

MOTO Classic Series 2026 by RallyClassics

"Fair-play, diversión y seguridad. En la Regularidad en Circuito, cada uno rueda a su ritmo"

REGLAMENTO DEPORTIVO

Artículo 1. ORGANIZACIÓN

El Club RallyClassics organiza un certamen de carácter social de Regularidad en Circuito denominado **Moto Classic Series 2026 by RallyClassics**. Se trata de una forma económica y divertida de rodar con **motocicletas clásicas**, sin peligro para la integridad física y mecánica.

Alex Romaní	Presidente Club RallyClassics
Javier Gil	Responsable técnico-deportivo
Ramon García	Responsable cronometraje
Irene Sanchez	Secretaría
Sergi Blasco	Responsable comunicación

Artículo 2. JUEGO LIMPIO

El "**Fair-play**" y el buen rollo son exigibles en todo momento. Serán observados y cuidados como el mayor valor de las CLASSIC SERIES.

Los participantes deberán conducir respetando en todo momento las normas de circulación en pista, manteniendo una conducción segura y previsible que facilite las maniobras del resto de vehículos. Será obligatorio vigilar constantemente a través de los retrovisores y facilitar los adelantamientos cuando sea necesario, evitando cualquier situación que pueda comprometer la seguridad.

Toda conducción anti-deportiva, peligrosa o que ponga en riesgo a otros participantes podrá ser motivo de sanción, pudiendo llegar hasta la exclusión de la prueba o del campeonato.

Artículo 3. CALENDARIO

El **calendario 2026** estará formado por **5 pruebas** en grandes circuitos, aplicando los coeficientes siguientes:

11 de abril	Parcmotor - Castellolí	Coef 1,1
17 de mayo	Circuit Calafat	Coef 1,2
06 de junio	Circuit Alcarràs	Coef 1,3
03 de octubre	Circuit Calafat	Coef 1,4
14 de noviembre	Final Parcmotor - Castellolí	Coef 1,5

Artículo 4. MOTOS ADMITIDAS

Serán admitidas a participar las **Motos Clásicas** (GP, Resistencia o Sport), cuya fecha de fabricación sea **anterior a 31 de diciembre de 1995**.

Las motos Clásicas deberán ir equipadas con el motor, chasis y sistema de suspensiones que correspondan al modelo de origen. En caso de tratarse de una transformación, el participante deberá acreditar que la moto presentada corresponde a un modelo homologado o verificado que hubiera competido antes del 31 de diciembre de 1995. No se admitirán motocicletas derivadas de modelos desarrollados originalmente para especialidades de campo o montaña.

La organización se reserva el derecho a admitir motos de especial interés.

Artículo 5. PARTICIPANTES

Podrán inscribirse **1 o 2 pilotos** por moto.

- 5.1 Los pilotos deberán estar en posesión de la licencia en vigor "FCM de Associat Regularitat" o superior.
- 5.2 En caso de inscribirse dos pilotos, ambos podrán conducir la moto durante el evento, siempre que estén correctamente inscritos y cumplan con los requisitos establecidos por la organización. El cambio de piloto solo podrá realizarse fuera de pista y antes del inicio de cada manga.
- 5.3 Los pilotos tendrán una edad mínima de 18 años y no superior a los 80 años.
Los mayores de 59 años al tramitar la licencia deberán aportar un Certificado Médico (donde conste que es acto para practicar deporte federado).

Artículo 6. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los **derechos de inscripciones** se fijan según cada circuito en:

Calafat	115€ + 30€ (alquiler de transponder)
Alcarràs	115€ + 30€ (alquiler de transponder)
Parcmotor-Castellolí	130€ + 30€ (alquiler de transponder)
Inscripción temporada COMPLETA	500€ + Alquiler de transponder por carrera

Definiciones y descuentos en los derechos de inscripción:

- **Pilotos NOVELES:** El equipo formado íntegramente por pilotos que debuten en las Moto Classic Series tendrá un **descuento del 50%** en la inscripción de la primera prueba en la que participen.
- **Equipo JUNIOR:** El equipo formado íntegramente por pilotos cuya edad sea menor de 35 años en el momento de disputarse la prueba tendrán un **descuento del 50%** en la inscripción a la prueba.
- **Equipo FEMENINO:** El equipo formado íntegramente por Fémimas tendrá un **descuento del 50%** en la inscripción a la prueba.

Artículo 7. SOLICITUDES DE INSCRIPCIÓN

Las solicitudes de inscripción se tramitarán a través de la web <https://www.rallyclassics.org>

El plazo de inscripción **se cerrará a las 18h del miércoles anterior** a cada prueba.

Para facilitar la cumplimentación del formulario será posible usando el NIF y el dorsal asignado en la última prueba donde se ha participado. En caso de error en este paso, se deberá realizar la inscripción como si no se hubiera participado con anterioridad rellenando todos los datos. En el caso de la primera prueba de la temporada, todas las inscripciones deberán rellenarse desde el inicio.

Una vez el formulario de inscripción este debidamente cumplimentado, se podrá efectuar el pago directamente con Tarjeta, Paypal o Bizum.

Para la presente edición, la organización **no** aceptará pagos realizados mediante transferencia bancaria (**NOVEDAD**).

Las inscripciones pagadas después del plazo de cierre de inscripciones o en efectivo en el circuito, tendrán un **recargo de 30 €**.

En caso de anulación de una o varias mangas, o incluso de todo el evento en el mismo día de la celebración (por climatología, razones de seguridad, estado de la pista o por cualquier otra causa justificada) los derechos de inscripción serán a fondo perdido.

Una vez publicada la lista de inscritos para la prueba, no podrá realizarse ninguna modificación de los pilotos inscritos.

Artículo 8. DORSALES

Los pilotos que hayan participado las temporadas 2023, 2024 y/o 2025 en las MOTO CLASSIC SERIES, podrán (si no se comunica lo contrario) mantener el mismo dorsal que ya utilizaron.

El resto de los participantes deberá ponerse en contacto con la organización antes de la prueba para que se le asigne un dorsal de entre los disponibles.

Cada piloto utilizará el **mismo dorsal** para toda la temporada. Para formato ver Artículo 33.

Artículo 9. FORMATO DE LAS PRUEBAS

El **formato tipo** de las **Moto Classic Series** en la mayoría de las pruebas será:

- **1 sesión** de Entrenamientos Cronometrados de **30 minutos**.
- **2 mangas** de Regularidad de **30 minutos** cada una.

La organización se reserva el derecho de poder modificar el formato de prueba según las necesidades organizativas de cada circuito.

Artículo 10. OBJETIVO

El **objetivo** es rodar en un tiempo por vuelta constante, sin ayuda del cronómetro, siguiendo el ritmo que cada participante estime más adecuado. Una vez establecido un tiempo de referencia, el piloto deberá intentar **calcar** sus tiempos por vuelta mientras duren las mangas de Regularidad con la única ayuda de su intuición para mantener el ritmo constante, o de las indicaciones desde una pizarra en el muro del pit-lane por su cronometrador.

Artículo 11. BRIEFING

En cada prueba, la Organización planificará un Briefing, el cual será detallado en lugar y hora en el Programa Horario de la prueba. Dicho briefing será de **obligada presencia**, salvo que este sea entregado por escrito.

Artículo 12. TABLÓN OFICIAL DE ANUNCIOS

El Tablón Oficial de Anuncios será a través de la aplicación **Sportity**.

Para recibir información de la prueba directa en el teléfono móvil, se debe descargar la aplicación Sportity e introducir la contraseña: **MCS**



Artículo 13. MENORES DE EDAD

Los **menores NO** podrán ejercer funciones de "cronometraje" ni podrán acceder al Pit-lane.

Los padres/tutores, eximen de toda responsabilidad a la organización en caso de accidente en las instalaciones del circuito.

Artículo 14. PULSERA IDENTIFICATIVA

El organizador podrá suministrar en cada prueba pulseras, u otros elementos acreditativos, a los participantes. En dicho caso será obligatorio para los pilotos y copilotos el llevarlas puestas desde las verificaciones administrativas hasta la entrega de premios. Igualmente será obligatorio acreditarse a requerimiento de cualquier comisario, en especial en las entradas a pista, pit-lane, boxes y paddock.

Artículo 15. TRANSPONDER

La toma de tiempos se realizará con **transponder**. Todos los vehículos en pista llevarán uno obligatoriamente. No será permitido el acceso a pista de ningún vehículo en pista sin Transponder.

Los equipos que dispongan de uno propio-deberán facilitar el número de serie en la hoja de inscripción

El alquiler del transponder se realizará durante el proceso de inscripción (art. 7), podrán recogerlo en las verificaciones administrativas, dejando el D.N.I. como fianza.

La mala colocación de los transponders podría limitar el recorrido de las suspensiones, obstaculizar el radio de giro o incluso frenar una rueda, se recomienda su instalación en la barra derecha de la horquilla, entre las dos tijas. La colocación del transponder será responsabilidad de cada equipo.

Al finalizar la prueba, al devolver el transponder y soporte en buenas condiciones, se les devolverá su documentación.

En caso de pérdida, robo o deterioro del transponder entregado por la organización, el equipo deberá abonar un importe de 500€ en concepto de reposición.

Artículo 16. CIRCULACIÓN

Los equipos accederán a pista, una vez puesto el semáforo en verde, cuando lo deseen.

En el caso de perder el control del vehículo y realizar un trompo o sufrir una salida de pista, el piloto deberá obligatoriamente entrar al pit-lane, donde esperará a que el director del evento le autorice a reincorporarse a la manga. La omisión de esta norma podrá acarrear el uso de la bandera negra y entrañará la exclusión de la manga o de la prueba.

La velocidad en el pit-lane se limita a **50 kms/h**, y en el paddock a **30 kms/h**.

Artículo 17. RITMOS

En base al ritmo que cada piloto pueda imprimir en pista y atendiendo estrictamente a motivos de seguridad, se establecerán dos tipos de piloto a criterio de ellos mismos: **el "ligero" y el "tranquilo"**.

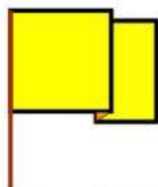
Los pilotos que se consideren (o a criterio de la Organización por tiempos por vuelta u otros criterios) "tranquilos" deberán llevar un peto de color **AMARILLO** o **AZUL** que les distinguirá de los "ligeros". Dicho peto será proporcionado por la organización para todo el año en su primera participación.

Durante el transcurso de la temporada, un piloto "tranquilo" podrá solicitar pasar al grupo de los pilotos autoconsiderados "ligeros". Debiendo devolver el peto al hacerlo.

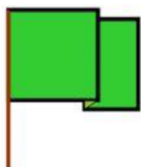
La reposición del peto (por pérdida u olvido) tendrá un coste de **15€**.

Un piloto "ligero" solamente podrá adelantar a uno "tranquilo" dejando un margen mínimo de 2 metros. El no cumplimiento de esta normativa puede suponer una sanción, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba, e incluso de las Moto Classic Series 2026.

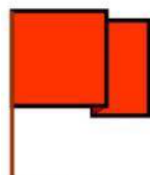
Artículo 18. BANDERAS



- **PELIGRO:** Los pilotos deberán disminuir la velocidad de inmediato en el caso de que se muestren banderas amarillas, también podrán advertir de la presencia de un vehículo de rescate en la pista.
- **NO ESTAN PERMITIDOS LOS ADELANTAMIENTOS.**, el incumplimiento de esta norma acarreará una sanción



- Se mostrará al inicio de cada manga.
- También indicará el fin de una zona de peligro (después de bandera amarilla). Desde este punto se podrán volver a realizar adelantamientos.



- En caso de mostrarse banderas o semáforos rojos, se dará por interrumpida la manga; todos los participantes deberán reducir la velocidad y dirigirse al pit-lane.
- **NO ESTAN PERMITIDOS LOS ADELANTAMIENTOS.**, el incumplimiento de esta norma acarreará una sanción.



- La bandera negra junto a un dorsal, se mostrará a aquel piloto que por decisión de la Organización debe abandonar individualmente la pista (por problemas con el transponder, avería aparente que pudiera comprometer la mecánica o a otros participantes, por comportamiento anti-deportivo, o por cualquier otra causa de la que será informado el piloto). No podrá volver a pista sin la autorización expresa de los comisarios del pit-lane.



- La bandera a cuadros indicará el fin de la manga. Cuando esta sea mostrada, todos los participantes deberán reducir la velocidad y dirigirse al paddock.

Artículo 19. INFORMACION AL PILOTO

En cada circuito se designará una única zona para poder obtener y pasar la información por parte del cronometrador a su piloto, ya sea mediante pizarra de tiempos o con señales.

Artículo 20. CRONOMETRAJE

El cronometraje se realizará a la décima de Segundo.

La Organización podrá establecer **uno o varios** puntos de cronometraje **por vuelta** en **diferentes zonas** del circuito **(NOVEDAD)**.

Por lo tanto, podrán tomarse varios tiempos simultáneamente en diferentes puntos del circuito. En este caso, la clasificación contemplará la suma de las penalizaciones obtenidas en todos estos puntos.

Artículo 21. TIEMPO MÍNIMO POR VUELTA

La Organización podrá dar a conocer un **tiempo mínimo** por vuelta en cada circuito, con la intención de limitar el rodar demasiado rápido e intentar igualar las posibilidades entre los diferentes tipos de motos participantes. El tiempo de referencia no podrá ser inferior a éste, y todas las vueltas realizadas por debajo del tiempo mínimo serán descartadas para la clasificación. Cualquier piloto que baje de este tiempo mínimo de forma reiterada, podrá ser penalizado, a criterio del Organizador, pudiendo llegar a la exclusión de la prueba, e incluso de las Moto Classic Series 2026.

Artículo 22. TIEMPO DE REFERENCIA

Después de la tanda de entrenamientos y antes del inicio de la 1ª manga de regularidad, los equipos podrán escoger su tiempo de referencia que deberán calcar en las mangas de regularidad. - **VER ANEXO 1**

Este tiempo de referencia será al minuto y segundo, siendo siempre a la décima '0'. Ejemplo: elegimos 1:34 como referencia, el tiempo a calcar será de 1:34:0 (1 minuto, 34 segundos, 0 décimas)

En caso de no comunicación por parte de un equipo su **tiempo de referencia** dentro del horario previsto, la organización podrá asignar, de tratarse de la primera manga, un tiempo de referencia calculado de forma automática respecto a las vueltas de entrenamientos, o el mismo tiempo de referencia de la manga anterior en caso de que el tiempo de referencia no proporcionado sea el de la segunda manga.

Como norma general, serán los propios pilotos los que **declaren su tiempo de referencia para cada manga**. La organización se reserva el derecho a poder asignar dicho tiempo de referencia de forma automática.

Artículo 23. VUELTAS A CONTABILIZAR

El **número de vueltas a contabilizar** será el **60%** del total de vueltas completadas por la moto 350 2T o 500 4T que haya completado más vueltas en esa manga.

La Organización podrá ajustar estos porcentajes si por cualquier causa los considera desproporcionados, o si una manga se ve interrumpida.

Artículo 24. PENALIZACIONES

Se aplicará 1 punto de penalización por cada décima de segundo de diferencia respecto al Tiempo de Referencia en todas las Vueltas a Contabilizar de cada manga de Regularidad.

En el caso de realizar menos vueltas del total a contabilizar por manga, se aplicará la puntuación máxima de 1000 puntos a cada vuelta no realizada.

Artículo 25. REPARTO DE PUNTOS

En cada prueba, a los 15 primeros equipos con menor penalización en **cada manga** de Regularidad, obtendrán los siguientes **puntos** según el orden de la clasificación: 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 y 1 punto.

El resto de los equipos inscritos recibirán 0,5 puntos.

Podrán establecerse, mediante la publicación de un anexo, otras clasificaciones de regularidad adicionales obtenidas por criterios distintos a los indicados, que en ningún caso computarán para la clasificación del Campeonato.

Artículo 26. EMPATES

En caso de empate en la clasificación final de una prueba, para deshacer dicho empate y a efectos exclusivos de la entrega de premios, se considerarán las menores puntuaciones totales. De persistir el empate, se tendrá en cuenta la mejor posición absoluta conseguida en las mangas disputadas por los equipos empatados. Si aun así persiste el empate se declarará ganador el participante con el vehículo más antiguo.

Artículo 27. ENTREGA DE TROFEOS POR PRUEBA

Se entregarán los siguientes trofeos:

- 1 Trofeo al 1er, 2º y 3er clasificados de la prueba
- 1 Trofeo al 1er Clasificado como **Equipo Junior**
- 1 Trofeo al 1er Clasificado en **Fabricación Nacional** (mínimo de 3 inscritos) (**NOVEDAD**).

Artículo 28. CLASIFICACIÓN FINAL CAMPEONATO

En la **última prueba** de la temporada, se celebrará la entrega de trofeos de los vencedores de las Moto Classic Series 2026.

Para la clasificación final de las Moto Classic Series 2026, **no se descontará ningún resultado**. Por lo tanto, la no participación en una prueba computa como 0 puntos.

Los puntos de cada prueba serán el resultado de la **multiplicación con el coeficiente** a cada una.

En caso de empate, gana el piloto con la moto más antigua. En caso de persistir el empate se contabilizarán las mejores posiciones obtenidas a lo largo del campeonato.

Artículo 29. CAMARA ONBOARD

La Organización se reserva el derecho de instalar **cámaras on-board** en los vehículos y utilizar dichas imágenes

para fines publicitarios, seguridad y control. Es obligación de los participantes facilitar las tareas de instalación de dichas cámaras.

Cualquier instalación de una cámara de uso personal, deberá ser comunicada y aprobada por la Organización.

Artículo 30. RESPONSABILIDAD

Queda claro que por el solo hecho de inscribirse a las Moto Classic Series 2026, todo participante da por conocido y acepta el contenido del presente Reglamento y sus anexos, acepta a la cesión de los derechos de imagen, para cualquier acción de publicidad o reportajes que la Organización pudiera emitir y admite que es el único responsable de sus actos, ya sea para sus propios daños, como los que pueda ocasionar a terceros. En ningún caso, ni el Circuito donde se haga la prueba, ni el Club RallyClassics, ni cualquier persona o voluntario de la organización, ni los patrocinadores, serán responsables en caso de accidente. Cualquier accidente será responsabilidad exclusiva del conductor.

Todo piloto y copiloto deberá firmar, para cada prueba, el correspondiente descargo de responsabilidad mediante el cual declara asumir las responsabilidades derivadas de su participación en el evento.

REGLAMENTO TÉCNICO

Artículo 31. MEDIDAS DE SEGURIDAD

Las **medidas de seguridad** que serán verificadas antes del inicio de la prueba.

OBLIGATORIO:

- **Casco integral homologado** de una sola pieza (FIM 01 – RFME - integral P05 o P06) ECE 22-05 / ECE 22.06, es altamente recomendable que la fijación del casco sea mediante sistema de doble anilla.
- **Mono de cuero** de una sola pieza
- **Guantes**
- **Botas** específicamente fabricadas para el uso en motocicleta.
- **Espaldera** obligatoria según norma: EN1621-2, B o FB (respaldo completo) - CB (respaldo central).
- **Protector de pecho** altamente recomendable norma: EN1621-3

Se aplicará una marca de verificado en el casco, válida para toda la temporada, en caso de cambio de estos elementos, los nuevos deberán pasar verificación y ser marcados.

Artículo 32. VERIFICACIONES TÉCNICAS

Después de las verificaciones administrativas, los equipos deberán pasar una verificación técnica en la que los comisarios anotarán cualquier deficiencia, diferencia o cambio con respecto a la hoja de solicitud de inscripción. **En la primera participación de 2026, cada moto verificada recibirá un adhesivo de verificado válido para toda la temporada.** El adhesivo se colocará en una parte visible del frontal.

Cada piloto es responsable de tener tapados o anulados los relojes o dispositivos de su vehículo, si los lleva de serie.

En esta primera verificación técnica se verificará la conformidad histórica y los elementos de identificación, seguridad y funcionamiento siguientes:

- El año de fabricación, la integridad y veracidad del modelo
- Radio de giro del manillar y topes
- Holguras de ruedas, dirección y basculante
- Conjunto sin elementos peligrosos
- Estado Suspensiones y frenos
- La pata de cabra precintada y caballete central retirado - *las motos que dispongan de pata de cabra, deberán precintarla de manera que no puedan ser practicadas.*
- Cristales, pilotos, intermitentes y espejos precintados - *será indispensable cubrir cristales de faros, intermitentes integrados, etc. mediante cinta de vinilo.*
- Precintos en tapones de aceite y líquido refrigerante - Todos los tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, las tapas, los niveles de aceite del motor y caja de cambios, serán precintados mediante bridas metálicas y/o por un alambre que sujete la pieza a contra rosca.
- Perdidas de líquidos
- Se aconseja para las motocicletas con motor de 4 tiempos, la colocación de una bandeja de recuperación de aceite en la parte inferior del motor
- Estado de los neumáticos
- Dorsales

- Lugar instalación del Transponder
- Los retrovisores e intermitentes no integrados en las fibras deberán ser completamente desmontados
- En el caso de disponer de placa o placas de matrícula, esta o estas deberán ser retiradas o tapadas
- Colocación de protector de cadena en la salida primaria

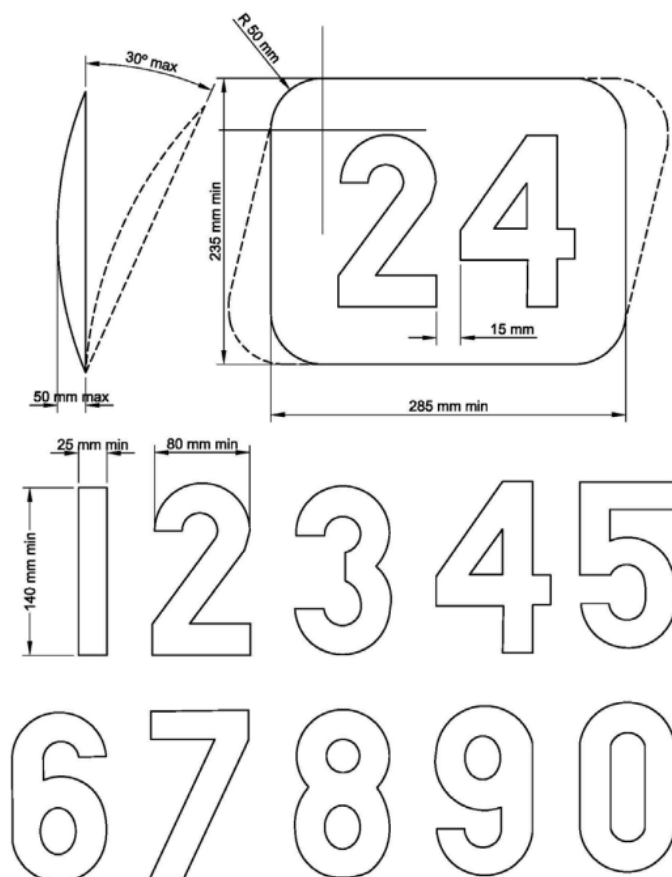
En cada una de las salidas a pista por el pit-lane, se comprobarán las marcas de verificado del equipamiento del piloto y de la motocicleta, por lo que se recomienda llegar a al punto de control con la antelación suficiente.

Artículo 33. NÚMEROS DE COMPETICIÓN

Las motos deben disponer preferentemente de 3 porta dorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos a cada lado de la motocicleta. **Está expresamente prohibido llevar rotulados dorsales distintos a los asignados por la organización.**

Tanto el color del número como del fondo son libres (se recomienda fondo blanco y numero en negro), siempre y cuando la lectura del dorsal sea claramente visible e identificable por los comisarios.

Los números de dorsal deberán tener las medidas según el siguiente esquema:



Artículo 34. ELEMENTOS DE MEDICIÓN

No puede haber **ningún medio de medida de tiempo**, medida de distancia, de comunicación o de limitación electrónica a bordo.

Cada piloto es responsable de tener tapados o anulados los relojes lo dispositivos de su vehículo, si los lleva de serie.

Por ejemplo:

- No puede haber ningún reloj ni equipo de medición.
- No se puede haber ninguna emisora ni teléfono móvil.
- No se puede utilizar ninguna comunicación electrónica.
- No se puede utilizar ningún limitador/programador de velocidad, electrónico o manual.

El incumplimiento de este artículo conllevará una sanción, siendo como mínimo la descalificación de la manga donde se haya detectado.

Artículo 35. VERIFICACIONES ITINERANTES

En cualquier momento del evento, la organización puede realizar **verificaciones itinerantes** a los participantes para comprobar todos los puntos mencionados en el presente Reglamento.
La no conformidad de alguno de los elementos puede llevar a la descalificación de la prueba.

Artículo 36. REPOSTAJE

Sólo está permitido repostar en el paddock, nunca en el pit-lane.
Se aconseja disponer de un extintor en las proximidades durante el repostaje.

Artículo 37. NEUMATICOS

La elección de marca, tipo (los neumáticos **slick** y **peludos** no están autorizados) y número de neumáticos será libre,

Artículo 38. LÍMITE DE RUIDOS

Cada circuito podrá realizar medición de ruido antes de entrar a pista.

Por **norma general** las motocicletas participantes no pueden superar los **102db**. En caso de superarse este límite, puede llegar a ser denegada la entrada a pista.

Control de sonometría:

- Motocicletas con motores de 1 ó 2 cilindros a 4.000rpm.

- Motores de 4 cilindros a 5.000rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie no llegue a 11.000rpm.
- Motores de 4 cilindros a 6000rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie sea superior o igual a 11.000rpm.

ANEXO 1: ELECCIÓN DIGITAL DEL TIEMPO DE REFERENCIA

Funcionamiento del nuevo sistema para elegir el Tiempo de Referencia:

- El Tiempo de Referencia lo podrá establecer cada participante. **Se podrá modificar únicamente desde el final de los entrenamientos y hasta el inicio de la Manga 1, y entre el final de la Manga 1 y el inicio de la Manga 2** (en todos los casos, regido por la hora teórica de la prueba).
- Durante esos dos períodos, el Tiempo de Referencia **se podrá modificar tantas veces como se quiera**, siendo válido únicamente el último tiempo que se haya establecido.
- **Fuera de esos periodos de tiempo**, se podrá consultar el Tiempo de Referencia introducido, pero **no se podrá modificar**.
- Si se introduce un Tiempo de Referencia para la Manga 1 y no se modifica antes de la Manga 2, este se mantendrá en ambas mangas.

PASO 1: Acceder al sistema escaneando el código QR desde el teléfono móvil



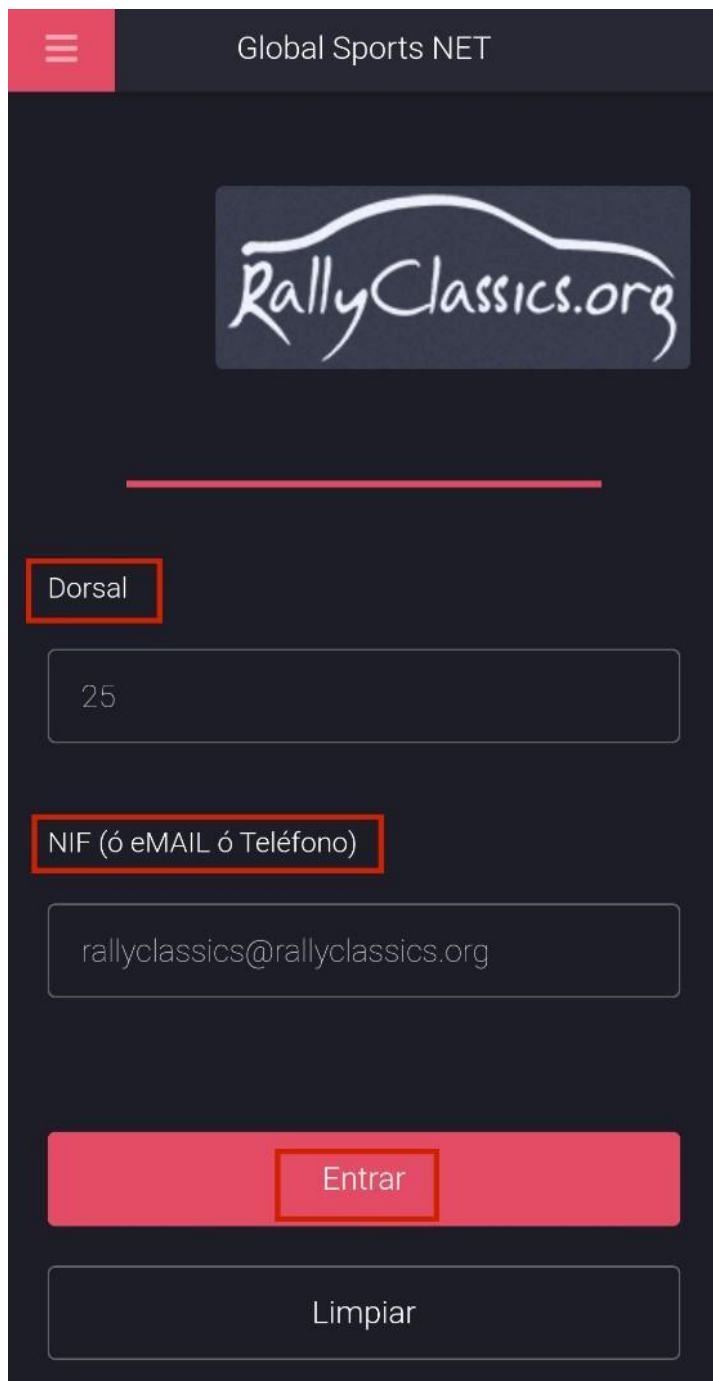
En el caso de que el QR no te redirija, escribe esta dirección en el navegador:

bit.ly/classicserieschrono

PASO 2:

- 1- Introducir el dorsal**
- 2- Introducir DNI/NIF, e-mail o teléfono móvil del participante.** Estos datos deben coincidir con los de la inscripción. En los equipos de 2 pilotos, solo es necesario que lo realice uno de los dos pilotos.

Clickar en **Entrar**



Global Sports NET

RallyClassics.org

Dorsal

25

NIF (ó eMAIL ó Teléfono)

rallyclassics@rallyclassics.org

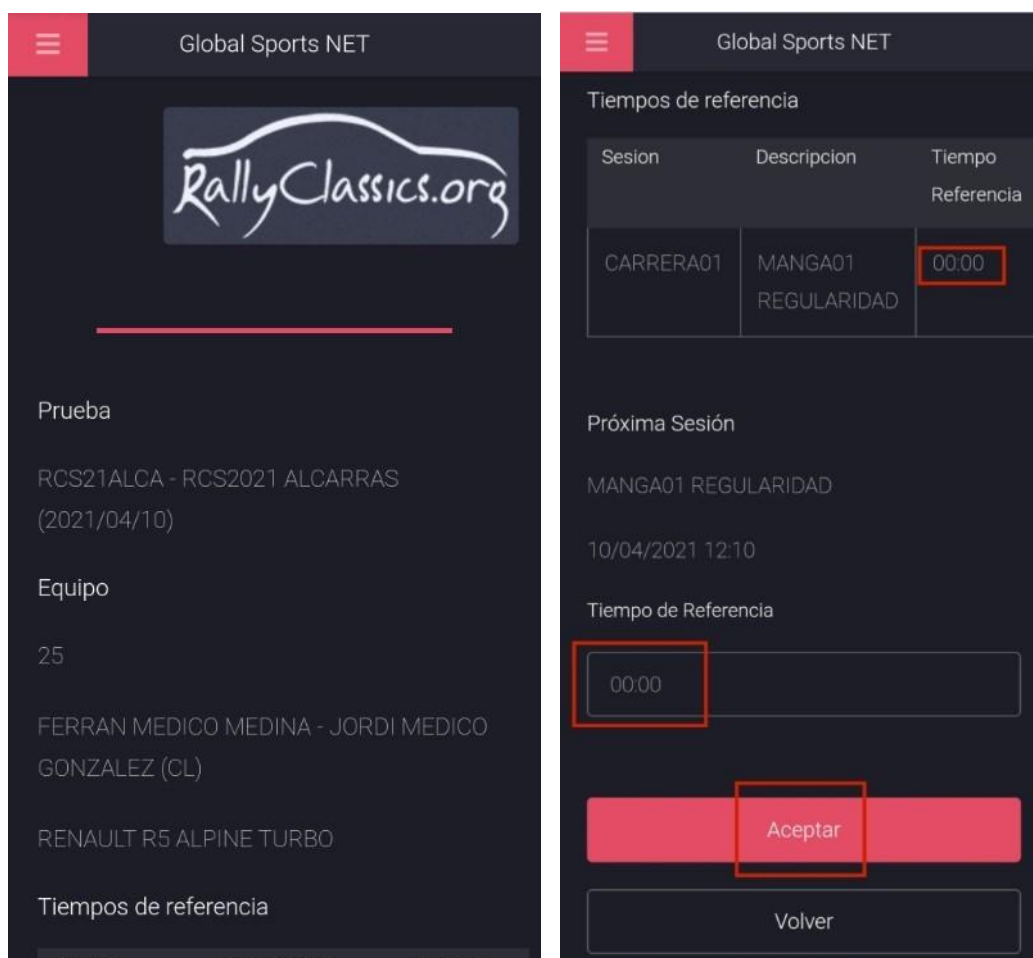
Entrar

Limpiar

PASO 3:

Se mostrarán los datos de la prueba y del participante, el tiempo de referencia propuesto automáticamente por el sistema y **un espacio donde introducir el Tiempo de Referencia deseado para la próxima manga.**

Al clickar **Aceptar**, el Tiempo de Referencia habrá quedado definido.



Sesion	Descripcion	Tiempo Referencia
CARRERA01	MANGA01 REGULARIDAD	00:00

Próxima Sesión

MANGA01 REGULARIDAD

10/04/2021 12:10

Tiempo de Referencia

00:00

Aceptar

Volver

Recordamos que:

- El Tiempo de Referencia se podrá modificar únicamente **desde el final de los entrenamientos y hasta el inicio de la Manga 1, y entre el final de la Manga 1 y el inicio de la Manga 2.**
- Si se introduce un Tiempo de Referencia para la Manga 1 y no se modifica antes de la Manga 2, este se mantendrá en ambas mangas.

Ante cualquier duda o problema, contactar con secretaría del evento.