reglamento Deportivo de la RFME).

6.04. Responsable del Paddock.

6.05. Responsable de Prensa.



6.06. Speaker Oficial.

El Organizador deberá contar con un servicio de megafonía

6.07. Comisarios de Pista / Señalización.

El Organizador deberá entregar al Presidente del Jurado una relación de nombres y datos personales de los Comisarios, así como la posición de cada uno de ellos en el circuito, con la finalidad de estar incluidos en los seguros de la prueba.

Deberá haber un número suficiente de Comisarios de Pista a lo largo del circuito, y estar colocados de forma que sean perfectamente visibles por los corredores.

El Organizador también deberá informar al Presidente del Jurado del número y ubicación de los Comisarios de Pista encargados de las banderas azules.

6.08. Comisarios de apoyo.

El Organizador deberá entregar al Presidente del Jurado una relación de nombres y datos personales de los Comisarios, así como la posición de cada uno de ellos en el circuito, con la finalidad de estar incluidos en los seguros de la prueba.

Deberá haber un número suficiente de Comisarios de apoyo en los puntos donde sea prevea que puedan ser conflictivos.

7. PROCEDIMIENTO CONTROL DE DOPING

La RFME, en algunas pruebas, mandará un médico especialista encargado de efectuar un Control de Doping a varios pilotos. Éste deberá recibir una cooperación total por parte del organizador

Por aspectos de confidencialidad, la RFME avisará al Organizador de la realización este Control, la misma semana de la prueba, rogándose desde ese momento, la mayor discreción.

Para el control de doping, es necesario un local acondicionado con sala de espera y 3 personas que actúen como “escoltas”, que acompañarán al piloto en todo momento desde que se le comunique a éste que debe pasar el control.



8. TAREAS DEPORTIVAS / PROMOCIONALES Y DE ORGANIZACIÓN HASTA UNA SEMANA ANTES DEL EVENTO

8.01 Tareas Deportivas.

El circuito será inspeccionado antes del inicio de la prueba por el Jurado de Competición y Director de Carrera, quedando éste autorizado para realizar la prueba si reúne las condiciones señaladas en los Reglamentos pertinentes. La homologación de la pista será solo válida para la prueba en cuestión.

8.02 Tareas Promocionales y de Organización.

El Organizador deberá:

- Solicitar de las autoridades locales las autorizaciones pertinentes para celebrar la competición.
- Organizar una reunión con éstas para tratar sobre la organización de la competición

a) 60 días antes de la celebración de la prueba.

Con el fin de distribuir el trabajo, se deberá proceder a la convocatoria de una primera reunión con los jefes de equipo de las diferentes áreas, con los que se mantendrá un contacto periódico.

La división de estos equipos fundamentalmente se establecerá de la forma siguiente:

- Dirección de Carrera.
- Responsable del circuito.
- Secretaría (personal).
- Gabinete de Prensa.
- Responsable del Paddock.
- Responsable de los Comisarios de Pista.
- Responsable de Seguridad.
- Responsable de los Técnicos.
- Responsable de los Servicios Sanitarios.
- Responsable de Medio Ambiente.
- Controles (accesos, parking, entradas, etc.).
- Servicio de intendencia.
- Otros servicios



Los temas a tratar en esta primera reunión básicamente se referirán a:

- Programa.
- Plan de accidentes y de urgencia.
- Servicios de seguridad presentes en el circuito.
- Aviso al Servicio de Urgencia del Hospital (la asistencia médica precisa deberá realizarse a ser posible en los servicios médicos concertados con la compañía de seguros prevista por la RFME).
- Accesos de las ambulancias al circuito y salida al hospital.
- Personal médico presente en el circuito.
- Accesos al circuito para los servicios de bomberos.
- Servicios de lucha contra incendios en el circuito.
- Accesos del tráfico.
- Carteles de ruta de acceso al circuito, de parking, de paddock.
- Medio ambiente.
- Parking.
- Control de espectadores.
- Control de la seguridad en el circuito.
- Riego.

Asimismo, se verificarán todos los equipamientos y servicios necesarios:

- Tablón de anuncios.
- Maquinaria pesada, con su conductor, preparada para la reparación del circuito.
- Material para la preparación del circuito (balas de paja, jalones, malla, etc).
- Relojes (dirección de carrera y pre-parque).
- Tomas eléctricas. La potencia eléctrica deberá ser de un nivel adecuado para la prueba. Las prioridades de suministro a los servicios más importantes son las siguientes (Local Médico, Cronometraje, Otros, etc.)
- Antenas / Bucles para cronometraje. Ubicación de las antenas para tiempos.
- Tomas de agua.
- Extintores.
- Banderas.
- Muebles (mesas, sillas, etc.).
- Generador/es.
- Fotocopiadoras operativas, provistas de suficiente papel y tinta.



- Pódium. El fondo de Pódium deberá contener, como mínimo, los siguientes logos obligatoriamente:
 - Logo del Campeonato
 - Logo de la RFME
 - Logo del CSD
- Ceremonia de entrega de premios (trofeos, agua, toallas, etc.).
- Material de promoción.
- Duchas.
- WC.
- Bidones y bolsas para los desperdicios.
- Instalación para lavar las motos.
- Presentación de la competición.
- Pases para oficiales, autoridades, servicios, invitados, corredores, mecánicos, acompañantes, etc.

b) 30 días antes de la celebración de la prueba.

Redacción y difusión por el gabinete de prensa de la oportuna nota de prensa (información general sobre la prueba, circuito, colaboradores, etc.).

Todos los equipos revisarán y comprobarán que todo el material específico de cada uno de ellos se encuentra en su poder y en perfecto estado de uso, reponiendo, caso contrario, lo que faltara o estuviese deteriorado (parrilla, vallas, indicadores, carteles, banderas, tablón de anuncios, material técnico, de oficina, etc.).

c) 20 días antes de la celebración de la prueba.

El equipo responsable del circuito (pista), procederá a la revisión y repaso con la máquina de todo el circuito (saltos, desagües, limpieza del trazado de piedras, matorrales, raíces, etc.).

d) 15 días antes de la celebración de la prueba.

La Organización convocará una reunión con todos los responsables de las diferentes áreas, con el fin de proceder a la elaboración y entrega de listados de personal y distribución del mismo.



e) 10 días antes de la celebración de la prueba.

Reunión con los Comisarios de Pista.

Cursillo sobre el uso de banderas y otros aspectos importantes en su función.

f) 4 días (aprox.) antes de la celebración de la prueba.

Rueda de prensa de presentación de la prueba, Se debe contar como mínimo con las autoridades y medios de prensa locales y el máximo posible de representación autonómica y nacional (si es posible).

9. TAREAS DEPORTIVAS / PROMOCIONALES Y DE ORGANIZACIÓN LA SEMANA DEL EVENTO (DE LUNES A VIERNES)

9.01. Tareas Deportivas.

Verificar que el jueves se ha recibido la Lista de Inscritos.

9.02. Tareas Promocionales y de Organización.

El Gabinete de Prensa procederá al acto de presentación en el Ayuntamiento o Centro Oficial, para lo que previamente habrá efectuado las gestiones oportunas. La información que se debe facilitar en este acto sería:

- Lista de Inscritos.
- Clasificación Provisional del Campeonato.
- Información sobre el circuito.
- Programa de carreras.
- Patrocinadores.

Los responsables de equipo se reunirán con el personal a su servicio con el fin de concretar la colocación de cada componente en su lugar exacto, de conformidad con el plano de situación.

Los Comisarios de Pista se reunirán en el propio circuito donde se concretará su puesto y funciones sobre el terreno.

Preparar los documentos necesarios (documentación y pases) para los diferentes oficiales, autoridades, servicios, invitados, patrocinadores, prensa, corredores, equipos, etc. implicados en la competición.

El Paddock deberá estar abierto y enteramente operativo a partir de las 09 horas del día de las verificaciones administrativas (sábado).

El circuito también deberá estar listo desde las 09 horas del sábado.



Deberán colocarse los carteles indicadores de acceso al circuito y sus instalaciones específicas.

a) Paddock.

- Rutas de acceso al Paddock.
- Emplazamiento para lavar las motocicletas.
- Acceso directo a la zona de salida.
- Emplazamiento para efectuar las Verificaciones Administrativas y Técnicas.
- Electricidad.
- Agua.
- Instalación para la recuperación de desperdicios.
- Instalación para la recuperación de aceites usados.
- Barreras que impidan la entrada de personas no acreditadas.
- Puestos de lucha contra incendios.
- Puesto de servicio médico.
- Tablón de anuncios para las comunicaciones oficiales.
- Duchas.
- WC.
- Pista de calentamiento.
- Megafonía.
- Parking.

b) Pre-parque

- Cartel indicativo de que está prohibido fumar en esta zona.
- Barreras que impidan la entrada de personas no acreditadas.
- Reloj.
- Extintores

c) Circuito.

- Planning de trabajo en el circuito recomendado para este periodo de tiempo:
 - Lunes y martes. Comienzo del montaje y riego del circuito. Máquina para repaso de la pista.
 - Miércoles. Riego y montaje.
 - Jueves. Paddock, control de riego y montaje en general.
 - Viernes. Revisión general y riego.



- Sábado y domingo. Mantenimiento.

- Relojes.
- Antenas de cronometraje.
- Barreras y mallas protectoras.
- Puesto de servicio médico.
- Pódium.
- Megafonía.
- Material de publicidad de los patrocinadores.
- Riego.

d) Zona de salida.

- Cabina para el operador de la Parrilla de Salida.
- Barreras que impidan la entrada de personas no acreditadas.
- Parrilla de Salida.
- Obstáculo trasero.

e) Zona de reparaciones y señalización.

- Cartel indicando la entrada y la salida de la misma para los corredores.
- Cartel indicativo de que está prohibido fumar en esta zona.
- Barreras.
- Extintores.
- Monitores.

f) Zona para las verificaciones técnicas.

- Cartel indicando la entrada y la salida de la misma para los corredores.
- Cartel indicativo de que está prohibido fumar en esta zona.
- Electricidad.
- Barreras que impidan la entrada de personas no acreditadas.
- Extintores.
- Tablón para las comunicaciones oficiales:
- Facilitar a los equipos, lugar/es de suministro de gasolina próximos, de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento, tras haber certificado previamente que la misma cumple todas las especificaciones reglamentarias.
- Equipamiento necesario.



g) Servicios de Urgencia y de Seguridad

- Electricidad.
- Rutas de evacuación.
- Barreras.
- Extintores.
- Servicios de lucha contra incendios.
- Hospital avisado de la organización de la prueba (concertado con la compañía de seguros prevista por la RFME).
- Puestos médicos sobre el terreno.
- Seguridad.
- Bajo la supervisión y control del Director de Carrera se precisa durante una competición la presencia de la asistencia sanitaria que a continuación se detalla:
 - Un encargado de todo lo concerniente con este asunto.
 - Un médico (aconsejable traumatólogo) que debe estar totalmente localizado durante el desarrollo del evento.
 - Una ambulancia U.V.I. con su dotación completa. (Si no hubiese clínica, esta puede servir como tal).
 - Tres ambulancias (su dotación debe conocer el centro de evacuación concertado con la compañía de seguros prevista por la RFME). La situación de las tres ambulancias debe ser estratégica y deberán colocarse en las vías de servicio, evitando en lo posible el tener que cruzar el circuito.

El Organizador deberá entregar al Presidente del Jurado, un plan de seguridad donde se detalle la posición y número de ambulancias y del personal encargado de la evacuación de lesionados.

Todos los miembros, material, etc. de asistencia sanitaria, para evitar cualquier confusión en algún momento, deberán estar en lugares perfectamente delimitados.

Al finalizar el evento, el médico deberá complimentar y entregar al Director de Carrera el Informe Clínico de Asistencia Sanitaria. Éste Informe, junto con los Partes Médicos debidamente cumplimentados, se deberá remitir a la secretaría de la RFME (por mail egarcia@rfme.com o por fax 915613507) el día siguiente a la celebración de la prueba.

Podéis descargaros la normativa de actuación en el [siguiente enlace](#).



h) Salas u oficinas.

El Organizador debe disponer de las siguientes salas u oficinas en el recinto:

- Sala del Jurado
- Sala de Prensa
- Oficina de carrera
- Secretaría del evento
- Sala para efectuar el control de doping
- Sala de cronometraje

1. Sala del Jurado.

- Mobiliario para las reuniones.
- Electricidad.
- Plano del circuito.
- Wifi (recomendado)

2. Sala de Prensa.

- Muebles.
- Electricidad.
- Wifi (recomendado)

3. Oficina de carrera.

- Documentación.
- Muebles.
- Electricidad.
- Plano del circuito.
- Fotocopiadora.
- Ordenador o máquina de escribir.
- Tablón oficial de anuncios en la entrada.

4. Secretaría del evento.

- Documentación.
- Muebles.
- Electricidad.
- Pases.
- Fotocopiadora.



- Personal.
- Ordenador o máquina de escribir.

5. Sala para efectuar el control de doping

- Muebles.
- Electricidad.
- Sala de espera con agua embotellada en envase de cristal
- Equipamiento necesario.

6. Sala de cronometraje (con suficiente capacidad para todo el equipo).

- Reloj.
- Electricidad.
- Muebles (mesas, sillas).
- Material de cronometraje.
- Cableado del cronometraje. (Normativa pag. 19)

i) Instalaciones para el público.

- Rutas de acceso.
- Camping.
- Instalaciones para la recuperación de desperdicios.
- Parking.
- Megafonía.
- WC.

j) Publicidad para los Patrocinadores.

- Material de publicidad.
- Plano de emplazamiento de la publicidad.

k) Tablón oficial de anuncios

- En la misma entrada de la oficina de carrera se instalará el tablón oficial de anuncios con una superficie que permita colocar toda la información de forma visible y sin que esté superpuesta. El tablón debe ser acristalado y poderse cerrar con llave, para evitar la desaparición de documentos.
- El tablón deberá estar rotulado con la inscripción: "TABLON OFICIAL DE ANUNCIOS"



- Este tablón estará dividido en tres partes:
 - Espacio para publicación de clasificaciones.
 - Espacio para publicación de avisos, novedades o anexos.
 - Espacio para informaciones varias:
 - Plano del circuito.
 - Lista de inscritos.
 - Informaciones de interés.
 - Horarios.
 - Etc.

10. TAREAS DEPORTIVAS / PROMOCIONALES Y DE ORGANIZACIÓN EL FIN DE SEMANA DEL EVENTO (SABADO Y DOMINGO)

***SABADO (Día antes de la carrera)**

1. 09:00 horas.

El Paddock debe estar abierto y operativo, con todas sus instalaciones y personal para la ubicación de los equipos.

Apertura de la Secretaría del evento.

Existe la posibilidad para cada Organizador de que puedan organizar el día anterior al de la prueba (sábado) unos entrenamientos libres, de pago, para los pilotos inscritos en el evento.

Se debe avisar a la RFME de estos entrenamientos libres, de pago, como máximo 10 días antes de la celebración del evento, remitiendo los horarios y el precio de las tandas.

2. 14:00 horas.

Control del circuito (ver normas Circuito de Motocross, art. 039.1). Deben estar presentes el Jurado de Competición y el Director de Carrera, pudiendo igualmente estar presentes, el Secretario de la competición y el Delegado de los Pilotos.

3. 16:00 horas.

Las verificaciones administrativas y técnicas se realizarán de acuerdo con los horarios de la prueba establecidos.



***DOMINGO (Día de la carrera)**

EL DOMINGO TODOS LOS SERVICIOS DEBERÁN ESTAR OPERATIVOS COMO MÍNIMO, 1 HORA ANTES DEL COMIENZO DE LOS ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

- Secretaría del evento.
- Controles Técnicos
- Puestos médicos.
- Servicios de lucha contra incendios.
- Megafonía.
- Local del Jurado.



MATERIAL DIRECTOR DE CARRERA

A) BANDERAS



VERDE



AZUL



AJEDREZADA



AMARILLA



ROJA



NEGRA



NEGRA CON DISCO NARANJA



B) CARTELES

15

15''

Tamaño recomendado: 75 x 60 cm

5

5''

Tamaño recomendado: 75 x 60 cm

2

2'

1

1'

C) MATERIAL VARIO



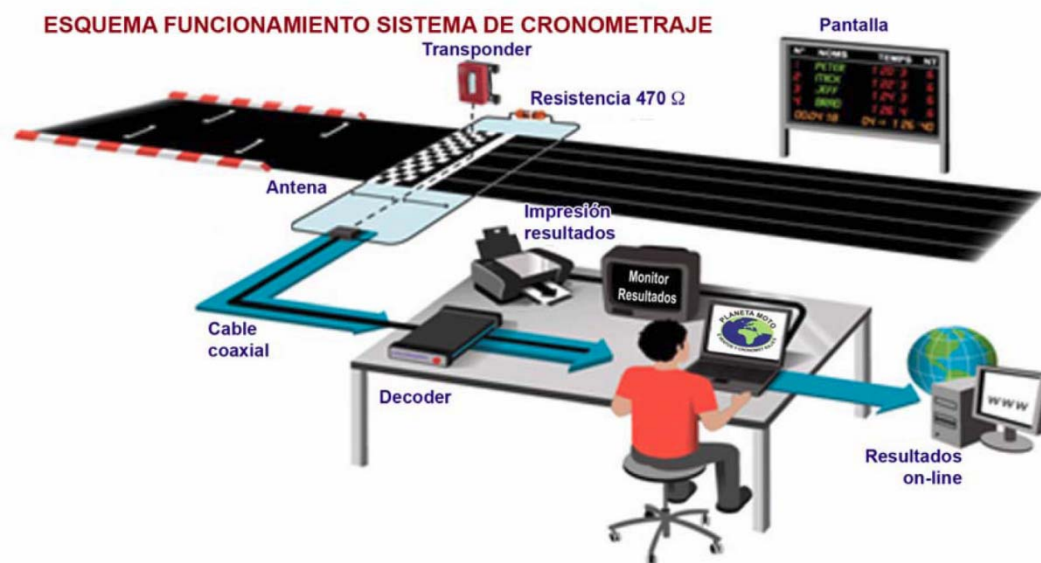
Cronómetro



Numerador, números o panel para numerar

CRONOMETRAJE

Los servicios de cronometraje en las pruebas de los Nacionales de Motocross (excepto en la RFME Copa de España de Motocross MXFemenino), serán realizados como en años anteriores por la empresa BN Planeta Moto.



El equipo de cronometraje emitirá los siguientes documentos:

ENTRENOS

- Clasificaciones por Tiempos
- Vuelta a Vuelta
- Parrilla de salida (si hay grupos)

CARRERAS

- Clasificaciones Mangas
- Clasificaciones Generales
- Vuelta a Vuelta
- Tiras de Planning
- Planning de Cuadrantes
- Clasificación Provisional del Campeonato

Así como señal de video en directo de la evolución de las tandas de entrenos y mangas en los monitores que para esta función se instalen.



Para la elaboración de todos estos documentos la empresa aportara todo el material informático, tanto de hardware como de software necesario junto con el personal técnico encargado de su manejo. El Responsable del equipo de cronometraje ejercerá como Cronometrador oficial del evento.

APORTACION DEL ORGANIZADOR

Para un correcto funcionamiento de los equipos es necesario que la instalación reúna las siguientes características:

1. ANTENA / BUCLE

Anchura máxima: 20 metros.

Separación de hilos: Entre 80 y 100 cms.

Tipo de hilo: Hilo de cobre flexible de Ø 1,5 mm.

Profundidad de la antena: Entre 20 y 30 cms. bajo la superficie de la pista.

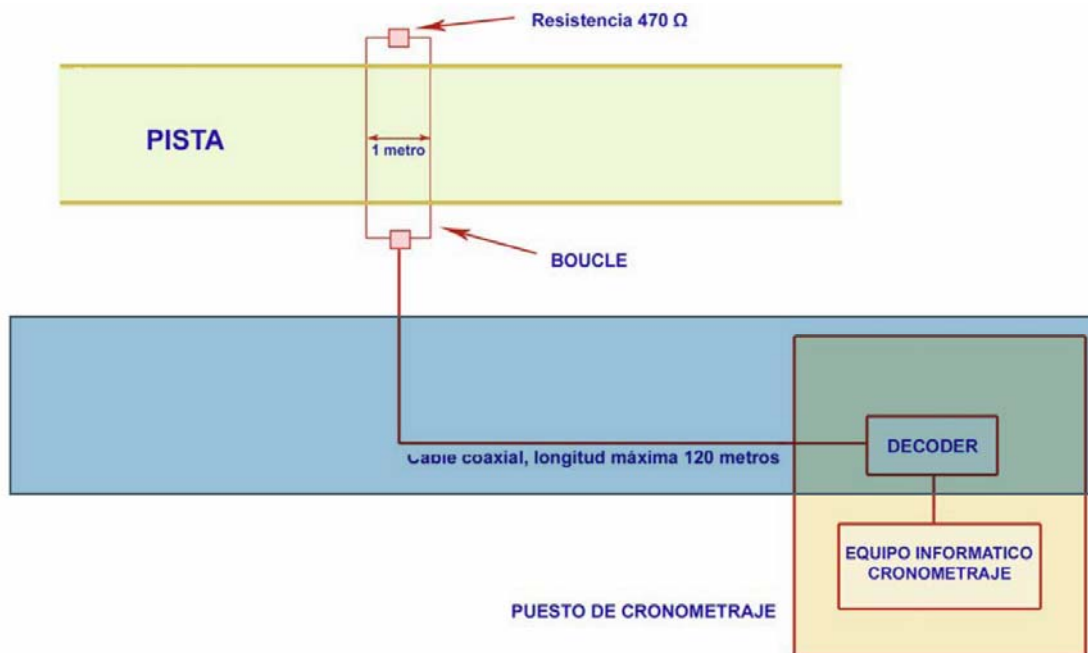
Resistencia de unión: 470 \wedge

2. ENLACE ANTENA-DECODER

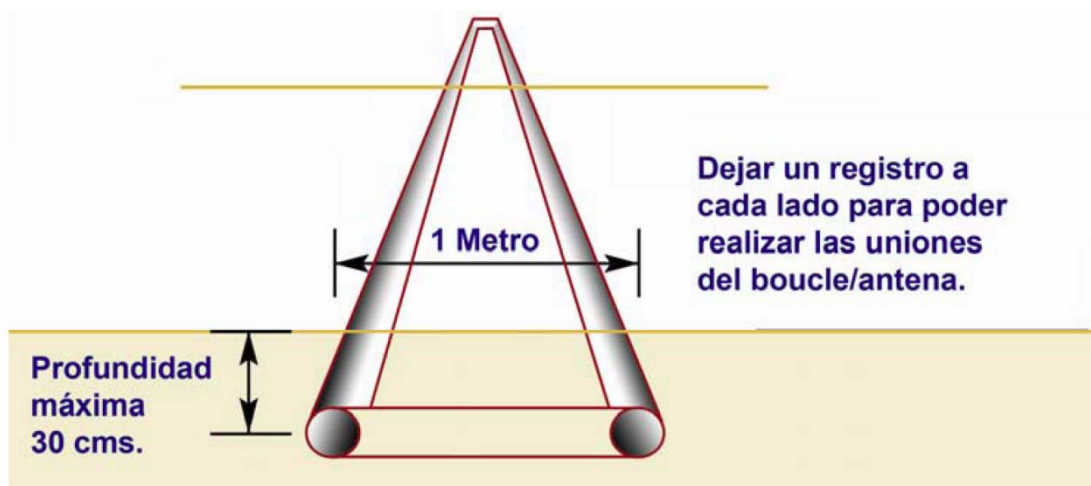
Cable coaxial: RG58 ó RG223

Por consiguiente para el correcto funcionamiento de la instalación el organizador se compromete a efectuar las instalaciones siguientes:

1. ANTENA / BUCLE META



Esquema 1 (Instalación Global)



Esquema 2 (Instalación Antena/Bucle)



Instalación de una antena/bucle según se describe en el esquema 2, con un hilo de cobre flexible de Ø 1,5 mm. pasado en su interior.

El cable de comunicación entre la antena/bucle (cable coaxial RG58 ó RG223) y el sistema de cronometraje es proporcionado por la empresa de cronometraje.

2. ANTENA/BUCLE PASOS INTERMEDIOS

Opcionalmente el organizador puede instalar hasta dos antenas en dos puntos del circuito para el cronometraje fraccionado.

Estas antenas han de estar con el fin de facilitar la llegada de la señal, colocadas en lugares donde se disponga de una visión directa de la torre de cronometraje.

El equipo de cronometraje colocara allí un emisor de señal para su conexión con el decodificador de la torre de cronometraje.

3. SEÑAL TELEVISIÓN

El organizador deberá instalar un cable coaxial de señal estándar de TV entre los equipos de cronometraje y los monitores instalados, zona mecánicos (obligatorio) y Dirección de Carrera, Prensa, etc.. si hubieran.

Los televisores deberán de disponer de corriente eléctrica estabilizada.

4. TRANSPONDERS

El organizador tendrá previsto un espacio protegido para la entrega de los mismos en el momento de la verificación administrativa.

La oficina de carrera deberá hacerse cargo de recoger los transponders devueltos tanto después de los entrenos por los pilotos no clasificados como al final de la prueba por los que la hayan acabado.

El Comisario técnico deberá verificar que todas las motocicletas que entren en pista lo hagan equipadas con el correspondiente aparato.

5. TORRE DE CRONOMETRAJE

Deberá de disponer de corriente eléctrica estabilizada

Deberá estar lo más aislada posible de las instalaciones de megafonía con el fin de evitar tanto las molestias del ruido como las posibles interferencias electromagnéticas que producen estos equipos.

Serán necesarias mesas y sillas para el trabajo de 4 personas con sus equipos informáticos.



Para cualquier consulta técnica:

BN PLANETA MOTO 656 826 995



PROTOCOLO DE FUNCIONAMIENTO DE “VERIFICACIONES TÉCNICAS”

MANUAL DEL COMISARIO TÉCNICO

INTRODUCCIÓN.

Con el presente manual, la RFME pretende ayudar a los Técnicos, que componéis los equipos de Verificaciones Técnicas, de cada uno de los circuitos por los que transcurre el RFME Campeonato de España de Motocross.

Es labor de los Técnicos, velar por el cumplimiento del Reglamento Técnico de MX. Como bien sabéis, éste es muy extenso y nuestra labor durante los “fin de semana de carreras” se centra en los apartados referentes a la seguridad, sin descartar otros aspectos igual de relevantes.

Por tanto la labor de este manual no es sustituir al Reglamento, pues no se dan datos numéricos, sino ayudar a su aplicación.

Hay que tener claro que todos los datos que se registren de cada piloto son confidenciales, por lo tanto hay que procurar que en las verificaciones se siga un estricto orden y que los pilotos no tengan información de otros pilotos.

Durante las siguientes páginas vamos a recorrer un fin de semana desde el punto de vista del Técnico. Es pues éste, un recordatorio para la sincronización del equipo que, encabezados por el “Jefe de Verificaciones Técnicas”, aun habiendo trabajado durante mucho tiempo en este aspecto, debe tratar estas páginas como una ayuda y/o actualización de sus conocimientos.

Existen tres tipos de verificaciones:

- Verificaciones Preliminares
- Verificaciones durante la carrera
- Verificaciones Finales

Veamos cómo se desarrolla un fin de semana de MX



1. VERIFICACIONES PRELIMINARES

Las verificaciones técnicas suelen comenzar el día anterior a las 16.00 horas. Algunos Organizadores disponen del equipo de Comisarios Técnicos antes de la hora prevista y previa autorización del Jurado de la Prueba, se podría adelantar la hora de inicio de las verificaciones preliminares teniendo que finalizar en la hora reglamentada. En este caso el Jefe de Comisarios Técnicos optaría por jornada continua o jornada partida (teniendo que ser la segunda parte de la jornada el horario reglamentado).

Hay que tener claro que el hecho de que no se compruebe alguna de las cosas que se verifican inicialmente, no exime del cumplimiento de las mismas.

- PROCEDIMIENTO:

Aproximadamente una hora antes de la hora fijada, el Jefe del equipo Técnico, debe reunir a su personal para asignar las tareas en las cuales se divide las verificaciones preliminares y se revisará el material. En esta reunión inicial y tras dividir en grupos a los Técnicos (grupos que no son fijos, si no que pueden modificarse), se explicará con claridad la labor en cada zona. Es muy importante que los miembros de cada uno de estos grupos, tengan claro su cometido. Es preferible perder 5 minutos al inicio en aclarar un concepto, que darse cuenta a media tarde de que se está cometiendo un fallo.

Grupo 1.- Fonos: es la zona donde se pasa el control de ruido.

Grupo 2.- Pesaje: en esta zona se controla el peso de las motocicletas.

Grupo 3.- Equipamiento: aquí se comprueba la existencia y buen estado de la equipación del piloto.

Grupo 4.- Verificación de la motocicleta: aquí se verifica la motocicleta propiamente dicha.

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

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

Cada corredor ha de presentar al control Técnico una motocicleta a su nombre con su número de dorsal.

Para la segunda motocicleta, hay dos posibilidades:

1.- Puede presentar una segunda moto a su nombre con su dorsal.

2.- Un equipo puede presentar a control una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios corredores de la misma o diferente categoría. En este caso el

equipo debe indicar a los Comisarios Técnicos en el momento del control los nombres y dorsales de los pilotos que pueden utilizar esta motocicleta, y sus categorías

GRUPO 1.- FONOS

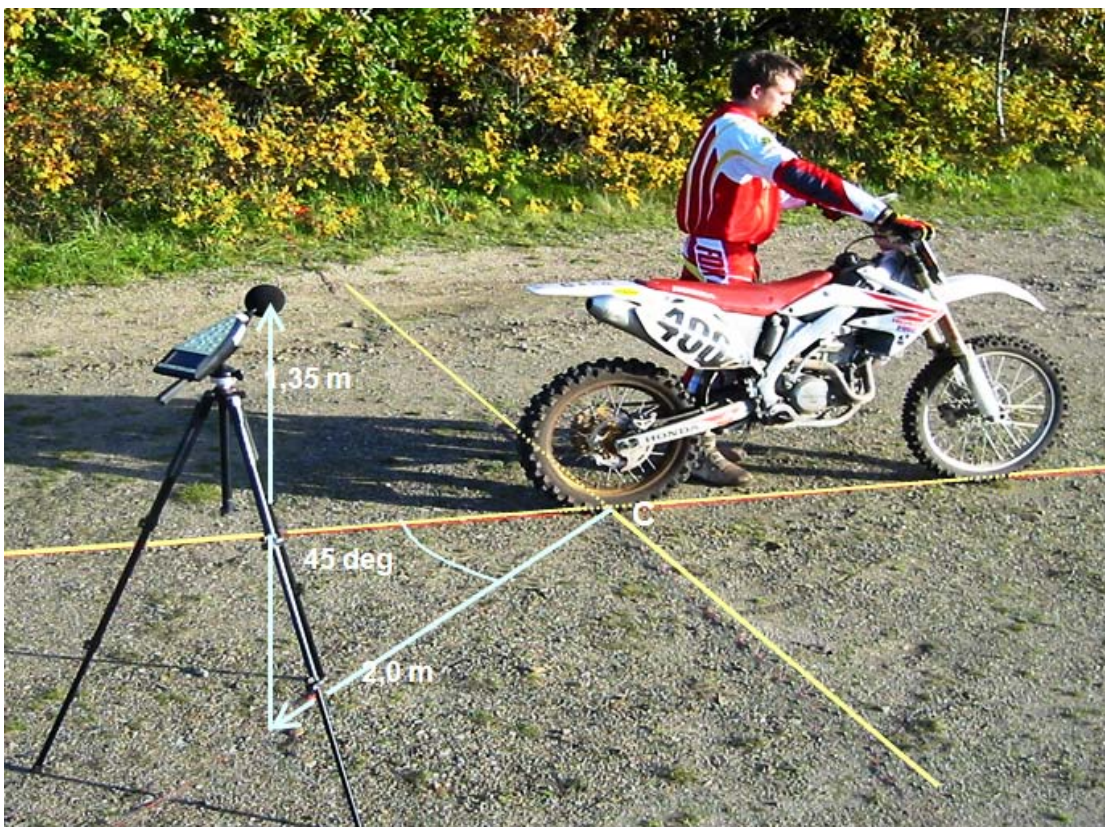
Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

Para más información, consultar Artículo 040.1.02. del Reglamento Técnico de Motocross.

Se necesita un espacio mínimo libre aproximadamente de 25 metros cuadrados y la colaboración de tres técnicos.

La rueda trasera de la moto debe estar sobre una base predeterminada.

El sonómetro se debe colocar a 2 metros de distancia de la base, con una inclinación de 45°, sobre un soporte fijo y a 1,35 metros de altura





Un técnico, una vez que esté caliente la moto, debe dar un golpe de gas durante 2 segundos hasta alcanzar el máximo de revoluciones, mientras otro, anota el dato obtenido del sonómetro en la ficha que el mecánico o piloto le ha entregado. Una vez anotado el dato, se ha de marcar con un rotulador permanente algún remache de la parte final del silencioso. Esto garantizará que no se abra a posteriori.

Ante cualquier duda, se repetirá la medición hasta 3 veces.

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

GRUPO 2.- PESAJE

Aquí deberían estar presentes al menos 2 Técnicos, uno que sujeta la moto desde la parte frontal y otro que anota el dato en la ficha de la moto. El Técnico que sujeta la moto debe observar, que su forma de sujetarla puede alterar el dato final.

La forma ideal de hacerlo es utilizar las manos de forma que no descansen sobre las placas, ni le sirvan de sustentación. En otras palabras, las manos serán unos topes laterales, evitando que la motocicleta se incline. El valor que marca la báscula se anotará una vez que se constate que el mecánico está al menos a 50 cms de la motocicleta, evitando así posibles suspicacias.

Se debe evitar que los pilotos suban montados en la motocicleta a la báscula y la moto permanezca en ella más tiempo del necesario. Todo esto se hace para evitar dañar las peanas, pues son instrumentos de precisión.



GRUPO 3.- EQUIPAMIENTO

En este caso, los Técnicos tienen la labor de comprobar que tanto el casco como el traje, botas y guantes están en perfecto estado, sin agujeros o golpes en el casco que hagan peligrar su estructura interna. Un casco que presentar raspones o ralladuras, en las cuales se observe la falta de pintura, es un casco que ya no garantiza la protección que se supone en él.

En los cascos se observará además que presenta la homologación conforme a las contempladas en el Reglamento del año vigente. Si el casco a revisar no presenta esta etiqueta o está desgastada, recortada o deteriorada, no podremos darlo por válido.

Cada casco verificado se podrá marcar con una pegatina que podrá ser facilitada por la RFME o bien por el circuito. Se permite hacer distinciones entre categorías, pero no es obligatorio.

Tras comprobar que todo está bien, se anotará el resultado en la ficha de la moto.

GRUPO 4.- VERIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Ahora nos enfrentamos a la parte más meticulosa de la verificación. Se trata, en un sentido global, de asegurarnos que la motocicleta cumple unos requisitos mínimos de seguridad para salir a pista.

Hay que tener en cuenta que la no-seguridad de una moto, puede provocar situaciones de peligro para el propio piloto, para otros pilotos o para todos los que estamos en un circuito.

Repasemos las operaciones a realizar en la motocicleta:

Debemos revisar que los números de las placas y los fondos corresponden en tamaño y color con la categoría de la motocicleta. La delantera mirará al frente. Los traseros han de ser dos, sin posibilidad de discusión.

Los números no deben presentar ribetes, ni dibujos en su interior. En caso de duda sobre su legibilidad, es mejor pedirle al mecánico su adaptación para un mejor control durante el fin de semana.

Tomamos el manillar de la motocicleta, girarlo a izquierda y derecha, y asegurarnos que gira libremente. A la vez, giraremos el acelerador a tope y éste deberá volver a su posición con celeridad.

En el manillar debemos observar también que las manetas de freno y embrague acaban en una esfera. Se trata de que no existan bordes peligrosos.

Verificaremos el tamaño del manillar así como su protector central y que es de metal ya que los materiales compuestos como el Carbono, Kevlar, etc.. no están permitidos.



Posteriormente debemos comprobar que el botón de pare motor funcione correctamente.

El piñón y la corona deben estar protegidos con una aleta que impida que un pie o mano pueda quedar atrapado entre ambos elementos. Debe tener una sujeción firme y ser de un material resistente.

Una vez comprobado todo, se podrá precintar el chasis de la moto, preferiblemente el lado derecho. Anotaremos en la ficha de la moto el número de ese precinto y el número de chasis.

En caso de que la motocicleta presente cualquier anomalía como las descritas o cualquier otra contraria al Reglamento, la motocicleta deberá volver a pasar esa parte de la revisión. Lo usual es anotarlo en la ficha de la moto y pedirle al mecánico que vuelva (habitualmente evitando la fila normal de motos) con la anomalía subsanada, siempre dirigiéndose a quien encontró el problema en la motocicleta.

Tanto en caso de inspección “favorable” como “no favorable”, la ficha de la moto ya es propiedad de los Técnicos. Para su mejor clasificación, se separarán por categorías y en “aptos” o “no aptos”.

Al final de las verificaciones preliminares se reunirán de nuevo los Técnicos para evaluar la jornada y observar que todos los pilotos han pasado las Verificaciones. El Jefe de los Comisarios Técnicos presentará el informe correspondiente al Director de Carrera.

2. VERIFICACIONES DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS O CARRERA

Observando las mismas atenciones del día anterior, como la reunión previa, la revisión de material, etc. se organizan los equipos para el trabajo del día.

En el espacio de Verificaciones Técnicas siempre debe permanecer alguien por si surgiera algún problema. Los equipos nos asocian con este lugar y es allí donde nos buscan primero. Esos problemas suelen ser motocicletas que tras un accidente pierden el precinto de Verificaciones, verificar otro silencioso etc.

Los Comisarios Técnicos han de estar presentes, para la comprobación de precintos, marcas, placas porta números y dorsales de los pilotos, en la zona de espera (Pre-parque) tanto en los entrenamientos cronometrados como en las mangas. Durante los procedimientos de salida de las correspondientes mangas (parrilla) y en la zona de mecánicos, para comprobar que los pilotos y las motocicletas están igual que cuando pasaron favorablemente la Verificación inicial. Se hará de manera que se estorbe lo



menos posible a los pilotos. Estos controles son obligatorios, por lo tanto nadie, se podrá negar a ellos.

El Jurado de la Prueba, podrá solicitar de oficio al Comisario Técnico Jefe, pruebas de fonometría una vez concluida cualquiera de las mangas previstas, por lo tanto tendremos que estar alertas para controlar dichas motocicletas.

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.

3. VERIFICACIÓN FINAL

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor.

Este parque cerrado en algunas categorías será la zona del pódium, donde estarán expuestas las motos durante la entrega de trofeos, pero siempre bajo nuestra custodia.

El Jurado de la Prueba, podrá solicitar de oficio o por reclamación técnica por parte de algún piloto, pruebas de comprobaciones técnicas, una vez concluidas las mangas previstas, por lo tanto tendremos que estar alertas para controlar dichas motocicletas.

En esta revisión de oficio o por reclamación técnica por parte de algún piloto, debemos estar presentes, pues se les pide a los mecánicos que desmonten alguna/s pieza/s para su análisis posterior. Una vez revisadas y cuando desde Dirección de Carrera, nos den el visto bueno para abrir "parque cerrado", podrán salir todas las motos, tanto las revisadas, como las no revisadas. Para esto se necesitará un espacio cerrado en el cual los mecánicos puedan desmontar las motocicletas requeridas por el jurado.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

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



Una vez abierto el “Parque Cerrado”, el Comisario Técnico Jefe presentará un informe con el resultado de la Verificación Final

CONCLUSION

Como vemos, un fin de semana, estará bastante completo de trabajo. Desde la RFME estamos para colaborar con vosotros tanto en las dudas, como en posibles problemas que podáis tener tanto en la aplicación del Reglamento, como en el trato con los equipos, por lo os recordamos que en este campeonato estará presente un Comisario Técnico designado por la RFME para ayudaros o aclararos dudas referentes a la labor de un Comisario Técnico.