



---

**REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICION**

**COPA DE ESPAÑA DE MINIVELOCIDAD**

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	31.01.2025	Art. 1.4, Art. 1.9, Art. 1.9.2, Art. 1.14, Art. 1.14.1, Art. 1.16.1, Art. 1.17.1, Art. 1.17.2, Art. 1.21, Art. 1.22.5, Art. 1.25.1, Art. 1.27.4.
1	05.03.2025	Art. 1.14.
2	16.07.2025	Art. 1.14.

Obligaciones y Condiciones Generales .....	4
REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICION .....	5
1.1    Introducción .....	5
1.2    Manifestaciones .....	5
1.3    Normativa de Paddock - Boxes .....	6
1.4    Oficiales.....	6
1.4.1  Oficiales de una prueba .....	7
1.8    El Calendario .....	7
1.9    Clases .....	7
1.10   Inscripciones .....	8
1.11   Dorsales.....	9
1.12   Horarios.....	9
1.13   Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje.....	9
1.14   Entrenamientos privados y suplementarios .....	10
1.15   Parrilla de salida.....	11
1.16   Carreras - Tiempo.....	12
1.17   Procedimientos de salida.....	13
1.17.1  Procedimiento de salida estándar .....	13
1.17.2  Procedimiento de salida rápida .....	13
1.19   Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry” .....	15
1.20   Carreras.....	15
1.21   Comportamiento durante los entrenos y las carreras .....	15
1.22   Banderas y luces.....	17
1.23   Final de carrera y resultados.....	19
1.25   Interrupción de una carrera.....	21
1.26   Zona de control técnico / Parque cerrado .....	21
1.27   Puntos para la Copa y clasificación .....	22
1.28   Instrucciones y comunicados a los participantes.....	23
1.29   Personal de los equipos en el Pit Lane .....	23
1.30   Reclamaciones .....	23
1.31   Recurso de apelación .....	24
1.32   Penalizaciones.....	25
1.32.1.1  Definición y aplicación de las penalizaciones.....	25
1.33   Jueces de hecho .....	26
1.34   Instrucciones y comunicaciones a los pilotos .....	26
1.35   Transponders .....	26

## Obligaciones y Condiciones Generales

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

1. REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICION
2. REGLAS TECNICAS DE LA COMPETICION

Que son completados y modificados periódicamente.

Son responsables del cumplimiento de estas reglas, todos los pilotos, el personal de los equipos, los oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición de la Copa de España de MiniVelocidad.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones de las Reglas Deportivas y Técnicas de la Copa de España de MiniVelocidad (denominado en adelante "Reglas")

Estas Reglas pueden ser traducidas a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

Las referencias al género masculino en estos documentos se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

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

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

### **CODIGO ANTIDOPAJE**

Todas las personas participantes deben cumplir en todo momento con la normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte y el Código de Antidopaje de la Federación Internacional de Motociclismo, siendo susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.

## REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICION

### 1.1 Introducción

Serán organizadas una serie de carreras motociclistas valederas para la Copa de España de MiniVelocidad.

### 1.2 Manifestaciones

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

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

**1.2.2** Las manifestaciones podrán ser organizadas únicamente en circuitos que hayan sido autorizados por la RFME.

**1.2.3** Las manifestaciones no pueden comprender otras carreras, con excepción de las carreras anexas, aprobadas por la RFME.

**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 la RFME.

**1.2.5** Los organizadores serán designados por la RFME.

**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.

**1.2.8** Por lo menos 15 días antes de la manifestación el organizador de la misma, debe enviar el Reglamento Particular a la RFME.

### 1.3 Normativa de Paddock - Boxes

Disponible en la página web de la RFME: [www.rfme.com](http://www.rfme.com)

### 1.4 Oficiales

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

#### **Jurado. Composición.**

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, de un Presidente y dos Comisarios Deportivos con derecho a voto.

El Presidente del Jurado y, como mínimo, un miembro de éste, serán nombrados por la RFME; el otro miembro del Jurado será nombrado por el Club organizador.

#### **El Presidente del Jurado**

El presidente del Jurado será nombrado por la RFME. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su presidente será dirimente.

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

- El director de Competición
- El Comisario Técnico
- El Cronometrador
- El Coordinador RFME de la especialidad (en el caso de que no sea el presidente del Jurado).
- El delegado/presidente de la Federación Autónoma organizadora del evento.
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del presidente del Jurado.

### **El Director de Competición**

Es nombrado por la RFME y debe poseer titulación de director de Competición, así como estar en posesión de la correspondiente licencia del año en curso.

Sus responsabilidades son:

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

El presidente de Jurado y el Director de Competición, efectuarán una vuelta de inspección final de la pista, 30 minutos antes del inicio de la primera sesión de entrenamientos o de "warm-up" de cada día, con el fin de asegurarse que esta regla se cumple. Durante la vuelta de inspección se agitará en cada puesto de control la bandera amarilla y se presentarán otras banderas o equipamientos que solicite el presidente de Jurado.

- c) Tomar las decisiones con vista a un desarrollo regular de la manifestación.
- d) Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a las Reglas.
- e) Notificar las reclamaciones al Jurado.
- f) Aprobar y firmar inmediatamente los resultados provisionales indicando la hora (entrenos, "warm-up", parrillas de salida y carreras) y presentar los informes al Jurado.

### **Comisario Técnico**

Además del que designe la RFME como delegado Técnico, será nombrado por el Club Organizador, como mínimo, un Comisario Técnico titulado y en posesión de la Licencia RFME del año en curso.

#### **1.4.1 Oficiales de una prueba**

Los Oficiales de una prueba serán nombrados en cada prueba por el organizador.

Estos son:

##### **I Secretaría**

Son responsables de:

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

##### **II Otros Oficiales**

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

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

#### **1.8 El Calendario**

**1.8.1** El calendario provisional de las carreras valederas para la Copa de España de MiniVelocidad será aprobado por la Asamblea General de la RFME.

**1.8.2** La RFME se reserva el derecho de proponer la inclusión, sustitución o cancelación de los eventos del calendario provisional.

- 1.8.3** La fecha del evento puede ser re-calendada debido a causas de fuerza mayor y si el organizador y la RFME están de acuerdo.

## 1.9 Clases

Las clases están previstas para las categorías siguientes:

Categorías
Minimoto 5.5
Minimoto Eléctrica
MiniGP 110 4T
MiniGP 160 cc
MiniGP 190 cc

Una motocicleta no podrá ser compartida por dos o más pilotos.

- 1.9.1** Podrán puntuar en esta Copa los pilotos provistos de Licencia Homologada o de Licencia Nacional de un país perteneciente a FIM Europa, con el correspondiente permiso de salida de su federación nacional.

Solo en las categorías Minimoto 5.5 y Minimoto Eléctrica se podrá participar con Licencia Minimoto (Homologada).

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

### 1.9.2 Edades.

Categorías	Edades
Minimoto 5.5	Desde 6 años hasta 9 o que cumpla 10 años durante el presente año
Minimoto Eléctrica	Desde 6 años hasta 9 o que cumpla 10 años durante el presente año
MiniGP 110 4T	Desde 8 años hasta 11 o que cumpla 12 años durante el presente año
MiniGP 160 cc	Desde 10 años hasta los 13 o que cumpla 14 durante el presente año
MiniGP 190 cc	Desde 10 años hasta los 13 o que cumpla 14 durante el presente año

## 1.10 Inscripciones

- 1.10.1** El importe de los derechos de inscripción se encuentra publicado la página web de la RFME.

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la ZonaPrivada de la página web de la RFME: [www.rfme.com](http://www.rfme.com)

- En plazo: hasta las 24 horas del viernes de la semana anterior a la prueba
- Fuera de plazo: hasta las 24 horas del lunes anterior al día de la prueba. Estas inscripciones tendrán un recargo. Los pilotos que se inscriban fuera de plazo no se tendrán en cuenta en la distribución provisional de boxes.

El martes anterior al día de la celebración de la prueba se publicará en la página web de la RFME, la lista de inscritos.

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

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición, por escrito, mediante correo electrónico a [velocidad@rfme.com](mailto:velocidad@rfme.com)

La no comunicación de esta circunstancia puede comportar una sanción.

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

### 1.10.2 Mínimo de participantes

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente (menos de 6 pilotos).

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el Art. 1.27, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría. Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas de la Copa, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

### 1.10.3 Declaraciones públicas de equipos y pilotos

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

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

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

1.10.4 Se establece un Briefing obligatorio para todos los pilotos, que se impartirá antes de la primera sesión de entrenamientos oficiales en el momento especificado en el Horario Oficial del evento.

Los pilotos que no asistan a este Briefing de forma completa, sin causa justificada, serán penalizados con la pérdida de 3 puestos para la parrilla de salida de las dos carreras del evento.

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

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

### 1.11 Dorsales

El dorsal 1 se reserva al piloto clasificado en el primer puesto de la Copa del año anterior.

Solo se permiten los dorsales del 1 al 99.

Cada piloto podrá usar el mismo número para toda la temporada. Los pilotos podrán escoger su número acorde a la normativa de dorsales publicada a principio de temporada, en la página web de la RFME.

### 1.12 Horarios

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

1.12.2 El Jurado se reserva el derecho de modificar el número de carreras por evento y por clase.

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

### 1.13 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje

**1.13.1** 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 Jurado, los pilotos que no respeten los horarios de los controles técnicos o médicos no serán autorizados a participar en la manifestación.

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

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

### 1.14 Entrenamientos privados y suplementarios

- i) Durante la semana de la celebración de una competición está prohibido entrenar en el circuito donde se realice dicha competición hasta el momento de los primeros entrenamientos libres, que siempre serán en sábado, excepto en días de festividad **Nacional**, periodos vacacionales o similares, **en los que la RFME podrá autorizar excepcionalmente sesiones de entrenos libres en los días anteriores a la celebración de dicha competición.** Queda prohibido entrenar cualquier circuito en horario escolar.
- ii) El Jurado se reserva el derecho de modificar el número de sesiones de entrenos libres por evento y por clase.
- iii) Si por causa de un incidente o por otra razón, los entrenamientos libres son interrumpidos, una bandera roja será presentada en la línea de salida y en todos los puestos de control. Los entrenos se reanudarán en el punto del horario establecido, no recuperándose el tiempo perdido.

#### 1.14.1 Duración de los entrenos

Serán necesarios 2 sesiones de entrenamientos cronometrados para cada una de las categorías, la cual tendrá carácter obligatorio.

Las duraciones de las mismas serán, como mínimo de:

Clases	Tiempo
Minimoto 5.5	8 minutos
Minimoto Eléctrica	8 minutos
MiniGP 110 4T	10 minutos
MiniGP 160cc	12 minutos
MiniGP 190cc	12 minutos
FIM MiniGP World Series	12 minutos

El Jurado puede modificar los mencionados tiempos.

#### 1.14.2 Motocicletas

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

#### 1.14.3 Tiempos de vuelta

Todas las vueltas de los pilotos serán cronometradas.

- Récord de vuelta de todos los tiempos - la vuelta rápida en la historia, incluyendo todas las sesiones en un evento

- Mejor vuelta en carrera – la vuelta más rápida en la historia registrada durante una carrera.

#### **1.14.4 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 de la Copa los cuales serán distribuidos alternativamente entre el grupo A y B.
- Los grupos deben contar con el mismo número de pilotos.

#### **1.14.5 Número de pilotos que toman la salida**

El número de pilotos admitidos en parrilla de salida para cada competición será establecido por el Jurado.

#### **1.15 Parrilla de salida**

**1.15.1** En el momento de la reunión del Jurado que sigue a la última sesión de entrenos cronometrados, se establecerá una parrilla de salida provisional, con los participantes expresados en el Art.1.15.6

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

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

- El grupo A lo compondrán los pilotos con los tiempos más rápidos hasta completar la parrilla
- El grupo B lo compondrán los pilotos no clasificados para el grupo A siguiendo el mismo criterio anterior a partir del primer piloto no clasificado para el grupo A. Para convocarse esta carrera del grupo B deberá haber por lo menos 8 pilotos.

**1.15.3** En caso de inclemencias climatológicas o de cualquier otro tipo que afectasen al normal desarrollo de los entrenamientos, el Jurado podría decidir aplicar un método alternativo de composición de la parrilla:

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

El tiempo de clasificación para la carrera del grupo A es el mejor tiempo de la categoría, indistintamente en el grupo de clasificación en el que esté ubicado para los tiempos cronometrados de clasificación, en caso de haber más de un grupo, y aumentado en un 10% del tiempo de la pole para los admitidos en carrera puntuable Copa de España; este porcentaje debe cumplirse en cualquiera de las dos tandas de entrenos cronometrados de su grupo.

Una vez confeccionado el grupo A (de los rápidos en las tandas cronometradas), es decir los pilotos que decidirán la puntuación de la Copa de España; se formara el grupo B con el resto de pilotos y en este grupo se podrá aplicar el 115% para estar en la parrilla del grupo B.- Carrerade Consolación y una sola manga.

En casos excepcionales de lluvia u otros factores, el Jurado puede decidir el aumento del mencionado porcentaje.

**1.15.4** Si por razones diversas, un piloto no puede acreditar tiempo durante los entrenamientos cronometrados, éste podrá tomar parte en la carrera, entrando el último en la parrilla de salida, siempre y cuando haya dado un mínimo de 4 vueltas durante los entrenamientos libres (o pueda demostrar que es conocedor del circuito), y no se alcance la totalidad de pilotos presentes en la parrilla.

**1.15.5** Si una vez finalizados los entrenamientos cronometrados y hasta el momento de la aprobación de la parrilla definitiva, algún o algunos pilotos anuncian que no pueden tomar la salida, el número de participantes se completará mediante los 2 pilotos reserva. Esta parrilla definitiva será válida para la carrera y se publicará 30 minutos antes de la salida de la carrera de cada categoría. Es obligatorio comunicar la no participación a la carrera de un piloto clasificado; en caso contrario se abrirá expediente sancionador delante del Comité de Competición de la RFME.

**1.15.6** Los dispositivos para calentar neumáticos NO pueden ser utilizados en ningún momento.

**1.15.7** La parrilla estará formada por líneas de 3 pilotos, estando las líneas escalonadas entre cada una de las posiciones de dichas líneas.

## **1.16 Carreras**

**1.16.1** Las competiciones se disputarán sobre la distancia mínima de kilómetros que a continuación se especifica para cada categoría:

<b>Clases</b>	<b>Kilómetros</b>
Minimoto 5.5	12
Minimoto Eléctrica	12
MiniGP 110 4T	15
MiniGP 160cc	16
MiniGP 190cc	18

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

**1.16.3** Un panel visible se presentará a la altura de la línea de llegada para indicar las dos últimas vueltas.

**1.16.4** 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.

## **1.17 Procedimientos de salida**

### **1.17.1 Procedimiento de salida estándar**

- 1) Solo los pilotos que hayan cumplido por lo menos una vuelta de reconocimiento, serán autorizados a tomar la salida desde su posición indicada en la última parrilla publicada. En ningún caso ellos pueden empujar sus motocicletas directamente a la parrilla de salida desde el Pit Lane.
- 2) Aproximadamente 5 minutos antes de la salida de la carrera – (excepto en caso de nueva salida o carrera programada)  
Se abre la salida del Pit Lane para iniciar la(s) vuelta(s) de reconocimiento, durante 2 minutos.

Los paneles de 2 y 1 minuto se presentarán en la salida del Pit Lane.

- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) Una vez que llegue la última motocicleta a parrilla de salida el Director de Carrera dará la orden

de desalojar la parrilla mostrando el cartel de 1 minuto.

- 6) Está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.
- 7) Desde este momento, los mecánicos ayudarán rápidamente a arrancar las motocicletas y seguidamente abandonarán la parrilla.
- 8) Para iniciar la vuelta de calentamiento un comisario con bandera roja recorrerá la parrilla de salida por en medio de la pista señalando a cada línea cuando pueden iniciar la vuelta de calentamiento. Todos los pilotos deben estar en su posición con las motocicletas en marcha.
- 9) A cualquier piloto que se le pare el motor en la parrilla de salida o que tenga dificultades debe señalarlo alzando los brazos. Los oficiales ayudarán al piloto a arrancar su motocicleta. Si pasado un tiempo la motocicleta no se pusiera en marcha, los oficiales la llevarán al pit-lane para que reciba ayuda de sus mecánicos.

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

- 10) En este caso los pilotos pueden tomar la salida para la vuelta de calentamiento desde el final del Pit Lane y tomarán la salida desde el final de la parrilla. El pit-lane se abrirá por 10 segundos una vez que pase el último piloto de la parrilla. Una vez cerrado los pilotos que se encuentren en el pit-lane tendrán que tomar la salida a la prueba desde el final del pit-lane
- 11) 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. En caso que exista un punto, la rueda delantera deberá estar sobre ese punto sin sobrepasarlo.
- 12) Todo piloto que su motocicleta se le calara el motor en la parrilla o tuviera cualquier otra dificultad, debe quedarse sobre su motocicleta y levantar el brazo. No está permitido intentar retardar la salida por otros medios. Intentar poner de nuevo la motocicleta en marcha en la parrilla no está autorizado. Bajo la supervisión o asistencia de un oficial, el piloto y la motocicleta saldrán de la parrilla hacia el Pit Lane, donde los mecánicos podrán ayudar al piloto.

El personal del equipo no le está permitido la entrada en la parrilla

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

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

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

- 13) Se encenderá el semáforo rojo y se apagará, dando la salida a la carrera.

En caso de problemas técnicos y no se pueda dar la salida con el semáforo se podrá dar la salida con bandera nacional, regional o verde.

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 por la Jurado. La penalización estándar es de 5 segundos.

La motocicleta debe estar parada en el momento que la luz roja se apaga. Sé entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta en el momento en que las luces rojas se apagan y el piloto obtiene ventaja a criterio del Jurado de la Competición.

- 14) Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, los oficiales intentarán arrancar la motocicleta. Si pasado un tiempo esta no arranca, empujarán la motocicleta hasta el pit-line donde los mecánicos pueden darle asistencia. El personal del equipo no le está permitido la entrada en la parrilla, a menos que lo indique un oficial.
- 15) Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes del paso de salida a pista, un oficial abrirá el pit-lane y tomarán la salida los pilotos que allí se encuentren.

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.

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

16) Salida Retardada

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

- Se agitará una bandera roja desde el puesto del oficial de salidas y las luces rojas seguirán encendidas.
- Los pilotos deben permanecer en su posición en la parrilla, con el casco colocado y esperarán instrucciones.
- El Director de Carrera y el Presidente de Jurado conjuntamente tomarán la decisión para reiniciar la carrera lo antes posible. La distancia de la carrera podrá ser reducida en tiempo.
- En caso de Salida Retardada las carreras se reducirán en un minuto, por noma general excepto lo descrito en el punto A.
- La(s) motocicleta(s) que ha(n) provocado el retraso en el procedimiento de salida será(n) retiradas al Pit Lane. para que le realicen los trabajos necesarios para arrancarla de nuevo. Si la(s) motocicleta(s) puede(n) ser arrancadas, los pilotos pueden tomar la salida a la vuelta de calentamiento desde el final de Pit Lane y tomará(n) la salida a la carrera desde el final de la parrilla.
- El Director de Carrera y el Presidente de Jurado conjuntamente tomarán la decisión de:
  - A) dar la salida de inmediato si el problema se ha solucionado rápidamente
  - B) Dar una nueva vuelta de calentamiento, situar los pilotos en la parrilla de salida y dar inicio a la carrera. En este caso la carrera se reducirá en un minuto.
- Solo los oficiales necesarios están autorizados a estar en la parrilla.  
 Toda persona que por su comportamiento en la parrilla sea responsable de una Salida retardada puede acumular otras sanciones.

### 1.17.2 Procedimiento de salida rápida

En caso de retraso horario, inclemencias climatológicas o de cualquier otro tipo circunstancia que afectasen al normal desarrollo de la prueba, el Director de Carrera podrá tomar la decisión de aplicar el "Procedimiento de salida rápida" de la siguiente forma:

Se abrirá el Pit-Line durante 2 minutos. Las motocicletas presentes realizaran la vuelta de calentamiento hasta colocarse en su posición de parrilla con el motor en marcha, y a continuación se dará la salida de carrera, NO HABRÁ VUELTA DE RECONOCIMIENTO.

Una vez cerrado el pit-line, los pilotos que lleguen tarde, tomarán la salida desde el mismo, bajo las indicaciones de los oficiales allí situados.

### 1.19 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 Carreras

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

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

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

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

- 1) Los pilotos deben obedecer las señales efectuadas mediante las banderas, las luces, las instrucciones de los oficiales y los paneles que transmiten instrucciones.
- 2) Los pilotos deben conducir de una manera responsable que no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en la zona de boxes. Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: pérdida de posiciones - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera - descalificación - pérdida de puntos de la Copa o - suspensión.
- 3) Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, debe volver a ella por el sitio donde la abandonó o por un sitio que no le represente ninguna ventaja o por el indicado por los oficiales. Toda infracción a esta norma, durante los entrenamientos o “warm-up” será sancionada con la supresión del tiempo de la vuelta en cuestión, y durante la carrera por una penalización decidida por la Jurado.

Se puede imponer una penalización en tiempo en lugar de una penalización de cambio de posición cuando sea necesario.

Se pueden aplicar además otras penalizaciones.

- 4) Todas las reparaciones o reglajes deben ser efectuados por el piloto con los medios de los que sea portador y sin recibir ninguna ayuda exterior, excepto las prestadas por los comisarios. Los comisarios pueden prestar asistencia al piloto con el fin de levantar su motocicleta y aguantarla mientras efectúa la reparación o el reglaje. El piloto puede ser asistido por los comisarios para arrancar a empujón o mover la motocicleta en la pista, a un lado de la misma o en el camino de servicio. Ninguna otra persona que los comisarios y/o los pilotos, están autorizados a estar en la primera línea de protección de la pista.
- 5) Si un piloto tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los comisarios.
- 6) Si un piloto se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir, por la pista a velocidad reducida, con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
- 7) En el caso de los pilotos que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a la zona de boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
- 8) Todos los reglajes y reparaciones menores de las motocicletas deberán realizarse en el pit-line, en la zona designada para ello. Todo aquél piloto que entre en boxes durante la sesión de entrenos cronometrados y regrese a pista, se le anularán los tiempos obtenidos hasta ese momento de la sesión en cuestión.

Está totalmente prohibido realizar repostajes en el pit-line.

Todo piloto que por cualquier circunstancia interrumpa su sesión de entrenos cronometrados, deberá pasar por verificaciones técnicas antes de regresar a boxes, en caso de no hacerlo se le anularán los tiempos obtenidos en dicha sesión.

Los pilotos que entren en boxes durante el transcurso de la carrera quedarán desclasificados automáticamente y no podrán regresar a pista.

- 9) Los pilotos que paren su motor en el pit-lane 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 el pit-lane, 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 el pit-lane o de los movimientos del cuerpo del piloto. Las señales de cámaras de televisión están autorizadas, pero únicamente por necesidades del promotor de la Copa y cuando son generadas por éste.  
Está estrictamente prohibido, la colocación de sistemas, de cualquier tipo, de grabación de imágenes sobre la motocicleta y/o el piloto, que no sean las colocadas por el promotor de la copa y controladas por éste.
- 13) La velocidad de paso por el Pit Lane y paddock, deberá ser muy reducida, quedando impuesto el criterio en manos de los oficiales. El incumplimiento durante los entrenamientos dará lugar atendiendo el historial de sanciones impuestos al piloto durante la Copa, a la imposición de sanciones de la siguiente forma.

Velocidad	Sanciones
Velocidad inadecuada	1ª vez - advertencia 2ª vez - 3 puestos en parrilla 3ª vez - penalización a criterio de Jurado

- 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 del pit-lane antes de reincorporarse a la pista.
  - b) En la zona expresamente habilitada para ello, señalizada con el cartel PRACTIC START y siguiendo las indicaciones de los comisarios.

Todos los pilotos que vulneren esta regla, pueden ser sancionados con pérdida de posiciones - paso por el pit lane - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera - descalificación - pérdida de puntos de la Copa - suspensión.

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

Está prohibido parar en la recta de meta después de la bandera a cuadros para cualquier celebración de cualquier tipo.

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

## 1.22 Banderas y luces

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

### 1.22.1 Banderas y luces utilizados para dar informaciones

- **Bandera verde**

La pista está libre de peligro.

Esta bandera debe ser presentada agitada en cada puesto de señalización, durante la primera

vuelta de cada sesión de entrenamientos y “warm-up” y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento.

En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde debe presentarse agitada en el puesto de señalización siguiente.

Esta bandera puede ser agitada en la salida de Pit Lane, en conjunto con la señal oficial de la luz verde, como una señal adicional que indica que el pit lane está abierto.

- **Bandera amarilla con franjas rojas**

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

- **Bandera 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 debe seguir su trayectoria y ralentizar su marcha para permitir el paso de los pilotos más rápidos que le van a adelantar.

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

Ante la presencia de esta bandera los pilotos que van a ser adelantados no podrán adelantarse entre sí.

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

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

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

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

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

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

Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada conjuntamente con la bandera azul en la línea de llegada a la altura de la pista cuando uno o varios pilotos preceden al piloto cabeza de carrera, antes de la línea de llegada en la última vuelta. (Ver art. 1.24.1)

### 1.22.2 Banderas que transmiten informaciones e instrucciones

- **Bandera amarilla**

Presentada agitada en cada una de las filas de la parrilla de salida: significa que la salida ha sido retardada. Agitada en una línea (o varias) de la parrilla de salida indica que un piloto está teniendo dificultades.

Una sola bandera amarilla agitada en el puesto de señalización, indica que existe más adelante un peligro al borde de la pista.

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 con tiempo, puestos de sanción en la clasificación final de carrera u otras penalizaciones que decida el Jurado de Competición.

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.

- **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 del pit-lane se cierra, se encenderá el semáforo rojo, y la bandera roja puede ser usada en conjunto con la señal oficial de luz roja.

Los pilotos no están autorizados a salir de boxes.

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

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

Al final de cada sesión de entrenos y “warm-up” se encenderá la luz roja en la línea de llegada. La bandera roja se debe mostrar inmóvil en la parrilla de salida al final de la vuelta de calentamiento.

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

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

- **Bandera negra**

Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto y se presenta agitada en todos los puestos de señalización o en el lugar que decidan el Presidente de Jurado conjuntamente con el Director de Carrera, 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 resultado de una penalización.

Esta bandera puede también ser presentada a un piloto por una razón diferente a una penalización, (ejemplo, problemas con el transponder).

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

- **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. El piloto no puede regresar a la pista a no ser que un oficial de la autorización.

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

### 1.22.3 Dimensiones de las banderas

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

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

### 1.22.4 Color de las banderas

Las referencias “Pantone” para los colores son:

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

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

### 1.22.5 Panel con el número del piloto

Un panel del color indicado en el reglamento técnico de la categoría (70 cm horizontal x 50 cm vertical), que permita indicar el número de la motocicleta de un piloto. Un juego de cifras del color indicado en el reglamento técnico de la categoría 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 inspección del circuito.

#### **1.23 Final de carrera y resultados**

1.23.1 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 pit-lane.

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

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

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

a) Haber efectuado el 75% de la distancia de la carrera.

Haber franqueado la línea de llegada (no por el Pit Lane) dentro de los 3 minutos siguientes a partir de que lo haya hecho el vencedor de la carrera. El piloto debe estar en contacto con su motocicleta. En el caso en el que el piloto no esté en contacto con la motocicleta, el tiempo final será determinado por la parte delantera del segundo elemento que cruce la línea de meta. (motocicleta o piloto)

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

1.23.4 El caso de una llegada entre dos o más pilotos próximos entre sí, el vencedor será el piloto que haya franqueado primero la línea de llegada con la parte anterior de su rueda delantera. En el caso en el que el piloto no esté en contacto con la motocicleta, el tiempo final será determinado por la parte delantera del segundo elemento que cruce la línea de meta. (motocicleta o piloto)

En caso de ex-aequo, los pilotos concernientes serán clasificados según el orden de la mejor vuelta realizada durante la carrera. El Oficial de Cronometraje será el encargado de efectuar el dictamen final en caso de duda y lo presentará a la Jurado.

1.23.5 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 El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera no ha completado 2 vueltas, la carrera se reiniciará con el número de vueltas inicialmente programadas. La parrilla se formará

con las posiciones de parrilla iniciales.

Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera no ha superado el 2/3 de las vueltas previstas (redondeado al número entero de vueltas inferior), la carrera se daría por no válida y se efectuaría una nueva salida. La nueva carrera se efectuaría descontando las vueltas completas realizadas, antes de la presentación de la bandera roja, de las vueltas inicialmente previstas. La nueva parrilla se formará en el orden de paso de los pilotos, en la vuelta completa anterior a la presentación de la bandera roja.

Los pilotos se dirigirán directamente al pit-lane y esperarán instrucciones de los oficiales de carrera y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga, no pudiendo éstos reiniciar la carrera. Esta responsabilidad atañe tanto al piloto como a los padres o acompañantes del piloto de ser causantes de la detención de la manga. En caso de reincidencia, tanto del piloto como de los padres o acompañantes, el Jurado propondrá la apertura de expediente sancionador delante del Comité de Competición de la RFME.

Si la bandera roja se presenta cuando el piloto de cabeza de carrera ha completado 2/3 de las vueltas previstas (redondeado al número entero de vueltas inferior), la carrera se daría por finalizada y válida, otorgándose todos los puntos.

El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga, perdiendo éstos los puntos que pudieran haber conseguido en la carrera. Esta responsabilidad atañe tanto al piloto como a los padres o acompañantes del piloto de ser causantes de la detención de la manga. En caso de reincidencia, tanto del piloto como de los padres o acompañantes, el Jurado propondrá la apertura de expediente sancionador delante del Comité de Competición de la RFME.

Los pilotos que quieran tomar parte en la nueva carrera, habrán tenido que entrar a pit-lane junto a su moto, en los tres minutos siguientes a la bandera roja, siguiendo la cuerda de la pista.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

#### **1.26 Zona de control técnico / Parque cerrado**

Al final de los entrenamientos, una carrera o al final de una carrera que ha sido interrumpida, todas las motocicletas que han terminado la carrera podrán quedar a disposición de los oficiales dentro del parque cerrado. Es responsabilidad de los equipos y de los pilotos asegurarse de que la motocicleta se deposita en el parque cerrado.

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

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

##### **1.26.1 Verificación final - Verificaciones Intermedias**

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

Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados y deberán

poner a los mecánicos y equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos.

### 1.26.2 Precintado de motores o piezas de la motocicleta

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

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

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

### 1.27 Puntos para la Copa y clasificación

1.27.1 Los pilotos que participan en la Copa de España de MiniVelocidad.

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

1.27.3 Para cada carrera de la Copa, los puntos serán atribuidos según el siguiente baremo:

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

1.27.4 Se bonificará con 1 punto extra al piloto que consiga el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados; también se bonificará con 1 punto extra al piloto que consiga la vuelta más rápida en cada una de las mangas. En caso de ex aequo con el mismo tiempo en la vuelta rápida, se tomará en cuenta la 2 vuelta más rápida, la 3ª, etc., hasta resolver el empate.

**Estas puntuaciones no se tendrán en cuenta en los casos de desempate.**

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

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

Para que cualquier categoría de esta Copa tenga validez a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas.

1.27.6 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 en los que los pilotos hayan obtenido puntuación (número de primeros puestos, número de segundos puestos, etc.). En el caso de subsistir el ex aequo se tendrá en cuenta la mejor posición del último resultado.

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

- 1.27.8** En la última prueba de la Copa se realizará una Ceremonia de Entrega de Premios de final de la Copa para los 3 primeros clasificados.
- 1.27.9** Las entregas de premios serán supervisadas por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias.
- 1.27.10** No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de premios acompañado. (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...)
- 1.27.11** Los pilotos deberán acudir a la entrega de premios con la ropa de carrera, mono, botas y casco.

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

- 1.28.1** Se pueden dar instrucciones del Director de Competición a los equipos y/o pilotos mediante notificaciones especiales de conformidad a las Reglas.  
Las notificaciones deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios. El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios, será considerado como prueba de entrega.
- 1.28.2** 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.
- 1.28.3** Toda comunicación/sanción del Jurado o el Director de Carrera, a un piloto se realizará verbalmente o por escrito.

## **1.29 Personal de los equipos en el Pit Lane**

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

- 1.29.1** 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.
- 1.29.2** El personal de los equipos, en la zona de trabajo y señalización de pit-lane está limitado a un máximo de 2 personas por piloto.

## **1.30 Reclamaciones**

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

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

Una reclamación técnica contra una motocicleta por motivos de cumplimiento de control técnico (por ejemplo, peso, ruido, materiales, etc.) se puede realizar después del inicio de los entrenamientos oficiales, y debe ser informado al Director de Carrera o a la Jurado antes de la Bandera a cuadros de la sesión de entrenamientos o carrera en cuestión. Igualmente, si se muestra una bandera roja y la carrera se da por finalizada, la reclamación debe ser presentada antes, acorde al Art. 1.25.

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

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

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión de la Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona

autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que la Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará, asimismo, si existe obligación de notificar a la Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

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

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

- “Adelantamiento en la salida”.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Una sanción deportiva por exceso de velocidad en “Pit Lane”.
- Una penalización en tiempo.

#### Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1.300 € efectuado al Director de Carrera o a la Jurado.

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1.000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

### **1.31 Recurso de apelación**

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

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

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

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

- “Adelantamiento en la salida”
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Una sanción deportiva por exceso de velocidad en “Pit Lane”.
- Una penalización en tiempo.
- Una penalización de puestos en la parrilla de salida en las carreras del evento

### **1.32 Penalizaciones.**

Independientemente de las penalizaciones previstas en las Reglas Deportivas de la Competición de la Copa de España de MiniVelocidad, se contempla además la imposición de las siguientes penalizaciones:

- Advertencia
- Cambio de posición
- Penalización de tiempo
- Penalización de posiciones en parrilla de salida
- Desclasificación
- Retirada de puntos de la Copa
- Suspensión
- Exclusión

### 1.32.1.1 Definición y aplicación de las penalizaciones

Advertencia:	Es una observación verbal o escrita, hecha públicamente o en privado.
Cambio de posición:	El piloto debe retroceder el número de posiciones decidido por el Jurado
Penalización de tiempo:	La imposición de tiempo que afecte al resultado actual del piloto hasta 1 minutos, así como la cancelación de tiempo.
Penalización de parrilla:	La imposición de una pérdida de un número de posiciones en la parrilla de salida o la imposición de la salida de la carrera desde el pit lane o la salida del piloto desde el pit lane en la siguiente carrera o el siguiente evento.
Desclasificación:	<p>Implica automáticamente e independientemente de cualquier otra sanción, la invalidación de los resultados obtenidos en un evento, entrenamientos, carrera o ranking.</p> <p>Una descalificación inmediata de unos entrenamientos o una carrera también puede ser pronunciada por medio de una bandera negra o una bandera negra con disco naranja.</p>
Retirada de puntos de la Copa:	Pérdida de puntos de las carreras de la Copa que ya se han celebrado.
Suspensión:	<p>Implica la pérdida de los derechos de participación durante un período de tiempo especificado en cualquier actividad bajo el control de la RFME.</p> <p>La aplicación de esta sanción también podrá ser aplicada, en la Copa, a uno o más sesiones de entrenamientos (o parte de ellas), o carreras.</p>
Exclusión:	La pérdida completa y final de todos los derechos para participar en cualquier actividad bajo el control de la RFME.

### 1.33 Jueces de hecho.

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

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

Más allá de los miembros del Jurado, se pueden designar uno o varios jueces de hecho para

supervisar las salidas, el paso de la línea de meta, si un piloto ha excedido o no los límites de la pista, o cualquier otro hecho establecido en estas Reglas.

#### **1.34 Instrucciones y comunicaciones a los pilotos**

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

#### **1.35 Transponders**

##### **1.35.1 Colocación y devolución**

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

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