



REGLAMENTO OCHOTRES CUP

Artículo 1.- LICENCIAS

Podrán participar en esta Copa todos los pilotos con Licencia valedera para el año en curso expedidas por la FCMM y los pilotos con Licencia Homologada RFME de cualquier Federación en las siguientes categorías:

- OPEN
 - o MX1: Senior/Junior/Veterano
 - o MX2: Senior/Junior/Aficionado
- MASTER
 - o MX3: Pilotos Veteranos a partir de 30 años hasta 39 años (la fecha para tomar parte de esta Copa será la fecha de nacimiento del piloto).
 - o MX4: Pilotos Veteranos a partir de 40 años (la fecha para tomar parte de esta Copa será la fecha de nacimiento del piloto).
- MXOCHOTRES (Aficionado)
 - o Aficionados. Pilotos que no tengan palmarés en los cuatro últimos años.
- MX85: Pilotos entre 11 y 13 años.
- MX65: Pilotos entre 8 y 10 años.
- MXFEMINAS

1.1. Pilotos de otras Federaciones

Los pilotos con licencias de otras Federaciones podrán participar en esta Copa, con derecho a podio según su clasificación por carrera y pudiendo optar a puntos para la clasificación final de la Copa.

1.2. Menores de edad

Para poder participar en esta Copa 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 de

piloto no se podrá formalizar la verificación administrativa y por tanto el piloto no podrá tomar parte en la carrera.

1.3. Inscripciones por clases

Un piloto no podrá inscribirse en dos clases en esta Copa.

Artículo 2.- PLACAS PORTA-NUMEROS

Todas las motocicletas deberán llevar placa-portanúmeros delantera y dos placas porta-número laterales cuyas dimensiones mínimas serán de 285 x 235 mm. 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 140mm, ancho 80 mm, ancho del trazado 25 mm y espacio entre cifras 15mm.

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

Artículo 3.- COMPETICIONES PUNTUABLES

Las competiciones puntuables para esta copa se desarrollaran a:

- OPEN
 - o MX1: 2 Mangas de 20' + 2v
 - o MX2: 2 Mangas de 20' + 2v
- MASTER
 - o MX3: 2 Mangas de 15' + 2v
 - o MX4: 2 Mangas de 15' + 2v
- MXOCHOTRES (Aficionado)
 - o Aficionados. Mangas de 15'
- MX85: Mangas de 15'
- MX65: Mangas de 10'
- MXFEMINAS: Mangas de 15'

Artículo 4.- CLASIFICACIÓN DE PILOTOS

4.1. 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 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

4.2. Todos los pilotos clasificarán independiente de que terminen la carrera con el número de vueltas del vencedor

Su clasificación se le otorgará dependiendo del número de vueltas que hayan completado y en caso de empate se tendrá en cuenta el tiempo en el que las haya completado.

4.3. La clasificación particular de cada competición será el resultado de los puntos obtenidos por un piloto en las mangas que se celebren y el piloto puntúe.

Los casos de empate, en las pruebas puntuables, se resolverán en primer lugar a favor del piloto que haya obtenido el mejor puesto en una de las mangas. De persistir el empate, se resolverán, en segundo lugar, según el mayor número de vueltas dadas por cada corredor y, si el empate aún persistiera, se resolverán, en tercer lugar, según el mejor tiempo de la última manga.

4.4. Los casos de empate en la clasificación final de esta COPA 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 5.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS

5.1. Las inscripciones se formalizarán, para todos los pilotos que deseen participar, a través de la intranet de la página web: www.fcmm.net , para las carreras de Castilla-La Mancha; y www.fedemadrid.com , para la carrera de la Comunidad de Madrid.

	Hasta el Jueves antes de la prueba (hasta las 00:00)	En el circuito
MX1, MX2, MX3, MX4, MXOCHOTRES (Aficionados), MXFEMINAS	35€	50€
MX85, MX65	25€	40€

5.2. La *OchoTres Cup* está abierta para ámbito Nacional, bajo Licencia Federativa CE o Licencia Federativa Autónoma (para todas las Comunidades de España).

5.3. 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 6.- ENTRENAMIENTOS Y VERIFICACIONES

6.1. Los tiempos mínimos de entrenamientos para esta Copa serán los siguientes:

- OPEN
 - o MX1: 20 minutos cronometrados
 - o MX2: 20 minutos cronometrados
- MASTER
 - o MX3: 20 minutos cronometrados
 - o MX4: 20 minutos cronometrados
- MXOCHOTRES (Aficionado)
 - o Aficionados. 15 minutos cronometrados
- MX85: 15 minutos cronometrados
- MX65: 15 minutos cronometrados
- MXFEMINAS: 15 minutos cronometrados

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

Para clasificarse los pilotos deberán realizar un mínimo de 3 vueltas al circuito durante los entrenamientos cronometrados.

6.2. Zona Pre-Parque

El Pre-Parque 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 Pre-Parque antes del cierre del mismo. El incumplimiento de esta norma supondrá la **EXCLUSION** de la manga. Una vez que se haya llevado una motocicleta al pre-parque no es posible sustituirla por otra aunque aún no se haya cerrado el pre-parque. El incumplimiento de esta norma supondrá la **EXCLUSIÓN** de la manga en cuestión.

6.3. 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, 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.

6.4. 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).

Artículo 7.- 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 conlleva un coste para el piloto de 350€.

Artículo 8.- HORARIO

Se determinara en cada Reglamento Particular de cada competición.

Artículo 9.- PREMIOS A PILOTOS

9.1. Listado de premios por Carrera

- Trofeos para los tres primeros de cada subcategoría (MX1, MX2, MX3, MX4, MXOCHOTRES, MX85, MX65 y MXFEMINAS)

9.2. Listado de premios Finales

CATEGORIAS OPEN y MASTER

- 1º 150€ Consumible en tienda + Kit Adhesivos Personalizados
- 2º 100€ Consumible en tienda + Kit Adhesivos Personalizados
- 3º 50€ Consumible en tienda + Kit Adhesivos Personalizados
- 4º Kit Adhesivos Personalizados
- 5º Kit Adhesivos Personalizados

CATEGORIAS MXOCHOTRES, MX85, MX65 y MXFEMINAS

- 1º 100€ Consumible en tienda + Kit Adhesivos Personalizados
- 2º 75€ Consumible en tienda + Kit Adhesivos Personalizados
- 3º 50€ Consumible en tienda + Kit Adhesivos Personalizados
- 4º Kit Adhesivos Personalizados
- 5º Kit Adhesivos Personalizados
- 6º - 35º Curso de Motocross impartido por *JUANITO BANANA ACADEMY*

Artículo 10.- CARGOS OFICIALES

El Club o Entidad Organizadora nombrará los Cargos Oficiales.

Artículo 11.- RECLAMACIONES

Todos los participantes tienen media hora 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.

Dicha reclamación irá acompañada de una fianza de **300€**, haciendo constar en cada reclamación: el nombre del reclamante, número de licencia, y el motivo de la reclamación. **Cada reclamación hará referencia a un único caso y motivo.**

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 600€ para las motocicletas de 2T y de 800€ para las de 4T.

Reclamaciones sobre Carburante: Se aplicará el artículo 032.8.31 del reglamento del Campeonato de España de MotoCross.

032.8.31 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 12.- 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 durante en todas las mangas en las que participen.

Equipación y vestimenta de protección.

Es responsabilidad de cada piloto 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 esta Entidad Organizadora acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas.

Los pilotos 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 pilotos se comportarán de acuerdo con las disposiciones de los presentes Reglamentos.

Todos los pilotos han de estar en perfecto estado físico, psíquico y mental para controlar su motocicleta con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás pilotos, 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 5 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: Cualquier dispositivo de captura de imágenes colocado de manera personal deberá estar colocado de tal forma que no resulte peligroso para el piloto que lo utiliza ni para el resto de participantes.

Artículo 13.- SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD CIVIL

En el aspecto de seguridad y responsabilidad civil legal para esta COPA, los Organizadores han de cumplir los artículos 44, 53 y 80 del Reglamento Deportivo RFME.

Art. 44.- ATRIBUCIONES DEL JURADO Y DEL ARBITRO.

El Jurado, o el Árbitro, 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 Árbitro, 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 Árbitro, 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 Árbitro, 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.

Así mismo, 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 14.- NORMAS A SEGUIR EN CASO DE SUSPENSION 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 15.- INICIO Y FIN DE UNA COMPETICION

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 16.- SANCIONES

Serán de aplicación las sanciones establecidas en el reglamento del Campeonato de España de MotoCross.

Art. 110.- INFRACCIONES EN EL TRANCURSO 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: 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.

- **Descalificación:** 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 Árbitro, 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 Árbitro 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 Árbitro, 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 esta COPA 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 16.- SEÑALIZACION 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
10 MINUTOS (en la zona de espera)	Se cierra la zona de espera. Los pilotos reservas que no pueden tomar la salida en la manga deben abandonar la zona de espera. Se mostrará un panel indicador del comienzo de la vuelta de 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.
5 MINUTOS (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 pilotos se preparan para el procedimiento de salida.
15 SEGUNDOS (en la zona de salida)	15 segundos antes de la salida, se enseña fijamente este panel durante 15''.
5 SEGUNDOS (en la 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
BANDERA ROJA	Parada obligatoria para todo el mundo. Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
BANDERA NEGRA (Con el número del piloto)	Parada para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil.

<p>BANDERA NEGRA CON CIRCULO NARANJA (Con el número del piloto)</p>	<p>Mostrada únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al piloto que lleva ese número de dorsal, que su motocicleta tiene problemas técnicos/mecánicos, por lo que éste, deberá detenerse y abandonar la pista pudiendo proceder a la reparación, o, en su defecto, retirarse. Una vez que al piloto le ha sido mostrada tres veces esta bandera y no se detiene, le será mostrada la bandera negra de detención inmediata y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera debe presentarse inmóvil.</p>
<p>BANDERA AMARILLA</p>	<p>Inmóvil: Peligro, conducir prudentemente. Agitada: Gran peligro, inmediato, reducir considerablemente la velocidad, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con la pérdida de 10 puestos de la manga o entrenamiento en cuestión, sin posibilidad de reclamación.</p>
<p>BANDERA BLANCA CON CRUZ ROJA</p>	<p>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.</p>
<p>BANDERA AZUL</p>	<p>Inmóvil: Prepárese para ser doblado por un piloto. Agitada: Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto.</p>
<p>BANDERA VERDE</p>	<p>Pista libre para la salida de la manga. Solo se utilizara en el procedimiento de salida.</p>
<p>BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS</p>	<p>Fin de la carrera. Esta bandera debe presentarse agitada.</p>
<p>BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS + BANDERA AZUL</p>	<p>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.</p>

Artículo 17.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

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 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 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.