

REGLAMENTO DEPORTIVO 2019

INDICE

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS

1.1 Introducción
1.2 Manifestaciones
1.3 Normativa de Paddock - Boxes
1.4 Oficiales
1.5 El Calendario
1.6 Clases
1.7 Pilotos admitidos
1.7.1 Edades
1.8 Inscripciones
1.8.1 Declaraciones públicas de equipos y pilotos
1.8.2 Briefing
1.9 Dorsales
1.10 Horario
1.11 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje
1.12 Entrenos
1.12.1 Sesiones de entrenos (incluido “warm-up”)
1.12.2 Duración de los entrenos
1.12.3 Motocicletas
1.12.4 Tiempos de vuelta
1.12.5 Clasificación para la carrera
1.13 Parrilla de salida
1.14 Carreras
1.15 Procedimiento de salida estándar
1.16 Salida retardada
1.17 Salida retardada por lluvia
1.18 Salida de una carrera en mojado (tras entrenos en seco)
1.19 Procedimiento rápido de reinicio de carrera
1.20 Procedimiento de paso por el pit-lane
1.21 Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry”
1.22 Comportamiento durante los entrenos y las carreras
1.23 Banderas y luces
1.23.1 Banderas y luces utilizados para dar informaciones
1.23.2 Banderas que transmiten informaciones e instrucciones
1.24 Final de carrera y resultados
1.25 Interrupción de una carrera
1.25.1 Supuestos de momento de mostrar la bandera roja
1.26 Nueva salida de una carrera interrumpida
1.26.1 Condiciones para la nueva salida por carrera interrumpida
1.27 Zona de control técnico / Parque cerrado
1.28 Puntos para el Campeonato y clasificación
1.29 Instrucciones y comunicados a los participantes
1.30 Personal de los equipos en el pit-lane
1.31 Reclamaciones
1.32 Recurso de apelación
1.33 Sanciones
1.34 Instrucciones y comunicaciones a los pilotos
1.35 Transponder

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 del Campeonato Interautonómico de Velocidad se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS
2. REGLAMENTOS TÉCNICOS
3. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA

Que son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del Reglamento del Campeonato Interautonómico de Velocidad (denominado en adelante “Reglamento”)

Estos Reglamentos 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 estos documentos 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 los Reglamentos. 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 los Reglamentos, es conjunta y solidariamente comprometida con la de su equipo.

Todas las personas vinculadas de alguna manera, tanto si es por tener una motocicleta inscrita, o presentes por la razón que sea en el Parque de Corredores, Boxes, Pit-lane o Pista, deben en todo momento durante toda la Manifestación llevar el pase apropiado.

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.

REGLAMENTOS DEPORTIVOS

1.1 Introducción

Serán organizadas una serie de carreras motociclistas valederas para el Campeonato Interautonómico de Velocidad de pilotos.

1.2 Manifestaciones

La manifestación empezará según el horario previsto con los Controles Técnicos y Deportivos y se terminará una vez finalizadas todas las carreras y transcurrido el plazo de presentación de reclamaciones y una vez las verificaciones técnicas y deportivas han terminado, es decir que se termina más tarde.

La sala de Dirección de Carrera y Jurado debe quedar operativa con todo su equipamiento en su sitio hasta finalizar el plazo previsto de admisión de reclamaciones, y durante todo este periodo todos los oficiales y comisarios deben permanecer en el circuito a disposición del Jurado.

1.3 Normativa de Paddock - Boxes

Los boxes y el paddock serán gestionados para su posterior distribución por la dirección del CIV. (Se acordara con circuitos y/o federaciones el operativo de la distribución)
Las solicitudes de boxes se harán a boxesciv@outlook.es (con excepciones)

1.4 Oficiales

Todos los oficiales siguientes deberán estar presentes y disponibles en cualquier momento, con el fin de asegurar el buen desarrollo de la competición.

Jurado. Composición.
En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto.
El Presidente del Jurado y, como mínimo, un miembro de éste, serán nombrados por la **dirección del CIV**; el otro miembro del Jurado será nombrado por **la federación anfitriona. La/s federaciones que confluyan con campeonato propio en el evento sin ser la anfitriona, podrá aportar un comisario deportivo.**

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

El Director de Competición
Es nombrado por el **circuito o federación anfitriona** y debe poseer titulación de Director de Competición, así como estar en posesión de la correspondiente licencia del año en curso.
Sus responsabilidades son:
a) Asegurarse que el circuito está convenientemente preparado y mantenido en buen estado durante toda la manifestación y que todas las exigencias legales aplicables al desarrollo de la manifestación se cumplen.
b) Asegurarse de que todos los Oficiales y servicios se encuentran en su sitio. Comprobar el emplazamiento del personal de pista y su equipamiento (es decir: comisarios, servicios contra incendios, moto-taxis, vehículos de intervención/recuperación, banderas, etc.) a lo largo del circuito y como muy tarde 30 minutos antes del inicio de todas las sesiones de entrenamientos y de los “warm-up”. Una vez finalizada la inspección médica de la mañana, el personal médico debe retirarse al menos 5 metros del borde de la pista o retirarse. Solo el personal “deportivo” debe permanecer al borde de la pista para la inspección deportiva.
El Presidente de Jurado y el Director de Competición, efectuarán una vuelta de inspección final de la pista, 30 minutos antes del inicio de la primera sesión de entrenamientos o de “warm-up” de cada día, con el fin de asegurarse que está regla se cumple. Durante la vuelta de inspección

se agitará en cada puesto de control la bandera amarilla y se presentarán otras banderas o equipamientos que solicite el Presidente de Jurado.
c) Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a los Reglamentos.
d) Notificar las reclamaciones al Jurado.
e) Aprobar y firmar inmediatamente los resultados provisionales indicando la hora (entrenos, "warm-up", parrillas de salida y carreras) y presentar los informes al Jurado.

Comisario Técnico
Además del que designe la **dirección del CIV** como Delegado Técnico, será nombrado por **la federación anfitriona**, como mínimo, un Comisario Técnico titulado y en posesión de la Licencia del año en curso.
La/s federaciones que confluyan con campeonato propio en el evento sin ser la anfitriona, podrá designar un comisario técnico para sus categorías y clasificaciones.

Oficiales de una prueba
Los Oficiales de una prueba serán nombrados en cada prueba por **la federación anfitriona.**
Estos son:

i Secretaría
Son responsables de:
a) Las comunicaciones, durante el evento, entre los diferentes Oficiales.
b) Del secretariado para: el Jurado y Director de Competición.

ii Otros Oficiales
Comisarios, Comisarios Técnicos, personal a cargo de la seguridad, personal médico, etc., necesarios para el buen desarrollo de la manifestación.

Todas las comunicaciones entre Oficiales de una prueba, deben hacerse a través de los Oficiales permanentes apropiados.

1.5 El Calendario

La dirección del CIV se reserva el derecho de proponer la inclusión, sustitución o cancelación de los eventos del calendario provisional.

Para que una categoría convocada se dispute, tendrá que tener un mínimo de 15 inscritos en tiempo y forma, y 12 pilotos clasificados para carrera. Se hará una excepción siempre y cuando puedan disputar los entrenos y carreras junto a otra/s categorías.

1.6 Clases

Las clases están previstas para las categorías siguientes:

Campeonato/Copa	Clase
Campeonato	85GP Hawkers
Copas	Moto5 & Moto E
Campeonato	Supersport300
Trofeo	Benelli 300 (Junto con SSP 300)
Campeonato	Open SSP600
Copa	Open SSP600
Campeonato	Féminas SSP600 (corren con los chicos)
Copa	Máster 35 Open SSP600
Copa	Promo SSP600
Campeonato	Open SBK1000
Copa	Open SBK1000
Campeonato	Féminas SBK1000 (corren con los chicos)
Copa	Máster 40 Open SBK1000
Copa	Promo Open SBK1000
Campeonato	Clásicas Vintage “A, B, y C”
Campeonato	Clásicas Fuerza Libre “D/F2”
Campeonato	Maxi Clásicas F1-SSP600
Campeonato	Maxi Clásicas F1-SBK750
Campeonato	Maxi Clásicas F1-EVO

Los Reglamentos Técnicos por los que se rigen las categorías figuran dentro de los Reglamentos Técnicos **Campeonato Interautonómico de Velocidad**
Los reglamentos técnicos para las categorías Féminas SSP600 y Féminas SBK1000 serán los especificados para las categorías de Open SSP600 y Open SBK1000 respectivamente.

Cualquier cambio de categoría debe ser comunicado al Jurado de la Prueba antes del inicio del primer entrenamiento cronometrado de la categoría en cuestión.

1.7 Pilotos admitidos

Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos provistos de Licencia Única CE o de Licencia Nacional de un país perteneciente a FIM y FIM Europa, con el correspondiente permiso de salida de su federación nacional.

También podrán tomar parte pilotos de países del resto del mundo con licencia FIM, con el correspondiente permiso de salida de su federación nacional.
En los dos años anteriores, los pilotos clasificados en los 5 primeros puestos de la general de los campeonatos de España absolutos de su categoría, podrán correr pero no podrán optar a pódium ni a puntos para la general.

Esta norma, se aplicará igualmente para cualquier otro campeonato FIM o nacional de las federaciones FIM.

En la categoría SSP 300 la dirección del CIV, podrá limitar el derecho a puntos y/a pódium a algún/os pilotos teniendo en cuenta su curriculum en categorías inferiores.

1.7.1 Edades

Categorías	Edades
85GP	a partir de 9 años y hasta los 14 años o que cumplan 15 durante el presente año
Supersport 300	a partir de 13 años y hasta los 28 años o que cumplan 29 durante el presente año
Open SSP600	a partir de 14 años
Copa SSP600	a partir de 14 años
Féminas SSP600	a partir de 15 años
Promo SSP600	a partir de 18 años, primera licencia
Open SBK1000	a partir de 16 años
Copa SBK1000	a partir de 16 años
Féminas SBK1000	a partir de 16 años
Promo SBK1000	a partir de 18 años, primera licencia
Clásicas Vintage	a partir de 35 años ó 28 años primera licencia
Maxi Clásicas F1-F2	a partir de 30 años ó 25 años primera licencia

La organización se reserva el derecho de admitir a pilotos con menor o mayor edad de la exigida previa petición. También en las Copas monomarca.

1.8 Inscripciones

Las inscripciones se realizaran en la web de la federación anfitriona y se realizaran en plazo hasta las 12 de la noche del lunes anterior a la prueba.

El dorsal asignado en la primera carrera será el mismo para toda la temporada.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición, por escrito, mediante correo electrónico a **la federación anfitriona o a la dirección del CIV.** La no comunicación de esta circunstancia puede comportar una sanción.

Alguna de las carreras puede tener limitado el número de inscritos por necesidades deportivas

1.8.1 Declaraciones públicas de equipos y pilotos

a)Los equipos y pilotos deben evitar cualquier declaración pública o comunicado de prensa que pueda dañar o afectar negativamente al Campeonato Interautonómico de Velocidad. En consecuencia, es obligación para todos los pilotos, equipos, jefes de equipo y/o representantes de los mismos, abstenerse de publicar cualquier pronunciamiento público que pueda perjudicar irresponsablemente a los intereses legítimos de los Oficiales del Campeonato, **y/o a otros participantes**, o que puedan resultar contrarios a la integridad del Campeonato o del deporte.

b)Los pronunciamientos públicos que perjudiquen de forma irresponsable los intereses legítimos del Campeonato Interautonómico de Velocidad o que sean contrarios a la integridad del Campeonato o del deporte, incluirán, pero no limitarán:

• Declaraciones públicas o comentarios a los medios de comunicación que ataquen, menosprecien, desacrediten o dañen irresponsablemente a los Oficiales del Campeonato **y/o a otros participantes.**

• Los comentarios públicos de los componentes y pilotos del equipo que saben, o deberían razonablemente saber, que perjudicarán irresponsablemente la reputación, la imagen o los intereses del deporte y/o cualquiera de los Oficiales el Campeonato están expresamente cubiertos por esta regla.

• Se entiende que no se prohíben expresiones responsables de desacuerdo legítimo con los Oficiales del Campeonato y/o las políticas del Campeonato **y/o a otros participantes.**

1.8.2 Briefing

Briefing obligatorio será organizado para todos los pilotos participantes por primera vez en el Campeonato Interautonómico de Velocidad del año en curso y que tendrá lugar la tarde del día anterior al de inicio de los entrenamientos oficiales y a la hora que se especificará en el horario oficial de la carrera.

Los pilotos que se incorporen al campeonato después de la primera prueba, deberán personarse al jurado del evento para recibir dicho briefing. En caso de ser amplio el número de pilotos que necesiten el briefing, se publicará en el horario de la prueba.

Todos los pilotos que no asistan a este briefing de forma completa pueden ser sancionados.

Una dispensa podrá ser acordada por el Presidente de Jurado.

Se considera que un piloto ha tomado parte en la manifestación cuando ha participado en una sesión de entreno por lo menos.

Se considera que un piloto ha tomado parte en la carrera, si él ha participado al menos en la primera vuelta de la carrera.

1.9 Dorsales

El número 1 está reservado al campeón CIV de la categoría.

En caso de NO hacer uso de este derecho pasará directamente al ganador de la copa y así sucesivamente hasta quedar libre.

En las clásicas Vintage el nº1 está reservado para la categoría “C “, como superior y seguidamente la “B”, la “A“

En la categoría maxi clásicas lo portará el campeón de la F1 SBK, y después la F1 SS y la F1 Evo

1.10 Horarios

Los horarios de la manifestación serán publicados antes de evento. Los horarios pueden ser modificados por el Jurado del Evento.

El Jurado se reserva el derecho de modificar el número de carreras por evento y por clase **así como el número de vueltas y tiempo de entrenamientos. Esto último siempre será por causas mayores.**

Si en los horarios se incluyen unas vueltas de familiarización con la pista, para pilotos y equipos, éstas se podrán efectuar con bicicleta o a pie. Toda circulación en ese momento debe hacerse en el sentido de giro de la pista.

1.11 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje

Todas las motocicletas serán verificadas a nivel de seguridad por los Comisarios Técnicos antes de la primera participación en los entrenos oficiales, según el horario que se publicará.

A menos que una dispensa sea acordada por el Jurado, los pilotos que no respeten los horarios de los controles técnicos o médicos no serán autorizados a participar en la manifestación.

Los artículos correspondientes a los procedimientos antidopaje están contenidos en el Código Antidopaje FIM y en normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte.

1.12 Entrenos

1.12.1.-Sesiones de entrenos (incluido “warm-up”)

i) Los pilotos dan inicio a los entrenamientos, desde la salida de pit-lane cuando se enciende el semáforo verde allí situado.

ii) La duración de los entrenamientos empieza desde el momento que se enciende el semáforo verde. La cuenta atrás, a través del sistema de cronometraje en los monitores, indicará el tiempo de entrenos restante.

iii) El final de los entrenamientos será indicado mediante la presentación de la bandera a cuadros y, **un minuto antes del final** en ese mismo momento, la salida de pit-lane será cerrada. Se registrarán los tiempos de un piloto hasta que éste franqueé la línea de llegada y tome la bandera a cuadros una vez terminado el tiempo del entreno. Después de la bandera a cuadros los pilotos deben dar una vuelta suplementaria antes de regresar a boxes.

iv) Si, por causa de un incidente u otra razón, los entrenamientos son interrumpidos, una bandera roja será agitada en la línea de llegada y en todos los puestos de control. Todos los pilotos deben volver lentamente a su box.
El reinicio de los entrenamientos debe ser comunicado a través del sistema de cronometraje en los monitores de tiempos. El tiempo que debe trascurrir desde la comunicación efectiva y el momento del reinicio de los entrenamientos debe ser como mínimo de 3 minutos.
Cuando se reinicien los entrenamientos, el tiempo restante debe ser indicado en las pantallas de cronometraje y en el cartel de cuenta atrás y que corresponderá al tiempo que faltaba en el momento de la presentación de la bandera roja.
Cuando el tiempo restante no permita al sistema de cronometraje la obtención del tiempo de una vuelta completa, se podrá dar por finalizado el entreno

v) Una vez han dado inicio los entrenamientos, no está permitida por ninguna persona la alteración del estado de la superficie de la pista. Esto incluye los Comisarios de pista y otros oficiales, quién no podrán limpiar la superficie de la pista sin instrucciones previas y/o autorización del Director de Carrera y/o el Presidente de Jurado.

1.12.2 .-Duración de los entrenos

Serán necesarias 2 sesiones separadas de entrenamientos cronometrados de como mínimo de **20** minutos. El Jurado puede modificar los mencionados tiempos.

1.12.3 .-Motocicletas

Un piloto puede participar en los entrenamientos con una motocicleta siempre que su motocicleta haya pasado los controles técnicos a su nombre.

1.12.4 .-Tiempos de vuelta

Todas las vueltas de los pilotos serán cronometradas.

Un nuevo record de vuelta de un circuito solo puede ser establecido por un piloto durante una carrera.

Para los entrenamientos y la carrera, el tiempo de una vuelta es la resta de tiempo entre dos pasos consecutivos sobre la línea de llegada pintada en la pista.

1.12.5 .-Clasificación para la carrera

Para estar clasificado para carrera, un piloto debe haber obtenido un tiempo durante los entrenos cronometrados como mínimo igual al 115% del tiempo registrado por el piloto más rápido de su tanda, obtenido en cualquiera de las tandas de entrenamientos cronometrados de su grupo.

El Jurado del Evento puede modificar el mencionado porcentaje.

Si un piloto por motivos de avería o de caída no puede participar en ninguna de las mangas de entrenos cronometrados previstas, el Jurado podrá permitirle, siempre que la parrilla no esté completa, participar en el “warm-up”, donde tendrá que cumplir como mínimo un tiempo igual al 115% respecto del primer clasificado en el “warm-up”, lo que le dará en ese caso la posibilidad de ocupar la última posición en la parrilla de salida.

Una dispensa podrá ser acordada por el Presidente de Jurado.

1.13 Parrilla de salida

La pole position será determinada en la homologación del circuito y será atribuida al piloto más rápido.

La parrilla será como sigue:
Escalonada 3-3-3-3….
Las líneas estarán decaladas.
Habrá una distancia de 9 metros entre cada línea.

Las posiciones en la parrilla de salida se basan en los tiempos más rápidos obtenidos por los pilotos durante los entrenos cronometrados.

En caso de igualdad en tiempos, se tendrán en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

1.14 Carreras

La distancia de la carrera será **entre 35 y 70 kms según categoría**

La distancia de las carreras solo puede ser modificada por el Jurado.

Un panel visible se presentará a la altura de la línea de llegada para indicar el número de vueltas restantes.

Si las salas de cronometraje son alimentadas por líneas estándar de electricidad, deben además estar conectadas de forma permanente a un S.A.I. (servicio de alimentación ininterrumpida) y a un generador.

1.15 Procedimiento de salida estándar

1) Solo los pilotos que hayan cumplido por lo menos una vuelta de reconocimiento, serán autorizados a tomar la salida desde su posición indicada en la última parrilla publicada. En ningún caso pueden dirigirse directamente a la parrilla de salida desde el pit-lane.

2) Aproximadamente **10 minutos** antes de la salida de la carrera – (excepto en caso de nueva salida o carrera programada)
Se abre la salida del pit-lane para iniciar la(s) vuelta(s) de reconocimiento.
Semáforo verde.
Los paneles de **3, 2, y 1** minuto se presentarán en la salida del pit-lane.
Los pilotos pueden efectuar más de una vuelta reconocimiento pasando por el pit-lane donde pueden efectuar reglajes o repostar.

3) Aproximadamente **7** minutos antes de la salida de la carrera – (excepto en caso de nueva salida o carrera programada)
Cierre de la salida del pit-lane.
Semáforo rojo en la salida del pit-lane.

4) Los pilotos que no estén en la parrilla de salida pueden iniciar la vuelta de calentamiento desde la salida del pit-lane, bajo las indicaciones de los oficiales allí situados.
Los pilotos que inicien la vuelta de calentamiento desde el pit-lane, deberán tomar la salida desde el final de la parrilla. **En caso de haber más de una piloto en esta circunstancia, distribuirán sus posiciones en el estricto orden de llegada a final de pit-lane**

5) Cuando los pilotos llegan a la parrilla de salida después de la(s) vuelta(s) de reconocimiento, se detendrán al final de parrilla y pararán el motor. La motocicleta será empujado por un miembro de su equipo hasta su posición en la parrilla, **usando el lado opuesto al muro del pit-lane.** El piloto puede desmontar o permanecer sobre la motocicleta mientras ésta es empujada hasta su posición en la parrilla.
Las personas que asisten a los pilotos caminaran por el lado más cercano al muro.
Los pilotos en la parrilla pueden ser asistidos por **tres** personas, de entre las cuales una puede sostener una sombrilla. Todos los asistentes que se encuentren en la parrilla deben debe portar una acreditación de “parrilla”.
Los oficiales presentarán paneles en un lado de la pista indicando el número de las filas de la parrilla, para ayudar a los pilotos a encontrar su posición.

6) El Director de Competición, en este momento, declarará la carrera en “mojado”, si se va a desarrollar con la pista mojada, o “seco” (en pista seca) y lo indicará mediante un panel a los pilotos situados en parrilla y de la misma manera lo indicará a los pilotos que se encuentren en el pit-lane. Si no se presenta ningún cartel, la carrera será declarada automáticamente en “seco” o en pista seca.

7) Los pilotos en la parrilla pueden en ese momento proceder a efectuar reglajes sobre su motocicleta o cambiar neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Se pueden utilizar calentadores para los neumáticos en la parrilla. **Están prohibidos los generadores.**
Pueden utilizarse en la parrilla arrancadores adicionales. Cada motocicleta debe tener su propio arrancador.
Los arrancadores deben estar situados detrás de las motocicletas.
Todos los reglajes deben de estar terminados cuando el cartel de “3 minutos” sea presentado. Después de la presentación de este panel los pilotos que necesiten todavía hacer reglajes en su motocicleta deben dirigirse al pit-lane. Los pilotos y sus motocicletas abandonarán la parrilla y se situarán en el pit-lane, antes de que se muestre el cartel de “1 minuto”, donde podrán continuar haciendo reglajes. Estos pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde el final del pit-lane y tomarán la salida de la carrera desde el fondo de la parrilla.

8) Está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.

9) - 5 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento - Presentación del panel de “5 minutos” en la parrilla.

10) - 3 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “3 minutos” en la parrilla.
Desde este momento, todas las personas deben abandonar la parrilla de salida, excepto dos mecánicos por motocicleta, la persona con la sombrilla, el equipo oficial de la televisión y los oficiales indispensables.
En este momento los pilotos deben ponerse el casco.
Desde este momento, ninguna persona está autorizada a volver a entrar en la parrilla de salida (excepto los oficiales indispensables)

11) - 1 minuto antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “1 minuto” en la parrilla.
Inmediatamente deben ser retirados los calentadores de neumáticos de las motocicletas.
Desde este momento, todo el personal de los equipos, con excepción de dos mecánicos por motocicleta, abandonará la parrilla. Los mecánicos ayudarán rápidamente a arrancar las motocicletas y seguidamente abandonarán la parrilla.

12) – 30 segundos antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “30 segundos” en la parrilla.
Todos los pilotos deben estar en su posición con las motocicletas en marcha.
Está prohibida la asistencia de los mecánicos.
En ese momento todos los pilotos que no puedan arrancar su motocicleta, deben dirigirse con su motocicleta hacia el pit-lane bajo el control de los oficiales de parrilla, donde pueden intentar arrancar la motocicleta.
Los pilotos pueden tomar la salida para la vuelta de calentamiento desde el final del pit-lane y tomarán la salida desde el final de la parrilla.

13) – 2 minutos antes de la salida de la carrera – Bandera verde agitada para dar salida a la vuelta de calentamiento.
Por razones de seguridad, si la motocicleta de un piloto se para, éste podrá recibir ayuda para ponerla de nuevo en marcha. Si después de un tiempo razonable no arranca, el piloto entonces deberá dirigirse con su motocicleta al pit-lane donde sus mecánicos podrán darle asistencia. **En caso de no tener que ir a pit-lane, este piloto saldrá desde su posición en parrilla.**
Los pilotos efectuarán una vuelta, a velocidad no restringida, seguidos por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos lentos.
Una vez que los pilotos han pasado por la salida del pit-lane a pista, el semáforo de salida del pit-lane, cambiará a verde y los eventuales pilotos que allí se encuentren serán autorizados a efectuar la vuelta de calentamiento. 30 segundos más tarde, el semáforo cambiara a rojo cerrando la salida del pit-lane.
Una vez llegados a la parrilla, los pilotos deben colocarse en su posición con la rueda delantera de su motocicleta tras la línea delantera y entre las líneas laterales que definen su posición sobre la parrilla, dejando su motor en marcha. El neumático delantero no debe tocar la superficie de pista fuera de las líneas pintadas.
Si dos pilotos o más deben tomar la salida desde el final de la parrilla ellos ocuparán sus posiciones en el orden en que estaban situados en la parrilla.
Todo piloto que su motocicleta se le calara el motor en la parrilla o tuviera cualquier otra dificultad, debe quedarse sobre su motocicleta y levantar el brazo. No está permitido intentar retardar la salida por otros medios.
Un oficial se situará delante de la parrilla con una bandera roja inmóvil.
Todos los pilotos que lleguen al punto de entrada del pit-lane después de que lo haya hecho el coche de seguridad saldrá último en parrilla.
Los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a pit-lane para proceder a su reparación.
Cuando una línea de la parrilla esta completa, el oficial bajará el panel para indicar que esa línea está completa. El panel no se bajará si un piloto de la línea en cuestión indica que su motocicleta se paró o cualquier otra dificultad. Cuando todos los paneles han sido bajados y el coche de

seguridad está en su posición, un oficial en la parte de atrás de la parrilla agitará una bandera verde.

El oficial de salidas dará entonces rápidamente la orden al oficial que se encuentra delante de la parrilla, con la bandera roja, para que se retire a un lado de la pista.

14) Se encenderá el semáforo rojo entre 2 y 5 segundos. Se apagará el semáforo rojo, dando la salida a la carrera.

El coche de seguridad debe seguir a las motocicletas durante toda la primera vuelta, adelantando si es necesario a los pilotos lentos.

Si la instalación de los semáforos rojos está alimentada por líneas estándar de electricidad, deben además estar conectadas de forma permanente a un juego de baterías de automóvil o a un S.A.I. (servicio de alimentación ininterrumpida), con el fin de alimentar la instalación de los semáforos de salida en caso de avería del suministro eléctrico en el momento de la salida.

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con un procedimiento de paso por el pit-lane, descrito en el artículo 1.20

La motocicleta debe estar parada en el momento que la luz roja se apaga. Sé entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta en el momento en que las luces rojas se apagan.

En el caso de un pequeño movimiento y un posterior frenado cuando las luces rojas están encendidas, los Oficiales designados serán los únicos en juzgar si hubo ventaja.

Es el Jurado quien decidirá si se le aplica una sanción por la ventaja con la anticipación en la salida y debe comunicar la sanción al piloto lo antes posible**.**

15) Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, podrá recibir la ayuda de los oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor. Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha.

16) Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes del paso de salida a pista, se encenderá la luz verde de final de boxes y tomarán la salida los pilotos que allí se encuentren, pasando posteriormente la luz del semáforo a azul.

El final del paso de salida a pista se define como el punto donde se une con la pista, según lo definido por el Jurado (art. 1.22.18)

Cuando se encuentre más de un piloto en la salida de boxes para tomar la salida, un oficial controlará su posición y orden de salida.

17) No es posible el cambio de motocicleta, salvo en los casos indicados en los reglamentos técnicos.

Si una motocicleta que participa en carrera entra en un box, se considerará que se ha retirado y no podrá volver salir de nuevo a la carrera (art. 1.22.8).

1.16 Salida retardada

Si se presenta un problema que afecta a la seguridad en el momento de la salida, entonces el oficial de salidas pondrá en marcha el procedimiento de salida retardada (“Start Delayed”) como sigue:

- Se agitará una bandera roja desde el puesto del oficial de salidas y las luces rojas seguirán encendidas.
- Se mostrará desde el puesto del oficial de salidas el panel “Start Delayed” (salida retardada) y los comisarios situados a la altura de cada línea de la parrilla agitarán las banderas amarillas.
- Los pilotos deben permanecer en su posición en la parrilla, con el casco colocado, los motores pueden pararse.
- La(s) motocicleta(s) que ha(n) provocado el retraso en el procedimiento de salida será(n) retiradas al pit-lane para que le realicen los trabajos necesarios para arrancarla de nuevo. Si la(s) motocicleta(s) puede(n) ser arrancadas, los pilotos pueden tomar la salida a la vuelta de calentamiento desde el final de pit-lane y tomará(n) la salida a la carrera desde el final de la parrilla.
- El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de “**1minuto**”.
- Se mostrarán a continuación los paneles de “1 minuto” y el de “30 segundos”, los pilotos efectuarán una vuelta de calentamiento suplementaria. La distancia de la carrera se reducirá en una vuelta.

Toda persona que por su comportamiento en la parrilla sea responsable de una Salida Retardada puede acumular otras sanciones.

1.17 Salida retardada por lluvia

Si se abre la salida de boxes para la vuelta de reconocimiento con la pista seca, pero empieza a llover durante la vuelta de reconocimiento o después (es decir, cuando los corredores están en la pista o ya en la parrilla), el Director de Competición podrá aplicar el procedimiento siguiente: Este procedimiento no se aplicará una vez iniciada la vuelta de calentamiento, los pilotos pueden decidir, una vez finalizada la vuelta de calentamiento, entrar el pit-lane para hacer los ajustes necesarios y tomar la salida desde allí.
(Nota: Como las condiciones climatológicas y su afectación no pueden preverse con exactitud, el Director de Carrera puede reaccionar a situaciones específicas mediante la emisión de diferentes instrucciones. Todas las instrucciones se mostrarán en los monitores de cronometraje y los equipos serán informados por los oficiales de parrilla.)

- Se mostrará el cartel de “salida retardada”. Esto puede ser antes o después de que se haya iniciado en parrilla la cuenta atrás de 5 minutos, pero normalmente será después de que la última motocicleta haya llegado a la parrilla.
- Se pueden cambiar ruedas y hacer ajustes en la parrilla.
- Se darán 5 minutos extra de tiempo de trabajo para posibles ajustes y cambios, aproximadamente cinco minutos después de haberse mostrado el cartel de “salida retardada”, se presenta el cartel de 5 minutos y se inicia la cuenta atrás de 5 - 3 - 1 - 30seg, antes del inicio de la vuelta de calentamiento.
- Los miembros del equipo deben abandonar la parrilla como de costumbre (art. 1.15; 11). Con el cartel de 3 minutos: ajustes completados, con el cartel de 1 minuto: retirar los calentadores de neumáticos y con el cartel de 30 segundos: motores en marcha.
- Después de la bandera verde se aplicará el procedimiento de vuelta de calentamiento y salida, los pilotos darán una vuelta de calentamiento y regresarán a sus posiciones originales en la parrilla.
- Los pilotos que deseen hacer ajustes en su motocicleta después de la salida de la vuelta de calentamiento podrán dirigirse a pit-lane para hacer los ajustes necesarios y tomar la salida desde allí.
- La distancia de la carrera **será la prevista menos 2 vueltas.**

1.18 Salida de una carrera en mojado (tras entrenos en seco)

En el caso de que una clase haya tenido todos los entrenos y warm-up en seco (declarado así por el Director de Competición), y la carrera se declara en mojado antes de la apertura del pit-lane para la vuelta de reconocimiento, se aplicará el siguiente procedimiento de salida en mojado:

- La declaración de procedimiento de salida en mojado se hará tan pronto como sea posible antes de la apertura del pit-lane y comunicado a los equipos.
- El pit-lane se abrirá a la hora prevista y permanecerá abierto durante 10 minutos (**7** minutos más de lo normal).
- Los pilotos podrán hacer más de una vuelta de reconocimiento, pasando por pit-lane.
- El repostaje está permitido, en el pit-lane, durante las vueltas de reconocimiento.
- En la salida de pit-lane se mostrarán, para la cuenta atrás, los carteles de 10 minutos, 5 minutos, 4 minutos, 3 minutos, 2 minutos y 1 minuto, antes de cerrar el pit-lane.
- **Inmediatamente al cierre de pit lane, se aplicará el procedimiento de vuelta de calentamiento y salida, la cuenta atrás para la vuelta de calentamiento será realizada mediante los carteles de 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto, 30 segundos, antes de dar inicio a la vuelta de calentamiento.**
- Por lo tanto la vuelta de calentamiento y la salida de carrera se efectuará con 5 minutos de retraso sobre el horario inicial previsto.
- La distancia de la carrera será la inicialmente prevista, **menos dos vueltas.**

1.19 Procedimiento rápido de reinicio de carrera

Cuando se detiene una carrera los pilotos deben regresar a pit-lane, a menos de que los oficiales indiquen lo contrario. Si hay que reiniciar la carrera, se aplicará el siguiente procedimiento:

- Al regresar al pit-lane, se podrán efectuar reparaciones y ajustes en la motocicleta. Se permite también el repostaje.
- Cuando todos los pilotos han entrado en pit-lane, el Director Competición, anunciarán la nueva hora de apertura del pit-lane, que será como mínimo **3 minutos** después. El tiempo restante para la apertura del pit-lane se mostrará en las pantallas de cronometraje y carteles.
- Una vez transcurrido ese período de tiempo, se abrirá la salida de pit-lane durante SESENTA SEGUNDOS. Los pilotos efectuarán una vuelta, sin restricción de velocidad, para dirigirse a la parrilla de salida seguidos por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos lentos. Los pilotos que lleguen tras el coche de seguridad debe entrar en el pit-lane. Dichos corredores tendrán que iniciar la vuelta de calentamiento desde el pit-lane e iniciarán la carrera desde el fondo de la parrilla.
- Los pilotos que una vez cerrado el pit-lane se encuentren todavía en boxes, podrán efectuar la vuelta de calentamiento saliendo desde pit-lane y tomarán la salida desde el final de la parrilla.
- Sólo UN mecánico por piloto podrá estar en la parrilla (sin herramientas), para principalmente indicar al piloto su posición en la parrilla.
  En el caso de que la nueva carrera implicase cambios de posición en la parrilla, el mecánico debe situarse en la nueva posición de su piloto en parrilla, según la disposición que se mostrará en las pantallas de cronometraje o la información que facilitarán los oficiales que se situarán a la entrada de la parrilla con las nuevas posiciones.
- Los pilotos se situarán en su posición de la parrilla de salida, con los motores en marcha y no podrán efectuar ningún ajuste. Si un piloto precisa de reparaciones y/o ajustes tras la vuelta de reconocimiento deberá entrar en el pit-lane.
- En el momento en que el coche de seguridad llegue a la parrilla, se presentará el cartel de 30 segundos. En ese momento, los mecánicos deben abandonar inmediatamente la parrilla por el camino más rápido. Los 30 segundos se pueden reducir por decisión del Oficial de Salidas en cuanto la parrilla se encuentre libre y se considere segura.
- Una vez trascurridos los 30 segundos y/o la parrilla esté desalojada, se mostrará la bandera verde agitada para dar inicio a la vuelta de calentamiento.
- Los pilotos efectuarán una vuelta de calentamiento, a velocidad no restringida, seguidos por un coche de seguridad. Cuando el último piloto ha pasado a la altura de la salida de pit-lane a pista, se abrirá la salida de boxes por un periodo de 30 segundos para dar salida a los pilotos que allí se encuentren. Transcurridos los 30 segundos, la salida de boxes se cerrará hasta después del inicio de la carrera. Los pilotos que no hayan podido salir mientras permanecía abierta la salida de boxes, tomarán la salida a la carrera desde la salida de boxes. Los pilotos que retrasen la vuelta de calentamiento podrán ser adelantados por el coche de seguridad.
- Una vez los pilotos estén situados en sus puestos en la parrilla, se iniciará el procedimiento de salida normal, con las señales de salida en la forma acostumbrada.
- Los pilotos que hayan iniciado la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes deberán tomar la salida de la carrera desde el final de la parrilla siguiendo las indicaciones de los oficiales. En caso de que dos o más pilotos deban ocupar las últimas posiciones en la parrilla, lo harán en el orden en que estaban situados en parrilla. Todos los pilotos que lleguen al punto de entrada del pit-lane después de que lo haya hecho el coche de seguridad, deberán entrar en el pit-lane para tomar la salida a la carrera desde la salida de pit-lane.
- Una vez dada la señal de salida y el último piloto ha superado el punto de salida de pit-lane a pista, ésta se abrirá, según el artículo 1.15;16). Cualquier piloto que se encuentre aún en el pit-lane puede entonces, empezar la carrera.
- La distancia de carrera será acorde al Art. 1.26.

1.20 Procedimiento de paso por el pit-lane

Durante la carrera, el piloto será requerido para pasar por el pit-lane. No podrá detenerse. El piloto puede enseguida reemprender la carrera.

El piloto debe respetar el límite de velocidad (art. 1.22.13) a su paso por el pit-lane. En caso de infracción de este límite de velocidad, deberá repetir de nuevo el procedimiento de paso por el pit-lane; en el caso de una segunda infracción a ésta limitación de velocidad, le será mostrada la bandera negra al piloto.

En el caso de una nueva salida, la regla arriba mencionada se aplicará igualmente.

En el caso de una carrera interrumpida antes de que se haya podido aplicar la penalización, si hay una segunda parte, el piloto penalizado por una salida anticipada será requerido para efectuar un paso por el pit-lane después de la salida de la segunda parte de la carrera.

En el caso de que un piloto no haya cumplido la penalización por la salida anticipada, infligida en la primera parte de la carrera, y que él igualmente haya anticipado la salida en la segunda parte de una carrera interrumpida, se le presentará bandera negra.

Un panel amarillo (100 cm horizontal x 80 cm vertical) con los números de los pilotos (de color negro) se presentará en línea de llegada y la información igualmente se presentará en las pantallas de cronometraje.

Si el panel ha sido presentado 5 veces al piloto afectado y no ha pasado todavía por el pit-lane, le será presentada la bandera negra.

En el caso de que el organizador no haya podido efectuar el procedimiento de paso por pit-lane antes de finalizar la carrera, al piloto afectado se le impondrá una sanción de tiempo.–**Por razones de seguridad, el organizador podrá optar por la sanción en vez de el paso por pit-lane**.

Esta penalización de tiempo automática no está sujeta a protestas o apelaciones.

Esta penalización automática de tiempo será calculada de la siguiente manera: El tiempo de paso desde la entrada del pit-lane a 60 Km/h + el 20% redondeado al segundo inferior.

1.21 Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry”

Las carreras se pueden declarar en mojado o en seco. Se puede mostrar un panel en la parrilla de salida para indicar el estado de la carrera. Si no se muestra ningún panel, la carrera es automáticamente declarada en seco. El propósito de esta declaración es para indicar a los pilotos de las consecuencias de las variaciones de las condiciones climatológicas durante la carrera.

1.22 Comportamiento durante los entrenos y las carreras

1) Los pilotos deben obedecer las señales efectuadas mediante las banderas, las luces, las instrucciones de los oficiales y los paneles que transmiten instrucciones.
Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada
Los pilotos deben conducir de una manera responsable que no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en la zona de boxes. Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: punto(s) de penalización - multa - pérdida de posiciones – paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

2) Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, debe volver a ella por el sitio donde la abandonó o por un sitio que no le represente ninguna ventaja o por el indicado por los oficiales. Toda infracción a esta norma, durante los entrenamientos o “warm-up” será sancionada con la supresión del tiempo de la vuelta en cuestión, y durante la carrera por una penalización decidida por el Jurado.
Se puede imponer una penalización en tiempo en lugar de una penalización de cambio de posición cuando sea necesario.
Se pueden aplicar además otras penalizaciones suplementarias como: punto(s) de penalización - multa – paso por el pit-lane – penalización de tiempo - descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

3) Todas las reparaciones o reglajes deben ser efectuados por el piloto con los medios de los que sea portador y sin recibir ninguna ayuda exterior. Los comisarios pueden prestar asistencia al piloto con el fin de levantar su motocicleta y aguantarla mientras efectúa la reparación o el reglaje. Los oficiales pueden, a continuación, ayudarle a poner en marcha su motocicleta.

4) Si un piloto tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los comisarios.

5) Si un piloto se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir, por la pista a velocidad reducida, con el objeto de alcanzar la zona de boxes.

6) En el caso de los pilotos que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a la zona de boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.

7) Los pilotos pueden entrar en la zona de boxes durante el transcurso de la carrera, pero no está permitido entrar la moto al box.
El repostaje y/o la extracción de gasolina durante la carrera están estrictamente prohibidos.
Toda infracción a esta regla será sancionada con la descalificación.

8) Los pilotos que paren su motor en la zona de boxes pueden ser ayudados por los mecánicos para poder arrancar la motocicleta.

9) Los pilotos no pueden transportar a otra persona en su motocicleta, o ser transportados por otra persona en su motocicleta (excepción: otro piloto o por otro piloto después de la bandera a cuadros o de una bandera roja).

10) Los pilotos no deben conducir su moto en sentido contrario al de la marcha, tanto en la pista como en la zona de boxes, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.

11) No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha y/o piloto, a ninguna persona o receptor y viceversa, salvo las señales del emisor de cronometraje de la carrera, de un contador automático de vueltas, de un GPS, o de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes o de los movimientos del cuerpo del piloto. Las señales de cámaras de televisión están autorizadas, pero únicamente por necesidades del promotor del campeonato y cuando son generadas por éste.
Está estrictamente prohibido, la colocación de sistemas, de cualquier tipo, de grabación de imágenes sobre la motocicleta y/o el piloto, que no sean las colocadas por el promotor del campeonato y controladas por éste.

12) La velocidad de paso por el pit-lane está limitada a 60 km/h durante el transcurso de toda la manifestación. Los pilotos deben respetar la limitación de velocidad desde el lugar donde está colocada la señal límite de velocidad a 60 km/h hasta el lugar donde está colocada la señal de fin del límite de velocidad de 60 km/h.
El incumplimiento durante los entrenamientos dará lugar a la imposición de sanciones de la siguiente forma:

Velocidad	**Sanciones**
De 60 Km/h hasta 85 Km/h	1ª advertencia 2ª penalización de 3 puestos en la parrilla de salida 3ª penalización a determinar por el jurado
De 85 Km/h hasta 100 Km/h	1ª penalización de 1 puesto en la parrilla de salida 2ª penalización de 3 puestos en parrilla
Superior a 100 Km/h	El piloto saldrá en última posición de parrilla

Durante la carrera se aplicará **un** “Ride Through”.
En el caso de que el organizador no haya podido efectuar el procedimiento de paso por pit-lane antes de finalizar la carrera, al piloto afectado se le impondrá una sanción de tiempo que será determinada por el Jurado, que debe ser equivalente al tiempo utilizado para hacer un paso por pit-lane, y será comunicado a los equipos antes de la carrera.

13) Está prohibido pararse en la pista durante los entrenos y la carrera.

14) Los ensayos de salida están autorizados durante los entrenos y “warm-up”:
a) cuando no exista peligro, a la salida de boxes antes de reincorporarse a la pista.

b) después de tomar bandera a cuadros una vez terminados los entrenamientos y “warm-up”, cuando no exista peligro, fuera de la zona de trazado y únicamente en la(s) zona(s) designada(s) como “practice start” (“zona de ensayo de salida) y según el procedimiento comunicado a los equipos antes del inicio de los entrenamientos.
Todos los pilotos que vulneren esta regla, pueden ser sancionados punto(s) de penalización - multa - pérdida de posiciones – paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

15) Si un piloto desea recoger una bandera o participar en cualquier celebración después de la bandera a cuadros, debe situarse a un lado de la pista, en un lugar seguro, con el fin de recogerla y/o llevar a cabo cualquier celebración y lo más rápidamente posible, siempre que no represente ningún peligro, deberá reintegrarse a la pista. El piloto deberá, con anterioridad, solicitar autorización al Director de Competición.
Está prohibido parar en la recta de meta después de la bandera a cuadros para cualquier celebración de cualquier tipo.

16) Está prohibido conducir una motocicleta de competición en el interior del circuito, en otro lugar que no sea el pit-lane o la pista.

17) Tras tomar la bandera a cuadros, los pilotos que circulen por la pista no pueden quitarse el casco hasta estar detenidos en el pit-lane o el parque cerrado.

18) El paso de salida a pista a pista será definido por el Director de Carrera y marcado con pintura. La línea blanca discontinua significará el final del paso de salida a pista y es el punto donde empieza la pista de competición. Los pilotos deberán permanecer dentro de las marcas definas por la pintura del paso de salida a pista, hasta pasar la línea blanca discontinua, durante todas sesiones (entrenos y carrera).). Las infracciones pueden ser sancionadas de forma inmediata con una o varias penalización/es por el Jurado.

1.23 Banderas y luces

Los comisarios y otros oficiales presentan banderas o luces para dar informaciones y/o transmitir instrucciones a los pilotos.

1.23.1.-Banderas y luces utilizados para dar informaciones

- **Bandera verde**

La pista está libre de peligro.
Esta bandera debe ser presentada agitada en cada puesto de señalización, durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y “warm-up” y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento.
En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde debe presentarse agitada en el puesto de señalización siguiente.
Esta bandera puede ser agitada en la salida de pit-lane, en conjunto con la señal oficial de la luz verde, como una señal adicional que indica que el pit lane está abierto.

- **Bandera amarilla con franjas rojas**

Deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa distinta de lluvia. Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.

- **Bandera blanca con cruz roja diagonal** (ancho del trazo de la cruz entre 10 y 13 cm)

Empieza a llover en esa parte de la pista.
Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.

- **Bandera azul**

Esta bandera se presenta agitada en el puesto de señalización e indica a un piloto que va a ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos.
El piloto afectado deben seguir su trayectoria y permitir el paso de los pilotos más rápidos que le van a adelantar.
Ante la presencia de esta bandera los pilotos que van a ser adelantados no podrán adelantarse entre sí.
Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.

Agitada por un comisario después de la salida de pit-lane, indicará al piloto que está saliendo por el pit-lane, que otros pilotos están aproximándose por la pista. El piloto que está saliendo por el pit-lane debe hacerlo de manera segura sin estorbar a los pilotos en la pista.

- **Bandera(s) a cuadros blancos y negros**

Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada en la línea de llegada a nivel de la pista para indicar la finalización de los entrenamientos o de la carrera.
Después de recibir ésta bandera, los pilotos deben dirigirse a boxes a velocidad reducida y no pueden pararse en la pista justo después de la línea de llegada.
Los pilotos que no entren al pit lane después de la primera bandera a cuadros, serán sancionados con la perdida de tres puestos en parrilla de salida por cada una de las veces que se le vuelva a dar bandera.

- **Bandera a cuadros blancos y negros y bandera azul**

Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada conjuntamente con la bandera azul en la línea de llegada a la altura de la pista cuando uno o varios pilotos preceden al piloto cabeza de carrera, antes de la línea de llegada en la última vuelta. (Ver art. 1.24)

- **Luz verde**

La luz verde situada en la salida de boxes se encenderá para indicar el inicio de las sesiones de entrenamientos y de “warm-up”, la salida a la vuelta de reconocimiento y la salida a la vuelta de calentamiento.

- **Luces azules intermitentes**

Las luces azules intermitentes deben estar encendidas en la salida de boxes durante todo el transcurso de los entrenamientos y carreras.

1.23.2.-Banderas que transmiten informaciones e instrucciones

- **Bandera amarilla**

Presentada agitada en cada una de las filas de la parrilla de salida: significa que la salida ha sido retardada. Agitada en una línea (o varias) de la parrilla de salida indica que un piloto está teniendo dificultades.
Una sola bandera amarilla agitada en el puesto de señalización, indica que existe más adelante un peligro al borde de la pista.
Dos banderas amarillas agitadas en el puesto de señalización, indica que hay un peligro que obstruye total o parcialmente la pista.
El agitar una sola o una doble bandera amarilla no significa un grado de peligro, sino sólo la ubicación del incidente.
Los pilotos deben ralentizar la marcha y estar preparados para parar. Está prohibido adelantar desde el punto donde se muestra la bandera hasta llegar a la altura de la bandera verde agitada.
Toda infracción a esta regla durante los entrenamientos puede ser sancionada, con la anulación del tiempo de la vuelta en la que suceda la infracción.
Infringir esta regla durante la carrera, puede ser penalizado.
En los dos casos, una penalización suplementaria le puede ser aplicada.
Si inmediatamente después de haber adelantado, el piloto se da cuenta de que ha cometido una infracción, él debe levantar la mano y dejar pasar el/los piloto(s) a los que ha adelantado. En este caso, no se le aplicará ninguna sanción.
En la vuelta de inspección final, esta bandera deberá presentarse agitada en el lugar exacto donde será mostrada por el comisario de señalización durante los entrenamientos, vuelta de reconocimiento, calentamiento y la carrera.

- **Bandera roja y luz roja**

Cuando los entrenamientos o la carrera son interrumpidos, se deberá agitar la bandera roja en todos los puestos de señalización y se encenderán las luces rojas situadas a lo largo del circuito.Los pilotos deben regresar a boxes lentamente.
Cuando la salida de boxes se cierra, se encenderá el semáforo rojo, y la bandera roja puede ser usada en conjunto con la señal oficial de luz roja. Los pilotos no están autorizados a salir de boxes.
Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado.
Al final de cada sesión de entrenos y “warm-up” se encenderá la luz roja en la línea de llegada.

La bandera roja se debe mostrar inmóvil en la parrilla de salida al final de la vuelta de calentamiento.
La bandera roja también puede ser utilizada para cerrar el circuito.
Las luces rojas se encenderán en la línea de salida entre 2 y 5 segundos para la salida de cada carrera.

- **Bandera negra**

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

- **Bandera negra con el circulo naranja (∅ 40 cm)**

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

1.24 Final de carrera y resultados

Cuando el piloto cabeza de carrera ha cumplido el número de vueltas previstas para la carrera, un Oficial situado tras la 1ª línea de protección mostrará a la altura de la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos.
Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, ningún otro piloto será autorizado a entrar en pista desde la salida de boxes y se cerrará pit-line.

Si uno o varios pilotos marchan delante y próximos al cabeza de carrera en la última vuelta, el juez de llegada presentará simultáneamente al/los piloto(s) la bandera de cuadros y la bandera azul. Esto significa que la carrera finaliza para el piloto cabeza de carrera, pero no para el/los piloto(s) que marcha(n) delante de él que deben completar otra vuelta hasta que les sea presentada la bandera a cuadros.

El caso de "photo-finish" entre dos o más pilotos, el vencedor será el piloto que haya franqueado primero la línea de llegada con la parte anterior de su rueda delantera. En caso de ex-aequo, los pilotos concernientes serán clasificados según el orden de la mejor vuelta realizada durante la carrera. El Oficial de Cronometraje será el encargado de efectuar el dictamen final en caso de duda y que presentará al Jurado.

Los resultados se basan en el orden en que los pilotos han franqueado la línea de llegada y el número de vueltas realizadas.
Para considerar que un piloto ha terminado la carrera y para figurar en los resultados es preciso:

a) Haber efectuado el 75% de la distancia de la carrera.
b) Haber franqueado la línea de llegada (no por el pit-lane) dentro de los 5 minutos siguientes a partir de que lo haya hecho el vencedor de la carrera. El piloto debe estar en contacto con su motocicleta.

Los pilotos clasificados en las tres primeras posiciones de la carrera serán escoltados por los Oficiales, lo más rápidamente posible, hacia el pódium para la ceremonia de entrega de premios. La participación de los tres primeros pilotos clasificados es obligatoria.

Los resultados de una carrera serán definitivos cuando se hayan efectuado todos los controles precisos, técnicos, de gasolina, etc.

1.25 Interrupción de una carrera

Si el Director de Competición, decide interrumpir una carrera, desde el momento del inicio de la vuelta de calentamiento en adelante, se presentarán banderas rojas en la línea de llegada y en todos los puestos de señalización y se encenderán los semáforos rojos situados a lo largo de la pista. Los pilotos deben inmediatamente ralentizar su marcha y regresar a boxes.

Los resultados serán tomadas en base al último paso por meta donde el líder y el resto de pilotos en la misma vuelta que el líder hayan finalizado una vuelta completa antes de que se haya mostrado la bandera roja.

Excepción: si la carrera se interrumpe después de la bandera a cuadros, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Para los pilotos que han tomado bandera a cuadros antes de la presentación de la bandera roja, se establecerá una clasificación parcial en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han tomado bandera a cuadros antes de la interrupción de la carrera se establecerá una clasificación parcial en base a la penúltima vuelta de carrera.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las 2 clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.
   En el momento que se muestra la bandera roja, los pilotos que no están compitiendo activamente en la carrera no se clasificarán.

Los pilotos que no regresen por “pit-lane” a los mandos de su motocicleta dentro de los 5 minutos que siguen a la presentación de la bandera roja no estarán clasificados.

1.25.1.-Supuestos de momento de mostrar la bandera roja

i) Sí el piloto de cabeza no ha pasado tres veces por la línea de meta cuando se muestra la bandera roja, se dará una nueva salida a las vueltas previstas menos 2 vueltas.
Si no es posible volver a iniciar la carrera, entonces se declarará cancelada y la carrera no contará para el Campeonato.
ii) Si el piloto de cabeza ha pasado tres o más veces por meta pero menos de 5 veces, se reiniciará la carrera a 5 vueltas, **en caso de carreras programadas a 12 o más vueltas, el número de pasos por meta pasara de 5 a 7 veces.**
Si no es posible reiniciar la carrera, se tendrán en cuenta los resultados y se otorgarán la mitad de puntos en el Campeonato.
iii) Si ha pasado por meta más de 5 veces o más de 7 en carreras programadas a 12 o más vueltas, en ese caso la carrera se considerará completa y se otorgarán todos los puntos del Campeonato.

1.26 Nueva salida de una carrera interrumpida

Si debe darse una nueva salida ésta se efectuará lo más rápidamente posible, siempre que las condiciones de la pista lo permitan. Desde el momento en que los pilotos han regresado a boxes, el Director de Competición anunciará una nueva hora para dar inicio al nuevo procedimiento de salida, que, si las condiciones lo permiten, no debe sobrepasar los 10 minutos desde el momento en que se presentó la bandera roja. En casos excepcionales la Dirección de Competición podrá decidir los cambios de horario oportunos para incluir la nueva salida tras la celebración de alguna(s) otra(s) categoría(s).

Los resultados de la primera prueba deben estar a disposición de los equipos antes de iniciar la segunda parte de la carrera

El procedimiento de salida será el previsto en el procedimiento de reinicio rápido de carrera, artículo 01.19, salvo que el Director de Competición informe otro modo.

1.26.1.-Condiciones para la nueva salida por carrera interrumpida

i) En el caso de la situación descrita anteriormente en el artículo 1.25.i) **menos de 3 pasos por meta**:
   a) Todos los corredores pueden volver a tomar la salida, incluidos los pilotos que no hayan completado la vuelta de reconocimiento o calentamiento en la salida original.

b) Las motocicletas pueden ser reparadas. Se permite el repostaje.
c) El número de vueltas de la nueva carrera será **las programadas menos dos vueltas.**
d) Las posiciones en la parrilla serán las mismas que en la carrera inicial.

ii) En el caso descrito en el articulo 1.25 ii) más de tres veces, pero menos de cinco (7 en carreras de 12 ó más vueltas), la carrera se reanudará a 4 vueltas (6 para carreras programadas a 12 ó más vueltas)

a. Las motocicletas pueden ser reparadas. Se permite el repostaje.
b. La nueva parrilla se basará en el orden de llegada de la primera carrera.
c. La clasificación final carrera se establecerá de acuerdo con la posición y el número total de vueltas de cada piloto una vez cruzada la línea de meta al final de la última carrera. Se aplicará lo dispuesto en el artículo 1.24

Las posibles sanciones aplicables a un piloto en la primera carrera, por ejemplo, un cambio de posición en la parrilla o iniciar la carrera desde el pit-lane**,** se considerará que han sido cumplidas en la carrera original y no se aplicará a la nueva carrera**.**

En el caso de carrera interrumpida con **menos de 3 pasos por meta** el nuevo comienzo será una carrera completamente nueva por lo que se aplicarán las penalizaciones de posición inicialmente previstas.

1.27 Zona de control técnico / Parque cerrado

Al final de una carrera o al final de una carrera que ha sido interrumpida, todas las motocicletas que han terminado la carrera obligatoriamente deberán quedar a disposición de los oficiales durante 30 minutos dentro del parque cerrado. Es responsabilidad de los equipos y de los pilotos asegurarse de que la motocicleta se deposita en el parque cerrado. En caso de celebrarse en un mismo día, dos o más carreras de la misma categoría, la duración de la estancia de las motocicletas en el parque cerrado será de 15 minutos en la(s) primera(s) carrera(s) y de 30 minutos en la última. En caso de reclamación técnica que afecte a una motocicleta de las depositadas en uno de los parques de duración de 15 minutos, se debe habilitar la forma para garantizar que la motocicleta no pueda ser manipulada sin el control de los comisarios técnicos, para que una vez finalizada la última carrera pueda pasar el control técnico correspondiente a la reclamación efectuada.

Con excepción de los miembros del Jurado, el Director de Carrera, los oficiales técnicos y los oficiales encargados del parque cerrado, ninguna otra persona puede ser admitida a entrar en el parque, a menos que disponga de autorización escrita y firmada por el Jurado.

Podrá efectuarse un control técnico con desmontaje a las tres primeras y otras motocicletas y sobre todas aquellas determinadas por el **Jurado y/o por el Director Técnico C.I.V.** Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados y deberán poner a los mecánicos y equipo necesario a disposición de los oficiales técnicos en un plazo máximo de 30 minutos.

1.28 Puntos para el Campeonato y clasificación

Para los pilotos que pueden optar al Campeonato Interautonómico de Velocidad, por cada carrera del Campeonato, los puntos serán atribuidos según el siguiente baremo:

Posición	Puntos
1º	25
2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5

12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

Todas las carreras contarán para la clasificación del Campeonato.

En caso de ex aequo con el mismo número de puntos, las posiciones finales se decidirán sobre la base de los mejores resultados en las carreras en los que los pilotos hayan obtenido puntuación (número de primeros puestos, número de segundo puestos, etc.). En el caso de subsistir el ex aequo se tendrá en cuenta la mejor posición del último resultado.

1.29 Instrucciones y comunicados a los participantes

Se pueden dar instrucciones del Jurado y del Director de Carrera a los equipos y/o pilotos mediante notificaciones especiales de conformidad a los Reglamentos.

Las notificaciones deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios o en la pantalla “1” de cronometraje. El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios o en la pantalla “1” de cronometraje, será considerado como prueba de entrega.

Todas las clasificaciones y resultados de los entrenos y de la carrera, así como todas las decisiones tomadas por los Oficiales, deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios.

El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios será considerado como prueba de entrega.

Toda comunicación del Jurado o el Director de Carrera, a un equipo o a un piloto será comunicado por escrito ó de forma verbal, de la misma manera, que la comunicación de un equipo ó de un piloto al Jurado ó al Director de Carrera.

Cualquier comunicado del director de carrera ó del jurado, se podrá hacer a través de las pantallas de cronometraje y/o clasificaciones.

1.30 Personal de los equipos en el pit-lane

Por razones de seguridad, las reglas siguientes deben ser estrictamente respetadas:

El personal de los equipos no está autorizado a permanecer en el pit-lane durante los entrenos, “warm-up” y carreras de otra categoría que no es la suya, a menos que ellos deban efectuar reglajes en su motocicleta.
El personal de los equipos, en la zona de trabajo enfrente de los boxes, está limitado a un máximo de **3 personas** por piloto.
El personal de los equipos sobre la plataforma de señalización está limitado a un máximo de **3 personas**.

1.31 Reclamaciones

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

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

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

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

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado 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 este, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en 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 deposito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, **ante la federación anfitriona**, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

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

- “Ride Through”.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Una multa o sanción deportiva por exceso de velocidad en “pit-lane”.
- Una penalización consistente en la supresión del tiempo de una vuelta por exceder los límites de la pista.
- Una penalización de cambio de posición o penalización en tiempo.

Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € 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 1000 € 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 DESCLASIFICACION.
Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes RFME.

1.32 Recurso de apelación

Todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el **Comité de Disciplina del CIV**

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un deposito de 800 €.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, 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 expresado en el artículo anterior.

No se podrá efectuarse ninguna apelación, contra las decisiones del Jurado después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- "Ride Through"
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Una sanción deportiva por exceso de velocidad en "pit-lane".
- Una penalización consistente en la supresión del tiempo de una vuelta por exceder los límites de la pista.
- Una penalización de cambio de posición o penalización en tiempo.
- Una penalización de puestos en la parrilla de salida en las carreras del evento

1.33 Sanciones

Independientemente de las sanciones previstas en el Reglamento Deportivo y Reglamento de Disciplina Deportiva, se contempla además la imposición de sanciones, de puntos, suma de tiempo para la especialidad de velocidad, correspondiendo al Jurado la decisión de su imposición y cuantía.

1.34 Instrucciones y comunicaciones a los pilotos

Todas las clasificaciones y resultados de entrenamientos y de carrera, así como todas las decisiones tomadas por los Oficiales, deberán ser colgados en el "tablón oficial de anuncios". Su colocación en el "tablón oficial de anuncios", será considerado como prueba de comunicación y de publicación oficial.

1.35 Transponder

Todas las pruebas serán cronometradas mediante el sistema electrónico de transponder. El transponder será facilitado al piloto por el equipo de cronometraje del circuito sin cargo. También el piloto podrá aportar su propio transponder.

1.35.1.-NORMAS DE UTILIZACIÓN DE TRANSPONDER:

Al piloto se le entregara y será responsable de la perdida y/o deterioro del mismo, en cuyo caso deberá abonar la cantidad de 450 € al organizador.

La devolución de transponder se realizará como tiempo máximo, 1 hora después de haber finalizado la carrera correspondiente a ese transponder.

La no devolución del transponder, se considerara como perdida mientras este no sea devuelto, bien personalmente o por mensajería, el trastorno originado conllevará una sanción de 50 €, si no se cumple esta sanción, en su defecto no se le podrá asignar transponder para otra carrera, es decir será técnicamente excluido.

Colocación y devolución

Corresponde a los cronometradores indicar la forma y situación de la colocación de los transponder en las motocicletas.