



COPA DE ESPAÑA DE MOTOCROSS CLÁSICO
REGLAS DE LA COMPETICIÓN

Cambios **2025**:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
1	02.01.2025	Art.4, Art.5, Art.8, Art.8.1, Art.9, Art.10, Art.13, Art.14

Obligaciones y Condiciones Generales

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

1. REGLAMENTO DEPORTIVO DE LA RFME
2. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA DE LA RFME
3. REGLAS DE LA COMPETICIÓN

Los cuales, son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones de los Reglamentos de esta Copa de España (denominado en adelante "Reglas de la Competición").

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

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

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

CODIGO ANTIDOPAJE

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

ÍNDICE GENERAL

- [REGLAS DEPORTIVAS Y TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN](#)
- [ANEXO CRONOMETRAJE](#)

REGLAS DEPORTIVAS Y TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN

- Artículo 1 [Reglas de la Competición](#)
- Artículo 2 [Oficiales del evento](#)
- 2.1 [Jurado. Composición](#)
 - 2.2 [El Presidente del Jurado](#)
 - 2.3 [El Director de Carrera](#)
- Artículo 3 [Licencias](#)
- Artículo 4 [Categorías y motocicletas admitidas](#)
- 4.1 [Cámaras a bordo](#)
- Artículo 5 [Edades](#)
- Artículo 6 [Inscripciones](#)
- Artículo 7 [Aplicación e interpretación de las Reglas de la Competición](#)
- Artículo 8 [Verificaciones administrativas y técnicas](#)
- 8.1 [Placas Portanúmeros y Números](#)
- Artículo 9 [Tiempo de entrenos y de mangas puntuables](#)
- Artículo 10 [Participantes](#)
- Artículo 11 [Vuelta de reconocimiento](#)
- Artículo 12 [Detención de una manga](#)
- Artículo 13 [Clasificación de corredores](#)
- 13.1 [Mínimo de participantes](#)
 - 13.2 [Mínimo de competiciones puntuables](#)
- Artículo 14 [Trofeos](#)
- 14.1 [Entrega de Trofeos en el evento](#)
 - 14.2 [Entrega de Trofeos al final de la Copa](#)
- Artículo 15 [Horarios](#)
- Artículo 16 [Reclamaciones](#)
- 16.1 [Reclamaciones sobre asuntos deportivos](#)
 - 16.2 [Reclamaciones sobre asuntos técnicos](#)
 - 16.3 [Reclamaciones sobre carburantes](#)
- Artículo 17 [Recursos de apelación](#)

1.- REGLAS DE LA COMPETICIÓN.

Serán de aplicación, por orden de relación:

- Las presentes Reglas de la Competición.
- El Reglamento Particular de la prueba.

La Copa de España de Motocross Clásico se rige por la base de la reglamentación del Campeonato de España de Motocross vigente, con las modificaciones que se detallan en los artículos siguientes y de acuerdo con los aspectos técnicos que también se detallan.

2.- OFICIALES DEL EVENTO.

Como mínimo, un evento debe contar con los siguientes Oficiales, que deben aparecer en el Reglamento Particular del evento:

- Presidente del Jurado.
- Dos Comisarios Deportivos.
- Director de Carrera.
- Comisario Técnico.
- Cronometrador.

La RFME y el Organizador de la prueba nombrarán a estos Oficiales, garantizando su aptitud y capacidad para ejercer la función asignada.

- El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME.
- El resto de Oficiales serán nombrados por el Organizador.

Estos Oficiales deberán disponer de la correspondiente licencia en vigor que les habilite para realizar esa función, de acuerdo con el Reglamento Deportivo RFME.

Otros Oficiales sin licencia también serán necesarios, como el Médico oficial del evento, el cual, será nombrado por el Organizador.

2.1- Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos.

Todos ellos deben estar en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Deportivo y Director de Carrera.

La interpretación de las presentes Reglas de la Competición y del Reglamento Particular es competencia del Jurado de la Prueba, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este documento.

2.2- El Presidente del Jurado.

En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Comisario Técnico.
- El Cronometrador.
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

2.3- El Director de Carrera.

Es nombrado por el Club organizador y debe estar en posesión de la licencia en vigor de Cargo Oficial Homologada con la titulación de Comisario Deportivo y Director de Carrera.

3.- LICENCIAS.

Las licencias permitidas para participar y puntuar en la Copa de España de Motocross Clásico son las siguientes:

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

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

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

4.- CATEGORIAS Y MOTOCICLETAS ADMITIDAS.

Se establecen estas categorías:

- TWINSHOCK y TWINSHOCK PROTOS
- PRE 79 ORIGINAL
- PRE-85 OPEN
- 125 PRE-85
- CLÁSICAS AIRE 125
- 80 EVO y 80 EVO PROTOS
- SUPER EVO 125
- SUPER EVO 250-OPEN
- FEMINAS

CLÁSICAS TWINSHOCK: 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.

CLÁSICAS TWINSHOCK PROTOS: Motocicletas producidas hasta 1984, tanto en versión original como las que han sido modificadas o no se asemejan a la originalidad del modelo de serie, debiendo cumplir las siguientes características: Motor con refrigeración por aire, freno delantero de tambor y no permitiéndose las horquillas invertidas.

Se admiten modificaciones de geometría, chasis artesanos o de nueva fabricación que sean réplicas de los originales, horquillas y amortiguadores de mayor tamaño con nuevos anclajes, adaptaciones y modificaciones de basculantes de otras motos, así como basculantes estilo "boomerang", Conversiones de suspensiones mono-amortiguador a Twimshock y viceversa, etc.

CLÁSICAS PRE 79 ORIGINAL: Motocicletas de producción en serie hasta 1979, que no hayan sido modificadas y mantengan la originalidad y estética del modelo, teniendo que cumplir los siguientes requisitos: Refrigeración por aire, cilindrada mayor a 125cc, carburador de campana redonda, frenos de tambor en ambos ejes, amortiguadores traseros originales o aftermarket respetando siempre la configuración original y horquilla delantera con diámetro original o máximo 38mm. Se permitirán las actualizaciones de las suspensiones siempre que no se supere el diámetro máximo si su disposición. No estarán permitidas las modificaciones de las geometrías de las motocicletas.

CLÁSICAS PRE 85 OPEN: Motocicletas producidas hasta el año 1985 de todas las marcas, que no hayan sido modificadas y mantengan su diseño original con cilindrada superior a 125cc, frenos de tambor (freno delantero de disco si lo incorporaba de origen) no permitiéndose la modificación de tambor a disco ni el accionamiento hidráulico del freno. No están permitidas las modificaciones de geometría, horquilla delantera en diámetro original, amortiguador trasero original o "aftermarket", debiéndose mantener la configuración y disposición de los mismos. No se admiten modificaciones de basculantes ni adaptaciones de otros modelos.

CLÁSICAS 125 PRE- 85: Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales de 1985 y no excedan el cubicaje de 125 centímetros cúbicos (se permite la tolerancia que den los pistones sobremedida de la época), siendo modelos que no hayan sido modificados geométricamente y mantengan su originalidad, con motores de refrigeración líquida, frenos de tambor, diámetro de horquilla no superior a 43mm, pudiéndose sustituir el amortiguador trasero por uno "aftermarket".

CLÁSICAS AIRE 125: Motocicletas de producción en serie refrigeradas por aire, frenos de tambor en ambos ejes, motor entre 80 y 125cc (se permite tolerancia de pistones sobremedida), horquilla delantera de igual diámetro que la original, uno o dos amortiguadores traseros incluidos los sistemas Cantilever y Unitrack, siempre que se cumpla con todas las especificaciones anteriores.

CLÁSICAS SUPER EVO 125: Motocicletas de producción en serie entre 1985 y 1999 que mantengan la originalidad estética (plástica), no permitiéndose la conversión a estética moderna, exceptuando la placa porta números delantera, con cilindrada hasta 125cc, suspensión delantera original o del mismo diámetro que el original, no permitiéndose la instalación de horquillas que no sean de la época y pudiendo sustituir el amortiguador trasero por uno "aftermarket", permitiéndose la preparación de las suspensiones. No está permitido el uso de dispositivo de salida "holeshot".

CLÁSICAS SUPER EVO 250 OPEN: Motocicletas de producción en serie entre 1985 y 1999 que mantengan la originalidad estética (plástica), no permitiéndose la conversión a estética moderna, exceptuando la placa porta números delantera, con cilindrada superior a 125cc, suspensión delantera original o del mismo diámetro que el original, no permitiéndose la instalación de horquillas que no sean de la época y pudiendo sustituir el amortiguador trasero por uno “aftermarket”, permitiéndose la preparación de las suspensiones.
No está permitido el uso de dispositivo de salida “holeshot”.

CLÁSICAS 80 EVO Y 80 PROTO: Motocicletas de producción en serie hasta 1999, con cilindrada de 80cc (más un margen del 3%) permitiendo las modificaciones de cambio de marca en suspensiones.
80 PROTO: motocicletas derivadas de motocicletas con chasis de 125 o superiores, así como chasis de origen que montan suspensiones de moto grandes y ruedas con diámetros mayores a 19” en llanta delantera y a 16” en llanta trasera.

CLÁSICAS FEMINAS: Motocicletas de producción en serie hasta modelos año 1999 con cilindrada libre, en motores de dos tiempos y que no hayan sido modificadas y mantengan la originalidad del modelo con suspensión delantera original o del mismo diámetro que el original, no permitiéndose la instalación de horquillas que no sean de la época y pudiendo sustituir el amortiguador trasero por uno “aftermarket”, permitiéndose la preparación de las suspensiones.
No está permitido el uso de dispositivo de salida “holeshot”.

4.1- Cámaras a bordo.

No estará permitido el uso de ningún dispositivo de captura de imágenes colocado de manera personal durante todo el evento, a no ser que se solicite al Jurado de la Prueba o a la RFME en tiempo y forma, y éste/a lo autorice. En el caso de que sea autorizado, este dispositivo podrá estar colocado únicamente en el pecho o en la motocicleta.

El Comisario Técnico comprobará la correcta colocación del dispositivo e informará al Jurado de la Prueba si considera que ésta pueda generar peligro para el resto de participantes. En tal caso, el Jurado podrá no permitir su utilización.

En todos los casos, la RFME es la propietaria de los derechos de imagen, por lo que puede no autorizar la difusión de las grabaciones.

5.- EDADES.

Se establecen estas edades:

- TWINSHOCK / PROTO: A partir de 25 años.
- PRE- 79 ORIGINAL: A partir de 25 años.
- 125 PRE- 85: A partir de 25 años.
- PRE-85 OPEN: A partir de 25 años.
- CLÁSICAS AIRE 125: A partir de 25 años.
- 80 EVO/80 PROTO A partir de 15 años.
- SUPER EVO 125: A partir de 16 años.
- SUPER EVO 250 OPEN: A partir de 16 años.
- FEMINAS: A partir de 15 años.

No existe límite de edad máxima en ninguna de las categorías.

El piloto será el único responsable de la elección de la categoría teniendo que confirmarla en la lista oficial de inscritos, no autorizándole bajo ningún concepto el cambio de categoría una vez iniciada la prueba.

6.- INSCRIPCIONES.

Los derechos de inscripción para los pilotos serán fijados por la Asamblea General de la RFME y publicados en su página web.

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME (www.rfme.com)

1. En plazo
hasta las 24:00 horas del lunes anterior al día de la prueba.
2. Fuera de plazo
hasta las 24:00 horas del miércoles anterior al día de la prueba. Estas inscripciones tendrán un recargo.

La no asistencia a una competición de un piloto previamente inscrito, deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al día de la celebración de la competición.

La comunicación deberá efectuarse por escrito vía mail a clasicas@rfme.com.

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

Los pilotos podrán tomar parte como máximo en dos categorías en el mismo evento. Para ello deberán inscribirse en cada una de ellas en tiempo y forma.

7.- APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LAS REGLAS DE LA COMPETICIÓN.

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la presente reglamentación durante el desarrollo del evento.

Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes que exijan la aplicación de la normativa aplicable.

8.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS.

Las verificaciones administrativas y técnicas tendrán lugar el mismo día de la prueba y **el día anterior** en el circuito dentro de los horarios que se establezcan.

La recogida del dispositivo de cronometraje (transponder) será siempre el mismo día de la prueba.

En la verificación administrativa todo piloto deberá aportar:

-DNI y Licencia Homologada del año en curso. Los pilotos extranjeros, además de su licencia federativa, la autorización de su Federación Nacional.

En la Verificación Técnica, el piloto o su mecánico, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación, así como su equipo.

Se controlará:

- **Casco.**

Deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en el ANEXO.

Antes de los entrenamientos o carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deberán verificar que todos los cascos están conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas.

Además, deberán controlar que:

- El casco esté bien ajustado a la cabeza del corredor.
- Que no sea posible que el sistema de retención (barboquejo) se deslice por encima del mentón, y que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.
- Números reglamentarios.
 - o (fondo, color y tamaño) en las motocicletas.
- Manillar.
- Manetas de embrague y freno.
- Chasis.
- Cubrecadenas.
- Botón de pare.

Se recomienda que las motocicletas cuenten con este elemento de seguridad.

Todo piloto está autorizado a verificar dos motocicletas presentadas a control técnico a su nombre.

Para la segunda motocicleta, hay dos posibilidades:

- 1) *Puede presentar una segunda moto a su nombre con su dorsal.*
- 2) *Se puede presentar a control una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios corredores de la misma o diferente categoría (siempre que se cumpla el [Art. 4](#) de este documento). En este caso, se debe indicar a los Comisarios Técnicos en el momento del control, los nombres y los dorsales de los pilotos que pueden utilizar esta motocicleta, y sus categorías. En el momento en el que esta segunda motocicleta es utilizada por*

uno de los pilotos en su categoría, en cualquier manga o entrenamiento, ésta queda asignada a este piloto, no pudiendo utilizarla ya el resto de pilotos.

Cinco minutos antes de cada salida, en la zona de Pre-Parque, el Comisario Técnico efectuará un control de los precintos.

Durante la prueba, el Comisario Técnico controlará los precintos, y debe supervisar los trabajos realizados sobre las motocicletas en esta zona, con el fin de asegurarse de que ninguna puede ser origen de peligro.

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 corredores, lo notificará al Director de Carrera o a su adjunto; es su responsabilidad el excluir dicha motocicleta de los Entrenamientos o de la Carrera.

En el caso de que, durante las verificaciones técnicas, se constate que una moto no cumple los requisitos técnicos que se exigen en la categoría donde el piloto ha efectuado previamente la inscripción, se notificará a éste, antes del inicio de los entrenamientos cronometrados, el cambio a la categoría donde si cumpla con esos requisitos.

8.1- Placas Portanúmeros y Números.

Las placas portanúmeros deberán ser de los siguientes colores:

TWINSHOCK / PROTOs	Fondo Amarillo – Numero Negro
PRE- 79 ORIGINAL	Fondo Verde – Numero Blanco
PRE-85 OPEN:	Fondo Amarillo – Numero Azul
125 PRE- 85:	Fondo Blanco – Numero Rojo
CLÁSICAS AIRE 125:	Fondo Blanco – Numero Negro
80 EVO/80 PROTOs	Fondo Verde – Numero Negro
SUPER EVO 125:	Fondo Negro - Numero Blanco
SUPER EVO 250 OPEN	Fondo Blanco – Numero Negro
FEMINAS:	Fondo Azul – Numero Blanco
125 PRE- 85:	Fondo Blanco – Numero Rojo

Para cada categoría de los Campeonatos/Copas/Trofeos RFME de Motocross, los pilotos que deseen número fijo para toda la temporada, podrán elegirlo al realizar la inscripción, de acuerdo con las condiciones y criterios puntuales que establezca la RFME. (No podrá repetirse un mismo número de dorsal en una manga, aunque tenga varias categorías)

Los dorsales nº 1, nº 2 y nº 3 se reservarán para el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior.

Se adjudicarán dorsales de una, dos o tres cifras.

9.- TIEMPO DE ENTRENOS Y DE MANGAS PUNTUABLES.

Se establecen unos entrenamientos obligatorios cronometrados en todas las categorías convocadas de 20 minutos, siendo estos el mismo día de la prueba y con el siguiente formato: Entrenamientos libres (5 minutos) + Entrenamientos cronometrados (20 minutos)

Las mangas tendrán una duración de 15 minutos más dos vueltas.

Estas duraciones de entrenamientos y mangas podrán sufrir modificaciones si la RFME o el Jurado de la Prueba lo considera oportuno, dependiendo de las condiciones particulares del evento.

No hay restricción de entrenamientos los días anteriores a la prueba.

10.- PARTICIPANTES.

La Parrilla de salida constará de 40 participantes más 2 reservas, cuya selección se efectuará de acuerdo con los resultados de los entrenamientos obligatorios cronometrados.

Queda totalmente prohibido la utilización de dispositivos de ayuda en salida (tipo Holeshot)

11.- VUELTA DE RECONOCIMIENTO.

Antes de la 1ª manga, quedará bajo criterio del Presidente del Jurado y del Director de Carrera. la posibilidad de realizar una vuelta de reconocimiento.

Antes de la 2ª manga, se realizará una vuelta de reconocimiento al circuito.

12.- DETENCIÓN DE UNA MANGA.

El Director de Carrera tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. Si una manga es detenida en cualquier momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada 30 minutos después de la detención de la manga. Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

El Director de Carrera puede proponer al Jurado de la Prueba la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El procedimiento de clasificación de la manga será el siguiente:

1. Para los pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han pasado, antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

13.- CLASIFICACIÓN DE CORREDORES.

A- Clasificación de la manga:

El vencedor de una manga es el corredor que franquea el primero la línea de llegada. Los corredores que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

No estará clasificado el corredor que no haya franqueado la línea de llegada **después del vencedor de la manga y habiendo completado un mínimo del 50% de las vueltas del vencedor**, por lo tanto, no se le otorgará ningún punto en esa manga.

B- Clasificación de la prueba:

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 cualquiera de las mangas.

En caso de que persista el empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido mayor puntuación en la última manga.

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

C-Clasificación de la Copa:

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

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

En todas las categorías, el vencedor final de la Copa de España será el piloto que haya obtenido la mayor suma de puntos en la totalidad de las mangas celebradas; 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, se tomarán en cuenta los mejores puestos obtenidos en las diferentes mangas donde los pilotos hayan obtenido puntuación hasta desempatar.

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

Las categorías **Pre 79 Original, Twinshock / Twinshock Protos y Pre 85 Open** correrán en una misma carrera con dos mangas puntuables y habrá clasificaciones y pódium distintos.

Las categorías **SUPEREVO 125 y SUPEREVO 250 OPEN** correrán en una misma carrera con dos mangas puntuables y habrá clasificaciones y pódium distintos.

Las categorías **125 Pre 85, Clásicas Aire 125, 80 Evo / Protos y Fémimas**, correrán en una misma carrera con dos mangas puntuables y habrá clasificaciones y pódium distintos.

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

Además de puntuar como categorías independientes, aquellas categorías que compartan parrilla tendrán una clasificación Scratch de todo el campeonato. (Si se unificasen 2 o mas categorías por falta de inscripción mínima, no habrá clasificación independiente y pasará a clasificación Scratch, al ser ya clasificación única).

13.1- Mínimo de participantes.

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

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el Art. 12-C, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría.

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

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

13.2- Mínimo de competiciones puntuables.

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

14.- TROFEOS.

En cada evento, el Organizador otorgará un Trofeo a los tres primeros clasificados de cada una de las categorías convocadas (TWINSHOCK/TWINSHOCK PROTOS, PRE- 79 ORIGINAL, PRE 85 OPE, 125 PRE- 85, CLÁSICAS AIRE 125, 80 EVO/80 PROTOS, SUPER EVO 125, SUPER EVO 250 OPEN, FEMINAS).

Al resto de participantes, el Organizador podrá entregarles un recuerdo conmemorativo en cada prueba.

De la misma forma, a los tres primeros clasificados de cada categoría en la Clasificación Final de la Copa de España de Motocross Clásico les será entregado un Trofeo y un Diploma por la RFME.

Categorías	Cto/Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
TWINSHOCK/TW PROTOS	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
PRE- 79	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
125 PRE- 85	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
PRE 85 OPEN	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
CLÁSICAS AIRE 125	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
80 EVO/80 PROTOS	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
SUPER EVO 125	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
SUPER EVO 250	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
FEMINAS	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma

14.1- Entrega de Trofeos en el evento.

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

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

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

Todo piloto que se haya clasificado en uno de las tres primeras posiciones de una competición (en cada categoría), está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios que se celebrará inmediatamente después de la finalización de la última manga del evento. El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

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

14.2- Entrega de Trofeos al final de la Copa.

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

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

15.- HORARIOS.

Los horarios provisionales se publicarán en la página web de la RFME.

Los horarios oficiales serán publicados al finalizar la Verificación Administrativa.

16.-RECLAMACIONES.

Un piloto podrá formular por escrito reclamaciones sobre asuntos deportivos y/o sobre asuntos técnicos al Director de Carrera o cualquier miembro del Jurado.

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

16.1- Reclamaciones sobre asuntos deportivos.

Se podrá formular hasta media hora (30'), como máximo, después de la publicación de los resultados provisionales, acompañando a cada reclamación, un depósito de TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

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

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

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

16.2- Reclamaciones sobre asuntos técnicos.

Se podrá formular como máximo hasta el momento de la finalización de cada manga o entrenamiento (esto es en el momento en el cual, la bandera a cuadros sea mostrada en esa manga o entrenamiento), acompañando a cada reclamación, un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) para las motocicletas de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600€) para las de 2 tiempos, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

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

En cambio, si la motocicleta reconocida está conforme a las presentes Reglas Técnicas de la Competición, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500€) para las motocicletas de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300€) para las de 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al piloto/equipo reclamado.

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

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

16.3- 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 Carrera o a los Comisarios Deportivos (Jurado de la Prueba).

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 exclusión del evento.

Nota: Para más información, ver Normativa RFME de Carburantes.

17.-RECURSOS DE APELACIÓN

Todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por el Jurado de la Prueba, ante el Comité de **Competición** de la RFME.

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

El derecho de recurso expira a los dos días, después de la fecha de comunicación de la resolución.

En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos, el plazo y forma de presentar el recurso será el siguiente:

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

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

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s según lo expresado en el [Art. 16.2](#) y enviada/s al Comité de **Competición**. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre del procedimiento de apelación.

COPA DE ESPAÑA DE MOTOCROSS CLÁSICO - ANEXO CRONOMETRAJE

CONDICIONES MÍNIMAS SOBRE CRONOMETRAJE DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA

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

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

Además, deberá mostrar los siguientes campos obligatoriamente:

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

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

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

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

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

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

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

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

Los resultados presentarán como mínimo lo siguiente

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

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

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

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

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

El cronometrador deberá estar al corriente de la reglamentación de esta Copa.

Notas Importantes:

Toda la información de resultados y clasificaciones de los formatos de tiempo real (monitores, On line, Internet, etc.)

NO TENDRAN NINGÚN VALOR OFICIAL, por lo que no se tendrán en cuenta la aportación de fotos, capturas de pantallas etc., de los mismos, solo son válidos los aprobados por el Jurado de la Prueba, y publicados en el cartel oficial de las competiciones.

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

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

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

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

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