



Reglamentos FIM Moto3™ Junior World Championship

Con el propósito de simplificar, conveniencia y utilidad, este Reglamento incluye también los:

Reglamentos Moto2™ European Championship &
European Talent Cup



2018

REGLAMENTOS

Los artículos modificados desde el 1 de enero de 2018 están en negrita.

Los artículos modificados para la temporada 2018, están en negrita y color rojo.



**PARA MOTO3™ JUNIOR WORLD CHAMPIONSHIP
FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)**

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

SWITZERLAND

Tel: +41-22-950 950 0

www.fim-live.com

paul.duparc@fim.ch

victoria.corredoira@fim.ch

**PARA MOTO2™ EUROPEAN CHAMPIONSHIP & EUROPEAN TALENT CUP
FIM EUROPE**

Via Giulio Romano 18

I-00196 Roma

ITALY

Tel: +39 06 3226746

www.fim-europe.com

office@fim-europe.com

DORNA CEV / Dorna Worldwide S.L

C/ Príncipe de Vergara 183,

28002 Madrid – SPAIN

Tel.: 91 782 02 20

www.fimcevrepsol.com

info@fimcevrepsol.com

CONTENIDO

OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES	6
1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS	7 - 42
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	
8. CODIGO ETICO	

Índice

Obligaciones y Condiciones Generales	6
1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS	7
1.1 Introducción.....	7
1.2 Manifestaciones	7
1.3 Parque de corredores.....	8
1.4 Oficiales	12
1.5 Comité de Dirección del Evento	14
1.6 La Dirección de Carrera	15
1.7 Comisarios FIM	16
1.8 El Calendario.....	16
1.9 Clases	17
1.10 Pilotos admitidos	17
1.11 Inscripciones	18
1.12 Dorsales	19
1.13 Horarios.....	19
1.14 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje	19
1.15 Entrenos	20
1.16 Parrilla de salida.....	22
1.17 Carreras	22
1.18 Procedimiento de salida	23
1.19 Procedimiento de paso por el pit-lane	29
1.20 Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry”	30
1.21 Comportamiento durante los entrenos y las carreras.....	30
1.22 Banderas y luces.....	33
1.23 Coches Médicos.....	36
1.24 Final de carrera y resultado.....	36
1.25 Interrupción de una carrera	37
1.26 Nueva salida de una carrera interrumpida	37
1.27 Zona de control técnico	39
1.28 Puntos para el Campeonato y clasificación.....	39
1.29 Instrucciones y comunicados a los participantes	40
1.30 Personal de los equipos en el pit-lane.....	41
1.31 Depósito suplementario en caso de control de una motocicleta por causa de una reclamación técnica	41
1.32 Depósito suplementario en caso de control de carburante por causa de una reclamación.....	41
1.33 Sanción por no cumplir las normas sobre carburantes	41
1.34 Transponders	42
1.35 Calculo de vueltas	42

Obligaciones y Condiciones Generales

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.

La FIM Europe European Talent Cup y el Moto2™ European Championship, se desarrollan bajo la autoridad de FIM Europe.

En este sentido, cualquier referencia a los Comisarios FIM, se refiere también a los Comisarios de FIM Europe, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

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 Moto3™ Junior World Championship, **Moto2™ European Championship, European Talent Cup (ETC)** (denominada en adelante “**Campeonato**”) 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
8. CODIGO ETICO

Que son completados y modificados periódicamente (en lo sucesivo, denominados colectivamente como “Reglamentos”).

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del 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, 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 **Campeonato**, de pilotos y fabricantes.
- 1.1.2 Todos los documentos oficiales relativos al **FIM Moto3™ Junior World Championship**, deben ser conformes a las exigencias del artículo 100.5 del Código Deportivo FIM.
- 1.1.3 **Todos los documentos oficiales relativos al Moto2™ European Championship y European Talent Cup deben cumplir con el artículo 100.6 del Código Deportivo FIM Europe.**

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 y de los Comisarios FIM.
- 1.2.2 Las manifestaciones podrán ser organizadas únicamente en circuitos que hayan sido homologados por la FIM para el **Campeonato**.
Durante la tarde del día anterior a la celebración de los primeros entrenamientos, el Oficial de Seguridad efectuará la inspección final de homologación de la pista.
- 1.2.3 Las manifestaciones no pueden comprender otras carreras, con excepción de los Grandes Premios y de carreras anexas, aprobadas por FIM, **FIM Europe** 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, **FIM Europe** y Dorna.
- 1.2.5 Los organizadores serán designados por FIM, **FIM Europe** 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 110.1.2 del Código Deportivo **FIM (para el FIM Moto3™ Junior World Championship)**, y de acuerdo con el artículo 110.1 del Código Deportivo de **FIM Europe (para el Moto2™ European Championship y European Talent Cup)**. Este seguro debe cubrir a todos los participantes, equipos, patrocinadores, compañías de servicios, oficiales, FIM/**FIM Europe**, 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, **FIM Europe** 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 y el nombre del 3er **Comisario FIM nombrados por la FMNR**, (con las licencias FIM/**FIM Europe** apropiadas).
- h. El nombre, la dirección y el número de teléfono del Jefe de los Servicios Médicos (con la licencia FIM/**FIM Europe** apropiada).
- 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. **Pero debe proporcionar la misma información a los Corredores y Equipos.**

1.3 Parque de corredores

En esta normativa se regula los diferentes horarios, áreas útiles del paddock y las pautas a seguir.

- Horario y procedimiento de entrada y salida al paddock
- Áreas de paddock
- Posicionamiento de las áreas
- Acciones promocionales
- Pautas de conducta
- Uso de las instalaciones

1.3.1 Horario y procedimiento de entrada y salida del paddock

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 acredite su vehículo específicamente para el evento. A continuación, la Organización le indicará su situación en el paddock 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 paddock.

El horario de entrada y salida al paddock y/o boxes para vehículos de trabajo que hayan sido ya acreditados y ubicados para el evento será el siguiente:

- Miércoles*: de 9h a 20h (únicamente en los eventos con entrenamientos no oficiales a partir del jueves)
- Jueves*: de 9h a 20h. En los eventos con entrenamientos no oficiales a partir del jueves: de 8h a 20h
- Viernes*: de 8h a 20h
- Sábado: de 8h a 10h y desde fin de todos los entrenamientos a 20h. Mientras haya motos entrenando, no se permite mover los vehículos estacionados en el paddock.
- Domingo: de 8h a 10h. Hasta el fin de la última carrera, no se permite mover los vehículos estacionados en el paddock. A partir del fin de la última carrera, todos los vehículos podrán moverse sin restricciones.

*Miércoles, jueves y viernes, los vehículos ya acreditados podrán circular libremente en el horario permitido. Ahora bien, entre 13.30h y 15h, no se acreditará ningún tipo de vehículo que acceda por primera vez al paddock en el evento y, por consiguiente, no podrá entrar.

A todo equipo que infrinja estos horarios de acceso y salida les será retirada la acreditación de su vehículo y tendrá vetado el acceso al paddock con carácter permanente durante la temporada.

Durante las carreras del domingo ningún vehículo instalado en el paddock podrá abandonar el recinto hasta la finalización del Evento. Tampoco está permitido recoger material o desmantelar el box antes del fin de carreras.

El Circuito podrá exigir portar Acreditación Personal entre las 18.00h y 8.00h del día siguiente.

Se podrá acceder al paddock en scooter hasta las 23h siempre y cuando conductor y scooter estén debidamente acreditados.

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

1.3.2 Áreas de paddock

Con el fin de mejorar su funcionalidad, el paddock se distribuirá en las siguientes áreas:

1. Zona de boxes
2. Zona de trabajo (equipos sin box)
3. Zona de hospitalities
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 paddock será inamovible.

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

1.3.3 Posicionamiento de la áreas

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 paddock.

1) Zona de boxes

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

La disponibilidad provisional o no de box podrá consultarse en la página web del **Campeonato** www.fimcevrepsol.com a partir del martes anterior a la carrera. La Organización se reserva el derecho de modificar la lista de boxes.

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 hacerlo constar en el boletín de inscripción del piloto al que representa. A aquellos equipos que no estén interesados en tener box y hayan olvidado comunicarlo por escrito a info@fimcevrepsol.com antes del miércoles anterior a la carrera, 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.

Queda terminantemente prohibido instalarse en un box diferente al asignado por la Organización.

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 el panelado, 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 paddock 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 paddock.

El horario de trabajo en la zona de trabajo, desde el jueves hasta el domingo del Evento, 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 hospitalities

La ubicación de los hospitalities y carpas-catering requiere de una planificación. Por lo tanto, los equipos que tengan previsto instalar estas estructuras deberán informarlo a la Organización haciéndolo constar en el boletín de inscripción del piloto al que representa y al menos con quince días de antelación al Evento. Los equipos con inscripción permanente que deseen instalar un hospitality o carpa-catering en todas las carreras deberán comunicar a la Organización el detalle de sus estructuras haciéndolo constar en el boletín de inscripción del piloto al que representa y al menos 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 hospitalities de los equipos con derecho a un espacio en el paddock 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.

Por razones de espacio la Organización se reserva el derecho de admitir o limitar el número de metros cuadrados en el paddock 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 motorhomes. 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.

Esta área está prevista para el uso de equipos y pilotos, quedando reservado el derecho de admisión por parte de la Organización.

En esta área y en todo momento, queda terminantemente prohibido arrancar ningún motor ni realizar operaciones de reparación y/o mantenimiento de motocicletas que puedan alterar el descanso de los participantes.

5) Zona de servicios

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

6) Zona Carrera Soporte

La Organización habilitará en los Eventos en que se dispute la Carrera Soporte una zona destinada a la infraestructura de la misma.

1.3.4 Acciones promocionales

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

1.3.5 Pautas de conducta

En favor de una mejor convivencia dentro del paddock y de la imagen del mismo quedan terminantemente prohibidas las siguientes acciones:

- Conducir motocicletas de forma temeraria dentro del paddock. 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 paddock. Estos se estacionarán en el parking.
- Caminar con el torso desnudo por el paddock.
- Cocinar y comer en los boxes y/o en el paddock, 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 paddock.
- Dormir dentro de los boxes.
- Intercambio de credenciales personales o de vehículo.
- Instalar tiendas de campaña en el paddock.
- Instalación de piscinas en la zona de vivienda.
- Instalación de barbacoas o cocinas al aire libre.

1.3.6 Uso de las instalaciones

- Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (paddock, boxes, pit-lane, muro de señalización, etc.). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones serán responsabilidad del participante.
- 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 Celebración conjunta con otros campeonatos

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 Campeonato serán nombrados por la Comisión correspondiente.

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

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

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

El Director de Carrera debe trabajar en consulta permanente con el Director de Competición.

El Director de Competición 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:

- 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

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

Oficial de seguridad

Es el responsable de la supervisión de todos los aspectos de seguridad.

1.4.2 Oficiales de una prueba

Los Oficiales de una prueba serán nombrados en cada prueba por la FMNR/Organizador y serán aprobados por la FIM/**FIM Europe**.

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, **el Oficial de Seguridad, el Representante de Dorna, los Comisarios FIM** 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 y/o de “warm-up” de cada día. 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 **Oficial de Seguridad**.

- 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.
- 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.

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, el Director de Competición, 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**

La Dirección de Carrera será nombrada para todo el Campeonato por la Comisión **correspondiente**.

1.4.4 **Los Comisarios FIM**

Los Comisarios FIM serán designados para cada evento por la FIM **y aprobados por la Comisión correspondiente**.

1.5 **Comité de Dirección del Evento**

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

- El Director de Competición, que presidirá las sesiones.
- El Director Técnico
- El Delegado nombrado por Dorna
- El Oficial de Seguridad
- **El Jefe de Comisarios FIM**
- El Director de Carrera
- El Jefe Médico

1.5.2 En todo momento las tareas de los miembros del Comité de Dirección del Evento 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 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 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 tendrá el voto de calidad.

1.5.6 El Director de Competición puede igualmente invitar a Oficiales u otras personas para que asistan a la reunión **del Comité de Dirección del Evento**. Pero, los Oficiales o las otras personas invitadas no tendrán derecho a voto.

1.5.7 Las tareas del Comité de Dirección del Evento 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

1.6.1 La Dirección de Carrera estará compuesta por las personas siguientes:

- El Director de Competición
- El representante FIM (**Oficial de Seguridad**)
- El representante de Dorna

Estas personas pueden realizar otras funciones durante el evento.

1.6.2 El quórum para la reunión de la Dirección de Carrera 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 se reunirá, durante el evento, cada vez que sea necesario.

1.6.5 Las tareas de la Dirección de Carrera son:

- a- Tomar las decisiones en aplicación de los Reglamentos.
- b- Supervisar los asuntos operacionales para asegurar el funcionamiento seguro, eficiente y oportuno del evento, de acuerdo con los Reglamentos del **Campeonato**.
- c- Hacer cambios en 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 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 sanciones por infracciones a los Reglamentos.
- f- Imponer sanciones a un organizador por su incapacidad de asegurar un desarrollo eficaz y regular de la manifestación o por infracciones graves a los Reglamentos.
- g- Pronunciarse sobre toda reclamación relativa a las infracciones a los Reglamentos. Pronunciarse sobre cualquier reclamación relacionada con infracciones al Reglamento. No se pueden presentar protestas por cuestiones relacionadas con los reglamentos técnicos

1.7 Comisarios FIM

- 1.7.1 Habrá un colegio de tres Comisarios FIM (titulares de una licencia FIM/**FIM Europe** de Comisario Deportivo) supervisado por el Jefe de los Comisarios que presidirá las sesiones. El Jefe de los Comisarios y los demás Comisarios son responsables de la aplicación de los Reglamentos.
- 1.7.2 El quórum para una sesión de los Comisarios FIM es de dos personas.
- 1.7.3 Si el Jefe de Comisarios no está disponible durante una manifestación el segundo Comisario FIM lo reemplazará.
- 1.7.4 Cada miembro dispone de un voto. Las decisiones son tomadas por mayoría simple. En caso de empate el **Jefe de los Comisarios** tendrá el voto de calidad.
- 1.7.5 Los Comisarios FIM no tienen ningún rol ejecutivo en el desarrollo de la manifestación.
- 1.7.6 Los Comisarios FIM se reunirán, durante la manifestación, en cualquier momento que les sea solicitado.
- 1.7.7 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 de toda infracción cometida.
 - b- Pronunciarse sobre cualquier recurso de apelación contra las decisiones de la Dirección de Carrera.
- 1.7.8 Todas las decisiones tomadas por los Comisarios FIM deben ser comunicadas por escrito a la Dirección de Carrera y a todas las partes implicadas.

1.8 El Calendario

- 1.8.1 El calendario provisional de las carreras valederas para el **Campeonato** será publicado, en principio, como muy tarde el 15 de diciembre del año anterior.
- 1.8.2 La Comisión **correspondiente** se reserva el derecho de proponer la inclusión, sustitución o cancelación de los eventos del calendario provisional.

1.9 Clases

1.9.1 Las clases están previstas para las categorías siguientes:

Para Moto3™ Junior World Championship

- 250cc, 4 tiempos, monocilíndrico.

Para Moto2™ European Championship

- **Moto2™** motor Oficial 600cc, 4 tiempos, 4 cilindros
- **Superstock** superiores a 400 cc hasta 600 cc, 4 tiempos, 4 cilindros.
superiores a 500 cc hasta 675 cc, 4 tiempos, 3 cilindros.
superiores a 600 cc hasta 750 cc, 4 tiempos, 2 cilindros.

Para European Talent Cup

- 250cc, 4 tiempos, monocilíndrico.

1.9.2 Los Reglamentos Técnicos por los que se rigen estas **clases**, figuran **en el Reglamento del Campeonato**.

1.10 Pilotos admitidos

Para el **FIM Moto3™ World Championship** los pilotos deben estar en posesión de una licencia “**FIM CCR Junior Licence**”, emitida por una FMN.

Los constructores deberán estar en posesión de la correspondiente “FIM Manufacturer Licence”.

Para el Moto2™ European Championship y la European Talent Cup, los pilotos deben estar en posesión de una licencia válida, con cobertura para carreras internacionales, emitida por una FMN.

1.10.1 Edad mínima

Las licencias para los pilotos serán emitidas solo cuando se alcance la edad mínima:

Moto3™ Junior World Championship	14 años
Moto2™ European Championship	15 años
European Talent Cup	12 años

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

1.10.2 Edad máxima

Para el Moto3™ Junior World Championship la edad máxima será de 23 años a 1 de enero del año del Campeonato.

Para el European Talent Cup la edad máxima será de 17 años a 1 de enero del año del Campeonato.

1.11 Inscripciones

1.11.1 La forma de inscripción y los derechos se encuentran publicados en la página web www.fimcevrepsol.com.

Los pilotos no podrán inscribirse en más de **una categoría en el mismo evento**.

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@fimcevrepsol.com). La no comunicación de esta circunstancia puede comportar una sanción.

FIM, **FIM Europe** y DORNA **Worldwide, SLU (en adelante DWW)** se reservan el derecho de no admitir o rechazar una inscripción.

La aparición de un piloto en la lista provisional, es únicamente informativa conforme el piloto ha superado una primera fase a la espera de la inscripción definitiva. La inscripción definitiva sólo se produce cuando se hayan cumplido todas las condiciones particulares del inscrito y las generales del campeonato, y así sea confirmado oficialmente. En consecuencia, FIM, **FIM Europe** y **DWW** nunca serán responsables de las acciones que realice o asuma el piloto que haya sido informado de su condición de inscrito provisional, en el caso que finalmente su inscripción definitiva sea rechazada o no admitida.

Alguna de las carreras puede tener limitado el número de inscritos por necesidades del programa deportivo.

1.11.2 Declaraciones públicas de equipos y pilotos

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

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

- Declaraciones públicas o comentarios a los medios de comunicación que ataquen, menosprecien, desacrediten o dañen irresponsablemente a los Oficiales del Campeonato.
- Los comentarios públicos de los componentes y pilotos del equipo que saben, o deberían razonablemente saber, que perjudicarán irresponsablemente la reputación, la imagen o los intereses del deporte y/o cualquiera de los Oficiales el Campeonato están expresamente cubiertos por esta regla.
- Se entiende que no se prohíben expresiones responsables de desacuerdo legítimo con los Oficiales del Campeonato y/o las políticas del Campeonato.

1.11.3 Briefing

Serán organizados dos briefing:

a) Un briefing obligatorio será organizado para todos los pilotos participantes por primera vez en el **Campeonato** 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 la Dirección de Carrera.

- b) Un briefing de asistencia opcional será organizado para todos los Jefes de Equipo participantes por primera vez en el **Campeonato** 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.

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

1.11.5 Se considera que un piloto ha tomado parte en la carrera, si 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

1.13.1 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

1.13.2 La **Comisión correspondiente** 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 en bicicleta **no motorizada** o a pie. Toda circulación en ese momento debe hacerse en el sentido de giro de la pista. Infringir esta norma puede suponer una penalización.

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, 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 está descrito en el “FIM Medical Code”.**

1.14.3 Los artículos correspondientes a los procedimientos antidopaje están contenidos en el FIM Anti-doping Code.

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. 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. 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. 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 por ninguna persona.

Esto incluye a los oficiales de pista y otros oficiales, que no pueden limpiar la superficie de la pista sin instrucciones previas y/o autorización del Director de Competición y/o del Oficial de Seguridad.

- 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.

Desde la fecha de publicación del presente Reglamento en su versión 1, los entrenamientos privados, con una moto de la categoría en la que compite el piloto, en circuitos donde se vayan a celebrar las pruebas del **Campeonato**, antes de la celebración de las pruebas, están limitados a un máximo de:

- 14 días para **Moto3™ Junior**
- **13 días para Moto2™ y ETC**

En caso de celebrarse entrenos el jueves anterior al de la competición, se computará éste como jornada de entreno privado.

No se considerarán entrenos privados la participación de pilotos en pruebas de Moto3™ y Moto2™ del “FIM World Championship Grand Prix”, excepto cuando los Campeonatos se realicen en el mismo evento, (ejemplo: la carrera de Le Mans), en el FIM World Superbike, Supersport, Supersport 300 y European Superstock Championships, Campeonato de España de Velocidad, Campeonato del Mundo de Resistencia / Copa del Mundo, FIM Red Bull MotoGP™ Rookies Cup y sus tests.

Un piloto que compita en el FIM Moto3™ Junior World Championship, coincidiendo con un evento de MotoGP™, no podrá participar en entrenos o carreras en el mismo evento, en la clase de Moto3™ o Moto2™ del FIM World Championship Grand Prix.

1.15.2 Duración de los entrenos

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

Moto3™ Junior World Championship	40 minutos
Moto2™ European Championship	40 minutos
European Talent Cup	40 minutos

La Dirección de Carrera 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 durante los entrenos cronometrados como mínimo igual al 110% del tiempo registrado por el piloto más

rápido de su tanda, obtenido en cualquiera de las tandas de entrenamientos cronometrados de su grupo.

La Dirección de Carrera 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 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:

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

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™ Junior World Championship	entre 60 Km y 90 Km
Moto2™ European Championship	entre 65 Km y 90 Km
European Talent Cup	entre 60 Km y 90 Km

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

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 directamente a la parrilla de salida desde el pit-lane.
- 2) - Aproximadamente 15 minutos antes de la salida de la carrera – (excepto en caso de nueva salida o carrera reprogramada)
Se abre la salida del pit-lane para iniciar la(s) vuelta(s) de reconocimiento.
Semáforo verde.
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 pueden efectuar reglajes o repostar.

- 3) - Aproximadamente 10 minutos antes de la salida de la carrera – (excepto en caso de nueva salida o carrera reprogramada)
Cierre de la salida del pit-lane.
Semáforo rojo en la salida del pit-lane.
- 4) Los pilotos que no estén en la parrilla de salida pueden iniciar la vuelta de calentamiento desde la salida del pit-lane, bajo las indicaciones de los oficiales allí situados.
Los pilotos que inicien la vuelta de calentamiento desde el pit-lane, deberán tomar la salida desde el final de la parrilla.
- 5) Cuando los pilotos llegan a la parrilla de salida después de la(s) vuelta(s) de reconocimiento, se detendrán al final de parrilla y pararán el motor. La motocicleta será empujado despacio por un miembro de su equipo hasta su posición en la parrilla. El piloto puede desmontar o permanecer sobre la motocicleta mientras ésta es empujada hasta su posición en la parrilla. Los pilotos en la parrilla pueden ser asistidos por hasta 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) El Director de Competición, en este momento, declarará la carrera en “mojado”, si se va a desarrollar con la pista mojada, o “seco” (en pista seca) y lo indicará mediante un panel a los pilotos situados en parrilla y de la misma manera lo indicará a los pilotos que se encuentren en el pit-lane. Si no se presenta ningún cartel, la carrera será declarada automáticamente en “seco” o en pista seca.
- 7) Los pilotos en la parrilla pueden en ese momento proceder a efectuar reglajes sobre su motocicleta o cambiar neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Se pueden utilizar calentadores para los neumáticos en la parrilla. 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. Cada motocicleta debe tener su propio arrancador.

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

Todos los reglajes deben de estar terminados cuando sea presentado el cartel de “3 minutos”. 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) 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. 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 de boxes y posteriormente 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 a pista, el semáforo de salida de boxes 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 de boxes.

Una vez llegados a la parrilla, los pilotos deben colocarse en su posición con la rueda delantera de su motocicleta tras la línea delantera y entre las líneas laterales que definen su posición sobre la parrilla, dejando su motor en marcha. El neumático delantero no debe tocar la superficie de pista fuera de las líneas pintadas.

Si dos pilotos o más deben tomar la salida desde el final de la parrilla ellos ocuparán sus posiciones en el orden en que **estaban situados en la parrilla**.

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

Un oficial se situará delante de la parrilla con una bandera roja inmóvil.

Todos los pilotos que **lleguen al punto de entrada del pit-lane** después de que lo haya hecho el coche de seguridad, **deberán entrar en el pit-lane para tomar la salida a la carrera 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 está 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.

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.

Si se le aplica una sanción por la ventaja en la anticipación a la salida, la Dirección de Carrera debe comunicar la sanción al piloto lo antes posible.

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

- 16) Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de la salida de pit-lane 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 pit-lane a pista se define como el punto donde se une con la pista, según lo determinado por la Dirección de Carrera (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

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

Si una motocicleta que participa en carrera entra en un box, se considerará que se ha retirado y no podrá volver salir de nuevo a la carrera (Art. 1.21.8).

18) **Salida retardada**

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

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

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

19) 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), la Dirección de Carrera podrá aplicar el procedimiento siguiente: Este procedimiento no se aplicará una vez iniciada la vuelta de calentamiento, los pilotos pueden decidir, una vez finalizada la vuelta de calentamiento, entrar el pit-lane para hacer los ajustes necesarios y tomar la salida desde allí.

(Nota: Como las condiciones climatológicas y su afectación no pueden preverse con exactitud, la Dirección de Carrera puede reaccionar a situaciones específicas mediante la emisión de diferentes instrucciones. Todas las instrucciones se mostrarán en los monitores de cronometraje y los equipos serán informados por los oficiales de parrilla.)

- Se mostrará el cartel de “salida retardada”. Esto puede ser antes o después de que se haya iniciado en parrilla la cuenta atrás de 5 minutos, pero normalmente será después de que la última motocicleta haya llegado a la parrilla.
- Se pueden cambiar ruedas y hacer ajustes en la parrilla.
- Se darán 5 minutos extra de tiempo de trabajo para posibles ajustes y cambios, aproximadamente cinco minutos después de haberse mostrado el cartel de “salida retardada”, se presenta el cartel de 5 minutos y se inicia la cuenta atrás de 5 - 3 - 1 - 30seg, antes del inicio de la vuelta de calentamiento.
- Los miembros del equipo deben abandonar la parrilla como de costumbre (Art. 1.18.10), 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.
- Se agitará la bandera verde y se aplicarán los procedimientos normales de vuelta de calentamiento y procedimiento de salida, los pilotos darán una vuelta de calentamiento normal y regresarán a sus posiciones 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.
- Por lo tanto la vuelta de calentamiento y la salida de carrera se efectuará con 5 minutos de retraso sobre el horario inicial previsto.
- La distancia de la carrera será la inicialmente prevista.

1.18.21 Procedimiento de inicio rápido

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 de Competición anunciará 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 debe entrar en el pit-lane. Dichos corredores tendrán que iniciar la vuelta de calentamiento desde el pit-lane e iniciarán la carrera desde el fondo de la parrilla.
- Los pilotos que una vez cerrado el pit-lane se encuentren todavía en boxes, podrán efectuar la vuelta de calentamiento saliendo desde pit-lane y tomarán la salida desde el final de la parrilla.
- Sólo UN mecánico por piloto podrá estar en la parrilla (sin herramientas), para principalmente indicar al piloto su posición en la parrilla. En el caso de que la nueva carrera implicase cambios de posición en la parrilla, el mecánico debe situarse en la nueva posición de su piloto en parrilla, según la disposición que se mostrará en las pantallas de cronometraje o la información que facilitarán los oficiales que se situarán a la entrada de la parrilla con las nuevas posiciones.
- Los pilotos se situarán en su posición de la parrilla de salida, con los motores en marcha y no podrán efectuar ningún ajuste. Si un piloto precisa de reparaciones y/o ajustes tras la vuelta de reconocimiento deberá entrar en el pit-lane.
- En el momento en que el coche de seguridad llegue a la parrilla, se presentará el cartel de 30 segundos. En ese momento, los mecánicos deben abandonar inmediatamente la parrilla

por el camino más rápido. Los 30 segundos se pueden reducir por decisión del Oficial de Salidas en cuanto la parrilla se encuentre libre y se considere segura.

- Una vez 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 a la altura de la salida de pit-lane a pista, se abrirá la salida de boxes por un periodo de 30 segundos para dar salida a los pilotos que allí se encuentren. Transcurridos los 30 segundos, la salida de boxes se cerrará hasta después del inicio de la carrera. Los pilotos que no hayan podido salir mientras permanecía abierta la salida de boxes, tomarán la salida a la carrera desde la salida de boxes. Los pilotos que retrasen la vuelta de calentamiento podrán ser adelantados por el coche de seguridad.
- Una vez los pilotos estén situados en sus puestos en la parrilla, se iniciará el procedimiento de salida normal, con las señales de salida en la forma acostumbrada.
- Los pilotos que hayan iniciado la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes deberán tomar la salida de la carrera desde el final de la parrilla siguiendo las indicaciones de los oficiales. En caso de que dos o más pilotos deban ocupar las últimas posiciones en la parrilla, lo harán en el orden en que estaban situados en parrilla. Todos los pilotos que lleguen al punto de entrada del pit-lane después de que lo haya hecho el coche de seguridad, deberán entrar en el pit-lane para tomar la salida a la carrera desde la salida de pit-lane.
- Una vez dada la señal de salida y el último piloto ha superado el punto de salida de pit-lane a pista, ésta se abrirá, según el artículo 1.18.16. Cualquier piloto que se encuentre aún en el pit-lane pueden entonces empezar la carrera.
- La distancia de la carrera será la prevista en el Art. 1.26
- **El procedimiento de Inicio rápido puede ser aplicado por la Dirección de Carrera, según sea necesario, en casos distintos a una carrera interrumpida (por ejemplo, un procedimiento de inicio retrasado).**

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. 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, 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, a determinar por la Dirección de Carrera, que debe ser equivalente al tiempo utilizado para hacer un paso por pit-lane, y será comunicado a los equipos antes de la carrera.

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 declarada en seco se interrumpirá por el Director de Competición, si considera que las condiciones climáticas que afectan a la superficie de la pista hace que sea probable que los pilotos precisen cambiar neumáticos.

1.20.1.2 Carreras en Mojado - una carrera declarada en mojado, por lo general empieza en condiciones variables o condiciones de mojado y no será interrumpida para motivos climatológicos, por lo que los pilotos que desean cambiar neumáticos o adaptarse a las condiciones, podrán entrar en pit-lane durante la carrera.

1.20.1.3 En todos los casos en que la primera carrera se interrumpe por razones climatológicas, la nueva salida se declarará automáticamente en “mojado”.

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.

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 una penalización decidida por la Dirección de Carrera.

En el caso de imponerse una sanción de cambio de posición, 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 puede imponer una penalización en tiempo en lugar de una penalización de cambio de posición cuando sea necesario.

Se pueden aplicar además otras penalizaciones suplementarias.

- 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 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 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 mínima de **75,00 €** por la primera infracción.

Las infracciones repetidas en el mismo evento incurrirán en una multa más alta cada vez, y cualquier piloto que cometa **3** o más infracciones en un solo evento estará sujeto a penalizaciones adicionales por parte de la Dirección de Carrera. 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 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 start” (“zona de ensayo de salida) y según el procedimiento comunicado a los equipos antes del inicio de los entrenamientos.
Todos los pilotos que vulneren esta regla podrán ser penalizados con una multa de 150 €. Se les pueden imponer además, otras penalizaciones suplementarias.
- 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 a la Dirección de Carrera.

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 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) Salida de pit-lane a pista
La salida de pit-lane a pista será definida por la Dirección de Carrera y marcada con pintura. La línea blanca discontinua significará el final de la salida de pit-lane 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 penalización/es de la Dirección de Carrera.

1.22 Banderas y luces

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

Todas las banderas deben presentarse agitadas.

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 presentarse agitada a la salida del pit-lane, junto con la luz verde, como una señal adicional de que la salida del pit-lane está abierta.

- **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.

Agitada en el puesto de señalización después de la salida de boxes, esta bandera indica a los pilotos que salen de boxes que otro/s piloto/s se están acercando por la pista. El piloto que sale de boxes debe hacerlo con seguridad y sin ocasionar molestias a los pilotos en pista.

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

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

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

Esta/s bandera/s a cuadros blancos y negros deberá ser agitada conjuntamente con la bandera azul en la línea de llegada 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/s vuelta/s 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/s amarilla/s**

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 bandera amarilla o doble bandera amarilla no significa un grado de peligro, sino sólo la ubicación del incidente.

Los pilotos deben ralentizar la marcha y estar preparados para parar. Está prohibido adelantar desde el punto donde se muestra la bandera hasta llegar a la altura de la bandera verde agitada.

Toda infracción a esta regla durante los entrenamientos puede ser sancionada, con la anulación del tiempo de la vuelta en la que suceda la infracción.

Infringir esta regla durante la carrera, puede ser penalizado.

Si se impone una penalización de cambio de posición del piloto, se presentará a este un panel en la línea de llegada durante 5 vueltas como máximo, indicándole el número de posiciones que debe recular. Si el piloto no está reposicionado después de que le ha presentado el panel durante 5 vueltas, será penalizado con un paso por el pit-lane.

En los dos casos, una penalización suplementaria le puede ser aplicada.

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

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

- **Bandera roja y luz roja**

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

Cuando la salida de boxes se cierra, se encenderá el semáforo rojo, **y puede mostrarse también la bandera roja conjuntamente con la luz roja**. Los pilotos no están autorizados a salir de boxes.

Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por la Dirección de Carrera.

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, cuando esta bandera es mostrada por causa de una sanción.

Esta bandera también se puede presentar a un piloto por una razón que no sea una sanción (por ejemplo: para rectificar un problema técnico no peligroso, tal como un problema del transponder).

- **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.

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 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 resultado

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.

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, se encenderá el semáforo rojo de la salida de boxes.

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. En caso de duda el Oficial de Cronometraje será el encargado de efectuar el dictamen final, que presentará a la Dirección de Carrera.

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 (**ver Art. 1.35**).

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.

1.24.6 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

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

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

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

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

En el momento que se muestra la bandera roja, los pilotos que no están compitiendo activamente en la carrera no se clasificarán (**ver Art. 1.35**).

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

1.25.2 Si los resultados muestran que el líder de la carrera y el resto de 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 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, redondeado al número entero de vueltas inferior, la carrera se reiniciará según lo indicado en el Art. 1.26. Si no es posible reiniciar la carrera, se tendrán en cuenta los resultados y se otorgarán la mitad de puntos en el Campeonato.

1.25.4 Si los resultados muestran que el líder de la carrera y el resto de 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 del Campeonato.

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 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 Carrera 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 inicio rápido de carrera, Art. 01.18.21), salvo que la Dirección de Carrera informe otro modo.
- 1.26.4** Las condiciones para la nueva salida por carrera interrumpida serán los siguientes:
- i) En el caso de la situación descrita anteriormente en el Art. 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 y/o de calentamiento del procedimiento de salida inicial.
 - 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 Art. 1.25.3 (3 vueltas o más y menos de dos tercios terminados):
 - a) Solamente podrán tomar la nueva salida los pilotos clasificados en la primera carrera. Para estar clasificado es necesario que el piloto entre en el pit-lane, conduciendo o empujando su motocicleta, dentro de los 5 minutos siguientes de mostrarse la bandera roja en la carrera interrumpida.
 - b) Las motocicletas pueden ser reparadas. Se permite el repostaje.
 - c) 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.
 - d) La nueva parrilla se basará en el orden de llegada de la primera carrera.
 - e) 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 Art. 1.24.4.
- 1.26.5** Las posibles sanciones aplicables a un piloto en la primera carrera, por ejemplo un cambio de posición en la parrilla o iniciar la carrera desde el pit-lane, se considerará que han sido cumplidas en la carrera original y no se aplicará a la nueva carrera.
- En el caso 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.
- 1.26.6** Si se interrumpe una carrera re-iniciada y la Dirección de Carrera estima que es posible una nueva salida, las condiciones de distancia y resultados para la reanudación (Art. 1.26.4) serán las siguientes:

- a) Si la carrera re-iniciada se interrumpe cuando han sido completadas 5 o más vueltas, la carrera se considerará finalizada y se otorgarán todos los puntos para el campeonato. La clasificación de la carrera se establecerá de acuerdo con el Art. 1.26.4.ii. e).
- b) Si la carrera re-iniciada se interrumpe cuando han sido completadas menos de 5 vueltas, en la medida de lo posible se reiniciará de nuevo la carrera y la Dirección de Carrera determinará el número de vueltas con un mínimo de 5. La parrilla se basará en los resultados de esta carrera interrumpida siempre que se hayan completado 3 o 4 vueltas (una carrera interrumpida con menos de 3 vueltas será nula y sin efecto y no podrá ser utilizada para determinar la parrilla o elegibilidad en la nueva carrera).
- c) Si esta nueva salida (tercera) se interrumpe cuando se han completado menos de 5 vueltas, no se dará una nueva salida. Los resultados de la carrera serán determinados por la primera parte de la carrera y se adjudicarán todos los puntos para el campeonato, siempre que en la primera parte de la carrera se hubieran completado 5 o más vueltas.
- d) Si se ha reanudado la primera carrera y ninguna de las carreras (la primera o las siguientes reanudadas) no han completado 5 o más vueltas, la carrera será considerada como anulada y no se otorgará ningún punto para él campeonato.
- e) La Dirección de Carrera puede reprogramar las nuevas salidas de carreras según sus necesidades.

1.27 Zona de control técnico

En caso de reclamación técnica que afecte a una motocicleta **que participe en más de una carrera el mismo día**, 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.

Podrá efectuarse un control técnico con desmontaje a las tres primeras motocicletas y sobre todas aquellas determinadas por la Dirección de Carrera y/o por el Director Técnico. 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.

En cada evento, al final del 1er entrenamiento de la European Talent Cup, los motores de las 10 primeras motocicletas clasificadas podrán ser precintados.

1.28 Puntos para el Campeonato y clasificación

1.28.1 Para los pilotos que participan en el **Campeonato**.

Para los Constructores que participan en el Moto3™ World Championship y Moto2™ European 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.

1.28.7 El vencedor del **FIM Moto3™ Junior World Championship**, tiene la obligación de asistir a la **Ceremonia FIM de entrega de premios**, según el **Art.60.7 del FIM Sporting Code**.

1.29 Instrucciones y comunicados a los participantes

1.29.1 La Dirección de Carrera puede dar instrucciones a los equipos y/o pilotos mediante notificaciones especiales de conformidad a los Reglamentos.

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

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, de los Oficiales Permanentes, el Director de Carrera **o los Comisarios FIM**, a un equipo o a un piloto debe ser comunicado por escrito **o a través de medios electrónicos que incluye, entre otros, correo electrónico y monitores de cronometraje**. De la misma manera, toda comunicación de un equipo o de un piloto a la Dirección de Carrera, a los Oficiales Permanentes, al Director de Carrera **o los Comisarios FIM**, debe igualmente hacerse por escrito, **incluyendo medios electrónicos tal como e-mail**.

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 suplementario en caso de control de una motocicleta por causa de una reclamación técnica

Las reclamaciones técnicas se presentarán junto con un depósito de 500 €, más lo estipulado en el “Código Disciplinario y de Arbitraje”. Si se comprueba que la motocicleta está conforme a las normas, la cantidad del depósito será abonada a la parte ganadora.

Si la parte que ha presentado la reclamación es la parte perdedora, el importe del depósito será pagado a la parte ganadora.

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

1.32 Depósito suplementario en caso de control de carburante por causa de una reclamación

Todo control de carburante por causa de una reclamación o apelación debe acompañarse de un depósito de 600 €, más lo estipulado en el “Código Disciplinario y de arbitraje”.

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 suplementario 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. **2.3.4.1 2** del **Reglamento Técnico**. 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

Corresponde a los cronometradores indicar la forma y situación de la colocación de los transponders en las motocicletas. **(Consulte también los reglamentos técnicos y el Apéndice 6).**

1.35 Calculo de vueltas

Según lo establecido en los artículos: 1.24 (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
21	15	14
22	16	14
23	17	15
24	18	16
25	18	16
26	19	17
27	20	18
28	21	18
29	21	19
30	22	20