



**2014**

**REGLAMENTO DEPORTIVO**

**FIM CEV REPSOL INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP**



## Índice

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS.....	5
1.1 Introducción.....	5
1.2 Manifestaciones .....	5
1.3 Parque de corredores .....	6
1.4 Oficiales .....	10
1.5 Comité de Dirección del Evento CEV.....	12
1.6 La Dirección de Carrera CEV.....	13
1.7 Los Comisarios FIM .....	14
1.8 El Calendario.....	15
1.9 Clases .....	15
1.10 Pilotos admitidos .....	15
1.11 Inscripciones .....	16
1.12 Dorsales .....	16
1.13 Horarios .....	16
1.14 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje.....	17
1.15 Entrenos.....	17
1.16 Parrilla de salida.....	19
1.17 Carreras .....	20
1.18 Procedimiento de salida.....	20
1.19 Procedimiento de paso por el pit-lane .....	24
1.20 Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry” .....	25
1.21 Comportamiento durante los entrenos y las carreras.....	25
1.22 Banderas y luces.....	27
1.23 Coches Médicos.....	31
1.24 Final de carrera y resultados.....	31
1.25 Interrupción de una carrera.....	32
1.26 Nueva salida de una carrera interrumpida .....	33
1.27 Zona de control técnico .....	34



1.28	Puntos para el Campeonato y clasificación .....	34
1.29	Instrucciones y comunicados a los participantes .....	35
1.30	Personal de los equipos en el pit-lane .....	36
1.31	Depósito por una reclamación técnica .....	36
1.32	Depósito en caso de control de carburante tras una reclamación.....	36
1.33	Sanción por no cumplir las normas sobre carburantes .....	36
1.34	Transponders .....	37
1.35	Anexo 1 .....	38
2.	REGLAMENTOS TECNICOS .....	39
3.	CODIGO DE DISCIPLINA Y ARBITRAJE .....	40
4.	NORMAS PARA LOS CIRCUITOS .....	41
5.	CODIGO MEDICO.....	42
6.	CODIGO ANTIDOPAJE .....	43



## **Obligaciones y Condiciones Generales**

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición FIM CEV Repsol International Championship (denominada en adelante CEV) se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS
2. REGLAMENTOS TÉCNICOS
3. CODIGO DE DISCIPLINA Y ARBITRAJE
4. NORMAS PARA LOS CIRCUITOS
5. CODIGO MEDICO
6. CODIGO ANTI-DOPAJE
7. CODIGO DE MEDIO AMBIENTE

Que son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del Reglamento del FIM CEV Repsol International Championship (denominado en adelante "Reglamento")

Estos Reglamentos pueden ser traducidos a otros idiomas, siendo en texto oficial en inglés el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

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

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

### **CODIGO ANTIDOPAJE**

Todas las personas concernidas deben cumplir en todo momento con el Código de Antidopaje de la FIM y son susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.



## **1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS**

### **1.1 Introducción**

**1.1.1** Serán organizadas una serie de carreras motociclistas valederas para el FIM CEV Repsol International Championship de pilotos y fabricantes (motor para Moto3, chasis para Moto2 y motocicletas para Supertock 600 y Superbike)

**1.1.2** Todos los documentos oficiales relativos a una manifestación deben ser conformes a las exigencias del artículo 100.5 del Código Deportivo FIM.

### **1.2 Manifestaciones**

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

La sala de Dirección de Carrera 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 de Dirección de Carrera CEV y de los Comisarios FIM.

**1.2.2** Las manifestaciones podrán ser organizadas únicamente en circuitos que hayan sido aprobados por la FIM para el CEV.

**1.2.3** Las manifestaciones no pueden comprender otras carreras, con excepción de los Grandes Premios y de carreras anexas, aprobadas por FIM y por Dorna.

**1.2.4** 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 de FIM y de Dorna.

**1.2.5** Los organizadores serán designados por FIM y Dorna.

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

**1.2.7** El organizador contratará un seguro de responsabilidad civil conforme a las exigencias del artículo 110.1.1 del Código Deportivo FIM. Este seguro debe cubrir a todos los participantes, equipos, patrocinadores, compañías de servicios, oficiales, FIM, Dorna, etc.

La cobertura disponible para cada manifestación deberá ser, como mínimo, la correspondiente a la solicitada por las leyes del país donde se desarrolla la competición.



El organizador deberá enviar una copia de este seguro de responsabilidad civil a Dorna, mediante correo electrónico, por lo menos 15 días antes de la manifestación.

La validez de la cobertura de este seguro deberá ser desde 3 días antes del día de las carreras y hasta el día siguiente del de las carreras.

**1.2.8** Por lo menos 30 días antes de la manifestación el organizador de la misma, debe enviar la siguiente información a FIM y Dorna:

- a. Confirmación del nombre y la dirección del organizador, con los números de teléfono y direcciones de correo electrónico.
- b. Fecha y lugar de la manifestación.
- c. Plano detallado del circuito, sentido de giro (el de las agujas de un reloj o contrario al de las agujas de un reloj) y su longitud.
- d. La situación de la oficina de información a los pilotos en el circuito y la situación del tablón oficial de anuncios.
- e. El nombre y dirección de la compañía aseguradora de la responsabilidad civil y el número de la póliza.
- f. El nombre y dirección de la FMNR.
- g. El nombre del Director de Carrera (con licencia FIM de Director de Carrera)
- h. El nombre, la dirección y el número de teléfono del Jefe de los Servicios Médicos.
- i. El nombre, la dirección y el número de teléfono de los hospitales designados para la prueba.

N.B. El organizador no está obligado a confeccionar o publicar un Reglamento Particular de la manifestación.

### **1.3 Parque de corredores**

**1.3.1** El horario de entrada y salida al parque de corredores y/o boxes para camiones, vehículos de trabajo, hospitality y vehículos-vivienda para su ubicación y ocupación será el siguiente:

- Jueves: de 9,00h a 14,00h., y de 15,00h a 20,00h.



- Viernes: de 8,00h a 20,00h., ininterrumpidamente
- Sábado: de 8,00h a 10,00h., y desde fin de entrenamientos a 20,00h.
- Domingo del Evento: de 8,00h a 10,00h., y a partir del fin de la última carrera.

El Circuito podrá exigir portar acreditación personal entre las 18,00h y 8,00h del día siguiente.

Se podrá acceder al parque de corredores en scooter hasta las 23,00h siempre y cuando conductor y scooter estén debidamente acreditados.

El procedimiento de entrada de camiones y vehículos de trabajo será el siguiente:

- El equipo llegará a la puerta del Circuito y se identificará.
- Quedará a la espera de que una persona de la Organización le indique su situación en el parque de corredores y el box asignado (en caso de disponer de este último).
- Cualquier vehículo que llegue fuera del horario indicado deberá esperar hasta nueva apertura del parque de corredores.

Durante las carreras del domingo ningún vehículo instalado en el parque de corredores podrá abandonar el recinto (de forma permanente) hasta la finalización de la manifestación. Tampoco está permitido recoger material o desmontar el box antes del fin de carreras.

La grabación de imágenes en el parque de corredores está sujeta a la aprobación previa por parte de Dorna.

**1.3.2** Con el fin de mejorar su funcionalidad, del parque de corredores se distribuirá en las siguientes áreas:

1. Zona de boxes
2. Zona de trabajo (equipos sin box)
3. Zona de hospitality
4. Zona de vivienda
5. Zona de servicios
6. Zona carrera soporte

La distribución la realizará la Organización y todos los equipos deberán seguir sus indicaciones para su ubicación.

La ubicación que corresponda a cada uno en las distintas áreas del parque de corredores será inamovible.

La Organización se reserva el derecho de realizar alguna variación, si ello fuera necesario.

**1.3.3** Los equipos han de seguir siempre las directrices de las personas encargadas de dirigir los vehículos a las zonas de estacionamiento y respetar los horarios internos del parque de corredores.



## **1. Zona de boxes**

La Organización del CEV se encargará de asignar los boxes, teniendo en cuenta que la disponibilidad y capacidad de los boxes varía en cada Circuito.

La disponibilidad o no de box podrá consultarse en la página web del CEV [www.cevrepsol.com](http://www.cevrepsol.com) a partir del martes anterior a la carrera.

Aquel equipo que no figure en la lista publicada el martes de carrera no tendrá box y en este caso es su responsabilidad proveerse de una carpa para trabajar en la moto.

Si un equipo no desea box, deberá informarlo por escrito diez días antes de la carrera a [info@cevrepsol.com](mailto:info@cevrepsol.com) . A aquellos equipos que no estén interesados en tener box y hayan olvidado comunicarlo escrito antes del miércoles anterior a la carrera a [info@cevrepsol.com](mailto:info@cevrepsol.com), se les podrá exigir el pago del box aunque no se utilice.

Aquellos equipos con box deben formalizar el pago del alquiler y fianza de éste en las oficinas de los Circuitos.

El horario de trabajo en los boxes desde el jueves hasta el domingo del Evento es de 8,00h a 23,00h.

Entre 23,00h y 8,00h está prohibido arrancar motores. En ningún horario está permitido arrancar el motor dentro de los boxes.

Queda terminantemente prohibido desmontar los paneles, moquetas y demás mobiliario del box hasta la finalización del evento.

Cualquier vehículo (tráiler, camión, vehículo de trabajo, etc.) ubicado en la zona de boxes deberá permanecer perfectamente estacionado respecto a la línea frontal de la calle principal en todo momento. Queda terminantemente prohibido arrancar o mover cualquier vehículo aparcado en el parque de corredores durante los entrenamientos oficiales y carreras.

## **2. Zona de trabajo (equipos sin box)**

Existirá una zona de trabajo destinada a los equipos que no dispongan de box.

Los equipos que no dispongan de box deberán traer las infraestructuras que precisen para trabajar en el parque de corredores.

El horario de trabajo en la zona de trabajo, desde el jueves hasta el domingo de la manifestación, es de 8,00h a 23,00h.

Después de las 23,00h no está permitido arrancar ningún motor ni realizar operaciones que puedan alterar el descanso de los participantes.





### **3. Zona de hospitality**

La ubicación de los hospitality y carpas-catering requiere de una planificación. Por lo tanto, los equipos que tengan previsto instalar estas estructuras deberán informarlo a la Organización CEV con quince días de antelación a la manifestación. Los equipos con inscripción permanente que deseen instalar un hospitality o carpa-catering en todas las carreras deberán comunicar a la Organización CEV el detalle de sus estructuras un mes antes de la primera carrera del Campeonato. De lo contrario, no se reservará espacio para su instalación en ninguno de los casos.

Se considerarán hospitality de los equipos con derecho a un espacio en el parque de corredores aquellas instalaciones que, solicitadas por algún equipo, den servicio a un máximo de cuatro equipos. En caso de superar esta cifra la disponibilidad de una carpa hospitality en el paddock estará sujeta a la firma de un acuerdo comercial con la Organización CEV.

Por razones de espacio la Organización CEV se reserva el derecho de admitir o limitar el número de metros cuadrados en el parque de corredores a disposición de un equipo para la ubicación del hospitality o carpa-catering.

### **4. Zona de vivienda**

La Organización habilitará en cada Evento una zona donde podrán ubicarse únicamente caravanas, autocaravanas y motor-homes. Esta zona de viviendas estará, siempre que las instalaciones del Circuito lo permitan, lo más cerca posible del paddock, sin tener que ser necesariamente dentro de éste. Y el posicionamiento se deberá hacer bajo las instrucciones de la Organización.

### **5. Zona de servicios**

La Organización habilitará en cada manifestación una zona de servicios reservada a las empresas que dispongan de la licencia correspondiente.

### **6. Zona carrera soporte**

La Organización habilitará en las manifestaciones en que se dispute la carrera soporte una zona destinada a la infraestructura de la misma.

**1.3.4** Toda acción publicitaria, promocional o de relaciones públicas en el recinto de la Organización o en los alrededores del Circuito, pista, paddock, boxes, etc. deber contar con autorización previa.

**1.3.5** En favor de una mejor convivencia dentro del parque de corredores y de la imagen del mismo quedan terminantemente prohibidos los siguientes puntos:

- Conducir motocicletas de forma temeraria dentro del parque de corredores. Se entiende por forma temeraria no tener las dos ruedas sobre el suelo, velocidad no adecuada al paso de las personas y número de pasajeros superior a los permitidos por la legislación vigente.
- Circular por la pista con cualquier clase de vehículos de motor fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carrera. Los pilotos y miembros del equipo que incumplan esta norma podrán ser sancionados a criterio de la Organización.



- Queda totalmente prohibido estacionar remolques de motos u otros en el parque de corredores. Estos se estacionarán en el parking.
- Caminar con el torso desnudo por el parque de corredores.
- Cocinar y comer en los boxes y/o en el parque de corredores, fuera de la zona habilitada para ello (zona de vivienda y hospitality).
- Fumar en los boxes y pit-lane, En caso de violar esta norma, queda a discreción de la Organización retirar al infractor la acreditación y obligarle a abandonar las instalaciones.
- Introducir mascotas en el parque de corredores.
- Dormir dentro de los boxes.
- Intercambio de Credenciales Personales o de Vehículo.
- Instalar tiendas de campaña en el parque de corredores.

### **1.3.6 Uso de las instalaciones:**

- Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (parque de corredores, boxes, pit-lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones serán responsabilidad del concursante.
- Es responsabilidad de los equipos la obligación de retirar de las instalaciones de los circuitos los neumáticos usados y bidones de gasolina una vez finalizada la prueba.

**1.3.7** Estas normas podrán sufrir modificaciones en el caso de desarrollarse la manifestación conjuntamente con otros campeonatos.

## **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.

### **1.4.1 Oficiales permanentes**

Todos los oficiales permanentes para el CEV serán nombrados por la Oficina Permanente.

Los oficiales siguientes serán nombrados para cargos ejecutivos y de supervisión. Los oficiales deben estar presentes en cada manifestación, salvo en el caso de enfermedad o fuerza mayor.

#### **Director de Competición CEV**

Debe garantizar que se cumplan los Reglamentos y es el responsable del buen desarrollo de los entrenamientos y las carreras.

El Director de Competición CEV es igualmente responsable de todas las comunicaciones entre el Comité de Dirección de la manifestación CEV y los Comisarios FIM.

El Director de Competición CEV no tiene competencias para la aplicación de sanciones.



El Director de Carrera debe trabajar en consulta permanente con el Director de Competición CEV. El Director de Competición CEV tendrá la autoridad suprema para los casos siguientes y el Director de Carrera podrá dar las órdenes referidas únicamente con el consentimiento del Director de Competición CEV.

- a) El seguimiento de los entrenamientos y de las carreras, la conformidad de los horarios, y si lo estima necesario hará las proposiciones al Director de Carrera para modificar los horarios de acuerdo con los Reglamentos Deportivos.
- b) Detener los entrenos o las carreras de acuerdo con los Reglamentos Deportivos, si él estima que son peligrosos para continuar y debe asegurarse que se aplica el procedimiento correcto para la nueva salida.
- c) El procedimiento de salida.
- d) La utilización de vehículos médicos y de intervención rápida.

### **Director Técnico CEV**

Es el responsable de asegurar que los reglamentos técnicos son respetados y supervisará los controles técnicos así como las reclamaciones de orden técnico.

## **1.4.2 Oficiales de una prueba**

Los Oficiales de una prueba serán nombrados en cada prueba por la FMNR/Organizador.

Estos son:

### **i) Director de Carrera**

Sus responsabilidades son:

- a) Asegurarse que el circuito está convenientemente preparado y mantenido en buen estado durante toda la manifestación y que todas las exigencias legales aplicables al desarrollo de la manifestación se cumplen.
- b) Asegurarse de que todos los Oficiales y servicios se encuentran en su sitio. Comprobar el emplazamiento del personal de pista y su equipamiento (es decir: comisarios, servicios contra incendios, moto-taxis, vehículos de intervención/recuperación, banderas, etc.) a lo largo del circuito y como muy tarde 30 minutos antes del inicio de todas las sesiones de entrenamientos y de los "warm-up". Una vez finalizada la inspección médica de la mañana, el personal médico debe retirarse al menos 5 metros del borde de la pista o retirarse. Solo el personal "deportivo" debe permanecer al borde de la pista para la inspección deportiva.

El Director de Competición CEV y el Director de Carrera, efectuarán una vuelta de inspección final de la pista, 30 minutos antes del inicio de la primera sesión de entrenamientos o de "warm-up" de cada día, con el fin de



asegurarse que está regla se cumple. Durante la vuelta de inspección se agitará en cada puesto de control la bandera amarilla y se presentarán otras banderas o equipamientos que solicite el Director de Competición CEV.

- c) Tomar las decisiones con vista a un desarrollo regular de la manifestación.
- d) Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a los Reglamentos.
- e) Notificar las reclamaciones a la Dirección de Carrera CEV.
- f) Aprobar y firmar inmediatamente los resultados provisionales indicando la hora (entrenos, “warm-up”, parrillas de salida y carreras) y presentar los informes al Comité de Dirección del Evento CEV.

## ii. Secretaría

Son responsables de:

- a) Las comunicaciones, durante el evento, entre los diferentes Oficiales.
- b) Del secretariado para: el Comité de Dirección del Evento CEV, el Director de Competición CEV, y los Comisarios FIM.

## iii. Otros Oficiales

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

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

### 1.4.3 La Dirección de Carrera CEV

La Dirección de Carrera CEV será nombrada para todo el Campeonato por la Oficina Permanente.

### 1.4.4 Los Comisarios FIM

Los Comisarios FIM serán nombrados por la FIM.

## 1.5 Comité de Dirección del Evento CEV

1.5.1 La dirección de la manifestación será asumida por el Comité de Dirección del Evento CEV y comprende los siguientes delegados:

- El Director de Competición CEV, que presidirá las sesiones.
- El Director Técnico CEV
- El Director de Carrera
- El Jefe de los Comisarios FIM
- El Delegado nombrado por Dorna



- 1.5.2** En todo momento las tareas de los miembros del Comité de Dirección del Evento CEV son:
- a- Asegurarse que la manifestación se desarrolla de manera eficaz y regular.
  - b- Hacer las recomendaciones a la Dirección de Carrera acerca de todos los temas que estén en contradicción con los Reglamentos.
  - c- Comunicar a la Dirección de Carrera toda infracción a los Reglamentos.
- 1.5.3** El Comité de Dirección del Evento CEV 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.
- 1.5.4** El quorum para una sesión del Comité de Dirección del Evento CEV es de tres personas.
- 1.5.5** Todos los miembros tienen derecho a voto. Las decisiones se tomarán por mayoría simple. En caso de empate el Director de Competición CEV tendrá el voto de calidad.
- 1.5.6** El Director de Competición CEV puede invitar a Oficiales o a otras personas a asistir a las reuniones. Estas personas no tendrán derecho a voto.
- 1.5.7** Las tareas del Comité de Dirección del Evento CEV son:
- a- Recibir los informes de los diferentes Oficiales acerca de los controles técnicos, entrenos y carreras.
  - b- Hacer recomendaciones al organizador para que la manifestación se desarrolle de manera eficaz y regular.
- 1.6 La Dirección de Carrera CEV**
- 1.6.1** La Dirección de Carrera CEV estará compuesta por las personas siguientes:
- El Director de Competición CEV
  - El representante FIM (que actúa así mismo como Jefe de Comisarios FIM)
  - El representante Dorna
  - El Representante de la Comisión CEV
- 1.6.2** El quórum para la reunión de la Dirección de Carrera CEV es de dos personas.
- 1.6.3** Cada miembro dispone de un voto. Las decisiones se tomarán por mayoría simple.
- 1.6.4** La Dirección de Carrera CEV se reunirá, durante el evento, cada vez que sea necesario.



### **1.6.5** Las tareas de la Dirección de Carrera CEV son:

- a- Tomar las decisiones en aplicación de los Reglamentos.
- b- Imponer sanciones por infracciones a los Reglamentos.
- c- Modificar la forma y/o el formato de los entrenamientos y/o de la carrera, justificados por cuestiones de seguridad y que por lo tanto esta decisión sea absolutamente necesaria para resolver una situación que no está prevista en los Reglamentos del Campeonato. En este caso de manera excepcional, la decisión puede prevalecer sobre las disposiciones especificadas en los Reglamentos del Campeonato.
- d- En el caso donde es absolutamente necesario resolver una situación no prevista en los Reglamentos, la Dirección de Carrera CEV podrá redactar instrucciones o clarificaciones antes de la carrera y en casos precisos podrá, así mismo, publicar Reglamentos antes de la carrera (ejemplo: tomar en consideración las condiciones propias de un circuito en particular) Sin embargo, este tipo de acciones solo pueden llevarse a cabo dentro de los límites establecidos por el Reglamento del Campeonato.
- e- Imponer una sanción a un organizador por la incapacidad de asegurar un desarrollo eficaz y regular de la manifestación o por infracciones graves a los Reglamentos.
- f- Pronunciarse sobre toda reclamación relativa a las infracciones a los Reglamentos.

## **1.7 Los Comisarios FIM**

- 1.7.1** Habrá un colegio de tres Comisarios FIM (titulares de una licencia FIM de Comisario Deportivo) supervisado por el Jefe de los Comisarios que presidirá las sesiones.
- 1.7.2** El Jefe de los Comisarios y los demás Comisarios son responsables de la aplicación de los Reglamentos.
- 1.7.3** El quórum para una sesión de los Comisarios FIM es de dos personas.
- 1.7.4** Si el Jefe de Comisarios no está disponible durante una manifestación el segundo Comisario FIM lo reemplazará.
- 1.7.5** Cada miembro dispone de un voto. Las decisiones son tomadas por mayoría simple. En caso de empate el Presidente tendrá el voto de calidad.
- 1.7.6** Los Comisarios FIM no tienen ningún rol ejecutivo en el desarrollo de la manifestación.
- 1.7.7** Los Comisarios FIM se reunirán, durante la manifestación, en cualquier momento que les sea solicitado.
- 1.7.8** Las responsabilidades de los Comisarios FIM son:



- a- Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a los Reglamentos e informar a la Dirección de Carrera CEV de toda infracción cometida.
- b- Pronunciarse sobre cualquier recurso de apelación contra las decisiones de la Dirección de Carrera CEV. En caso de recurso de apelación, los Comisarios FIM se reunirán sin la presencia del Jefe de los Comisarios ya que éste ha estado implicado en primera instancia en la decisión tomada por la Dirección de Carrera CEV.

**1.7.9** Todas las decisiones tomadas por los Comisarios FIM deben ser comunicadas por escrito a la Dirección de Carrera CEV y a todas las partes implicadas.

## **1.8 El Calendario**

El calendario de las carreras valederas para el CEV será publicado, en principio, como muy tarde el 30 de noviembre del año anterior.

## **1.9 Clases**

**1.9.1** Las clases están previstas para las categorías siguientes:

Moto3            mono cilíndrico 4 tiempos 250cc

Moto2            motor único

Superbike

La categoría Moto2 incluye también motocicletas de Superstock 600.

**1.9.2** Los Reglamentos Técnicos por los que se rigen las tres categorías figuran dentro de los Reglamentos Técnicos del FIM CEV Repsol International Championship.

## **1.10 Pilotos admitidos**

Los pilotos deben ser titulares de una licencia con cobertura para carreras internacionales, asegurada por una Federación Nacional. El organizador / promotor facilitará la licencia para el FIM CEV Repsol International Championship.

La edad de los pilotos será:

Moto3            a partir de los 14 años y hasta los 28 años

Moto2            a partir de los 15 años

Superbike      a partir de los 16 años

El límite de edad mínimo se inicia con la fecha del aniversario del piloto.

El límite de edad máxima, se termina al finalizar el año en curso en el que el piloto cumple la edad máxima.



## 1.11 Inscripciones

1.11.1 La forma de inscripción y los derechos se encuentran publicados en la página web [www.cevrepsol.com](http://www.cevrepsol.com).

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 ([entry@cevrepsol.com](mailto:entry@cevrepsol.com)). La no comunicación de esta circunstancia puede comportar una sanción.

Las categorías de Moto2 y Superbike tienen limitado el número de inscripciones a los admitidos en parrilla de salida de cada circuito más 6 pilotos.

FIM y DORNA se reservan el derecho de no admitir o rechazar una inscripción.

1.11.2 Un briefing obligatorio será organizado para todos los pilotos participantes por primera vez en el FIM CEV Repsol International Championship 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 no podrán participar en la manifestación.

Una dispensa podrá ser acordada por la Dirección de Carrera CEV.

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

1.11.4 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 del Campeonato del año anterior.

Solo se permiten los dorsales del 1 al 99.

## 1.13 Horarios

Los horarios de la manifestación serán publicados antes de evento. Los horarios pueden ser modificados por:

- Antes de la manifestación, por Dorna.
- Durante la manifestación, por la Dirección de Carrera CEV.





## **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 la Dirección de Carrera CEV, 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 los Reglamentos Técnicos. El procedimiento para los controles médicos están descritos en el Código Médico FIM.

**1.14.3** Los artículos correspondientes a los procedimientos antidopaje están contenidos en el Código Antidopaje FIM.

## **1.15 Entrenos**

### **1.15.1 Sesiones de entrenos (incluido “warm-up”)**

- i) Los pilotos dan inicio a los entrenamientos, desde la salida de pit-lane. cuando se enciende el semáforo verde allí situado.
- ii) La duración de los entrenamientos empieza desde el momento que se enciende el semáforo verde. Un panel visible de cuenta atrás, situado en el pit-lane, 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. Se registrarán los tiempos de un piloto hasta que éste franquee la línea de llegada y tome la bandera a cuadros una vez terminado el tiempo del entreno, momento en el que también será encendido el semáforo rojo de la línea de llegada. Después de la bandera a cuadros los pilotos deben dar una vuelta suplementaria antes de regresar a boxes.
- iv) Si, por causa de un incidente u otra razón, los entrenamientos son interrumpidos, una bandera roja será agitada en la línea de llegada y en todos los puestos de control. Todos los pilotos deben volver lentamente a su box.

El reinicio de los entrenamientos debe ser comunicado a través del sistema de cronometraje en los monitores de tiempos. El tiempo que debe transcurrir desde la comunicación efectiva y el momento del reinicio de los entrenamientos debe ser como mínimo de 3 minutos.

Cuando se reinicien los entrenamientos, el tiempo restante debe ser indicado en las pantallas de cronometraje y en el cartel de cuenta atrás y que corresponderá al tiempo que faltaba en el momento de la presentación de la bandera roja.



- v) Una vez han dado inicio los entrenamientos, el estado de la superficie de la pista no podrá ser modificada, salvo por instrucciones del Director de Competición CEV, para adaptarlo a un cambio de condiciones puntual.
- vi) Están prohibidos los entrenamientos privados en la misma pista en la que se celebrará la competición, durante los 6 días anteriores al de la celebración de las carreras, para todos los pilotos que estén inscritos en dicha competición. Esta prohibición no se aplicará en el último evento de la temporada. La sanción para esta infracción conllevará la anulación de la inscripción del piloto para esa competición. Durante los días que dura la competición está prohibida la circulación por la pista con cualquier clase de vehículo a motor fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carreras.

### 1.15.2 Duración de los entrenos

Serán necesarias 2 sesiones separadas de entrenamientos cronometrados de como mínimo:

- Moto3 40 minutos
- Moto2 / Superstock 600 40 minutos
- Superbike 40 minutos

La Dirección de Carrera CEV puede modificar los mencionados tiempos.

### 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.

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

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

### 1.15.5 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 carreras, los grupos serán atribuidos a sorteo, exceptuando los pilotos que aparezcan en la clasificación provisional del Campeonato los cuales serán distribuidos alternativamente entre el grupo A y B.
- Los grupos deben contar con el mismo número de pilotos.

### **1.15.6 Clasificación para la carrera**

Para estar clasificado para carrera, un piloto debe haber obtenido un tiempo como mínimo igual al 110% del tiempo registrado por el piloto más rápido de su tanda, obtenido en cualquiera de las tandas de entrenamientos de su grupo.

La Dirección de Carrera CEV puede modificar el mencionado porcentaje.

Si un piloto por motivos de avería o de caída no puede participar en ninguna de las mangas de entrenos cronometrados previstas, la Dirección de Carrera CEV podrá permitirle, siempre que la parrilla no esté completa, participar en el “warm-up”, donde tendrá que cumplir como mínimo un tiempo igual al 110% 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.

### **1.16 Parrilla de salida**

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

**1.16.2** La parrilla será como sigue: 3-3-3-3.... escalonada.

Las líneas estarán decaladas.

Habrà una distancia de 9 metros entre cada línea.

**1.16.3** Las posiciones en la parrilla de salida se basan en los tiempos más rápidos obtenidos por los pilotos durante los entrenos 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** En caso de igualdad en tiempos, se tendrán en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

**1.16.5** La parrilla definitiva será publicada una vez finalizado el “warm-up” y como muy tarde una hora antes del inicio de la carrera.



## 1.17 Carreras

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

- Moto3: entre 60 Km y 90 Km
- Moto2 / Superstock 600: entre 65 Km y 90 Km
- Superbike: entre 65 Km y 90 Km

1.17.2 La distancia de las carreras solo puede ser modificada por la Dirección de Carrera CEV.

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 Procedimiento de salida

- 1) Solo los pilotos que hayan cumplido por lo menos una vuelta de reconocimiento serán autorizados a tomar la salida desde su posición indicada en la última parrilla publicada. En ningún caso pueden dirigirse ellos directamente a la parrilla de salida desde el pit-lane.
- 2) - Aproximadamente 15 minutos antes de la salida de la carrera -  
Se abre la salida del pit-lane para iniciar las vueltas de reconocimiento.  
Semáforo verde y bandera verde agitada en la salida del pit-lane.

Los paneles de 5, 4, 3, 2, y 1 minuto se presentarán en la salida del pit-lane.

Los pilotos pueden efectuar más de una vuelta reconocimiento pasando por el pit-lane donde ellos pueden efectuar reglajes o repostar.

- 3) - Aproximadamente 10 minutos antes de la salida de la carrera –  
Cierre de la salida del pit-lane.  
Semáforo rojo y se mostrará bandera roja agitada 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.
- 5) Cuando los pilotos llegan a la parrilla de salida después de la(s) vuelta(s) de reconocimiento, ocuparán su sitio en la parrilla y pueden ser asistidos por cinco personas, de entre las cuales una puede sostener una sombrilla. Todos los asistentes que se encuentren en la parrilla deben debe portar una acreditación de “parrilla”.



Los oficiales presentarán paneles en un lado de la pista indicando el número de las filas de la parrilla, para ayudar a los pilotos a encontrar su posición.

- 6) Las carreras serán siempre declaradas en “mojado”.
- 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.

Pueden utilizarse en la parrilla arrancadores adicionales.

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

Todos los reglajes deben de estar terminados cuando el cartel de “3 minutos” sea presentado. Después de la presentación de este panel los pilotos que necesiten todavía hacer reglajes en su motocicleta deben dirigirse al pit-lane. Los pilotos y sus motocicletas abandonarán la parrilla y se situarán en el pit-lane, antes de que se muestre el cartel de “1 minuto”, donde podrán continuar haciendo reglajes. Estos pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde el final del pit-lane y tomarán la salida de la carrera desde el fondo de la parrilla.

Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: punto/s de penalización - multa - pérdida de posiciones – paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

- 8) Está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.
- 9) - 5 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del panel de “5 minutos” en la parrilla.
- 10) - 3 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “3 minutos” en la parrilla.

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)



- 11) - 1 minuto antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “1 minuto” en la parrilla.

Inmediatamente deben ser retirados los calentadores de neumáticos de las motocicletas.

Desde este momento, todo el personal de los equipos, con excepción de dos mecánicos por motocicleta, abandonará la parrilla. Los mecánicos ayudarán rápidamente a arrancar las motocicletas y seguidamente abandonarán la parrilla.

- 12) – 30 segundos antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “30 segundos” en la parrilla.

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

- 13) – 2 minutos antes de la salida de la carrera – Bandera verde agitada para dar salida a la vuelta de calentamiento.

Por razones de seguridad, si la motocicleta de un piloto se para, éste podrá recibir ayuda para ponerla de nuevo en marcha. Si después de un tiempo razonable no arranca, el piloto entonces deberá dirigirse con su motocicleta al pit-lane donde sus mecánicos podrán darle asistencia.

Los pilotos efectuarán una vuelta, a velocidad no restringida, seguidos por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos lentos.

Una vez que los pilotos han pasado por la salida del pit-lane, el semáforo 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 y un comisario presentará una bandera roja agitada 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 en la línea o detrás de ella y entre las líneas laterales que definen su posición sobre la parrilla, dejando su motor en marcha. Si dos pilotos o más deben tomar la salida desde el final de la parrilla ellos ocuparán sus posiciones en el orden en que estén clasificados para la carrera.

Todo piloto que su motocicleta se le calara el motor en la parrilla o tuviera cualquier otra dificultad, debe quedarse sobre su motocicleta y levantar el brazo. No está permitido intentar retardar la salida por otros medios.

Un oficial se situará delante de la parrilla con una bandera roja inmóvil. Todos los pilotos que regresen a la parrilla después de que lo haya hecho el coche de seguridad, serán colocados por los comisarios al final de la parrilla y tomarán la salida de la carrera desde esa posición. En el caso en que varios pilotos lleguen a la



parrilla después del coche de seguridad, serán colocados en las últimas plazas de la parrilla según su orden de llegada.

Los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a pit-lane para proceder a su reparación.

Cuando una línea de la parrilla esta completa, el oficial bajará el panel para indicar que esa línea está completa. El panel no se bajará si un piloto de la línea en cuestión indica que su motocicleta se paró o cualquier otra dificultad. Cuando todos los paneles han sido bajados y el coche de seguridad está en su posición, un oficial en la parte de atrás de la parrilla agitará una bandera verde.

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

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

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

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

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con un procedimiento de paso por el pit-lane, descrito en el artículo 1.19.

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 están encendidas. Es la Dirección de Carrera CEV quien decidirá si se le aplica una sanción y debe poner los medios para que cada piloto sea advertido de la sanción antes del final de la cuarta vuelta.

- 15) Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, podrá recibir la ayuda de los oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor. Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha.
- 16) Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes, los que se encuentren allí preparados para tomar la salida, lo harán una vez el oficial haya encendido la luz verde del semáforo situado en la salida de boxes, pasando a continuación el semáforo a azul.
- 17) No es posible el cambio de motocicleta, salvo en caso de interrupción de la carrera, siguiendo lo indicado en los reglamentos técnicos.



- 18) Si se presenta un problema que afecta a la seguridad en el momento de la salida, entonces el oficial de salidas pondrá en marcha el procedimiento de salida retardada ("Start Delayed") como sigue:
- Se agitará una bandera roja desde el puesto del oficial de salidas y las luces rojas seguirán encendidas.
  - Se mostrará desde el puesto del oficial de salidas el panel "Start Delayed" (salida retardada) y los comisarios situados a la altura de cada línea de la parrilla agitarán las banderas amarillas.
  - Los pilotos deben permanecer en su posición en la parrilla, con el casco colocado, los motores pueden pararse.
  - La/s motocicleta/s que ha/n provocado el retraso en el procedimiento de salida será/n retiradas al pit-lane para que le realicen los trabajos necesarios para arrancarla de nuevo. Si la/s motocicleta/s puede/n ser arrancadas, los pilotos pueden tomar la salida a la vuelta de calentamiento desde el final de pit-lane y tomará/n la salida a la carrera desde el final de la parrilla.
  - Después de la presentación del panel "Start Delayed", un máximo de 2 mecánicos por piloto están autorizados a entrar en la parrilla. Se autoriza a entrar en la parrilla, los calentadores de neumáticos, los soportes, los arrancadores y el carro de las herramientas, los generadores no están autorizados en la parrilla.
  - 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.
  - 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)
  - Se mostrarán a continuación los paneles de "1 minuto" y el de "30 segundos", los pilotos efectuarán una vuelta de calentamiento suplementaria.  
La distancia de la carrera se reducirá en una vuelta.

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

### **1.19 Procedimiento de paso por el pit-lane**

Durante la carrera, el piloto será requerido para pasar por el pit-lane.

No podrá detenerse.

Podrá 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, deberá repetir de nuevo el procedimiento de paso por el pit-lane; en el caso de una segunda infracción a ésta limitación de velocidad, le será mostrada la bandera negra al piloto.

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

En el caso de una carrera interrumpida antes de que se haya podido aplicar la penalización, si hay una segunda parte, el piloto penalizado por una salida





anticipada será requerido para efectuar un paso por el pit-lane después de la salida de la segunda parte de la carrera.

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

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

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

En el caso de que el organizador no haya podido efectuar el procedimiento de paso por pit-lane antes de finalizar la carrera, al piloto afectado se le impondrá una sanción de tiempo de 20 segundos.

## **1.20 Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry”**

Una carrera no será interrumpida por razones climatológicas, salvo por motivos excepcionales y los pilotos que deseen cambiar neumáticos o efectuar reglajes deben dirigirse a boxes y hacerlo durante el desarrollo de la carrera.

## **1.21 Comportamiento durante los entrenos y las carreras**

- 1) Los pilotos debe obedecer las señales efectuadas mediante las banderas, las luces 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 - multa - pérdida de posiciones – paso por el pit-lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.
- 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 o por un sitio que no le represente ninguna ventaja o por el indicado por los oficiales. Toda infracción a esta norma, durante los entrenamientos o “warm-up” será sancionada con la supresión del tiempo de la vuelta en cuestión, y durante la carrera por un cambio de posición decidido por la Dirección de Carrera CEV.  
Se presentará un panel al piloto en la línea de llegada durante 5 vueltas como máximo. Si el piloto no se ha reposicionado después que el panel le haya sido presentado 5 veces, será penalizado con un paso por el pit-lane.



Se pueden aplicar además otras penalizaciones suplementarias como: punto/s de penalización - multa - paso por el pit-lane - descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

- 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. Los comisarios pueden prestar asistencia al piloto con el fin de levantar su motocicleta y aguantarla mientras efectúa la reparación o el reglaje. Los oficiales pueden, a continuación, ayudarle a poner en marcha su motocicleta.
- 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 está estrictamente prohibido.  
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 o empujar 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 del campeonato y cuando son generadas por éste.  
Está estrictamente prohibido, la colocación de sistemas, de cualquier tipo, de grabación de imágenes sobre la motocicleta y/o el piloto, que no sean las colocadas por el promotor del campeonato y controladas por éste.



- 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.

Cualquier piloto que sobrepase el límite de velocidad en el pit-lane durante los entrenamientos, se le impondrá una multa de 100,00 € por cada infracción. Se les pueden imponer además, otras penalizaciones suplementarias. Cualquier piloto que sobrepase la velocidad en el pit-lane durante la carrera, será penalizado con un paso por el pit-lane.

La Dirección de Carrera CEV debe comunicar la infracción al equipo del piloto después de haber recibido la información del oficial correspondiente.

- 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 star” (“zona de ensayo de salida) y según el procedimiento comunicado a los equipos antes del inicio de los entrenamientos. Todos los pilotos que vulneren esta regla serán penalizados con una multa de 150 €. Se les pueden imponer además, otras penalizaciones suplementarias.
- 16) Si el vencedor desea recoger una bandera, debe situarse a un lado de la pista con el fin de recogerla y lo más rápidamente posible, siempre que no represente ningún peligro, deberá reintegrarse a la pista.
- 17) Está prohibido conducir una motocicleta de competición en el interior del circuito, en otro lugar que no sea el pit-lane o la pista.
- 18) Tras tomar la bandera cuadros, los pilotos que circulen por la pista no pueden quitarse el casco hasta estar detenidos en el pit-lane o el parque cerrado.

## 1.22 Banderas y luces

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

### 1.22.1 Banderas y luces utilizados para dar informaciones

- **Bandera verde**

La pista esta 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.

En el momento de la apertura de la salida de boxes se agitará esta bandera en dicho punto.



- **Bandera amarilla con franjas rojas**

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

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

Empieza a llover en esa parte de la pista.

Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.

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

Llueve en esa parte de la pista.

Esta bandera debe presentarse agitada en el puesto de señalización.

- **Bandera azul**

Esta bandera se presenta agitada en el puesto de señalización e indica a un piloto que va a ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos.

Durante los entrenos el piloto afectado deben seguir su trayectoria y ralentizar su marcha para permitir el paso de los pilotos más rápidos que le van a adelantar.

Durante la carrera, el piloto afectado va a perder una vuelta. El piloto debe permitir a la primera oportunidad dejar pasar al/a los 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 será sancionada por una de las penalizaciones siguientes: punto/s de penalización - multa - descalificación - pérdida de puntos del Campeonato.

- **Bandera/s a cuadros blancos y negros**

Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada en la línea de llegada a nivel de la pista para indicar la finalización de los entrenamientos o de la carrera.

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

- **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.



## 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.

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.

Los pilotos deben ralentizar la marcha y estar preparados para parar. Esta 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.

En caso de infracción de esta regla durante la carrera, el piloto debe recular el número de puesto/s decidido/s por la Dirección de Carrera CEV. Se presentará un panel al piloto en la línea de llegada durante 5 vueltas como máximo. Si el piloto no está reposicionado después de que le han presentado el panel durante 5 vueltas, será penalizado con un paso por el pit-lane.

En los dos casos, una penalización suplementaria (tal como punto/s de penalización, multa, suspensión) le puede ser aplicada.

Si inmediatamente después de haber adelantado, el piloto se da cuenta de que ha cometido una infracción, él debe levantar la mano y dejar pasar el/los piloto/s a los que ha adelantado. En este caso, no se le aplicará ninguna sanción.

En la vuelta de inspección final, esta bandera deberá presentarse agitada en el lugar exacto donde será mostrada por el comisario de señalización durante los entrenamientos, vuelta de reconocimiento, calentamiento y la carrera.

### • **Bandera roja y luz roja**

Cuando los entrenamientos o la carrera son interrumpidos, se deberá agitar la bandera roja en todos los puestos de señalización y se encenderán las luces rojas situadas a lo largo del circuito. Los pilotos deben regresar a boxes lentamente.

Cuando la salida de boxes se cierra, esta bandera debe presentarse agitada en la salida de boxes y se encenderá el semáforo rojo. Los pilotos no están autorizados a salir de boxes.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por una de las penalizaciones siguientes: punto/s de penalización - multa – descalificación – pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

Al final de cada sesión de entrenos y “warm-up” se encenderá la luz roja en la línea de llegada.

La bandera roja se debe mostrar inmóvil en la parrilla de salida al final de la vuelta de calentamiento.

La bandera roja también puede ser utilizada para cerrar el circuito.

Las luces rojas se encenderán en la línea de salida entre 2 y 5 segundos para la salida de cada carrera.



- **Bandera negra**

Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto y se presenta agitada en todos los puestos de señalización conjuntamente con el número del piloto. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera deberá ser presentada solamente después de que el equipo del piloto haya sido informado.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por una de las penalizaciones siguientes: punto/s de penalización - multa – pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

- **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 conjuntamente con el número del piloto. Esta bandera informa al piloto que su motocicleta tiene problemas mecánicos que puedan ser susceptibles de constituir un peligro para el mismo y/o para el resto de los participantes y que debe abandonar inmediatamente la pista.

Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: punto/s de penalización – multa - pérdida de puntos del Campeonato – suspensión.

### **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 286C o 298C (**en 2015 solo se aceptara el 298C**)  
Rojo : Pantone 186C  
Amarillo : Pantone Amarillo C  
Verde : Pantone 348C

Los colores de las banderas serán verificadas 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, se le presentará a nivel de pista en la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos.

Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, ningún otro piloto será autorizado a entrar en pista desde la salida de boxes.

Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, el semáforo rojo de la salida de boxes se encenderá y un comisario presentará una bandera roja.

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

**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** Para considerar que un piloto ha terminado la carrera y para figurar en los resultados es preciso:

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

**1.24.5** Los pilotos clasificados en las tres primeras posiciones de la carrera serán escoltados por los Oficiales, lo más rápidamente posible, hacia el pódium para la



ceremonia de entrega de premios. La participación de los tres primeros pilotos clasificados es obligatoria.

## **1.25 Interrupción de una carrera**

**1.25.1** Si el Director de Competición CEV decide interrumpir una carrera por razones de seguridad u otras, 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 de la carrera se determinarán según el siguiente ejemplo:

### **1.25.2** Primera salida:

- Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera no ha superado el 50% de las vueltas previstas (redondeado al número entero de vueltas superior), la carrera se daría por no válida y se efectuaría una nueva salida. La nueva carrera se efectuaría al 50% de las vueltas inicialmente previstas (redondeado al número entero de vueltas superior).
- Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera ha superado el 50% de las vueltas previstas (redondeado al número entero de vueltas superior), la carrera se daría por finalizada y válida, otorgándose todos los puntos.

### **1.25.3** Siguiete/s salida/s:

- En caso de nueva/s detención/es, la/s nueva/s carrera/s se efectuaría/n al 50% de las vueltas inicialmente previstas (redondeado al número entero de vueltas superior). Si en la segunda salida y/o siguiente/s el piloto cabeza de carrera no ha superado el 50% de las vueltas previstas (redondeado al número entero de vueltas superior), se dará inicio nuevamente a la carrera con el mismo número de vueltas de la carrera detenida y con la parrilla inicial.
- En caso de detención de la carrera y el piloto cabeza de carrera ha superado el 50% de las vueltas previstas (redondeado al número entero de vueltas superior) se dará por finalizada la carrera y será válida, pero solo se otorgarán la mitad de los puntos.

Si no fuera posible reiniciar la carrera, será anulada y no tendrá ninguna validez ni se otorgarán puntos.

Ejemplo: Una carrera a 21 vueltas. (50% - 11 vueltas)

La bandera roja ha sido presentada cuando el piloto cabeza de carrera ha efectuado 10 vueltas completas y está realizando su vuelta número 11. La carrera será considerada como no válida y se dará una segunda salida a 11 vueltas, podrán tomar la nueva salida todos los pilotos incluidos en la parrilla inicial y la composición de la parrilla es la inicial.

En el caso de que la bandera roja fuese presentada cuando el piloto cabeza de carrera ha efectuado 11 vueltas y estuviese realizando la vuelta número 12, la carrera será considerada como válida y se atribuirán todos los puntos.





Ejemplo: Una carrera a 11 vueltas, por detención de la primera carrera (50% - 6 vueltas)

Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera ha efectuado 5 vueltas y está realizando la vuelta número 6, la carrera se daría por no válida y se efectuaría una nueva salida. La nueva carrera se efectuaría de nuevo a 11 vueltas, podrán tomar la nueva salida todos los pilotos incluidos en la parrilla inicial y la composición de la parrilla es la inicial.

Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera ha efectuado 6 vueltas y está realizando la vuelta 7. La carrera será considerada como válida y se daría por finalizada, pero se concederían solamente la mitad de los puntos.

Si la carrera se interrumpe y se considera válida, el procedimiento de clasificación será el siguiente:

1. Para los pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han pasado, antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.
4. Los pilotos que no regresen por "pit-lane" a los mandos de su motocicleta dentro de los 5 minutos que siguen a la presentación de la bandera roja no estarán clasificados.

Si la carrera se interrumpe durante la última vuelta y algún piloto ya ha tomado bandera a cuadros, el procedimiento será el siguiente:

1. Para los pilotos que han tomado bandera a cuadros antes de la presentación de la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han tomado bandera a cuadros antes de la interrupción de la carrera se establecerá una clasificación en base a la penúltima vuelta de carrera.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.
4. Los pilotos que no regresen por "pit-lane" a los mandos de su motocicleta dentro de los 5 minutos que siguen a la presentación de la bandera roja no estarán clasificados.

## **1.26 Nueva salida de una carrera interrumpida**

**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 CEV anunciará una nueva hora para dar inicio al nuevo procedimiento de salida, que si las condiciones lo permiten, no debe sobrepasar los 20 minutos desde el momento en que se presentó



la bandera roja. En casos excepcionales la Dirección de Carrera CEV 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** El procedimiento será idéntico a una salida normal, con vueltas de reconocimiento, vuelta de calentamiento, etc.

**1.26.3** Las condiciones para tomar la nueva salida de una carrera, son las siguientes:

Todos los pilotos admitidos en la parrilla inicial podrán tomar parte en la/s siguiente/s salida/s y las posiciones en la parrilla serán las mismas que las de la parrilla inicial.

Las motocicletas pueden ser reparadas y está autorizado el repostaje.

### **1.27 Zona de control técnico**

Al final de una carrera o al final de una carrera que ha sido interrumpida, todas las motocicletas que han terminado la carrera deberán quedar a disposición de los oficiales durante 30 minutos dentro del 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 de la Dirección de Carrera CEV, 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 la Dirección de Carrera CEV.

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

### **1.28 Puntos para el Campeonato y clasificación**

**1.28.1** Los pilotos y constructores que participan en el FIM CEV Repsol International Championship.

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

**1.28.3** Para los constructores sólo la motocicleta mejor clasificada de un constructor obtendrá los puntos según la posición en la carrera.

**1.28.4** Para cada carrera del Campeonato, los puntos serán atribuidos según el siguiente baremo:

Posición	Puntos
----------	--------



1º	25
2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

**1.28.5** Todas las carreras contarán para la clasificación del Campeonato.

**1.28.6** 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 (número de primeros puestos, número de segundo puestos, etc.). En el caso de subsistir el ex aequo se tendrá en cuenta la mejor posición del último resultado.

### **1.29 Instrucciones y comunicados a los participantes**

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

Las notificaciones deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios. El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios 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 de la Dirección de Carrera CEV, de los oficiales permanentes 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 la Dirección de Carrera CEV, a los oficiales permanentes o al Director de Carrera 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.

### **1.31 Depósito por una reclamación técnica**

Las reclamaciones técnicas se presentarán junto con un depósito de 500 €, más lo estipulado en el “Código disciplinario y de arbitraje FIM del reglamento del Campeonato del Mundo FIM de Grandes Premios de carreras en asfalto”. Si se comprueba que la motocicleta está conforme a las normas, la cantidad del depósito será abonada a la parte ganadora.

Si la Dirección de Carrera CEV considera que la reclamación es correcta, el importe total de los depósitos será devuelto al reclamante.

### **1.32 Depósito en caso de control de carburante tras una reclamación**

Todo de control de carburante por causa de una reclamación o apelación debe acompañarse de un depósito de 600 € que se entregarán a la FIM.

Después del último control:

- a la parte ganadora se le reembolsarán los depósitos que haya efectuado.
- la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, haciéndose la deducción del depósito que haya efectuado.

### **1.33 Sanción por no cumplir las normas sobre carburantes**

Se puede efectuar un control de carburante de acuerdo con el art. 2.10.5 del “Reglamento Deportivo del FIM CEV Repsol International Championship”. Un corredor que su carburante no se corresponda a las exigencias técnicas será sancionado de la siguiente manera:

1. Exclusión de toda la manifestación en cuestión, independientemente del momento en que haya sido tomada la muestra.
2. Multa de 500 €
3. Pago de todos los costes relativo al/a los control/es de carburante efectuados para su caso.



## **1.34 Transponders**

### **1.34.1 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 puede acarrear una sanción económica consistente en el importe del material no devuelto.

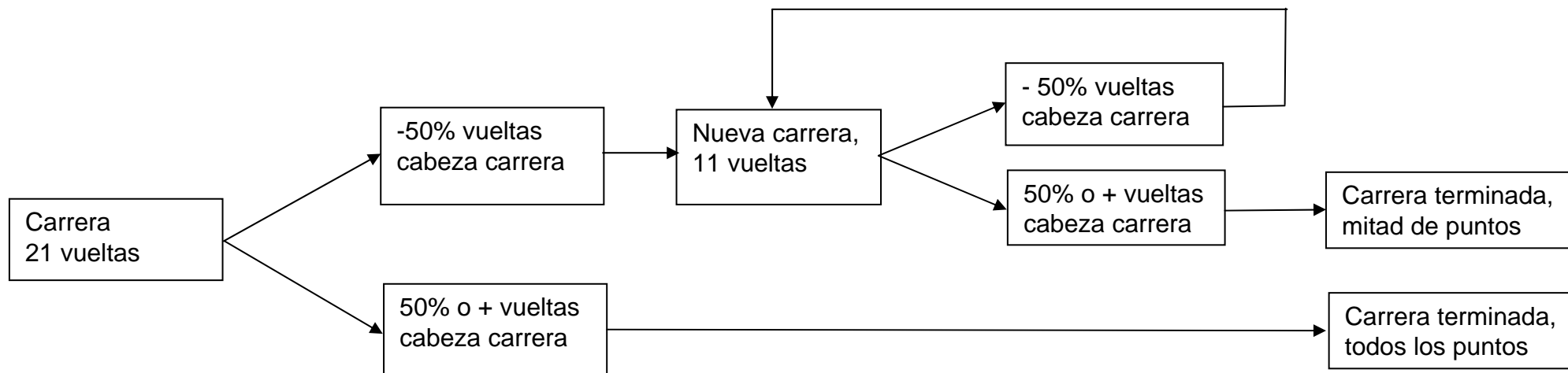


### 1.35 Anexo 1

Calculo de vueltas correspondientes a lo indicado en los artículos:  
1.25 (Interrupción de una carrera) y 1.24 (Final de carrera y resultados)

<b>Vueltas</b>	<b>50% art. 1.25</b>	<b>75% art. 1.24</b>
5	3	3
6	3	4
7	4	5
8	4	6
9	5	6
10	5	7
11	6	8
12	6	9
13	7	9
14	7	10
15	8	11
16	8	12
17	9	12
18	9	13
19	10	14
20	10	15
21	11	15
22	11	16
23	12	17
24	12	18
25	13	18
26	13	19
27	14	20
28	14	21
29	15	21
30	15	22

## Anexo 2 - 1.25 Interrupción de una carrera Bandera Roja



**- Vueltas redondeadas al entero superior**

**- Parrilla de salida, la original, admitidos todos los pilotos de la parrilla original**

**- El número de vueltas corresponde a las efectuadas por el cabeza de carrera**



## 2. REGLAMENTOS TECNICOS

---





### **3. CODIGO DE DISCIPLINA Y ARBITRAJE**

---

Las reglas están definidas por el “CODIGO DISCIPLINARIO Y DE ABITRAJE FIM DEL REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DEL MUNDO FIM DE GRANDES PREMIOS DE CARRERAS EN ASFALTO”, integrando la especificidad de la composición de los Comisarios FIM (artículo 1.7.8. b-)



#### 4. NORMAS PARA LOS CIRCUITOS

---

Las normas para los circuitos están definidas por “NORMAS FIM PARA LOS CIRCUITOS DE CARRERAS EN ASFALTO” (NCCR).



## 5. CODIGO MEDICO

---

Las reglas están definidas por el “CODIGO MEDICO FIM”



## 6. CODIGO ANTIDOPAJE

---

Las normas están definidas en el “CODIGO ANTIDOPAJE FIM”