

REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL FCMM

1. GENERALIDADES

El presente reglamento técnico establece las características de las modalidades deportivas asumidas por la FCMM y el régimen de desarrollo de las competiciones deportivas calificadas como oficiales por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha a propuesta de la dicha Federación.

Se aplicará a lo establecido en cada reglamento específico por especialidad y lo establecido por los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la RFME y la FIM, los específicos FCMM de cada modalidad y el reglamento particular de cada prueba.

2. COMPETICIONES

Una compleción puede desarrollarse sobre tierra o asfalto y puede incluir diversas carreras que se desarrollen en un solo día, o durante varios días consecutivos.

En general, cada carrera se limita a una sola clase o categoría de motocicletas del mismo grupo; sin embargo, pueden reunirse varias categorías en una sola carrera. La FCMM establece las siguientes modalidades con sus características:

- Velocidad en asfalto, Motocicletas de carretera adaptadas a la competición con los distintos parámetros técnicos que rigen esta modalidad desde los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la Real Federación Motociclista Española (RFME) y ésta a su vez de la Federación Internacional de Motociclismo (FIM). Los pilotos que participan en este Campeonato lo hacen en distintas categorías y clases, dependiendo de las características de la motocicleta y su licencia Federativa. Estas pruebas suelen desarrollarse en Circuitos permanentes de Velocidad.
- Supercross, Motocicletas de campo adaptadas a la competición con los distintos parámetros técnicos que rigen esta modalidad desde los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la RFME y la FIM. Los pilotos que participan en este Campeonato lo hacen en distintas categorías y clases, dependiendo de las características de la motocicleta y su licencia Federativa. Estas pruebas suelen desarrollarse en Circuitos de Supercross adaptados a la normativa de Circuito.
- Enduro, Motocicletas de campo adaptadas a la competición con los distintos parámetros técnicos que rigen esta modalidad desde los

Reglamentos Deportivos y Técnicos de la RFME y la FIM. Los pilotos que participan en este Campeonato lo hacen en distintas categorías y clases, dependiendo de las características de la motocicleta y su licencia Federativa. Estas pruebas transcurren por vías públicas con los correspondientes permisos de circulación que el organizador tiene que tramitar con los correspondientes Servicios Periféricos. Hoy en día en Castilla la Mancha son pruebas que no están autorizadas y la correspondiente convocatoria de este Campeonato ha de hacerse fuera de la comunidad con los costes y desplazamientos que eso conlleva al piloto de campo.

- Rally, Motocicletas de campo adaptadas a la competición con los distintos parámetros técnicos que rigen esta modalidad desde los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la RFME y la FIM. Los pilotos que participan en este Campeonato lo hacen en distintas categorías y clases, dependiendo de las características de la motocicleta y su licencia Federativa. Estas pruebas transcurren por vías públicas con los correspondientes permisos de circulación que el organizador tiene que tramitar con los correspondientes Servicios Periféricos. Hoy en día en Castilla la Mancha son pruebas que no están autorizadas y la correspondiente convocatoria de este Campeonato ha de hacerse fuera de la comunidad con los costes y desplazamientos que eso conlleva al piloto de campo.
- Turismo, Motocicletas de carretera concentradas en una localidad.
- Motonieve, actualmente en Castilla la Mancha no existe convocatoria de esta modalidad.
- Motocross, motocicletas de campo adaptadas a la competición con los distintos parámetros técnicos que rigen esta modalidad desde los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la RFME y la FIM. Los pilotos que participan en este Campeonato lo hacen en distintas categorías y clases, dependiendo de las características de la motocicleta y su licencia Federativa. Estas pruebas suelen desarrollarse en Circuitos de Motocross adaptados a la normativa de Circuito.
- Trial, actualmente en Castilla la Mancha no existe convocatoria de esta modalidad.
- Raid, Motocicletas de campo adaptadas a la competición con los distintos parámetros técnicos que rigen esta modalidad desde los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la RFME y la FIM. Los pilotos que participan en este Campeonato lo hacen en distintas categorías y clases, dependiendo de las características de la motocicleta y su licencia Federativa. Estas pruebas transcurren por vías públicas con los correspondientes permisos de circulación que el organizador tiene que tramitar con los correspondientes Servicios Periféricos. Hoy en día en Castilla la Mancha son pruebas que no están autorizadas y la correspondiente convocatoria de este Campeonato ha de hacerse

fuera de la comunidad con los costes y desplazamientos que eso conlleva al piloto de campo.

- Regularización / Resistencia Motocicletas de carretera adaptadas a la competición con los distintos parámetros técnicos que rigen esta modalidad desde los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la RFME y ésta a su vez de la FIM. Los pilotos que participan en este Campeonato lo hacen en distintas categorías y clases, dependiendo de las características de la motocicleta y su licencia Federativa. Estas pruebas suelen desarrollarse en Circuitos permanentes de Velocidad.
- Cross Country, motocicletas de campo adaptadas a la competición con los distintos parámetros técnicos que rigen esta modalidad desde los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la RFME y la FIM. Los pilotos que participan en este Campeonato lo hacen en distintas categorías y clases, dependiendo de las características de la motocicleta y su licencia Federativa. Estas pruebas suelen desarrollarse en Circuito de un mínimo de 2 km , marcados y delimitados con cinta y estacas.
- Moto Ball actualmente en Castilla la Mancha no existe convocatoria de esta modalidad.
- Speddway actualmente en Castilla la Mancha no existe convocatoria de esta modalidad.
- Dirt Track actualmente en Castilla la Mancha no existe convocatoria de esta modalidad.

Además cada Delegación elaborará al principio de cada temporada deportiva, un Reglamento específico para cada uno de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla-La Mancha, al objeto de introducir todas las novedades técnicas, en materia de seguridad, etc. que se produzcan.

2. CARACTERÍSTICAS DEL RECORRIDO

Las competiciones deben celebrarse en un circuito cerrado, o sobre un recorrido de un punto a otro. Para las competiciones puntuables para los Campeonatos RFME, el circuito o recorrido debe estar homologado por ésta.

3. PARTICIPANTES

Los participantes en una competición son: el piloto, el pasajero, el concursante y el constructor o fabricante.

- El piloto es la persona que conduce una motocicleta durante la competición y que provista de la Licencia correspondiente expedida por la FCMM y válida para la temporada objeto del Campeonato, Copa o Trofeo de Castilla-La Mancha conduce la motocicleta.

- El pasajero es la persona que forma equipo con el piloto en la competición de sidecares.
- El concursante es una persona o entidad que participa en competiciones, inscribiendo a pilotos y/o pasajeros, bajo su nombre.
- El constructor o fabricante es una persona o entidad titular de la licencia de Constructor o Importador. Todos los participantes en una competición deberán estar en posesión de la correspondiente licencia, y en aquellas que transcurran por vías públicas, los pilotos deberán estar además en posesión del correspondiente Carnet de Conducir motocicletas.

4. VEHÍCULOS ADMITIDOS

En los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla-La Mancha, serán admitidos todas aquellas motocicletas especificadas en los Reglamentos Deportivos/Técnicos de cada especialidad convocada, siempre que estas se presenten en perfecto estado, con las medidas de seguridad exigidas y la correspondiente verificación técnica, según reglamento específico y según modalidad.

5. SUSPENSIÓN DE UNA COMPETICIÓN

El Jurado o el Arbitro tienen derecho, bien por propia iniciativa, bien por la demanda del Organizador o del Director de Competición, a retrasar el comienzo de la competición, a ordenar mejoras en el Circuito, Pista o Terreno, a suspender prematuramente o anular una competición total o parcialmente, por razones urgentes de seguridad o por cualquier otra causa de fuerza mayor.

6. SEÑALES OFICIALES Y SIGNIFICADO

Se utilizarán banderas de señalización tanto para las sesiones de entrenamientos como durante la propia competición, las cuales siempre tendrán el mismo significado.

7. BANDERAS UTILIZADAS PARA DAR INFORMACIÓN

- Bandera verde La pista está libre de peligro. Esta bandera debe ser presentada agitada en cada puesto de señalización, durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y “warm-up” y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento. En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde debe presentarse agitada en el puesto de señalización siguiente.

- **Bandera amarilla con franjas rojas** Deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa distinta de lluvia. Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.
- **Bandera blanca con cruz roja diagonal** (ancho del trazo de la cruz entre 10 y 13 cm) Empieza a llover en esa parte de la pista. Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.
- **Bandera blanca con cruz diagonal roja** (ancho del trazo de la cruz entre 10 y 13 cm)+ **bandera amarilla con franjas rojas** Llueve en esa parte de la pista. Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.
- **Bandera azul** Esta bandera se presenta agitada en el puesto de señalización e indica a un piloto que va a ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos. Durante los entrenos el piloto afectado deben seguir su trayectoria y ralentizar su marcha para permitir el paso de los pilotos más rápidos que le van a adelantar. Durante la carrera, el piloto afectado va a perder una vuelta. El piloto debe permitir a la primera oportunidad dejar pasar al/a los piloto(s) más rápido(s). Ante la presencia de esta bandera los pilotos que van a ser adelantados no podrán adelantarse entre sí. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.
- **Bandera(s) a cuadros blancos y negros** Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada en la línea de llegada a nivel de la pista para indicar la finalización de los entrenamientos o de la carrera. Después de recibir ésta bandera, los pilotos deben dirigirse a boxes a velocidad reducida y no pueden pararse en la pista justo después de la línea de llegada.
- **Bandera a cuadros blancos y negros y bandera azul** Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada conjuntamente con la bandera azul en la línea de llegada a la altura de la pista cuando uno o varios pilotos preceden al piloto cabeza de carrera, antes de la línea de llegada en la última vuelta.
- **Luz verde** La luz verde situada en la salida de boxes se encenderá para indicar el inicio de las sesiones de entrenamientos y de “warm-up”, la salida a la vuelta de reconocimiento y la salida a la vuelta de calentamiento.
- **Luces azules intermitentes** Las luces azules intermitentes deben estar encendidas en la salida de boxes durante todo el transcurso de los entrenamientos y carreras.
- **Bandera amarilla** Presentada agitada en cada una de las filas de la parrilla de salida: significa que la salida ha sido retardada. Agitada en una línea (o varias) de la parrilla de salida indica que un piloto está teniendo dificultades. Una sola bandera amarilla agitada en el puesto de señalización, indica que existe más adelante un peligro al borde de la pista. Dos banderas amarillas agitadas en el puesto de señalización, indica que hay un peligro que obstruye total o parcialmente la pista. Los

pilotos deben ralentizar la marcha y estar preparados para parar. Está prohibido adelantar desde el punto donde se muestra la bandera hasta llegar a la altura de la bandera verde agitada.

- Bandera roja y luz roja Cuando los entrenamientos o la carrera son interrumpidos, se deberá agitar la bandera roja en todos los puestos de señalización y se encenderán las luces rojas situadas a lo largo del circuito. Los pilotos deben regresar a boxes lentamente. Cuando la salida de boxes se cierra, se encenderá el semáforo rojo. Los pilotos no están autorizados a salir de boxes. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.

- Bandera negra Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto y se presenta agitada en todos los puestos de señalización conjuntamente con el número del piloto. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera deberá ser presentada solamente después de que el equipo del piloto haya sido informado. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.

- Bandera negra con el círculo naranja (Ø 40 cm) Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto, será mostrada agitada en todos los puestos de señalización conjuntamente con el número del piloto. Esta bandera informa al piloto que su motocicleta tiene problemas mecánicos que puedan ser susceptibles de constituir un peligro para el mismo y/o para el resto de los participantes y que debe abandonar inmediatamente la pista. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.

8. ADMISIÓN EN LA SALIDA.

Para ser admitido en la salida, un piloto debe haber pasado las verificaciones administrativas y técnicas, además de cumplir los requisitos de cada reglamento particular en lo referente a entrenos cronometrados/calificación y registro de tiempos para poder tomar parte en la salida de una prueba.

9. ORDEN DE SALIDA.

El orden de salida será determinado por los resultados en los entrenamientos oficiales. La determinación de la clase de salida está especificada en cada uno de los reglamentos particulares de cada especialidad.

10. CONDUCTA DURANTE LA CARRERA

Los pilotos deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante las banderas, paneles o luces.

Los pilotos deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista o circuito como en la zona de boxes.

11. FINAL DE CARRERA

Cuando el piloto cabeza de carrera ha cumplido el número de vueltas previstas para la carrera, se le presentará a pie de pista en la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos.

12. VERIFICACIÓN FINAL

Toda motocicleta que haya tomado parte en la competición podrá ser verificada tras finalizar la prueba de acuerdo con las normas establecidas en cada reglamento específico por modalidad.

13. RECLAMACIONES

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

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

14. RECURSO DE APELACIÓN

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Disciplinario FCMM, todo participante, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los comisarios deportivos, ante el Comité de Jurisdicción Deportiva.

15. APROBACIÓN DE REGLAMENTOS

Los reglamentos particulares de las competiciones que se celebran en el ámbito de la Comunidad de Castilla-La Mancha, deberán registrarse en

la FCMM con una antelación de 30 días antes de la fecha de la celebración de la prueba para su aprobación.

Una vez aprobados dichos Reglamentos, se remitirán al Club organizador, junto con los permisos y seguros correspondientes según Ley vigente 5/2015 de la Actividad Física y el Deporte de Castilla-La Mancha y su normativas de desarrollo. A tal efecto estos deben cumplir con los límites establecidos según Ley 21/2007 y RD 1507/2008 de 70.000.000€ para daños personales y 15.000.000€ para daños materiales por participante y siniestro.

16. INSCRIPCIONES

El cierre de inscripciones como norma general se realizará a las 23:59h del miércoles anterior a la celebración de la prueba. Este plazo puede verse ampliado o reducido en el Reglamento particular de cada competición por motivos de organización del evento, comunicándose con la suficiente antelación en el portal web fcmm y o tablón de anuncios correspondiente.

17. NORMAS GENERALES PARA LAS VERIFICACIONES TÉCNICAS DE LAS MOTOCICLETAS

Las motocicletas admitidas serán modelos de venta en establecimientos del sector y homologadas para la circulación por vías públicas. No obstante los criterios no referidos en este reglamento o la duda sobre alguna cuestión debe resolverse según el Reglamento FCMM específico de cada modalidad o lo referido a los reglamentos RFME de cada especialidad.

CHASIS Y CARROCERÍA:

CHASIS:

- El número de chasis tendrá que coincidir obligatoriamente con la numeración de la ficha técnica de la motocicleta, dicha ficha, deberá presentarse en la verificación técnica.
- Los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, están prohibidos a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la “aleta de tiburón” en el basculante.
- Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes (máximo) protectores de plástico de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del cuadro. Estas

protecciones deberán estar hechas, de un diámetro máximo de 76 mm., y no sobresalir más de 30 mm. del chasis y adecuarse a la forma del mismo. No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

CARENADOS:

- Esta autorizado el cambio de carenados y colín originales por otros de fibra de vidrio, siempre que mantengan el aspecto exterior original y sus cogidas al chasis.
- El carenado exterior tendrá que ser capaz de retener 5 lts. de liquido; si la carrera o éntrenos son declarados en lluvia el carenado inferior llevara como mínimo dos agujeros descubiertos de 25 mm. de diámetro.

DEPOSITO DE COMBUSTIBLE:

- El depósito de gasolina debe ser el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El tapón será sustituido por uno estanco y sin cerradura.

OTROS ELEMENTOS:

- Se podrá sustituir los semimanillares siempre que en sus extremos lleve material resistente en forma de terminación del mismo.
- Las manetas se podrán sustituir siempre que terminen en bola de 9 mm. de diámetro.
- Se podrá sustituir el puño de gas por uno de accionamiento rápido, con sistema de doble cable.
- Se podrá sustituir la araña del carenado superior.
- Las estriberas y sus soportes podrán ser sustituidas por otras que cumplan las normas de seguridad RFME/FIM en sus reglamentos.
- Es obligatorio el montaje original del cubrecadenas sin modificación alguna.
- Esta permitida la extracción de la tapa del piñón de transmisión secundaria, siempre que no afecte al cubrecadena.

SUSPENSIONES Y AMORTIGUADORES DE DIRECCIÓN:

- Se permite la instalación de un amortiguador de dirección.
- Se autoriza la sustitución del amortiguador trasero.
- Las barras, tapones y/o deposito de la horquilla delantera, serán

los originales producidos por el fabricante.

FRENOS, RUEDAS Y NEUMÁTICOS:

- Está Permitido el cambio de latiguillo frenos, deposito y pastillas de freno.
- Está prohibido el cambio de pinzas, estas deberán ser las originales del modelo.
- Se permite cambiar los discos de frenos siempre que se mantenga el diámetro de los originales.
- Está prohibido el uso de llantas diferentes a las homologadas por el fabricante.
- Los neumáticos serán de tipo comercial, de uso exclusivo para circular por la vía pública y estarán homologados por la norma DOT (El Jurado podrá decidir por inclemencias del tiempo o seguridad, admitir otros neumáticos).
- En pruebas de Campo se requiere rueda ecológica.

MOTOR Y CAJA DE CAMBIOS:

- Está prohibida la modificación de los conductos de culata, guías, cámara de combustión y/o alojamientos de vasos de taquets.
- Está prohibida la modificación o sustitución de árboles de levas, pistones, bielas y/o cigüeñal.
- Las válvulas y los muelles tendrán que mantenerse como los homologados por el fabricante.
- La bomba de aceite no podrá sufrir modificación alguna o cambio.
- El sistema de embrague se mantendrá como el homologado por el fabricante.
- El alternador tendrá que ser original y estar operativo.
- El filtro de aire y la caja, permanecerán sin modificación alguna.
- La centralita del CDI será la original.
- No está permitido la modificación de la caja de cambios.
- Están prohibidos los sistemas de corte del encendido manuales o automáticos.
- Las motocicletas llevarán instalado al menos un deposito para los sobrantes del motor .
- Está prohibido el uso de depósito de decantación para los gases internos del motor. De igual forma, estos gases tendrán que retornar directamente a la caja del filtro de aire.
- El uso de protectores de tapas de motor de material ligero, está permitido siempre que no sobresalgan 2 cm.

- Los tapones de llenado y vaciado de aceite del motor, caja de cambios y/o transmisión, se precintaran con alambre de precintar.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN:

- El radiador o radiadores serán los originales.
- En caso de refrigeración líquida solamente esta permitido el uso de agua.
- Podrá extraerse el termostato y electro-ventilador.

SISTEMA DE ESCAPE:

- Se autoriza el cambio de la cola de escape, siempre que este sea por otro comercial, homologado, que cumpla con las normativas RFME/FIM y con un nivel sonoro inferior / = a los 107 dB. Se permite eliminar el catalizador.
- Se admite una tolerancia de 2 dB en las verificaciones técnicas, antes y después de la prueba.
- Esta permitido el uso de abrazaderas o cogidas del silencioso de materiales ligeros.

TRANSMISIÓN SECUNDARIA:

- Esta permitido el cambio de cadena, piñones y plato.

SISTEMA ELECTRICO:

- Se mantendrá sin modificación o cambio el mazo de cables eléctricos, a excepción de la piña de luces que podrá suprimirse.
- Todos los elementos de señalización serán suprimidos o extraídos.
- Es obligatoria la instalación de un pulsador de paro colocado en el manillar.

NORMAS GENERALES:

- Esta prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de material ligero, como titanio, carbono, etc. a excepción del silencioso de escape.

- En cualquier momento de las verificaciones técnicas se podrá pesar cualquier motocicleta a requerimiento de los Comisarios Deportivos, Director de Competición o Comisario Técnico.
- El peso mínimo de la motocicleta serán los indicados en cada reglamento específico por modalidad.
- Las verificaciones técnicas se pasarán con la motocicleta a punto para correr.
- Habrá de presentar la documentación, equipo completo(mono de una pieza o indumentaria adecuada según modalidad), casco homologado, botas y guantes.
- La no observancia de este reglamento llevará efectiva la desclasificación o cambio de categoría de la moto afectada.

Cualquier apartado no especificado en el presente reglamento, será contemplado en los reglamentos específicos de cada modalidad y la decisión sobre posibles controversias de los mismos corresponde a el Jurado de la Competición.

18. ATRIBUCIONES DEL JURADO Y DEL ARBITRO

El Jurado, o el Arbitro, ejercen el control supremo de las competiciones, pero únicamente en lo referido a la aplicación del Reglamento Deportivo y del Reglamento Particular de la competición, siendo responsables únicamente ante el Organismo que les haya nombrado. Los miembros del Jurado no son, en absoluto, responsables del aspecto organizativo de la competición, alcanzando su responsabilidad exclusivamente al aspecto deportivo de la misma,. Por lo que toda responsabilidad civil y legal incumbe a los organizadores.

El Jurado o el Arbitro, podrán autorizar una modificación del Reglamento Particular o Programa, en tanto el cuanto se respeten las disposiciones previstas.

El Jurado o el Arbitro, no están autorizados a modificar las normas del Reglamento Deportivo, pero tienen derecho a tomar decisiones en los casos excepcionales previstos en el Art. 6 (suspensión de una competición) La resolución de cualquier reclamación que pudiera producirse en el transcurso de una competición , así como la imposición de sanciones, de acuerdo con la normativa al efecto será de la exclusiva competencia del Jurado o del Arbitro, a reserva del derecho de apelación posterior ante el órgano competente.

19. CARGOS OFICIALES

El desarrollo y control de las competiciones será competencia de los Cargos Oficiales de la misma, que son los siguientes.

- Comisarios Deportivos / Árbitros.
- Director de Competición.
- Cronometradores.
- Jueces de Trial.
- Comisarios Técnicos.

Todos los Cargos Oficiales y sus adjuntos se hallan sometidos a la autoridad del Director de Competición, excepto los Comisarios Deportivos, y el Arbitro, en las competiciones que lo requieran. Los Cargos Oficiales al más alto nivel de la competición son los Comisarios Deportivos, que constituyen el Jurado de la misma, con excepción de las competiciones de Supercross, Trial Indoor, Speedway y Moto-Ball, en las que la función del Jurado la cumple el Arbitro, que toma las decisiones inmediatas y tiene asimismo una función ejecutiva. Para acceder a la condición de Cargo Oficial a nivel nacional, en cualquiera de sus titulaciones, será preciso superar un examen de aptitud, convocado por la RFME, o por la federación autonómica correspondiente, debiendo ser dicho examen formulado y controlado por el CNCO. Para cumplir cualquier función en una competición, los Cargos Oficiales deberán estar en posesión de la correspondiente licencia federativa válida para el año en curso.

20. PROCEDIMIENTO EN LAS REUNIONES DEL JURADO

Todas las decisiones del Jurado serán tomadas por mayoría simple de votos; no obstante, en caso de empate de los votos emitidos, y para los temas referidos a la interpretación del Reglamento, los miembros del Jurado están obligados a aceptar la decisión del Presidente, a reserva de su derecho a presentar recurso ante el organismo competente. Todas las decisiones del Jurado en relación con el desarrollo de la competición, así como los resultados, deberán hacerse públicos en el plazo más breve posible. Las actas de las reuniones del Jurado deberán llevar la firma del Presidente y del Secretario, y en las mismas se harán constar detalladamente las sanciones eventuales impuestas, las decisiones tomadas en relación con toda reclamación, las precisiones referentes a los accidentes que se hayan podido producir, las eventuales irregularidades observadas y la opinión y observaciones del Jurado en lo que respecta a la organización y éxito de la competición. Una copia de las actas del Jurado deberá enviarse a la Federación competente dentro de las 72 horas siguientes a la competición.

21. RESPONSABILIDAD DE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS

La FCMM, RFME o las Federaciones Autonómicas, sus representantes y empleados, y los Cargos Oficiales, no serán responsables de ninguna lesión corporal o daño material que, directa o indirectamente, puedan sufrir los participantes, sus motocicletas, utillaje, etc. en el transcurso de una competición o de sus entrenamientos.

Asimismo, la FCMM, RFME o las Federaciones Autonómicas, sus representantes y empleados, y los Cargos Oficiales, quedan eximidos por los participantes de toda responsabilidad por cualquier tipo de daños causados a terceros por los mismos, de los cuales asumen su total responsabilidad.

22. MEDIO AMBIENTE

Los organizadores de una competición deberán poner el máximo interés y los medios adecuados para que la misma no dañe la naturaleza ni deteriore el medio ambiente. Asimismo, deberán tomarse las adecuadas precauciones y medidas contra el peligro de incendio en las zonas de boxes, Parque Cerrado, Parque de Pilotos, Abastecimiento de Carburante y en todos los lugares críticos por donde transcurra la competición. En las competiciones puntuables para Campeonatos o Trofeos F.I.M., deberá observarse la normativa correspondiente sobre medio ambiente.

23. CONTROL Y ASISTENCIA MEDICA

Es obligatorio disponer mínimo de una ambulancia tipo S.V.A. y un médico en todas las pruebas. Las exigencias para establecer los medios sanitarios aparecen en los reglamentos particulares. La FCMM tramitará el correspondiente seguro de Responsabilidad Civil. Las necesidades mínimas en cuanto a personal humano y material necesario para la organización de un evento puntuable se especifican en los correspondiente Reglamento de cada especialidad. En el caso de las pruebas no puntuables se establece como obligatorio la presencia de, al menos, una ambulancia con su correspondiente dotación y un médico desde el inicio de los entrenamientos previos hasta que el Director del evento les autorice a abandonarlo. El resto de personal y material de servicios será especificado a través de los Reglamentos Particulares o de documentos anexos a la prueba.

24. SEGURIDAD

En el momento de celebrarse una competición, la seguridad para los pilotos, Cargos Oficiales, asistencias, público, etc. deberá ser uno de los

objetivos primordiales del organizador, quien no ahorrará ningún esfuerzo, en colaboración con los servicios públicos, a fin de reducir al mínimo cualquier posibilidad de accidente.

25. INFORMACIÓN, COMUNICADOS Y ANEXOS

Las presentes Prescripciones comunes, así como los distintos Reglamentos de los Campeonato, Copas o Trofeos FCMM, podrán ser modificados, mediante comunicados, complementos y anexos.

Dichas modificaciones se publicarán en el Tablón de anuncios correspondiente, así como en la página web www.fcmm.net donde los participantes deberán consultar periódicamente para informarse de las mismas.

DISPOSICION FINAL PRIMERA:

El presente reglamento, una vez aprobado por la Asamblea General, deberá ser inscrito en el Registro de Entidades Deportivas de Castilla La Mancha y será publicado en la Sede Electrónica de la Junta de Comunidades entrando en vigor desde el día siguiente al de dicha publicación.