

# **REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO CASTILLA LA MANCHA MOTOCROSS 2022**

## Índice

Nº de Artículo:

- 1.- REGLAMENTO
- 2.- LICENCIAS
- 3.- MOTOCICLETAS, CILINDRADAS Y PESO
- 4.- PLACAS, DORSALES Y NÚMEROS
- 5.- MÍNIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES
- 6.- CLASIFICACIÓN DE PILOTOS
- 7.- CAMPEONATOS DE ESCUDERÍA, CLUBES Y MARCAS
- 8.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS
- 9.- ENTRENAMIENTOS Y VERIFICACIONES
- 10.- CRONOMETRAJE Y CONTROL DE TIEMPOS
- 11.- HORARIO TIPO
- 12.- PREMIOS A PILOTOS
- 13.- CARGOS OFICIALES
- 14.- RECLAMACIONES
- 15.- SEGURIDAD DE LOS PILOTOS
- 16.- SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD CIVIL
- 17.- NORMAS A SEGUIR EN CASO DE SUSPENSIÓN
- 18.- INICIO Y FIN DE UNA COMPETICIÓN
- 19.- SANCIONES
- 20.- SEÑALIZACIÓN OFICIAL
- 21.- PROCEDIMIENTO DE CARRERA

## **Artículo 1.- REGLAMENTOS:**

**1.1** La aplicación e interpretación del presente Reglamento corresponde a la FCMM.

### **1.2 *Campeonatos Copas y Trofeos convocados:***

- Campeonato MX1
- Campeonato MX2
- Campeonato MXPROMESAS (Open)
- Campeonato MXALEVÍN (Open)
- Copa MX3
- Copa MX4
- Copa MX Easy Riders
- Copa MXFemenino
- Copa MXClásicas Pre-78 - Twin Shock – 80cc EVO (Open)
- Copa MXClásicas Evo – Super Evo (Open)
- Trofeo MX SUB-18
- Trofeo MX5
- MX Iniciación (automáticas y eléctricas iniciación Cross) (Open)

## **Artículo 2.- LICENCIAS:**

**2.1** Podrán participar en este Campeonato todos los pilotos con licencia FCMM valedera para el año en curso o expedida por cualquier Federación (de ámbito homologada) en las siguientes categorías:

**MX1:** Senior / Junior / Veterano

**MX2:** Senior / Junior / Cadete autorizado

**MX3:** Senior / Junior / Veterano. Pilotos a partir de 35 años, (nacidos hasta el año 1987 incluido)

**MX4:** Senior / Junior / Veterano. Pilotos a partir de 45 años, (nacidos hasta el año 1977 incluido).

**MX5:** Senior / Junior / Veterano. Pilotos a partir de 50 años, (nacidos hasta el año 1972 incluido).

**PROMESAS:** Campeonato para pilotos entre 10 y 13 años (o si cumplen los 14 en el presente año.)

**MXFEMENINO:** Senior / Junior / Veterano / Cadete / Juvenil

**ALEVIN:** Campeonato para pilotos entre 7 y 11 años. (o si cumplen los 12 en el presente año).

**INICIACIÓN:** Trofeo para pilotos entre 6 y 8 años. (o si cumplen los 9 en el presente año).

**Trofeo SUB-18:** Cadete / Junior entre 14 y 18 años (o si cumplen 19 en el presente año)

**MXClásicas – EVO:** Senior / Junior / Veterano / Amateur

**MXClásicas – SUPER EVO:** Senior / Junior / Veterano / Amateur

**MXClásicas – Pre-78:** Senior / Junior / Veterano / Amateur

**MXClásicas – Twin Shock:** Senior / Junior / Veterano / Amateur

**MXClásicas – 80cc EVO:** Senior / Junior / Veterano / Amateur

**Copa Easy Riders:** Sénior / Júnior / Amateur a excepción de los 3 primeros de la clasificación del año anterior en la Copa y los mayores de 35 años. Así mismo no podrán participar en esta categoría aquellos pilotos que en los 3 años inmediatamente anteriores a la presente temporada, hayan terminado en la Clasificación de categorías superiores a la Copa Easy Riders, entre los 10 primeros.

La inscripción a esta categoría podrá ser denegada por motivos de palmarés y/o seguridad.

## **2.2 Pilotos de otras Federaciones.**

Los pilotos con licencias de otras Federaciones podrán participar en estos Campeonatos, con derecho a podio según su clasificación por carrera, no pudiendo optar a puntos para la clasificación final del Campeonato FCMM que queda reservado a los pilotos con licencia FCMM.

## **2.3 Menores de Edad.**

Para participar en cualquiera de los Campeonatos convocados en el presente Reglamento, los pilotos MENORES DE 16 AÑOS DE EDAD, deberán solicitar OBLIGATORIAMENTE la ACREDITACION DE MENORES para los padres, tutores legales, pudiendo solicitar hasta un máximo de dos credenciales. La verificación administrativa debe ser formalizada por el TUTOR correspondiente. Sin la presencia en el circuito del tutor o tutores del piloto no se podrá formalizar la verificación administrativa y por tanto el piloto no podrá tomar parte en la carrera.

## **2.4 Inscripciones por clases.**

Un piloto no podrá inscribirse en dos clases de una misma prueba el mismo día. Los pilotos puntuarán únicamente en la categoría que se hayan inscrito.

## **Artículo 3.- MOTOCICLETAS**

	Cilindrada 2T	Cilindrada 4T
Campeonato MX-1	100cc. - 500cc.	175cc. - 650cc.
Campeonato MX-2 y MXSub18	100cc. - 250cc.	175cc. - 250cc.
Campeonato MXPromesas	70cc. - 85cc.	
Campeonato MXAlevín	65 c.c. (con cambio)	
Trofeo MX Iniciación	50 c.c. automáticas - eléctricas	
Copa MX3 / MX4	100cc. - 500cc.	175cc. - 650cc.
Trofeo MX5	100cc. - 500cc.	175cc. - 650cc.
Copa Easy Riders	100cc. - 500cc.	175cc. - 650cc.
Copa MXFemenino	100cc. - 250cc. / 70cc. - 85cc.	175cc. - 250cc.

MX Clásicas Twin Shock	Motocicletas de producción con frenos de tambor, refrigeración por aire y dos amortiguadores, incluyéndose en este apartado las Yamaha YZ con sistema Cantiléver patentado desde 1974.
MX Clásicas Pre-78	Motocicletas de producción en serie modelo versión 1978 y además de los modelos versión 1980 de producción en serie de fabricación nacional
MX Clásicas EVO	Motocicletas de producción en serie, versión 1990, cuya fecha de fabricación sea hasta finales de 1990
MX Clásicas SUPER EVO	Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1996, admitiendo aquellos modelos de motores de 4T hasta el año 1999.
MX Clásicas 80cc EVO	Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1992 y no excedan el cubicaje de 80 centímetros cúbicos. Se admitirán réplicas de las oficiales de la época siempre y cuando cumplan la originalidad de la clonación.

#### **Artículo 4.- PLACAS, DORSALES Y NUMEROS:**

##### **4.1 Placas Porta-números.**

Todas las motocicletas deberán llevar placa porta-números delantera y dos placas porta-número laterales. Las dimensiones mínimas de las placas laterales serán de 285 x 235 mm y deben estar fijadas de manera visible, y no podrán ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre en posición de conducción. Las cifras deben ser legibles, y tener unas dimensiones mínimas de: altura 140 mm Ancho 80 mm Ancho del trazado 25 mm y espacio entre cifras 15 mm.

**Queda totalmente prohibida la publicidad en las placas siempre que dicha publicidad modifique el tamaño de las cifras.**

##### **4.2 Los colores del fondo y las cifras serán las siguientes:**

	Fondo	Cifras
Cpto. MX1:	Blanco	Negras
Cpto. MX2:	Negro	Blancas
Cpto. Promesas	Blanco	Negras
Cpto. Alevin	Azul	Blancas
Trofeo MXSub18	Negro	Blancas
Copa MX3	Amarillo	Negras
Copa MX4	Amarillo	Negras
Copa Easy Riders	Libre	
Trofeo MX5	Amarillo	Negras
Trofeo MXIniciación	Libre	
Clásicas MX Twin Shock	Amarillo	Negras
Clásicas MX Pre-78	Verde	Blanco
Clásicas EVO	Negro	Blanco
Clásicas SUPER EVO	Blanco	Verde
Clásicas 80cc EVO	Verde	Negras

## **Artículo 5.- MINIMO DE COMPETICIONES PUNTUABLES**

**5.1** Para que este Campeonato tenga validez deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas.

Las competiciones puntuables para este campeonato se desarrollarán a:

Alevines /Iniciación	2 mangas de 10' + 2v
Promesas / Femenino	2 mangas de 15' + 2v
MX3 / MX4 /MX5	2 mangas de 15' + 2v
Copa Easy Riders	2 mangas de 15' + 1v
Sub-18	2 mangas de 20' + 2v
MX2	2 mangas de 20' + 2v
MX1	2 mangas de 20' + 2v
MX Clásicas	2 mangas de 15' + 2v

**5.2** En todas las competiciones puntuables para este Campeonato será obligatorio la valla metálica de salida con capacidad mínima de 30 puestos. Ningún piloto podrá salir en segunda fila, a menos que el **Jurado o Árbitro de la competición así lo decida**.

## **Artículo 6.- CLASIFICACION DE PILOTOS**

**6.1** Se concederán puntos a los pilotos clasificados según su posición en las mangas:

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

**Art. 6.1.1** El sistema de puntuación será el siguiente:

Para clasificarse en una manga será indispensable haber cubierto como mínimo, el 75% de las vueltas totales recorridas por el primer clasificado, redondeado al inmediatamente superior, además de pasar por línea de meta en los cinco minutos siguientes a la llegada del vencedor.

**6.2** En todas las categorías, el vencedor de la prueba será el piloto que haya obtenido la mayor suma de puntos en ella el segundo será el que haya obtenido la segunda mayor suma de puntos y así sucesivamente independientemente de la cantidad de mangas que haya disputado.

En caso de empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido el mejor puesto en **la última manga de la prueba**.

En las mangas donde participan conjuntamente diferentes categorías, se contabilizarán los puntos de una manera separada.

**6.3** Los casos de empate en la clasificación final de este Campeonato de Castilla La Mancha se resolverá a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos. De persistir el empate se tomarán en cuenta el mayor número de segundos puestos obtenidos. Si el empate aún persiste se tendrán en cuenta el mayor número de terceros puestos y así sucesivamente. En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última manga puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos empatados a puntos.

### **Artículo 7- CAMPEONATOS DE CLUBES**

**7.1** La clasificación de Clubes se establecerá de mayor a menor sumando la puntuación obtenida en la clasificación general de los DOS pilotos mejor clasificados de un mismo club siendo imprescindible que al menos participen DOS Clubes en cada una de las competiciones puntuables mínimas establecidas.

Al club Vencedor se le expedirá un DIPLOMA acreditativo del Título obtenidos.

### **Artículo 8.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS**

**8.1** Las inscripciones y el pago de los derechos correspondientes deberán efectuarse a través de la página web de la FCMM.

<b>MOTOCROSS</b>	<b>Lunes 23:59h</b>	<b>Jueves 23:59h</b>
Campeonato, Copas y Trofeos	50,00 €	60,00 €
Campeonato Promesas / Alevín	35,00 €	45,00 €
MX Clásicas	45,00 €	50,00 €

**8.2** Las competiciones del Campeonato de Castilla La Mancha estarán abiertas a pilotos de otras federaciones con licencia homologada, pero únicamente tendrán opción al podio de carrera, a **excepción de la categoría PROMESAS y ALEVÍN que tendrán opción a puntuar en el Campeonato todos los pilotos que participen.**

**8.3** No se admitirán inscripciones de pilotos que tengan abierto expediente de accidente deportivo, a menos que presenten el informe de ALTA MEDICA. Dicho informe ha de ser expedido por la clínica que haya realizado el seguimiento de su evolución.

**8.4** La participación de pilotos menores de 18 años de edad queda supeditada a que su/s tutor/res halla/n rellenado y firmado la autorización de credencial del TUTOR.

### **Artículo 9.- ENTRENAMIENTOS Y VERIFICACIONES:**

**9.1** Los tiempos mínimos de entrenamientos para este Campeonato serán los siguientes:

Campeonato Alevín:	18 minutos cronometrados.
Campeonato Promesas:	20 minutos cronometrados.
Campeonatos MX1 / MX2 / SUB-18:	20 minutos cronometrados.
Campeonatos MX3/MX4/MX5	20 minutos cronometrados.
Copa Easy Riders:	20 minutos cronometrados.
Copa MXClásicas	15 minutos cronometrados.

El horario de entrenamientos podrá ser variado por el Jurado ó Árbitro de la prueba por cualquier motivo para facilitar el desarrollo de la misma.

Para clasificarse los pilotos deberán realizar un mínimo de 1 vuelta al circuito durante los entrenamientos cronometrados.

## **SERÁ OBLIGATORIO LA REALIZACIÓN DE VUELTA DE RECONOCIMIENTO, ANTES DE LAS SEGUNDAS MANGAS**

### **9.2 Zona de Espera:**

La Zona de Espera se cerrará 10´ antes de la salida de cada manga. Todas las motocicletas clasificadas, incluidas las dos de reserva, deben estar en la zona de Espera antes del cierre de la misma. El incumplimiento de esta norma supondrá la **EXCLUSIÓN** de la manga. Una vez que se haya llevado una motocicleta a la zona de espera no es posible sustituirla por otra aunque aún no se haya cerrado la zona de espera. El incumplimiento de esta norma supondrá la **EXCLUSIÓN** de la manga en cuestión.

### **9.3 Zona de Salida y Valla de salida.**

La zona de salida debe estar delimitada perfectamente para evitar el acceso del público durante la salida. El piloto podrá preparar un sitio en la valla de salida, siempre por detrás de la valla y sin tocar la valla de salida, para lo cual no deberá llevar el casco puesto.

Durante el acceso a la valla de salida, una vez que un piloto haya elegido un sitio deberá permanecer en ese sitio elegido hasta que se dé la salida.

### **9.4 Verificación motocicletas:**

Cada piloto podrá presentar a la verificación técnica y a la competición un máximo de DOS motocicletas, según las especificaciones del Reglamento del Campeonato de España. Para poder pasar la verificación técnica cada piloto deberá entregar al Comisario Técnico la ficha de verificación, de la motocicleta o motocicletas, debidamente cumplimentada. Dicha ficha se entregará al formalizar la verificación administrativa.

En la verificación Técnica se controlarán los siguientes elementos:

- Casco (homologación, hebillas, fijaciones, elementos de seguridad, daños, etc.)
- Placas porta-números (fondo, color y tamaño de las cifras)
- Manillar: manetas de embrague y freno (grosor de la bola), botón de pare.
- Cubrecadena y cubre piñón.
- \* Reposapiés (retroceso).
- \* Peso: (siempre que se disponga de báscula).
- \* Nivel sonoro: (siempre que se disponga de los medios para llevar a cabo el control de fonos).

El límite de nivel sonoro Máximo y forma de aplicación, será el determinado en el reglamento del Campeonato de España de MX.

## **Artículo 10.- CRONOMETRAJE Y CONTROL DE TIEMPOS**

Los servicios de cronometraje estarán situados en la línea de llegada, que estará delimitada por una baliza ajedrezada a ambos lados de la pista. Las dimensiones de la baliza tendrán un mínimo de 15 cm de ancho por 30 cm de largo.

El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose un sistema de TRANSPONDER. Por ello **el equipo de cronometraje puede cobrar una fianza equivalente al valor prestado**, que deberá ser abonada al inicio de cada prueba. Esta fianza será devuelta al piloto una vez éste haya devuelto íntegramente el TRANSPONDER una vez finalizada la prueba.

**El piloto será el único responsable del TRANSPONDER, de su cuidado y devolución (como máximo 30' después de terminar su carrera o entrenamiento según corresponda) en perfectas condiciones. El deterioro o pérdida del TRANSPONDER conllevará un coste para el piloto de 350 €.**

El transponder tendrá que estar colocado en la horquilla delantera de la motocicleta, tanto en los entrenamientos, como en las mangas.

### **Artículo 11.- HORARIO TIPO**

Se determinará en cada Reglamento Particular de cada competición.

### **Artículo 12.- PREMIOS A PILOTOS:**

12.1 Los podios quedarán establecidos tal y como se indica a continuación:

MX1 – MX2 - MX3 – MX4 – MX5 – Promesas (MXFemenino) – Alevín - Sub-18 – Copa Easy Riders

Para la Copa MXClásicas se establecerán como se indican a continuación:

Podio MX Clásicas Twin Shock – Pre78 – 80 cc EVO  
Podio MXClásicas EVO – Super EVO

12.2 **BONUS POR PARTICIPACIÓN.**- Se establece la recompensa de 10€ por carrera a todos los pilotos **con licencia de Castilla-La Mancha** que participen a una competición del Campeonato. Serán denominados como "BONUS", y la gratificación de los mismos se hará al final del Campeonato bajo la siguiente normativa:

- 100% de los "bonus" si asistes a todas las carreras programadas
- 70% de los "bonus" si asistes al 80% de las carreras programadas.
- 40% de los "bonus" si asistes al 60% de las carreras programadas.

12.3 Los Trofeos finales, otorgados por la FCMM para este Campeonato en cada clase, serán los siguientes:

#### **Campeonatos: (MX1 – MX2)**

- **Campeón Regional:** Diploma, Trofeo y subvención de licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.
- **Subcampeón Regional:** Diploma, Trofeo y subvención del 75% del importe licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.
- **Tercer Clasificado:** Diploma, Trofeo y subvención del 50% del importe licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.



- Club Vencedor: Diploma.

*Al final de temporada, se dará un Diploma como reconocimiento al Campeón absoluto de la categoría MX Castilla La Mancha*

#### Copas MX3 – MX4

- Vencedor Regional: Diploma y Trofeo
- Segundo Clasificado Regional: Diploma y Trofeo
- Tercer Clasificado: Diploma y Trofeo

Subvención licencia:

Vencedor Scratch : subvención licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.

Segundo Clasificado Scratch: 50% licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.

Tercer Clasificado Scratch: 50% licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.

Vencedor: MX3: 50% licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.

Vencedor: MX4: 50% licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.

#### Copa Easy Riders

- Vencedor Regional: Diploma, Trofeo y 50% del importe licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.
- Segundo Clasificado Regional: Diploma, Trofeo y 50% del importe licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.
- Tercer Clasificado: Diploma, Trofeo y 50% del importe licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación.

#### Trofeo Sub-18

- Vencedor Regional: Diploma y Trofeo 50% licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación
- Segundo Clasificado Regional: Diploma y Trofeo 50% licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación
- Tercer Clasificado: Diploma, Trofeo y 50% licencia de la temporada donde ha conseguido la titulación

#### Trofeo MXFemenino

- Vencedor Regional: Diploma y Trofeo
- Segundo Clasificado Regional: Diploma y Trofeo
- Tercer Clasificado: Diploma y Trofeo

#### Trofeos MX50

- Vencedor Regional: Diploma y Trofeo
- Segundo Clasificado Regional: Diploma y Trofeo
- Tercer Clasificado: Diploma y Trofeo

**La subvención se efectuará al solicitar la licencia FCMM correspondiente al año siguiente.**

### **Artículo 13.- CARGOS OFICIALES:**

El Club o Entidad Organizadora nombrará los Cargos Oficiales de la competición, no obstante, la FCMM podrá nombrar un Comisario Deportivo que ostentaría, en este caso, la Presidencia del Jurado.

**Como caso excepcional se podrán autorizar las competiciones con un único miembro del Jurado, que en este caso, actuaría como Arbitro de la manifestación.**

### **Artículo 14.- SOBRE RECLAMACIONES**

Todos los participantes tienen media hora (30') como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, para formular reclamaciones, por escrito, dirigidas al Director de Carrera, al Presidente del Jurado o al Árbitro de la prueba.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito destinados a los gastos ocasionados por el reconocimiento de la motocicleta de 300 € , motocicleta 2T y de 600 € para 4T.

Reclamaciones sobre Carburante: Se aplicará el artículo **032.08.32** del reglamento del Campeonato de España de Moto Cross.

**032.08.32** Reclamaciones 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 Competición 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. 24

### **Artículo 15.- SEGURIDAD.**

Durante los entrenamientos, así como en las mangas de carrera, los pilotos que tomen parte en ellos deben hacerlo con la vestimenta habitual de competición para esta especialidad. Es obligatorio que los pilotos utilicen protecciones corporales, incluidas las protecciones de tórax y espalda, durante en todas las tandas/mangas en las que participen.

### **Equipación y vestimenta de protección.**

Es responsabilidad de cada corredor elegir un casco y una equipación que reúna las condiciones de seguridad apropiadas.

Tanto el casco como la protección ocular y la vestimenta han de ser conformes a la normativa del RFME Campeonato de España de Motocross.

Aunque la FCMM acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas.

Los corredores son los responsables de juzgar la protección y la duración de uso de los cascos y las vestimentas.

### **Conducta de los Pilotos**

En todo momento, los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones de los presentes Reglamentos.

Todos los corredores han de estar en perfecto estado físico, psíquico y mental para controlar su motocicleta con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás corredores, los miembros de los equipos, oficiales y espectadores o cualquier otra persona implicada en la organización.

El piloto deberá informar al servicio médico de la competición de todos los problemas de salud que pueda tener y los medicamentos que estuviera utilizando.

En cualquier momento durante la prueba y a solicitud del comisario técnico, el piloto debe presentar su/s moto/s o equipación para su control técnico.

En todo momento, durante la prueba, el piloto es el responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos que rigen la prueba.

Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo y el resto de personas que utilicen sus pases y acreditaciones.

Todo corredor presente en una prueba que efectúe su verificación administrativa y no vaya a efectuar su verificación técnica deberá informar de inmediato al Secretario de la prueba o al Director de Carrera. **De la misma manera, cualquier piloto que no vaya a tomar la salida en alguna sesión de entrenamientos o manga deberá informar al Director de Carrera explicando el motivo de su no participación.**

Está prohibido **a los pilotos y miembros de su equipo** circular por la pista con cualquier clase de vehículo motorizado o bicicleta fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carrera. ***(La sanción por no cumplir esta norma será la pérdida de 10 puestos en entrenamientos, y/o la suma de 1 minuto a su mejor tiempo de carrera).***

El Director de Carrera puede excluir en cualquier momento a un piloto por su forma de conducir o comportamiento, así como a cualquier motocicleta cuyo estado pueda constituir motivo de peligro para el resto de los participantes.

Cámaras a bordo: ***Su uso está prohibido durante los entrenamientos cronometrados o las mangas de todas las categorías.***

### **Artículo 16. SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD CIVIL:**

En el aspecto de seguridad y responsabilidad civil legal para los Campeonatos y Trofeos de Castilla La Mancha, los Organizadores han de cumplir los artículos 44, 53 y 80 del Reglamento Deportivo RFME/FCMM.

Art. 44.- 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 Reglamento Campeonato de Castilla la Mancha Motocross 2022

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 en cuanto se respeten las disposiciones previstas (Ver Art. 42 referente al R.D.). 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. 45 (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.

#### **Art. 53 RESPONSABILIDAD DE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS**

La R.F.M.E., 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 R.F.M.E., 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.

#### **Art. 80 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

#### **Artículo 17.- NORMAS A SEGUIR EN CASO DE SUSPENSIÓN DE UNA PRUEBA O MANGA:**

Se aplicará en reglamento deportivo de la RFME, sobre esa materia. Art. 105.

**SUSPENSIÓN DE UNA COMPETICIÓN.** El reglamento RFME contempla la detención de una manga. La suspensión de una manga puede quedar a decisión del Jurado.

El procedimiento a seguir en el momento de suspender una competición será determinado en el anexo de cada disciplina.

#### **Artículo 18.- INICIO Y FIN DE UNA COMPETICIÓN**

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

- Los resultados finales hayan sido aprobados por el Jurado de la competición.
- Todos los plazos para formular reclamaciones hayan sido cumplidos.
- Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc. hayan sido efectuados.

#### **Artículo 19.- SANCIONES**

Serán de aplicación las sanciones establecidas en el reglamento del Campeonato de España de Moto Cross en los siguientes artículos:

#### **Art. 110.- INFRACCIONES EN EL TRANSCURSO DE UNA COMPETICIÓN.**

La infracción puede ser:

- Un acto voluntario, o involuntario, realizado durante el transcurso de una competición contrario a los reglamentos en vigor o a las órdenes dadas por un responsable oficial de la competición.
- Un acto de corrupción o de fraude, o cualquier acción que perjudique a los intereses de la competición, de los participantes o del deporte en general.

#### Art. 111.- SANCIONES EN EL TRANCURSO DE UNA COMPETICIÓN.

En el transcurso de una competición pueden ser impuestas por el Jurado, o por el Árbitro, directamente o a propuesta del Director de Competición o de cualquier Oficial autorizado por la federación competente, las siguientes sanciones:

- Advertencia
- Multa
- Penalización de tiempo o vueltas
- Desclasificación
- Exclusión
- Descalificación
- **ADVERTENCIA:** Es una observación verbal o escrita, hecha públicamente o en privado, en relación con una infracción de carácter leve.
- **MULTA:** Es una penalización en metálico que debe ser pagada a la federación competente en un plazo máximo de 15 días a partir de la fecha de la notificación. Cualquier retraso en el pago significará una infracción al Reglamento que puede conllevar una sanción suplementaria.
- **PENALIZACIÓN DE TIEMPO O VUELTAS:** En ciertas especialidades, según se contemple en los anexos correspondientes, se podrá restar vueltas o añadir tiempo suplementario al tiempo real del piloto.
- **DESCLASIFICACIÓN:** Es la exclusión de la clasificación como consecuencia de la aplicación del reglamento o de una infracción cometida durante la competición.
- **EXCLUSIÓN:** Exclusión de la competición es la retirada de un participante, antes o en el transcurso de una competición, impuesta por el Director de Carrera, o el Árbitro, como consecuencia de un acto antirreglamentario.
- **DESCALIFICACIÓN:** Es la prohibición de participar en todas las competiciones que se celebren bajo el control de la R.F.M.E., o de la Federación Autónoma correspondiente, durante un periodo determinado, que no sobrepasará un mes si no se incoa expediente disciplinario, como consecuencia de un acto punible durante el transcurso de una competición. La federación competente podrá prorrogar el plazo de la descalificación, previa incoación del expediente disciplinario reglamentario.

#### Art. 112.- ACUMULACIÓN DE SANCIONES.

Todo participante podrá verse afectado por la acumulación de varias sanciones, en consonancia con la gravedad de la falta o faltas cometidas durante el transcurso de una competición.

En lo que se refiere a participantes, la descalificación llevará consigo la anulación de las inscripciones efectuadas y la pérdida de los derechos de inscripción.

La R.F.M.E. podrá proponer al Consejo Superior de Deportes o a la F.I.M., dependiendo de la gravedad de la falta, la aplicación de descalificación en todo el ámbito deportivo nacional o internacional.

A consecuencia del acuerdo de reciprocidad, del 30 de abril de 1949, entre las cuatro organizaciones que rigen el Deporte motorizado internacional:

- La Federación Internacional Motociclista (F.I.M.)
- La Federación Internacional de Automovilismo (F.I.A.)

- La Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.)

- La Unión Internacional de Motonáutica (U.I.M.)

La sanción de descalificación podrá ser aplicada, a petición de los organismos anteriores, a los detentores de licencias de los mencionados deportes.

#### Art. 113.- PUBLICACIÓN DE SANCIONES.

Las personas u organismos competentes para imponer sanciones tendrán derecho a hacerlas públicas, renunciando las partes afectadas (pilotos, pasajeros, Cargos

Oficiales, marcas, concursantes, etc.) a recurrir contra las mismas por dicha acción REAL FEDERACIÓN MOTOCICLISTA ESPAÑOLA Diciembre 2008

#### Art. 114.- AUTORIDADES COMPETENTES.

El Jurado, el Árbitro o el Director de Competición, son las autoridades competentes para aplicar las sanciones que correspondan por la violación o inobservancia de los reglamentos durante el transcurso de una competición.

#### Art. 115.- DERECHO A PRESENTAR UNA RECLAMACIÓN.

Todo participante que se considere perjudicado como consecuencia de una decisión, de un acto, o de una infracción, durante el transcurso de una competición, tiene derecho a presentar una reclamación ante el Jurado, o el Arbitro, de la misma.

#### Art. 116.- PROCEDIMIENTO Y PLAZO PARA RECLAMAR.

En el transcurso de una competición las reclamaciones han de formularse de acuerdo con las disposiciones indicadas en el Reglamento Particular y entregarse, en mano, al Director de Competición o, al Árbitro, acompañadas de la fianza correspondiente y firmada únicamente por la persona afectada.

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

Como regla general, cualquier reclamación contra la inscripción de un piloto, pasajero, concursante o motocicleta, deberá presentarse inmediatamente después de haber sido publicada la lista de inscritos o, en su defecto, veinticuatro horas antes de dar comienzo los entrenamientos o, en su caso, la competición.

Las reclamaciones contra la clasificación deberán ser presentadas dentro de los **30** minutos siguientes a su publicación. En el caso de que los resultados no fuesen publicados el mismo día de la competición, la reclamación podrá presentarse ante la federación competente dentro de los cinco días siguientes a la publicación de la clasificación, salvo las disposiciones en contrario de los anexos de este Reglamento.

Ninguna reclamación podrá ser aceptada contra la declaración de un hecho pronunciada por el Director de Competición, el Árbitro, el Juez de Salida o Llegada, o cualquier otra persona con un Cargo Oficial ejecutivo.

Los Comisarios Deportivos podrán siempre actuar de oficio, aún en el caso de no recibir ninguna reclamación.

#### Art. 117.- ARBITRAJE DE UNA RECLAMACIÓN.

El Jurado, o el Árbitro, deben resolver cualquier reclamación presentada en el transcurso de una competición emitiendo el fallo con arreglo a las disposiciones previstas en el Reglamento Particular, y siempre con lo dispuesto en el presente Reglamento.

#### Art. 118.- FALLO DE UNA RECLAMACIÓN.

Todas las partes afectadas se vinculan a la decisión del Jurado o del Arbitro de la competición, sin perjuicio de presentar recurso en alzada contra dicho fallo si así lo estiman conveniente, en cuyo caso éste permanecerá válido, aunque no definitivo, a reserva de que sea confirmado o modificado por el organismo competente.

#### Art. 119.- RECURSO DE APELACIÓN.

La R.F.M.E., o en su caso la Federación Autonómica, constituyen el órgano encargado de resolver cualquier diferencia que pueda surgir o referirse a la dirección del deporte motociclista dentro de su ámbito de competencia, independientemente de lo que sobre esta materia haya legislado por los organismos superiores.

Todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos o el Arbitro, ante el

Comité de Disciplina de la federación competente.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado del depósito correspondiente, si así estuviere señalado.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

A petición de un piloto, pasajero, concursante o constructor, podrá presentarse recursos ante la F.I.M., a través de la R.F.M.E. siendo ésta la única para juzgar la oportunidad del recurso formulado, pudiendo rehusar el trámite sin estar obligada a explicar las causas y motivos que a ello la inducen.

El derecho de recurso no implica la suspensión de la penalización o sanción; no obstante, cuando la R.F.M.E. acceda a elevar un recurso ante la F.I.M., el recurrente

podrá obtener, previa la oportuna solicitud, que dicho recurso produzca la suspensión momentánea de la decisión, pero en este caso, deberá aportar, junto al recurso, el depósito de garantía estipulado por la F.I.M.

**IMPORTANTE:** Cualquier circunstancia que surja durante el desarrollo de las pruebas puntuables para este Campeonato y que no esté contemplado en el presente reglamento se determinará según el siguiente criterio:

- En primer lugar por el Jurado de la prueba.
- En última instancia por la Comisión Deportiva, o Junta Directiva de la FCMM

#### Artículo 20.- SEÑALIZACIÓN OFICIAL.

La señalización oficial por paneles debe indicarse por medio de paneles que midan, aproximadamente, 750 x 600 mm. con un número negro 10', 5', 15" y 5" en ambos lados. Los números deben medir 500 mm. de altura.

Panel	Significado
<b>10 MINUTOS (10')</b>	Se cierra la zona de espera Los pilotos reservas que no pueden tomar la salida en la manga deben abandonar la zona de espera.
En la zona de	Se mostrará un panel indicador del comienzo de la vuelta de

espera	reconocimiento y se emitirá un pitido que indicará el comienzo de la misma. En ese momento los pilotos abandonan la zona de espera para efectuar la vuelta de reconocimiento. El acceso a la zona de mecánicos está abierto.
<b>5 MINUTOS (5')</b> En la zona de espera	El acceso desde la pista a la zona de espera queda cerrado. Los pilotos que estén preparando su posición en parrilla deben entrar en la zona de espera. La zona de salida debe quedar vacía. Con un pitido, se indicará que todo el mundo, excepto el piloto, su mecánico y una persona con sombrilla por corredor, abandone la zona de espera. Los medios gráficos y Oficiales necesarios pueden permanecer. Los corredores con problemas mecánicos durante la vuelta de reconocimiento y que no puedan llegar a la zona de espera, desde la pista, antes de que se cierre el acceso a ésta, quedan desclasificados de la manga en cuestión. Los corredores se preparan para el procedimiento de salida.
<b>15 SEGUNDOS (15'')</b> Zona de salida	15 segundos antes de la salida, se enseña fijamente este panel durante 15''.
<b>5 SEGUNDOS (5'')</b> Zona de salida	Se esconde el panel de 15'' en el mismo momento en el que se enseña fijamente el panel de 5''. La valla de salida se abatirá entre el segundo 5 y 10 siguientes a la aparición de este panel.

La señalización oficial por banderas debe indicarse por medio de banderas que midan, aproximadamente, 750 x 600 mm. con los colores siguientes:

Bandera	Significado
<b>BANDERA ROJA</b>	Parada obligatoria para todo el mundo. Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
<b>BANDERA NEGRA</b> Con el número del piloto	Parada para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil.
<b>BANDERA AMARILLA</b>	<u>Inmóvil:</u> Peligro, conducir prudentemente. <u>Agitada:</u> <b>Gran</b> peligro, inmediato, <b>reducir considerablemente la velocidad</b> , prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. <b>El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con la pérdida de 10 puestos o se le añadirá 1' a su tiempo de la manga o entrenamiento en cuestión, sin posibilidad de</b>



	<b>reclamación.</b>
<b>BANDERA BLANCA CON ASPA ROJA</b>	Indica la presencia de personal sanitario en la pista. Prohibición total de saltar y adelantar. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con la desclasificación de la manga.
<b>BANDERA AZUL</b>	<u>Inmóvil</u> : Prepárese para ser doblado por un piloto. <u>Agitada</u> : Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto.
<b>BANDERA VERDE</b>	Pista libre para la salida de la manga. Solo se utilizara en el procedimiento de salida.
<b>BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS</b>	Fin de la carrera. Esta bandera debe presentarse agitada.
<b>BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS + BANDERA AZUL</b>	Estas banderas serán presentadas conjuntamente cuando un piloto vaya a ser doblado por el piloto cabeza de carrera, muy cerca de la línea de llegada de la última vuelta. La bandera azul debe presentarse inmóvil. Esto significa que la carrera finaliza para el piloto cabeza de carrera, pero no para el piloto que marcha delante de él, que deberá completar otra vuelta.

### **Artículo 21.- PROCEDIMIENTO DE CARRERA**

En el momento que quede libre la zona de espera, los pilotos que deban competir en la manga pueden acceder a esta zona con sus motocicletas y preparar su posición en la valla de salida.  
10' antes de la salida: Se cierra la zona de espera. Ningún piloto puede acceder con su motocicleta a esta zona.

Se procede a la colocación de los pilotos en la valla de salida según su posición en los entrenamientos cronometrados.

Una vez que la pista esté libre, se mostrará en la recta de salida una bandera verde.

Panel de 15": Se mostrará durante 15" antes de la salida.

Si un piloto tiene problemas en la valla de salida y/o cala el motor y no consigue arrancar su motocicleta antes de que ésta caiga, deberá permanecer en su sitio quieto hasta que haya caído la valla para poder recibir ayuda de su(s) mecánico(s) y poder incorporarse a la carrera. Si recibe ayuda por parte de su equipo durante el proceso de salida, el piloto será excluido de la manga.

Panel de 5": Se mostrará inmediatamente después de haber transcurrido los 15" del panel de 15". Una vez mostrado este panel, la valla de salida se abatirá entre el 5° y el 10° segundo. Una vez dada la salida, cualquier piloto con problemas en la valla de salida puede ser asistido por su(s) mecánico(s) y continuar en la manga.

**La sanción por la violación de esta regla es la exclusión de la manga en cuestión.**