



REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN

CEF - CAMPEONATO INTEROPEN DE VELOCIDAD

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	03.01.2026	Nuevo reglamento deportivo todas las federaciones

Índice

Obligaciones y Condiciones Generales	5
1. REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN	6
1.1 Introducción	6
1.2 Manifestaciones	6
1.3 Normativa de Paddock - Boxes.....	6
1.4 Oficiales	6
1.8 El Calendario.....	8
1.9 Clases.....	8
1.10 Pilotos admitidos	9
1.11 Inscripciones.....	9
1.12 Dorsales.....	10
1.13 Horarios.....	10
1.14 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje.....	11
1.15 Entrenos y restricciones de entrenamientos privados.....	11
1.16 Parrilla de salida	13
1.17 Carreras	14
1.18 Procedimientos de salida.....	14
1.18.1 Procedimiento de salida estándar	14
1.19 Procedimientos Especiales de penalizaciones en carrera	20
1.19.1 Procedimiento de paso por el Pit Lane (Ride Through)	20
1.19.2 Procedimiento de la penalización Long Lap (s).....	21
1.20 Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry”	21
1.21 Comportamiento durante los entrenos y las carreras	22
1.22 Banderas y luces	24
1.23 Coches Médicos.....	27
1.24 Final de carrera y resultados	27
1.25 Interrupción de una carrera.....	28
1.26 Nueva salida de una carrera interrumpida	29
1.27 Zona de control técnico / Parque cerrado	32
1.28 Puntos para el Campeonato y clasificación.....	32
1.29 Instrucciones y comunicados a los participantes	33
1.30 Personal de los equipos en el Pit Lane.....	33
1.31 Reclamaciones	34
1.32 Recurso de apelación.....	35

1.33 Penalizaciones 35

1.33.1 Definición y aplicación de las penalizaciones..... 36

1.34 Jueces de hecho 36

1.35 Instrucciones y comunicaciones a los pilotos 36

1.36 Transponders..... 37

1.37 Anexo 1..... 38

Anexo 2.....39

Obligaciones y Condiciones Generales

Serán de aplicación además de estas reglas deportivas de la competición, normativas del Campeonato y los reglamentos particulares de cada prueba los siguientes reglamentos:

1. REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN
2. REGLAS TECNICAS DE LA COMPETICIÓN
3. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA
4. NORMATIVA DE PADDOCK Y BOXES

Que son completados y modificados periódicamente.

Son responsables del cumplimiento de estas reglas, 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 OPEN DE VELOCIDAD.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones de las Reglas Deportivas y Técnicas del CAMPEONATO INTEROPEN DE VELOCIDAD (denominado en adelante “Reglas”)

Estas Reglas pueden ser traducidas 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.

El equipo es responsable de que todas sus personas vinculadas respeten todas las normas de las Reglas. La responsabilidad de los pilotos, o de cualquier otra persona que se ocupe de una motocicleta inscrita en la competición, en lo que concierne a respetar las Reglas, 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.

1. REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN

1.1 Introducción

Las federaciones territoriales ó los clubes que ellas deleguen organizarán carreras motociclistas en circuito de asfalto valaderas para el CAMPEONATO INTEROPEN DE VELOCIDAD y para los propios campeonatos territoriales

- 1.1.1** Todos los documentos oficiales relativos a una manifestación deben ser conformes a las exigencias del Reglamento General Deportivo.

1.2 Manifestaciones

- 1.2.1** La manifestación empezará según el horario previsto con la apertura del paddock, 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 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 de la Prueba.

- 1.2.2** Las manifestaciones deportivas podrán ser organizadas únicamente en circuitos que hayan sido autorizados. Las manifestaciones deportivas comprenderán todas las categorías convocadas, así como categorías propias de la federación organizadora (anfitriona), así como categorías soporte de promoción y monomarcas.

- 1.2.3** Toda actividad durante la manifestación que implique la utilización de la pista por vehículos de competición a 4 ruedas, comprendiendo “demostraciones”, exposición o cualquier otra acción del mismo tipo, debe ser objeto de una autorización previa por parte del organizador.

- 1.2.4** Los organizadores serán designados en cada una las federaciones.

- 1.2.5** El organizador es responsable de poner a disposición las instalaciones y el personal para asegurar un desarrollo eficaz de la manifestación.

- 1.2.6** El organizador contratará un seguro de responsabilidad civil, facilitado por la federación anfitriona conforme a las exigencias del Reglamento General Deportivo.

- 1.2.7** Con 10 días antes de la manifestación el organizador (federación anfitriona), elaborará el Reglamento Particular de la prueba, que adjuntará junto a la póliza de seguro la Dirección de Competición

1.3 Normativa de Paddock - Boxes

Regirá una normativa de paddock para cada uno de los circuitos

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, de un presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto.

El presidente del Jurado a ser posible será siempre el mismo en todas las pruebas del campeonato CEF, así como un jefe Técnico y un responsable de paddock. La federación organizadora dispondrá de director de Carrera, equipo de técnicos, equipo de deportivos, y secretaria.

El Presidente del Jurado

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

El Director de Carrera

El Comisario Técnico

El Cronometrador

El jefe Médico

El Delegado/Presidente de la Federación Autonómica organizadora del evento.

Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

El Jurado se reunirá cada vez que sea necesario durante el curso de la manifestación y como mínimo:

- a- Antes de la primera sesión de entrenos.
- b- Al final de cada jornada de entrenos
- c- Al final de la manifestación.

Las reuniones se podrán realizar en persona o vía electrónica a decisión del Presidente de Jurado. **El**

Director de Competición

Es nombrado por el organizador 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”. El grupo de personal médico y personal deportivo de cada puesto requiere estar separados aproximadamente 5 metros para poder identificar claramente los diferentes grupos.

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 esta regla se cumple. Durante la vuelta de inspección se agitará en cada puesto de control la bandera amarilla, se activará los LED Panels si dispone el circuito y, se podrán presentar otras banderas o equipamientos que solicite el presidente de Jurado.

- c) Tomar las decisiones con vistas a un desarrollo regular de la manifestación.
- d) Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a los Reglamentos.
- e) Notificar las reclamaciones al Jurado.
- f) 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

El equipo de comisarios técnicos será siempre el de cada circuito, y podrá complementarse con técnicos específicos de alguna categoría, que técnicamente necesite ese soporte.

- i) Oficina de Secretaría

Son responsables de:

- a) Las comunicaciones, durante el evento, entre los diferentes Oficiales.
- b) Del secretariado para: el Jurado de la Prueba y el Director de Competición.

- ii) Otros Oficiales

Comisarios de pista, 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.

1.8 El Calendario

- 1.8.1** El calendario provisional de las carreras valederas para el CAMPEONATO OPEN DE VELOCIDAD será acordado por la dirección del CEF, en consenso con las federaciones territoriales
- 1.8.2** Será posible proponer la inclusión, sustitución o cancelación de algún evento del calendario provisional.

1.9 Clases

Las clases están previstas para las categorías siguientes:

Clases
SUPERBIKE OPEN 1000 (Campeonato, Copa, Máster40 y Promo)
SUPERSPORT OPEN 600 (Campeonato, Copa, Master35 y Promo)
SUPERSPORT OPEN 300 (Campeonato, Copa y Challenge)
PROMO3
MOTO5
CLASICAS Legends, todas las categorías
CLASICAS Vintage, todas las categorías
CLASICAS Fuerza Libre, todas las categorías
HANDY RIDERS CUP (SBK1000, SSP600)
Categorías Soporte

* Las categorías Challenge, Máster y Fémias participaran conjuntamente con su Clase y puntuaran en la general de su clase independiente de obtener la clasificación independiente de su categoría, cumpliendo con un mínimo de 6 participantes)

- 1.9.1** Se contempla convocar la clase Handy Riders Cup en algunas fechas del calendario.
- 1.9.2** Las Reglas Técnicas de la Competición por los que se rigen las categorías figuran dentro de las Reglas Técnicas, como siguen a continuación:

Clase	Reglas Técnicas de la Competición
Superbike	Específicas
Supersport	Específicas
SS300	Específicas
Promo3	Específicas
Moto5	Específicas
Clásicas Legends	Específicas
Clásicas Vintage	Específicas
Categorías Soporte	Superbike + Supersport + SSP300
Handy Cup	Superbike + Supersport
Categorías regionales	Específicas según su categoría

- 1.9.3** Todas las Reglas Deportivas y técnicas del Campeonato CEF InterOpen de Velocidad, serán las mismas y de aplicación para todas las Federaciones Territoriales que concurran en este Campeonato.
- 1.9.4**

- 1.9.5** Cualquier cambio de categoría debe ser comunicado al Jurado de la Prueba, antes del inicio del entrenamiento cronometrado de la categoría en cuestión.

1.10 Pilotos admitidos

- 1.10.1** Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos provistos de Licencia Homologada 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 NMFP - Circuit Racing anual o licencia 1 evento, con el correspondiente permiso de salida de su federación nacional.

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

1.10.2 Edades.

Categorías	Edades
Superbike	A partir de 16 años
Superbike Máster +40	A partir de 40 años
Supersport	A partir de 15 años
Supersport Máster +35	A partir de 35 años
SS300	a partir de 13 años y hasta los 24 años o que cumplan 25 durante el presente año
Promo3	a partir de 11 años y hasta los 17 años o que cumplan 18 durante el presente año
Moto5	a partir de 10 años y hasta los 14 o que cumplan 15 durante el presente año
SBK Femenino	A partir de 16 años
Supersport Femenino	A partir de 15 años
SS300 Femenino	a partir de 13 años
Handy 1000	A partir de 16 años
Handy 600	A partir de 16 años

1.11 Inscripciones

- 1.11.1** La forma de inscripción para cada una de las pruebas se realizará en la federación anfitriona organizadora

1. En plazo: hasta las 24 horas del lunes de la semana carrera.

Fuera de plazo: hasta las 24 horas del martes de la semana de la carrera. Estas inscripciones tendrán un recargo.

El miércoles anterior al día de la celebración de la prueba se publicará una estimación de la relación de inscritos.

Los pilotos no podrán inscribirse en más de dos categorías en la misma manifestación.

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 angel.buitrago@fcm.com

La no comunicación de esta circunstancia puede comportar la no devolución de la inscripción.

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

1.11.2 Mínimo de participantes

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

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el Art. 1.28.4, un mínimo de 6 pilotos deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría, exceptuando en la categoría de Femeninas, donde no se tendrá en cuenta el número de participantes. Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas de la del campeonato, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año, pero se buscará solución para integrarse en otra categoría similar.

1.11.3 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 COPA DE ESPAÑA 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 de la Copa que puedan resultar contrarios a la integridad de la Copa o del deporte.

b) Los pronunciamientos públicos que perjudiquen de forma irresponsable los intereses legítimos del COPA DE ESPAÑA DE VELOCIDAD o que sean contrarios a la integridad de la Copa 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 de la Copa.
- 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 de la Copa están expresamente cubiertos por esta regla.
- Se entiende que no se prohíben expresiones responsables de desacuerdo legítimo con los Oficiales de la Copa y/o las políticas de la Copa.

1.11.4 Un briefing obligatorio será organizado para todos los pilotos participantes por primera vez en el COPA DE ESPAÑA 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.

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

Una dispensa podrá ser acordada por el Jurado de la Prueba.

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

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

1.12 Dorsales

El dorsal 1 se reserva al piloto clasificado en el primer puesto de la Copa del año anterior. (a partir de la temporada 2024). Al ser el primer año de la Copa de España de Velocidad el dorsal 1 no se usará en la presente temporada.

Solo se permiten los dorsales del 1 al 99.

Cada piloto podrá usar el mismo número para toda la temporada. El cambio de dorsal en alguna de las pruebas por coincidencia al compartir categorías regionales siempre será posible.

1.13 Horarios

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

1.13.2 El Jurado de la Prueba se reserva el derecho de modificar el número de carreras por evento y por clase.

1.13.3 Si en los horarios se incluyen unas vueltas de familiarización con la pista, para pilotos y equipos, éstas se podrán efectuar con bicicleta no motorizada o a pie. Toda circulación en ese momento debe hacerse en el sentido de giro de la pista.

El uso de scooters en la pista durante todo el evento está prohibido, incluido en los días de montaje previo al comienzo oficial del evento. Se podrán realizar excepciones para el personal del circuito y organización los cuales desarrollen trabajo de montaje y mantenimiento.

1.14 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje

- 1.14.1** 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.

Solo puede presentarse al control técnico una motocicleta por piloto.

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

- 1.14.2** El procedimiento para los controles técnicos está descrito en las Reglas Técnicas de la Competición. Los procedimientos para los controles médicos están descritos en el Código Médico FIM/RFME
- 1.14.3** 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.

1.15 Entrenos y restricciones de entrenamientos privados**1.15.1 Sesiones de entrenos (incluido “warm-up”)**

- i) Los pilotos inician 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, en ese mismo momento, la salida de Pit Lane será cerrada. El final de una sesión es determinado por el fin del tiempo asignado, como muestra el cronometrador oficial.

Se registrarán los tiempos de un piloto hasta que éste pase la línea de llegada y traspase la línea de la bandera a cuadros una vez terminado el tiempo del entreno. Después de la bandera a cuadros los pilotos deben continuar la vuelta para su regreso 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.

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.

- 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 Competición o el Presidente de Jurado.

1.15.2 Duración y número máximo de pilotos admitidos en los entrenamientos.

Será necesaria al menos 2 sesiones de entrenamientos cronometrados de como mínimo de **20** minutos.

El Jurado de la Prueba puede modificar los mencionados tiempos.

El número máximo de pilotos admitidos en cada categoría para los entrenamientos será de 45 pilotos.

En caso de que una sesión cronometrada sea interrumpida y no sea posible comenzar de nuevo, se aplicará lo siguiente:

Si la sesión ha completado al menos un 50% del tiempo establecido, la sesión será considerada como completa y los resultados válidos.

Si la sesión ha completado menos del 50% del tiempo establecido, se deberá organizar un entrenamiento cronometrado de al menos 10 minutos.

1.15.3 Motocicletas

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

1.15.4 Tiempos de vuelta

Todas las vueltas de los pilotos serán cronometradas.

- Récord de vuelta de todos los tiempos - la vuelta rápida en la historia, incluyendo todas las sesiones en un evento
- Mejor vuelta en carrera – la vuelta más rápida en la historia registrada durante una carrera.

Tanto para los entrenamientos como para la carrera, el tiempo de vuelta es la resta del tiempo entre dos cruces consecutivos del plano de la línea de meta indicado por la línea pintada en la pista.

En caso de que el piloto no esté en contacto con la motocicleta, el tiempo de llegada lo determinará la primera parte del piloto o de la máquina en cruzar la línea de meta, del que llegue en último lugar.

En todos los casos, cualquier infracción, incluidas entre otras, los límites de la pista y la ventaja ganada, se tendrá en cuenta a la hora de determinar la validez de la vuelta. Esto incluye los casos en los que la motocicleta y el piloto estén separados, en cuyo caso, tanto la motocicleta como el piloto serán tenidos en cuenta para determinar las infracciones.

1.15.5 Grupos

En caso de formarse en una clase dos grupos de entrenamientos, estos se compondrán de la siguiente manera:

- Para la primera carrera, los grupos serán atribuidos a sorteo. (exceptuando los pilotos que aparezcan en la clasificación final del año anterior los cuales serán distribuidos alternativamente entre el grupo A y B)
- Para el resto de las carreras, los grupos serán atribuidos a sorteo, exceptuando los pilotos que aparezcan en la clasificación provisional de la Copa los cuales serán distribuidos alternativamente entre el grupo A y B.
- Los grupos deben contar con el mismo número de pilotos, si es posible

1.15.6 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 los entrenamientos cronometrados.

El Jurado de la Prueba puede modificar el mencionado porcentaje, o clasificar de oficio previo estudio de la situación.

Si un piloto por motivos de avería o de caída no puede participar en ningún entrenamiento cronometrado previsto, el Jurado de la Prueba podrá permitirle tomar parte en la Carrera, siempre que la parrilla no esté completa. Si a criterio del Jurado de la Prueba el piloto tiene experiencia demostrada, el piloto podrá tomar parte en la Carrera. En caso contrario el piloto deberá 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.

1.15.7 Número de piloto que toman la salida

El número de pilotos admitidos en parrilla de salida para cada competición será de 42 pilotos.

1.16 Parrilla de salida**1.16.1 Pole Position**

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

1.16.2 Parrilla

La parrilla será como sigue:

Escalonada 3-3-3-3....

Las líneas estarán decaladas.

Habrà una distancia de 9 metros entre cada línea.

1.16.3 Parrillas de salida

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

Cuando una clase se divide en varios grupos de entrenos los puestos de la parrilla de salida se distribuirán comenzando por el mejor tiempo de los primeros clasificados, seguido del segundo tiempo de los primeros clasificados, seguido del mejor tiempo de los segundos clasificados, seguido del segundo mejor tiempo de los segundos clasificados, etc., y así hasta completar las posiciones de la parrilla.

Si los puestos de salida que correspondan a cualquiera de los grupos no pudieran adjudicarse en su totalidad de acuerdo con los criterios de calificación como consecuencia de que un número de pilotos no han cumplido las condiciones, estos puestos serán atribuidos a los pilotos calificados de los otros grupos.

1.16.4 Igualdad de tiempos

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

1.16.5 Parrillas de salida finales

La parrilla definitiva de la Carrera será publicada una vez finalizado el “warm-up” y como muy tarde una hora antes del inicio de la carrera, en el caso que se dispute el sábado por la tarde.

1.16.6 Parte final de la parrilla

Respecto a las posiciones de parrillas y procedimientos de salida, la “parte final de la parrilla” es definida como la posición de parrilla inmediatamente después del piloto posicionado en el último lugar de la parrilla de salida. En el caso de que haya varios pilotos que salgan de la parte posterior de la parrilla de salida, estos serán colocados consecuentemente acorde a la norma deportiva.

El Jurado de la Prueba puede cambiar la definición de “parte final de la parrilla” donde sea necesario debido a las condiciones del circuito.

1.16.7 Salida a carrera desde el Pit-Lane

En el caso de que un piloto salga a carrera desde el Pit Lane, cuando esto es debido, por ejemplo, a una penalización y está publicado en la parrilla de salida, la parrilla de salida oficial mostrará al piloto en la última posición y los pilotos detrás de él se moverán a las posiciones vacantes. El piloto realizará la vuelta de reconocimiento y ocupará la última posición en la parrilla. Tras realizar la vuelta de calentamiento el piloto entrará en el Pit Lane para tomar la salida de carrera desde el Pit Lane.

1.17 Carreras

1.17.1 La distancia de la carrera será establecida en función de los siguientes parámetros:

Clases	Distancia
Superbike	Entre 30 Km y 75 Km
Supersport	Entre 30 Km y 75 Km
SS300	Entre 25 Km y 55 Km
Promo3	Entre 25 Km y 55 Km
Moto5	Entre 20 Km y 55 Km
SBK Femenino	Entre 30 Km y 75 Km
Supersport Femenino	Entre 30 Km y 75 Km
SS300 Femenino	Entre 25 Km y 55 Km
Handy 1000	Entre 20 Km y 45 Km
Handy 600	Entre 20 Km y 45 Km

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

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

1.17.4 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.

1.18 Procedimientos de salida**1.18.1 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 ellos pueden empujar sus motocicletas 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 al pit lane durante máximo 5 minutos para iniciar la vuelta de calentamiento o formación de parrilla, durante ese tiempo estará el semáforo verde, una vez que han salido todos los pilotos y se han incorporado a parrilla el director decretará el cierre del pit lane (semáforo rojo)

- Los paneles de 5, 4, 3, 2, y 1 minuto se presentarán en la salida del Pit Lane.
- 3) Una vez cerrado el Pit-Lane, se mostrará el cartel de 5 minutos en la parrilla de salida – (excepto en caso de nueva salida o carrera programada). Se pondrá 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, donde les colocará un comisario de carrera

- 5) Cuando los pilotos llegan a la parrilla de salida después de la(s) vuelta(s) de reconocimiento, se encontrarán a un comisario con una bandera roja estática, se detendrán al final de parrilla y pararán el motor.

La motocicleta puede ser empujada por un miembro de su equipo hasta su posición en la parrilla.

El piloto debe permanecer sobre la motocicleta mientras ésta es empujada hasta su posición en la parrilla.

Los pilotos en la parrilla pueden ser asistidos por cuatro personas, de entre las cuales una puede sostener una sombrilla. Todos los asistentes que se encuentren en la parrilla deben 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) En el momento de mostrar el cartel de 5 minutos en la parrilla de salida, el Director de Competición, 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.

Los pilotos pueden utilizar un generador para alimentar los calentadores de los neumáticos. Podrá utilizarse un solo generador por motocicleta. Los generadores deben ser portátiles y de una potencia máxima de dos kilovatios. Los generadores deberán llevar en su base una bandeja cerrada con la finalidad de retener cualquier fuga de líquido que pueda producirse.

Pueden utilizarse en la parrilla arrancadores adicionales. Cada motocicleta debe tener su propio arrancador.

Los generadores y arrancadores deben estar situados detrás de las motocicletas.

Los carros grandes con ruedas no están autorizados a entrar en parrilla de salida.

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 final de la parrilla.

- 8) Durante todo el tiempo, está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.

- 9) - 3 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “3 minutos” en la parrilla.

Los generadores deben desconectarse de los calentadores y ser retirados de la parrilla lo más rápidamente posible.

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)

- 10) - 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.

- 11) – 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.

12) Aproximadamente 2 minutos antes de la salida de la carrera, se autorizará con verde agitada para dar salida a la vuelta de calentamiento.

A cualquier piloto que se le pare el motor en la parrilla de salida o que tenga dificultades debe señalarlo alzando los brazos. Intentar arrancar la motocicleta en la parrilla no está permitido.

Bajo la supervisión o asistencia de un oficial, el piloto y la motocicleta saldrán de la parrilla de salida al pit lane, lo más rápido posible, donde los mecánicos le darán asistencia.

Cualquier piloto puede comenzar la vuelta de calentamiento desde el pit lane y comenzará la carrera desde el final de la parrilla, siempre que salgan antes de que se cierre el pit lane y lleguen a la parrilla antes que el coche de seguridad.

Si no salen del pit lane antes que se cierre, ellos saldrán a carrera desde el pit lane.

El personal del equipo no le está permitido la entrada en la parrilla después de que haya sido evacuada, a menos que lo indique un oficial.

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 que han salido desde la parrilla de salida 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. Intentar poner de nuevo la motocicleta en marcha en la parrilla no está autorizado. Bajo la supervisión o asistencia de un oficial, el piloto y la motocicleta saldrán de la parrilla hacia el Pit Lane, donde los mecánicos podrán ayudar al piloto.

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 en cualquier momento 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. (por lo tanto, un piloto que no realice la salida desde la parrilla en el momento correcto debe realizar la salida desde la salida de pit lane)

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 esté 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.

13) 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 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 por el Jurado de la Prueba. La penalización estándar es de dos Long Lap Penaltis como se especifica en el Art. 1.19.2 Los dos Long Lap Penaltis deben ser completados en las 5 siguientes vueltas en las que el piloto recibe la notificación de la penalización. Otras penalizaciones pueden ser aplicadas.

La motocicleta debe estar parada en el momento que la luz roja se apaga. Se 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 de la Prueba quien decidirá si se le aplica una sanción por tomar ventaja con la anticipación en la salida y deberá comunicar la sanción al piloto lo antes posible.

- 14) Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta. Los oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden darle asistencia. El personal del equipo no le está permitido la entrada en la parrilla después de que haya sido evacuada, a menos que lo indique un oficial.
- 15) 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. La salida de la carrera de pit lane, se realizará desde una posición “en parado” según lo indicado por los oficiales.

Sin embargo, un corredor que se retrase (por ejemplo, debido a problemas o reparaciones en la motocicleta) y llegue después de que la salida de boxes esté abierta, no tendrá que detenerse en la salida de boxes antes de unirse a la carrera.

Dichos corredores pueden comenzar la carrera hasta el punto en que la cabeza de carrera haya cruzado la línea de meta para completar la primera vuelta de carrera.

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 de la Prueba (art. 1.21.19)

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.

En el interés de la seguridad, cuando más de 10 pilotos tomen la salida desde la salida del Pit Lane, la salida se retrasará y un nuevo procedimiento tendrá lugar (procedimiento rápido de salida)

Si menos de 11 pilotos toman la salida desde la salida del Pit Lane, ellos seguirán el siguiente Protocolo de Salida a Carrera desde el Pit Lane:

- Los pilotos llegarán a la salida del Pit Lane directamente para situarse en las posiciones de la parrilla pintada, en el orden en que ellos lleguen.
- Después del comienzo de la carrera, la salida del Pit Lane se abrirá para los pilotos allí situados.
- Están prohibidos los controles electrónicos de salida cuando los pilotos salen desde el Pit Lane.
- Está prohibido adelantar hasta que los pilotos pasen la línea discontinua situada en el paso de salida a pista.

- La línea blanca que separa el Pit Lane y la pista debe ser respetada, estando prohibido cruzarla hasta alcanzar la línea discontinua situada en el paso de salida a pista.

16) No es posible el cambio de motocicleta, salvo en los casos indicados en las Reglas Técnicas de la Competición.

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. 1.21.8).

17) 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:

- o Se agitará una bandera roja desde el puesto del oficial de salidas y las luces rojas seguirán encendidas.
- o 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.
- o Los pilotos deben permanecer en su posición en la parrilla, con el casco colocado, los motores pueden pararse.
- o 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.
- o Después de la presentación del panel "Start Delayed", un máximo de 2 mecánicos por piloto está autorizados a entrar en la parrilla. Se autoriza a entrar en la parrilla, los calentadores de neumáticos, los soportes, los arrancadores y herramientas de mano, los generadores no están autorizados en la parrilla.
- o Solo los oficiales necesarios están autorizados a estar en la parrilla, ninguna otra persona de prensa, invitados, portadores de sombrillas u otras personas de los equipos están autorizados, con la excepción de los equipos de la televisión autorizados por el organizador.
- o El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de "3 minutos". El oficial de salidas, cuando sea posible, dará la orden de presentarlo (normalmente cuando todos los corredores de la parrilla hayan recibido asistencia de su equipo)
- o 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 o lo que el Jurado de la Prueba considere necesario.

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

18) Lluvia en la parrilla.

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 o después de que una carrera ha sido declarada en mojado (mirar Art. 1.20.1), 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. En este caso el Art.1.20.1 será aplicado respecto al número de pilotos que tomarán la salida desde la salida del Pit Lane.

(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 "Rain on Grid". 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. 1.18.10), 11), 12). 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 se reducirá a los 2/3 de la distancia original.

1.18.20 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 (5 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.
- Tres minutos después del cierre del Pit Lane, se iniciarán los procedimientos normales para la vuelta de calentamiento y procedimiento de salida, 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 se reducirá a los 2/3 de la distancia original.

1.18.21 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 5 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 deben entrar en el Pit Lane. Dichos corredores tendrán que iniciar la vuelta de calentamiento desde el Pit Lane e iniciarán la carrera desde el final 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 la última motocicleta llegue a la parrilla o el coche de seguridad llegue a la parte final de 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 transcurridos 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 la luz de la salida del Pit Lane, 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 del Pit Lane a pista, ésta se abrirá, según el artículo 1.18.16. 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.
- El procedimiento de inicio rápido puede ser aplicado por el Jurado de la Prueba, según sea necesario, en casos distintos a una carrera interrumpida (por ejemplo, un procedimiento de inicio retrasado)

1.19 Procedimientos Especiales de penalizaciones en carrera

Entre varias sanciones, el Jurado de la Prueba pueden aplicar las siguientes:

1.19.1 Procedimiento de paso por el Pit Lane (Ride Through)

Durante la carrera, el piloto puede ser 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. 1.21.13) a su paso por el Pit Lane. En caso de infracción de este límite de velocidad, el piloto será penalizado (la penalización por defecto es 2X Long Lap Penalty, sin embargo, otras penalizaciones podrán ser aplicadas) y en el caso que las infracciones se repitan durante la carrera se podrán incrementar las penalizaciones.

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

En el caso de una carrera interrumpida antes de que la penalización se haya completado y haya una segunda parte, el piloto estará obligado a completar la penalización después del inicio de la segunda parte de la carrera.

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

Si el panel ha sido presentado 3 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.

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.

1.19.2 Procedimiento de la penalización Long Lap (s).

Durante una carrera, a un piloto se le puede indicar que complete el procedimiento de la penalización de una o dos Long Lap. El piloto debe recorrer la ruta predefinida, la cual está pintada en una escapatoria asfaltada, definida por líneas blancas en cada lado.

La penalización será comunicada con un cartel en la línea de salida/meta o en otra área predefinida.

Si el piloto no realiza la penalización de una Long Lap Penalty después de que el cartel ha sido mostrado 3 veces, el piloto será penalizado con dos (2) Long Laps (u otra penalización decidida por el Jurado de la Prueba)

En el caso un piloto reciba la sanción de dos (2) Long Laps, esas 2 Long Laps deben ser completadas en las siguientes 5 vueltas después de recibir la notificación (cartel en la línea de meta)

Si el piloto no completa las 2 Long Laps después de que el cartel haya sido presentado 5 veces, el será penalizado con un ride through (u otra penalización decidida por Jurado de la Prueba)

El piloto debe permanecer dentro de las líneas que definen la ruta Long Lap. No respetar esta ruta puede producir la repetición de la penalización, u otra penalización aplicada por el Jurado de la Prueba.

El piloto que lleva a cabo la penalización Long Lap(s), es responsable de abandonar y reincorporarse a la pista, siguiendo la ruta designada, de una manera segura, sin molestar o poner en peligro a otros pilotos. Las infracciones sobre este punto serán fuertemente penalizadas.

Adelantar está prohibido dentro de la ruta Long Lap

La penalización no debe llevarse a cabo cuando hay banderas amarillas que cubren el área de penalización; en este caso, se añadirán vueltas adicionales para cumplir la penalización.

En el caso de que la organización no haya podido, o haya decidido no llevar a cabo la penalización Long Lap antes del final de la carrera, el piloto en cuestión será sancionado con una penalización de tiempo equivalente, agregada a su tiempo de la carrera, u otra penalización decidida por el Jurado de la Prueba.

En el caso de que se interrumpa una carrera antes de que se lleve a cabo una penalización Long Lap(s), el piloto en cuestión se les pedirá que realicen una penalización Long Lap en la segunda parte de la carrea, si se reiniciara u otra penalización equivalente al tiempo de la penalización, decidida por el Jurado de la Prueba.

La ruta Long Lap y la penalización equivalente en tiempo será notificada a los equipos antes de la primera sesión de entrenamientos.

1.19.3 Sanción de Long Lap Penalty durante los eventos, en los circuitos que no hay zona de LLP.

En los circuitos donde no se dispongan de Zona de Long Lap, los pilotos serán penalizados con 3 segundos al tiempo total de carrera por cada Long Lap Penalty que no se cumpla. (por ejemplo, un jump start, será penalizado con 2xLLP, total 6 segundos al tiempo total de carrera).

El Jurado de la prueba avisará previamente en los circuitos que aplicará de esta manera las penalizaciones.

1.20 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.

1.20.1 Carreras

1.20.1.1

Carreras en seco - una carrera clasificada como “en seco” será interrumpida por el Director de Competición, si se considera que las condiciones climáticas que afectan la superficie de la pista hacen que sea probable que los corredores deseen cambiar los neumáticos.

1.20.1.2

Carreras en mojado – una carrera clasificada en mojado, por lo general, comienza en condiciones variables o húmedas, no se interrumpirá por razones climáticas y los pilotos que deseen cambiar los neumáticos o realizar ajustes deben entrar a los boxes y hacerlo durante la carrera.

1.20.1.3

En los casos donde la primera carrera es interrumpida por razones climáticas, la nueva carrera será automáticamente declarada como carrera en mojado.

1.21 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 será sancionada conforme a lo dispuesto en el artículo 1.22.
- 2) 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 - pérdida de posiciones – long lap – doble long lap - paso por el Pit Lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos de la Copa - suspensión.
- 3) 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, por un sitio que no le represente ningún peligro ni ventaja o por el indicado por los oficiales. Se puede considerar que se obtiene una ventaja, incluso al exceder los límites de la pista y atajar como se detalla en los protocolos del Jurado de la Prueba. (si existiesen)

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 de la Prueba.

Las penalizaciones impuestas durante una carrera, se presentará un panel al piloto en la línea de llegada durante 3 vueltas como máximo. Si el piloto no ha cumplido la sanción después que el panel le haya sido presentado 3 veces, (5 veces en caso de 2 x Long Lap) será penalizado con un paso por el Pit Lane, u otra penalización decidida por el Jurado de la Prueba. (las penalizaciones pueden incluir 1x Long Lap, 2xLong Lap, ride through, bandera negra).

Se puede imponer una penalización en tiempo en sustitución de cualquier otra penalización, excepto la bandera negra, que siempre será una descalificación. Las penalizaciones mínimas están estipuladas para Long lap, ride trough.

Se pueden aplicar además otras penalizaciones.

- 4) 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, excepto las prestadas por los comisarios. Los comisarios pueden prestar asistencia al piloto con el fin de levantar su motocicleta y aguantarla mientras efectúa la reparación o el reglaje. El piloto puede ser asistido por los comisarios para arrancar a empujón o mover la motocicleta en la pista, a un lado de la misma o en el camino de servicio. Ninguna otra persona que los comisarios y/o los pilotos, están autorizados a estar en la primera línea de protección de la pista.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) 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.
- 8) 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.
- 9) Los pilotos que paren su motor en la zona de boxes pueden ser ayudados por los mecánicos para poder arrancar la motocicleta.

- 10) 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).
- 11) 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.
- 12) 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 de la Copa 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 de la Copa y controladas por éste.
- 13) 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 puestos en la parrilla de salida a criterio del Jurado de la Prueba
Más de 85 Km/h	Penalización de puestos en la parrilla de salida, Long Lap, a criterio del Jurado de la Prueba

Por exceder la velocidad en pit-lane durante una Carrera la penalización estándar será 2 Long Laps. Sin embargo, el Jurado de la Prueba puede aplicar además otras penalizaciones (por ejemplo, por exceder altamente la velocidad causando peligro)

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 de la Prueba, que debe ser equivalente al tiempo utilizado para hacer un paso por Pit Lane, y será comunicado a los equipos antes de la carrera.

- 14) Está prohibido pararse en la pista durante los entrenos y la carrera.
- 15) 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. Los ensayos de salida durante una situación de bandera roja están totalmente prohibidos.
Todos los pilotos que vulneren esta regla pueden ser sancionados con 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 de la Copa - suspensión.
- 16) 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 y el Jurado de la Prueba

Está prohibido parar en la recta de meta después de la bandera a cuadros para cualquier celebración de cualquier tipo.
- 17) Está prohibido conducir una motocicleta de competición en el interior del circuito, en otro lugar que no sea el pit lane, camino de servicio o la pista.
- 18) 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.
- 19) Paso de salida a pista

El paso de salida a pista será definido por el Jurado de la Prueba 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 definidas 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 penalizaciones/es por el Jurado de la Prueba.

1.22 Banderas y luces

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

Los paneles de luz se pueden usar además de, o en lugar de, banderas pueden tener ligeras variaciones en apariencia en comparación con la bandera debido a limitaciones técnicas. Las banderas y luces en la pista son señales oficiales.

1.22.1 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 cualquier motivo que no sea la lluvia, dando condiciones superficiales inesperadas. Esto puede incluir manchas húmedas aisladas en una pista seca (aceite, grava, hierba u otros desechos).

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 incluyendo la lluvia que afecta la superficie 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.

Durante los entrenamientos, el piloto afectado deberá evitar molestar a otros pilotos, conduciendo lentamente en la línea de carrera (trazada) y permitiendo que los pilotos más rápidos pasen.

Durante la carrera, el piloto afectado va a perder una vuelta. El piloto debe permitir a la primera oportunidad dejar pasar al/al piloto(s) más rápido(s).

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 de la Prueba.

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. La finalización de una sesión de entrenamientos es determinada por el cronometraje oficial como se refleja en el Art. 1.15.2 y la finalización de una carrera en el Art. 1.24.1

Después de recibir esta bandera, los pilotos deben dirigirse a boxes a velocidad reducida y no pueden pararse en la pista justo después de la línea de llegada.

- **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. 1.24.1)

- **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, exceptuando cuando la luz roja esté encendida.

1.22.2 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 proceder con precaución. 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.

Las penalizaciones impuestas durante la carrera se comunicarán mediante un panel en la línea de salida/meta durante 3 vueltas como máximo (5 veces en caso de 2 x Long Lap Penalty). Si el piloto no cumple la sanción el podrá ser sancionado por el Jurado de la Prueba. (las penalizaciones pueden incluir una Long Lap, 2 x Long Lap, ride through, bandera negra).

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 intencionadamente a 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 y luz rojas**

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.

La bandera roja fija será mostrada al fondo de la parrilla de salida al final de la vuelta de reconocimiento.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado de la Prueba.

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 juntamente con el número del piloto. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha, cuando esta bandera es resultado de una penalización.

Esta bandera puede también ser presentada a un piloto por una razón diferente a una penalización, (ejemplo, problemas con el transponder) o para indicar a un piloto en la vuelta de calentamiento y que llega a la entrada del Pit Lane después del coche médico, que debe entrar al Pit Lane.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por el Jurado de la Prueba.

- **Bandera negra con el círculo naranja (Ø 40 cm)**

Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto, será mostrada agitada en todos los puestos de señalización juntamente 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. El piloto no puede regresar a la pista a no ser que un oficial de la autorización.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionado por el Jurado de la Prueba.

1.22.3 Dimensiones de las banderas

Las banderas deben tener una dimensión de 80 cm vertical y de 100 cm horizontal.

Las dimensiones de las banderas serán verificadas la víspera de la primera sesión de entrenos.

1.22.4 Color de las banderas

Las referencias “Pantone” para los colores son:

Naranja:	Pantone 151C
Negro:	Pantone Negro C
Azul:	Pantone 298C
Rojo:	Pantone 186C
Amarillo:	Pantone Amarillo C
Verde:	Pantone 348C

Los colores de las banderas serán verificados en la víspera de la primera sesión de entrenos.

1.22.5 Panel con el número del piloto

Un panel negro (70 cm horizontal x 50 cm vertical), que permita indicar el número de la motocicleta de un piloto. Un juego de cifras, de color blanco, debe tener un ancho de trazo mínimo de 4 cm. y una altura mínima de 30 cm. Este panel deberá estar disponible en cada puesto de señalización.

1.22.6 Puestos de señalización

La situación será fijada durante la homologación del circuito.

1.22.7 Uniformes de los comisarios

Es muy recomendable que los uniformes de los oficiales sean de color blanco o naranja (ref. Pantone 151c), y que los impermeables sean transparentes.

1.23 Coches Médicos

Los coches médicos deben estar equipados con luces giratorias de color amarillo. La indicación “MEDICAL CAR” debe estar indicada de manera muy visible detrás y en los costados del vehículo.

1.24 Final de carrera y resultados

1.24.1 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.

Si la bandera a cuadros se muestra en un momento incorrecto, se aplicará lo siguiente:

En el caso de que la bandera a cuadros se muestre temprano (antes de que se haya completado el número designado de vueltas), la clasificación se realizará cuando cada piloto cruce la línea de meta, pasando la bandera a cuadros, de acuerdo con el procedimiento de vuelta/tiempo.

- o Si esta bandera a cuadros se mostró antes de una distancia de carrera se haya completado (dos tercios en todas las categorías), la carrera se reiniciará de acuerdo con lo dispuesto en el art. 1.26.
- o Si se muestra esta bandera a cuadros después de que se haya completado (dos tercios en todas las categorías), la carrera se considerará completada.

En el caso de que la bandera a cuadros se muestre tarde (después de que el líder haya completado el número designado de vueltas), la carrera se considerará que ha sido completada, cuando el líder de la carrera ha completado el número designado de vueltas.

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.

Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, el semáforo rojo de la salida de boxes se encenderá.

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.

1.24.2 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.

Haber franqueado **el plano de** la línea de llegada (no por el Pit Lane, **con la excepción del Art. 1.25.1.d**) 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. En el caso en el que el piloto no esté en contacto con la motocicleta, el tiempo final será determinado por la parte delantera del segundo elemento que cruce la línea de meta. (motocicleta o piloto)

1.24.3 Los resultados se basan en el orden en que los pilotos han franqueado la línea de llegada y el número de vueltas realizadas.

- 1.24.4** 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 el caso en el que el piloto no esté en contacto con la motocicleta, el tiempo final será determinado por la parte delantera del segundo elemento que cruce la línea de meta. (motocicleta o piloto)

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 lo presentará a el Jurado de la Prueba.

- 1.24.5** Los pilotos clasificados en las tres primeras posiciones de la carrera serán **directamente** escoltados por los Oficiales **y procederán**, lo más rápidamente posible **y sin parar en lo boxes**, hacia el **área de parque cerrado y pódium** para la ceremonia de entrega de premios. **Las celebraciones en la pista después del fin de la carrera están permitidas (con autorización de Jurado de la prueba).**

- 1.24.6** Los resultados de una carrera serán definitivos cuando se hayan efectuado todos los controles precisos, técnicos, de gasolina, etc. En el caso de quedar pendiente de aprobación una clasificación por estar a la espera de controles se comunicará a los equipos.

1.25 Interrupción de una carrera

En los casos de carreras interrumpidas o reiniciadas, el número de vueltas completadas en las que se refiere al líder de la carrera, y una fracción de vueltas (2/3, 50%) se redondeará al número inferior.

- 1.25.1** 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 los pilotos en la misma vuelta que el líder hayan finalizado una vuelta completa antes de que se haya mostrado la bandera roja, y la clasificación se establecerá como sigue:

a) Para todos los pilotos que han cruzado la línea de meta en la misma vuelta como el líder antes que la bandera roja haya sido mostrada, se establecerá una clasificación para el final de esta vuelta.

b) Para todos los pilotos que no han cruzado la línea de meta en la misma vuelta como el líder antes que la bandera roja haya sido mostrada, se establecerá una clasificación parcial de la vuelta previa.

c) La clasificación completa se establecerá combinando las 2 clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

d) Los pilotos que han entrado en el pit-lane, el cual se cerró debido a la bandera roja, pueden ser clasificados acordes al número de vueltas completadas y con el tiempo virtual al cruzar la línea de meta en el pit-lane como sigue a continuación:

Si el piloto ha cruzado la línea virtual de meta en el pit-lane, este tiempo es usado como tiempo final.

Si el piloto no ha cruzado la línea virtual de meta en el pit-lane, el último tiempo en cruzar la línea de meta será usado. (en estos casos 1.24.2.b requiere al piloto cruzar la línea de meta en la pista no será aplicado)

En todos los casos, en el momento que la bandera roja es mostrada, los pilotos que no estén compitiendo activamente en la carrera no serán clasificados.

Dentro de los 5 minutos después que la bandera roja ha sido mostrada, los pilotos que no hayan entrado al Pit Lane, cruzando la entrada del pit lane en el punto de cronometraje designado, empujando o montados conjuntamente en sus motocicletas, no serán clasificados.

Una excepción puede ser otorgada en excepcionales circunstancias (ejemplo: en una celebración post-carrera en una carrera interrumpida considerada como completada según el Art.1.25.4)

1.25.2 Si los resultados muestran que el líder de la carrera y el resto de los pilotos activos en la misma vuelta que el líder han completado menos de tres vueltas, la carrera será nula y se efectuará una nueva carrera.

Si no es posible volver a iniciar la carrera, entonces se declarará cancelada y la carrera no contará para el Campeonato.

1.25.3 Si el líder de la carrera y el resto de los pilotos activos en la misma vuelta que el líder han completado tres o más vueltas, pero menos de dos tercios de la distancia de la carrera original, redondeado al número entero de vueltas inferior, la carrera se reiniciará según lo indicado en el artículo 1.26.

Si no es posible reiniciar la carrera, se tendrán en cuenta los resultados y los puntos de Campeonato se otorgarán como sigue:

- Se ha completado menos del 50% de la distancia original de la carrera = mitad de puntos
- Se ha completado el 50% o más de la distancia original de la carrera = todos los puntos

1.25.4 Si los resultados muestran que el líder de la carrera y el resto de los pilotos activos en la misma vuelta que el líder han completado dos tercios de la distancia de la carrera redondeada al número entero de vueltas inferior, en ese caso la carrera se considerará completa y se otorgarán todos los puntos de la Copa.

1.25.5 Para los fines de las Reglas “activo” y “compitiendo activamente” está definido como el piloto que compite en pista, o intenta reparar/arrancar la motocicleta, o vuelve a la pista o regresa al Pit Lane, con la motocicleta en condición apta para regresar a la pista. El Jurado de la Prueba será el único juez, de si un piloto está compitiendo activamente y no es posible apelar contra esta decisión.

1.26 Nueva salida de una carrera interrumpida

Las carreras reiniciadas seguirán en principio los protocolos definidos en Artículo 1.26. Sin embargo, el circuito y las condiciones climáticas y las circunstancias pueden variar, el Jurado de la Prueba puede reprogramar las carreras reiniciadas en el programa de carreras según sea necesario y tomará la decisión final sobre si, cuando y cuántas veces reiniciar cualquier carrera interrumpida de acuerdo a las circunstancias.

Se tendrá en cuenta, en todos los casos de carreras reiniciadas, que el cálculo de la distancia de la carrera requerida para declarar un resultado (2/3 de la distancia) se basa en el número de vueltas de la carrera actual, no en el de la distancia de la Carrera original 1.

1.26.1 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).

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

1.26.3 El procedimiento de salida será el previsto en el procedimiento de reinicio rápido de carrera, artículo 01.18.21), salvo que el Director de Competición informe otro modo.

1.26.4 Las condiciones para la nueva salida por carrera interrumpida serán las siguientes:

- i) En el caso de la situación descrita anteriormente en el artículo 1.25.2 (menos de 3 vueltas completadas):
 - 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 de dos tercios de la distancia inicial de la carrera redondeado al número entero de vueltas inferior.
 - d) Las posiciones en la parrilla serán las mismas que en la carrera inicial.

- ii) En el caso de la situación descrita anteriormente en el artículo 1.25.3 (3 vueltas o más y menos de dos tercios terminados):
- Solamente podrán tomar la nueva salida los pilotos clasificados en la primera carrera.
 - Las motocicletas pueden ser reparadas. Se permite el repostaje.
 - El número de vueltas de la segunda carrera será el número de vueltas necesarias para completar dos tercios de la distancia de la carrera inicial redondeado al entero de vueltas inferior con un mínimo de 5 vueltas.
 - La nueva parrilla se basará en el orden de llegada de la primera carrera.

Los pilotos que estén clasificados con una vuelta completa menos (han sido doblados por el líder de la carrera) en la primera carrera saldrán a la nueva carrera, desde el Pit Lane.

Los pilotos que estén clasificados con dos vueltas completas menos (han sido doblados por el líder de la carrera) en la primera carrera no están elegibles para tomar parte en la nueva carrera.

- 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 1.24.2. (excepto 1.24.2.b. para los pilotos en el pit lane que pueden cruzar la línea de meta virtual en el pit lane)

1.26.5 En el caso del Art. 1.25.3 (carrera interrumpida con 3 o más vueltas completadas), cualquiera de 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.

Cualquier penalización existente aplicada antes de la Carrera (por ejemplo: Long Lap Penalty, Ride Through) la cual ha sido completada en la primera parte de la carrera, será considerada que ha sido cumplida y no serán aplicadas en la carrera reiniciada.

En el caso del art. 1.25.2 (carrera interrumpida con menos de 3 vueltas completadas) el nuevo comienzo será una carrera completamente nueva por lo que se aplicarán las penalizaciones de posición inicialmente previstas y otras penalizaciones aplicadas antes de la carrera serán aplicadas.

Las sanciones aplicadas por infracciones (como jump start, track limits) durante la primera carrera la cual se interrumpió con menos de 3 vueltas completadas, normalmente no se aplicarán a la carrera reiniciada. Sin embargo, el Jurado de la Prueba puede penalizar por una infracción (por ejemplo, conducción peligrosa o irresponsable) en la primera carrera y se aplicarán en la carrera reiniciada cuando sea necesario.

1.26.6 Si se interrumpe una carrera reiniciada y el director de Competición, estima que es posible una nueva salida, las condiciones de distancia y resultados para la reanudación (artículo 1.26.4) serán las siguientes:

En todos los casos, el orden de llegada en la carrera final en la que se haya obtenido un resultado declarado, será el resultado final de la carrera y los puntos de la Copa otorgados en ese resultado solamente. Para que se declare un resultado final, esa carrera debe completar al menos 3 vueltas.

En todos los casos el número de vueltas completadas se refiere a las que ha realizado el líder de la carrera, y una fracción de vueltas (2/3, 50%) se redondea hacia abajo al entero más cercano del número de vueltas.

Para carreras reiniciadas, la concesión de todos los puntos, la mitad o ningún punto de campeonato, se basará en el número total de vueltas completadas por el líder de la carrera en todas y cada una de las carreras combinadas (salida original y todos los reinicios), excluyendo carreras que no se completaron a 3 vueltas.

Los puntos de campeonato serán otorgados de la siguiente manera:

- Menos de 3 vueltas completadas = no se otorgan puntos
- Completadas 3 vueltas o más pero menos del 50% de la distancia original de la carrera = se otorgarán la mitad de los puntos
- Completada el 50% o más de la carrera original = se otorgarán todos los puntos

TODAS LAS CATEGORÍAS1. Carrera 1 completadas con menos de 3 vueltas:

Carrera 2 comenzará con:

Distancia de la Carrera 2: 2/3 de la distancia de la Carrera 1 Parrilla de salida original

Todos los pilotos pueden salir a la nueva carrera

Las motocicletas pueden ser reparadas y el repostaje está permitido.

Carrera 2 interrumpida

Completada al menos 2/3 de la distancia de la Carrera 2 = declarado el resultado, todos los puntos de la Copa

Completado menos de 2/3 de la distancia de la Carrera 2 = declarado el resultado, los puntos de la Copa quedarán como siguen:

- Menos de 3 vueltas completadas en la Carrera 2, carrera cancelada = no se otorgan puntos.
- Completadas 3 vueltas o más pero menos del 50 % de la distancia de la carrera original = mitad de puntos.
- Completado el 50 % o más de la distancia original de la carrera = se otorgarán todos los puntos de campeonato.

2. Carrera 1 completa con 3 vueltas, pero menos de 2/3 de la distancia de la Carrera 1:

La carrera 2 comenzará con:

Distancia de la Carrera 2: vueltas requeridas para completar los 2/3 de la distancia de la Carrera 1, Parrilla de salida de los resultados de la Carrera 1,

Solo los clasificados en la Carrera 1 pueden salir,

Las motocicletas pueden ser reparadas, el repostaje está permitido.

Carrera 2 interrumpida:

- Completado al menos 2/3 de la distancia de la Carrera 2 = resultados declarados, se otorgan todos los puntos de campeonato.
- Completadas al menos 3 vueltas, pero menos de 2/3 de la distancia de la Carrera 2 = resultados declarados, los puntos de campeonato se otorgarán de esta manera, sumando las vueltas de la Carrera 1 + Carrera 2:
- Completados menos del 50% de la distancia original de la carrera = mitad de puntos de campeonato
- Completado el 50% o más de la distancia original de la carrera = todos los puntos de campeonato
- Completadas menos de 3 vueltas = Carrera 2 nula, los resultados de la Carrera 1, los puntos de campeonato se otorgarán de esta manera:
- Completado menos del 50% de la distancia original de la carrera = mitad de puntos de campeonato
- Completado 50% o mas de la distancia original de la carrera = todos los puntos de campeonato

3. En principio no hay previsión de una tercera carrera. Sin embargo, el Jurado de la Prueba tiene autoridad superior en casos excepcionales, en circunstancias de fuerza mayor, cuando no haya habido carreras previas con un resultado o teniendo en cuenta las condiciones de la pista y el calendario.**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 podrán 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 de la Prueba, 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 Director de Competición.

Podrá efectuarse un control técnico con desmontaje a las tres primeras motocicletas y sobre todas aquellas determinadas por el Jurado de la Prueba y/o por el director técnico RFME. 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.

1.27.1 Verificación final – Verificaciones Intermedias

Toda motocicleta que haya tomado parte en la competición podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados y deberán poner a los mecánicos y equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos.

1.27.2 Precintado de motores o piezas de la motocicleta

A propuesta del Director Técnico de la Copa se podrán precintar los motores o piezas específicas de cualquier motocicleta con el fin de verificarlas cuando decida.

Los precintos tendrán validez para las sesiones de entrenamientos, carreras o eventos que especifique el Director Técnico.

El piloto o responsable técnico del equipo y el Director Técnico firmarán una declaración de precintado, donde figurarán los números y cantidad de precintos

En caso de rotura o eliminación del/los precinto/s el piloto será desclasificado de la sesión, carrera/s o eventos donde hayan sido utilizadas las piezas precintadas.

Si el piloto o equipo tiene la necesidad de realizar mantenimiento en el motor o pieza precintada, deberá comunicarlo al Director Técnico en el momento del precintado o como máximo hasta media hora de la finalización de la sesión de su categoría para realizar los trabajos bajo la supervisión de un Comisario Técnico y un nuevo precintado será realizado.

1.28 Puntos para el Campeonato y clasificación

1.28.1 Los pilotos que participan en el Campeonato de España de Velocidad

1.28.2 Para los pilotos, los puntos serán los obtenidos en cada carrera.

1.28.3 Para cada carrera de la Copa, 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

1.28.4 Todas las carreras contarán para la clasificación de la Copa.

1.28.5 Para que cualquier categoría tenga validez a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las carreras puntuables convocadas. (Ej. En caso de 9 carreras, el número será 5. Se redondeará al número superior)

1.28.6 Los pilotos inscritos en la categoría Superbike Master 40, puntuarán también en las clases Superbike.

1.28.7 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 segundos puestos, etc.). En el caso de subsistir el ex aequo se tendrá en cuenta la mejor posición del último resultado.

1.28.8 Después de cada carrera se realizará una entrega de premios para cada categoría. Se entregarán trofeos a los 3 primeros pilotos.

1.28.9 En la última prueba de la Copa se realizará una Ceremonias de Entrega de Premios de final de campeonato para los 3 primeros clasificados. La participación de los mismos es obligatoria.

1.28.10 Las entregas de premios serán supervisadas por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias.

1.28.11 No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de premios acompañado. (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...)

1.29 Instrucciones y comunicados a los participantes

1.29.1 Se pueden dar instrucciones del Director de Competición a los equipos y/o pilotos mediante notificaciones especiales de conformidad a las Reglas.

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.

1.29.2 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.

1.29.3 Toda comunicación del Jurado de la Prueba o el Director de Carrera, a un equipo o a un piloto debe ser comunicado por escrito. De la misma manera, toda comunicación de un equipo o de un piloto a el Jurado de la Prueba debe igualmente hacerse por escrito.

1.30 Personal de los equipos en el Pit Lane

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

1.30.1 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.

1.30.2 El personal de los equipos, en la zona de trabajo enfrente de los boxes, está limitado a un máximo de 4 personas por piloto.

1.30.3 El personal de los equipos sobre la plataforma de señalización está limitado a un máximo de 4 personas.

1.30.4 Por razones de seguridad, no está permitido arrancar el motor de las motocicletas dentro de los boxes (permanentes, box temporal o carpa). Los motores deben arrancarse en el Pit Lane u otra localización fuera de los boxes. (permanentes, box temporal o carpa).

Para evitar cualquier duda, el dispositivo de arranque sólo debe conectarse con la motocicleta después de que esté fuera del box/garaje.

1.30.5 Por razones de seguridad no está permitido tener el motor en marcha durante el cambio de cualquier rueda.

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 el Jurado de la Prueba, 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.

El pago se debe realizar en metálico en el momento de presentar la reclamación.

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

Una reclamación técnica contra una motocicleta por motivos de cumplimiento de control técnico (por ejemplo, peso, ruido, materiales, etc.) se puede realizar después del inicio de los entrenamientos oficiales, y debe ser informado al Director de Carrera o a el Jurado de la Prueba antes de la Bandera a cuadros de la sesión de entrenamientos o carrera en cuestión.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 €. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

El pago se debe realizar en metálico en el momento de presentar la reclamación.

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

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión de el Jurado de la Prueba subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por 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 de la Prueba notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará, asimismo, si existe obligación de notificar a el Jurado de la Prueba 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 depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Competición y Disciplina Deportiva de la RFME. 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 de el Jurado de la Prueba 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 Long Lap Penalty/ies
- La decisión por parte del Jurado de la Prueba si un piloto está activo o no en carrera.
- Una suspensión de una o más sesiones de entrenamientos (o parte de ellas) de un evento.

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 el Jurado de la Prueba.

El pago se debe realizar en metálico en el momento de presentar la reclamación.

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.

1.32 Recurso de apelación

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

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

El derecho de recurso expira a los dos días, después de la fecha de comunicación de la resolución. En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

No se podrá efectuarse ninguna apelación, contra las decisiones de el Jurado de la Prueba 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
- Una penalización de Long Lap Penalty/ ies
- La decisión por parte del Jurado de la Prueba si un piloto está activo o no en carrera.
- Una suspensión de una o más sesiones de entrenamientos (o parte de ellas) de un evento.

1.33 Penalizaciones.

Independientemente de las penalizaciones previstas en las Reglas Deportivas de la Competición del COPA DE ESPAÑA DE VELOCIDAD se contempla además la imposición de las siguientes penalizaciones:

- Advertencia
- Multa económica
- Cambio de posición
- Long lap penalty (ies)
- Ride through
- Penalización de tiempo **o distancia**
- Penalización de posiciones en parrilla de salida
- Desclasificación
- Retirada de puntos de la Copa
- Suspensión
- Exclusión

1.33.1 Definición y aplicación de las penalizaciones

Advertencia:	Es una observación verbal o escrita, hecha públicamente o en privado.
Multa:	Es una penalización en metálico que debe ser pagada a la federación competente en un plazo máximo de 15 días a partir de la fecha de la notificación. Cualquier retraso en el pago significará una infracción a las Reglas que puede conllevar una sanción suplementaria.
Cambio de posición:	el piloto debe retroceder el número de posiciones decidido por el Jurado de la Prueba
Long Lap Penalty (ies):	el piloto debe completar la ruta pre-definida bajo las condiciones definidas en el artículo 1.19.2
Ride through:	mirar el artículo 1.19.1
Penalización de tiempo o distancia o supresión de tiempo:	la imposición de tiempo o distancia que afecte al resultado actual del piloto o la cancelación de tiempo.
Penalización de parrilla:	la imposición de una pérdida de un número de posiciones en la parrilla de salida o la imposición de la salida de la carrera desde el pit lane o la salida del piloto desde el pit lane en la siguiente carrera o el siguiente evento.
Desclasificación:	implica automáticamente e independientemente de cualquier otra sanción, la invalidación de los resultados obtenidos en un evento, entrenamientos, carrera o ranking. Una descalificación inmediata de unos entrenamientos o una carrera también puede ser pronunciada por medio de una bandera negra o una bandera negra con disco naranja
Retirada de puntos del Campeonato:	pérdida de puntos de las carreras de la Copa que ya se han celebrado.
Suspensión:	implica la pérdida de los derechos de participación en una o más sesiones de entrenamientos (o parte de ellas), o carreras.
Exclusión:	la pérdida completa y final de todos los derechos para participar en cualquier actividad bajo el control de la RFME.

1.34 Jueces de hecho.

Los jueces de hechos son oficiales al cargo de comprobar determinados hechos durante los entrenamientos y carreras y cuyas observaciones deben ser comunicadas inmediatamente para una posible decisión.

Las declaraciones de hecho dependen exclusivamente de una observación fáctica sin posibilidad de ajuste de la sanción establecida legal y precisamente. Estas declaraciones de hechos y las decisiones resultantes son inmediatas y, en ciertos casos, no están sujetas a protesta o apelación, según lo especificado en las normas pertinentes.

Más allá de los miembros del Jurado de la Prueba, se pueden designar uno o varios jueces de hecho para supervisar las salidas, el paso de la línea de meta, si un piloto ha excedido o no los límites de la pista, o cualquier otro hecho establecido en **las Reglas Deportivas de la Competición**.

1.35 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.

1.36 Transponders**1.36.1 Colocación y devolución**

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

Los pilotos serán los responsables de su buen uso y están obligados a su devolución una vez finalizados los entrenamientos o la carrera según corresponda. La no devolución del transponder o la rotura de este, puede acarrear una sanción económica consistente en el importe del material no devuelto.

1.37 Anexo 1

Cálculo de vueltas correspondientes a lo indicado en los artículos:

1.37.1 (Final de carrera y resultados) y 1.25 (Interrupción de una carrera)

Vueltas	75% art. 1.24	2/3 art. 1.25
5	3	3
6	4	4
7	5	4
8	6	5
9	6	6
10	7	6
11	8	7
12	9	8
13	9	8
14	10	9
15	11	10
16	12	10
17	12	11
18	13	12
19	14	12
20	15	13

Anexo 2**CONDICIONES SOBRE EL CRONOMETRAJE****CAMPEONATO CEF INTEROPEN DE VELOCIDAD**

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

- Se deberá enviar la señal de video a poder ser en digital tanto al muro como a los boxes para la conexión por parte de los participantes de sus monitores. La imagen de dichos monitores contendrá espacio para publicidad, además de una barra informativa para mostrar los mensajes importantes del Jurado de la Prueba, como por ejemplo banderas, peligros, penalizaciones o mensajes a los deportistas, deberá poderse aplicar las sanciones que se aplican a los resultados de clasificación en tiempo real para la información de los interesados, así como la suma de las tandas según el reglamento, tanto de entrenamientos como carreras, (por puntos, como por tiempos) en tiempo real para facilitar las publicaciones de las clasificaciones oficiales de parrillas o las entregas de trofeos, etc. , además deberá mostrar los siguientes campos obligatoriamente:

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

- Serán necesarios los puntos de crono necesarios para tener el tiempo por vuelta (meta) un background de meta (copia de seguridad) un punto de la entrada de Pit, los puntos necesarios para controlar las velocidades dentro del Pit Lane, salida del Pit, al menos tres parciales y los puntos de medición de las velocidades máximas. La copia de seguridad de la meta se realizará con un sistema totalmente independiente al principal, ordenador conectado a decodificador independiente, con un cable de conexión a pista (coaxial) directo a un loop distinto al de la meta principal, separados entre ellos unos 10 metros aproximadamente al principal.

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

- Debe de habilitarse una página web para visionar los tiempos en directo (on line) con un retardo máximo de 20 segundos. Dicha página deberá adaptarse adecuadamente a los dispositivos móviles y deberá estar preparada para contener publicidad de patrocinadores. La dirección de dicha página deberá comunicarse a la RFME la semana previa al evento.

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

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

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

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

- Deberán generarse los archivos CSV (carreras) en un formato específico que será comunicado, para su compatibilidad con la APP del campeonato

- El CEF facilitará los logotipos para editar las cabeceras y pie de páginas de los resultados.

Notas Importantes:

Toda la información de resultados y clasificaciones de los formatos de tiempo real (monitores, On line, Internet, etc.) NO TENDRAN NINGÚN VALOR OFICIAL, por lo que no se tendrán en cuenta las aportaciones de fotos, capturas de pantallas etc., de los mismos, solo son válidos los aprobados por el jurado de la prueba, y publicados en el cartel oficial de las competiciones.

Todo el material que se entrega por parte de las empresas cronometradoras son responsabilidad del depositario/deportista, en caso de rotura por impacto, (accidente)pérdida o robo deberá abonar su valor para reponer el material, el transponder será colocado según las indicaciones de los cronometradores y oficiales de la prueba , con el soporte apropiado, que si no tiene deberán adquirir, la empresa de cronometraje se lo facilitara para su compra, en caso de no atender a estas recomendaciones es el único responsable de los posibles errores que se generen en la toma de tiempos, en ningún caso será responsable del mal funcionamiento por avería cuando NO sea debido por un golpe.

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

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

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

