

CAMPEONATO MEDITERRANEO DE VELOCIDAD

Anexo 021
Reglamento General de Velocidad sobre asfalto
2015

Anexo 021 - INDICE

- 021.1.– Generalidades.**
- 021.2.– Competiciones.**
- 021.3.– Recorridos.**
- 021.4.– Señales oficiales y significado.**
 - 021.4.1.– Dimensiones y colores.**
 - 021.4.2.– Banderas y luces para dar informaciones.**
 - 021.4.3.– Banderas que transmiten informaciones e instrucciones.**
 - 021.4.4.– Señales luminosas.**
 - 021.4.5.– Señalización por paneles para las pruebas de resistencia.**
 - 021.4.6.– Uniformes de los comisarios.**
 - 021.4.7.– Vehículos de seguridad / Safety Car.**
 - 021.4.8.– Horarios**
- 021.5.– Entrenamientos oficiales.**
- 021.6.– Admisión en la salida.**
 - 021.6.1.– Carreras en circuito.**
 - 021.6.2.– Tramos cronometrados.**
- 021.7.– Clases de salida.**
 - 021.7.1.– Salidas colectivas.**
 - 021.7.1.2.– Salida con motores parados.**
 - 021.7.1.2.2.– Carreras en pista mojada o seca.**
 - 021.7.1.3.– Salida en espiga.**
 - 021.7.2.– Salidas escalonadas.**
 - 021.7.3.– Procedimientos de “Use Pit” y “Stop&Go”.**
 - 021.7.3.1.– “Use Pit”.**
 - 021.7.3.2.– “Stop&Go”.**
- 021.8.– Medios de propulsión.**
- 021.9.– Conducta durante la carrera. Abandonos.**
- 021.10.– Ayuda en los boxes.**
- 021.11.– Cambio de motocicleta.**
 - 021.11.1 –**
 - 021.11.2 –**
- 021.12.– Interrupción de una carrera y nueva salida.**
 - 021.12.1.– Interrupción de una carrera.**
 - 021.12.2.– Nueva salida de una carrera interrumpida.**
- 021.13.– Final de carrera y resultados.**
 - 021.13.1.– Carreras con salida en grupo.**
 - 021.13.2.– Carreras con salida escalonada.**
 - 021.13.3.– Carreras en cuesta.**
- 021.14.– Parque cerrado.**
- 021.15.– Verificación final.**
- 021.16.– Reclamaciones.**
- 021.17.– Recurso de apelación.**
- 021.18.– Sanciones.**

Anexo 021 Reglamento General de Velocidad sobre asfalto

021.1.- GENERALIDADES.

El presente reglamento es de aplicación, exclusivamente, a todas las Competiciones de Velocidad sobre Asfalto, en las que además, se aplicará lo establecido por el Reglamento Deportivo de la FCM.

021.2.- COMPETICIONES.

Una competición de velocidad sobre asfalto puede incluir diversas carreras que se desarrollen en un solo día o durante varios días consecutivos. En general, cada carrera se limita a una sola clase o categoría de motocicletas del mismo grupo; sin embargo pueden reunirse varias categorías en una sola carrera.

021.3.- RECORRIDOS.

Las competiciones deben celebrarse en un circuito cerrado o sobre un recorrido de un punto a otro. Para las competiciones puntuables para los Campeonatos de la FCM, el circuito o recorrido, debe estar homologado por ésta.

021.4.- SEÑALES OFICIALES Y SIGNIFICADO.

Se utilizarán banderas de señalización tanto para las sesiones de entrenamientos como durante la propia competición, las cuales tendrán siempre el mismo significado.

021.4.1.- Dimensiones y colores: Las dimensiones de las banderas de señalización deben ser de 100 cm. horizontal x 80 cm. vertical, y los colores deberán cumplir la definición "Pantone" (Naranja: 151C, Negro: C, Azul: 286C o 298C, Rojo: 186C Amarillo: C y Verde: 348C).

Las dimensiones del panel de señalización, de color negro para indicar el número de la motocicleta de un piloto y debe ser de 70 cm. horizontal x 50 cm. vertical. El juego de números, 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.

021.4.2.- Banderas y luces utilizadas para dar informaciones:

- **Bandera Nacional:** Se agitará como señal de salida de la carrera.
- **Bandera verde:** La pista está libre de peligro. Esta bandera debe ser presentada durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento. Debe presentarse "inmóvil". En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde debe presentarse "inmóvil" en el puesto de control siguiente. Esta bandera se utilizará para dar inicio a las vueltas de calentamiento en las carreras de resistencia. En el momento de la apertura de la salida de boxes se "agitara" esta bandera en dicho punto.
- **Bandera amarilla con franjas rojas:** Deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa distinta de lluvia. Debe presentarse "inmóvil".
- **Bandera blanca con cruz roja diagonal:** Empieza a llover en esa parte de la pista. Debe presentarse "inmóvil".

- **Bandera blanca con cruz roja diagonal + bandera amarilla con franjas rojas:** Llueve en esa parte de la pista. Deben presentarse “inmóviles”.
- **Bandera azul:** Esta bandera indica que va a ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos. Debe presentarse “agitada”. Los pilotos deben seguir su trayectoria y permitir el paso de los pilotos que le van a adelantar. **Ante la presencia de esta bandera los pilotos que van a ser adelantados no podrán adelantarse entre sí.**
También debe mostrarse en la salida de boxes a los pilotos que vayan a salir, si otros pilotos se aproximan en ese momento por la pista.
- **Bandera a cuadros blancos y negros:** Fin de la carrera o entrenamientos. Debe presentarse “agitada” en la línea de llegada a nivel de la pista.
- **Bandera a cuadros b/n y bandera azul:** Estas banderas serán presentadas conjuntamente cuando uno (o varios) piloto(s) preceden al piloto cabeza de carrera, antes de la línea de llegada en la última vuelta. (ver Art. 021.13.1.1) La bandera azul debe presentarse “inmóvil”.
- **Luces azules intermitentes:** Las luces azules intermitentes deben estar encendidas en la salida de boxes durante todo el transcurso de los entrenamientos y carreras.
- **Luz verde:** La luz verde situada en la salida de boxes se encenderá al inicio de cada una de las sesiones de entrenamientos, warm-up, salida a la vuelta de reconocimiento y salida a la vuelta de calentamiento.

021.4.3.- Banderas que transmiten informaciones e instrucciones:

- **Bandera amarilla o luces amarillas intermitentes:** Presentada “agitada” en cada una de las filas de la parrilla de salida: significa que la salida ha sido retardada. Presentada “agitada” en los puestos de control, indica que existe un peligro en 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. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada en entrenamientos mediante la anulación del mejor tiempo de la manga en la que suceda la infracción y durante la carrera mediante la aplicación de penalización en tiempo. En la vuelta de inspección final, la bandera amarilla deberá presentarse “agitada” en el lugar exacto donde será mostrada por los comisarios durante los entrenamientos, vuelta de reconocimiento, calentamiento y la carrera.
- **Bandera blanca:** Presencia en la pista de un vehículo de intervención. Presentada “agitada” esta bandera indica que el piloto va a encontrar el vehículo en ese sector de la pista. El adelantamiento entre pilotos está prohibido mientras dure la presencia de la bandera blanca. El vehículo de intervención puede ser adelantado. El responsable del envío del vehículo a la pista debe estar seguro de que el puesto de control por donde éste efectúe su entrada en la misma está advertido de la situación. En el momento en que el vehículo se detiene en la pista, las banderas blancas deben ser mantenidas y a la vez deben mostrarse las banderas amarillas.
- **Bandera roja o luz roja:** Los entrenamientos o la carrera están interrumpidos. Se deberán encender las luces rojas situadas a lo largo del circuito. Los pilotos deben regresar a boxes lentamente. La bandera debe presentarse “agitada”.

Cuando la salida de boxes este cerrada, se debe presentar la bandera rojo “inmóvil” y debe estar encendido el semáforo rojo. Toda infracción a esta regla puede ser sancionada con multa o descalificación. 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.

- **Bandera negra:** Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto, será mostrada en todos los puestos de comisarios conjuntamente con el número del piloto y únicamente bajo la orden del Director de Competición. Debe presentarse “inmóvil”. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha. Esta bandera sólo podrá presentarse tras una decisión unánime del Jurado. Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: multa - retirada de puntos del campeonato - retirada de la licencia.
- **Bandera negra con círculo naranja (Ø 40 cm.):** Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo piloto, será mostrada en todos los puestos de comisarios conjuntamente con el número del piloto y únicamente bajo la orden del Director de Competición, informa al piloto que lleva ese número de dorsal 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 la pista de forma inmediata. Debe presentarse “inmóvil”. Esta bandera sólo podrá presentarse tras una decisión unánime del Jurado. Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: multa retirada de puntos del campeonato – retirada de la licencia.
- **Bandera roja con cruz blanca diagonal o panel con indicación “SC”** (para las carreras de resistencia): La carrera o los entrenamientos están neutralizados. Debe presentarse “inmóvil”. Los pilotos deben ralentizar la marcha y estar preparados para alcanzar al SAFETY CAR o vehículo de intervención. Está prohibido adelantar a otros pilotos durante la presentación de esta bandera o panel. Se permite adelantar al vehículo de intervención. Está prohibido adelantar al SAFETY CAR, los pilotos deben situarse detrás de él y circular en fila india.

021.4.4.- Señales luminosas: La señalización luminosa debe ser utilizada, obligatoriamente, en las carreras que se desarrollen total o parcialmente de noche.

021.4.5.- Señalización por paneles para las pruebas de resistencia: Un panel retro reflectante de color amarillo llevando visible la palabra “PUSH” (empuja) en negro, deberá mostrarse cuando un piloto empuja su motocicleta por la pista. Este panel se mostrará desde el momento en que el piloto llega a la altura del señalizador hasta el momento en que el piloto que empuja la motocicleta llega a la altura del siguiente puesto de control. Este panel deberá ser mostrado tanto de día como de noche. Para las pruebas que se desarrollan de noche, los paneles reemplazarán a las banderas.

021.4.6.- Uniformes de los comisarios: Es muy recomendable que los uniformes de los oficiales sean de color blanco o naranja (ref. “Pantone” 151c).

021.4.7.- Vehículos de seguridad / SAFETY CAR: Los vehículos de seguridad / SAFETY CAR que se tengan previstos para acceder a la pista deberán estar equipados de luces giratorias de color amarillo. Deberán estar rotulados de manera muy visible con la indicación que corresponda (“MEDICAL CAR” SAFETY CAR) en los laterales y en la parte de atrás del vehículo. Si la prueba se desarrolla total o parcialmente de noche, esta rotulación debe ser retro reflectante.

Si otro vehículo (por ejemplo una ambulancia) debe intervenir al mismo tiempo que el vehículo de seguridad o el SAFETY CAR, este otro vehículo debe circular delante.

021.4.8.- Horarios

Siempre que sea posible se tendrá que seguir el orden de la tabla adjunta.

| | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| | |
| Clásicas | 1º Entrenamiento calificativo |
| Open 600 – 1000 – Junior Series | 1º Entrenamiento calificativo |
| C.Rieju RS3 | Entrenamiento Calificativo |
| Copa Honda CBR 250 R | Entrenamiento Calificativo |
| Clásicas | 2º Entrenamiento Calificativo |
| Open 600 – 1000 – Junior Series | 2º Entrenamiento Calificativo |
| C.Rieju RS3 | 1ª Carrera |
| Copa Honda CBR 250 R | 1ª Carrera |
| Clásicas | Carrera |
| Clásicas | Pódium |
| Open 600 – 1000 – Junior Series | Carrera |
| Open 600 – 1000 – Junior Series | Pódium |
| C.Rieju RS3 | 2ª Carrera |
| Copa Honda CBR 250 R | 2ª Carrera |
| | Pódiums restants |

021.5 ENTRENAMIENTOS OFICIALES

En el reglamento particular de la competición, deberá preverse un período mínimo de tiempo destinado a los entrenamientos. Que serán de una tanda de 25' si se hacen dos carreras y de dos tandas de 25' si se hace una sola carrera.

***Estos tiempos pueden ser modificados por el Director de Carrera i/o el Jurado de la prueba.**

Sesión de entrenamientos:

El acceso a "pit-lane" deberá hacerse desde los boxes respectivos y para aquellos que no dispongan de box desde el acceso previsto por el organizador que comunica la zona de paddock con el "pit-lane". Los pilotos dan inicio a la sesión de entrenamientos en el momento en el que la luz verde de la salida de pit-lane se enciende. Un panel de cuenta atrás será mostrado de forma muy visible en la salida de "pit-lane" indicando el tiempo restante de entrenamientos. En las sesiones de entrenamientos cronometrados, la salida de "pit-lane" se cerrará un minuto antes de la finalización del entreno. Mediante la bandera a cuadros blancos y negros se indicará el final de los entrenamientos. El último tiempo de entrenamientos corresponderá al de la vuelta de paso por la bandera a cuadros blancos y negros. Después de tomar bandera los pilotos pueden efectuar una vuelta suplementaria y entrar en boxes. Está prohibido pasar más de una vez la bandera a cuadros.

Si por causa de un incidente o por otra razón, los entrenamientos son interrumpidos, una bandera roja será presentada en la línea de salida y en todos los puestos de control. Todos los pilotos deben regresar lentamente a los boxes.

El reinicio de los entrenamientos debe ser comunicado mediante el servicio de megafonía y 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 será el indicado en el cartel de cuenta

atrás que corresponderá al tiempo que faltaba en el momento de la presentación de la bandera roja. Los pilotos y sus mecánicos pueden únicamente arrancar sus motocicletas en el “pit-lane” y siempre en el

sentido de circulación del “pit-lane”.

Una vez que los entrenamientos se han iniciado, la superficie de la pista no puede ser lavada, ni limpiada, salvo por instrucciones del presidente del Jurado y del Director de Competición, para arreglar un cambio de condiciones puntual.

Para las subidas en cuesta, cada clase debe disponer de un mínimo de tres subidas de entreno, de las que dos, por lo menos, serán cronometradas.

021.6.- ADMISIÓN EN LA SALIDA.

021.6.1.- Carreras en circuito: Para ser admitido en la salida, un piloto debe haber dado un mínimo de 5 vueltas. Cuando un piloto toma parte en varias clases en la misma competición, deberá dar obligatoriamente el mínimo de vueltas cronometradas solicitadas para cada clase. Estas condiciones pueden ser modificadas en casos excepcionales por el Jurado, y siempre que el piloto pueda demostrar que es conocedor del recorrido, por haberlo efectuado en otras ocasiones y en la misma clase en la que ahora participa.

Los resultados de los entrenos cronometrados son cualifican tés para la carrera. Consecuentemente, el organizador debe prever un servicio de cronometraje eléctrico con registro de impreso de tiempos.

El Reglamento Particular debe indicar el número de pilotos admitidos en cada clase; cualquiera que sea el sistema para calificación debe estar basado en los tiempos realizados en los entrenamientos cronometrados. El tiempo máximo de calificación es el mejor tiempo de la clase, aumentado en un 15%, este porcentaje puede cumplirse en cualquiera de las tandas de entrenos cronometrados. En circunstancias especiales el encionado porcentaje puede ser variado por el Jurado.

021.6.2.- Composición de la parrilla: Cuando una clase se divide en varios grupos de entrenos, estos grupos deberán componerse mediante sorteo y deberá contar cada grupo con el mismo número de pilotos. El tiempo máximo de calificación es igual al mejor tiempo de cada grupo, aumentado en un 15%, este porcentaje puede cumplirse en cualquiera de las tandas de entrenos cronometrados de su grupo. 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. 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 30 primeras posiciones de la parrilla, asignándose el resto de posiciones en base a los mejores tiempos absolutos, independientemente del grupo al que pertenezcan.
2. **Si el Jurado constatase que por causas climatológicas, del estado de la pista o cualquier otra, que los grupos de entreno se han desarrollado en diferentes condiciones, podrá tomar la decisión de modificar la composición de la/s parrilla/s y atribuir los puestos de parrilla 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 la totalidad de la parrilla, respetándose el resto de lo expresado en el párrafo anterior.**

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

021.6.3.- Tramos cronometrados: En los tramos cronometrados, para poder ser admitido en la salida, el piloto debe tener un tiempo de entrenamiento en cada clase en que participe. El tiempo máximo de calificación será el mejor tiempo de la clase aumentado en un 20%. Este porcentaje, en circunstancias especiales puede ser variado por el Jurado.

021.7.- CLASES DE SALIDA.

Para las carreras en asfalto, se han previsto 2 clases de salida:

- Salida colectiva, incluido el sistema en espiga (llamado "Le Mans").
- Salida escalonada (o a intervalos). Individual o por grupos de más de una motocicleta.

El orden de salida será determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados. Cuando una carrera comprende motocicletas de varias clases, serán los tiempos realizados en los entrenamientos cronometrados los que determinen el orden de salida, independientemente de la cilindrada. La salida podrá hacerse con los motores en marcha o parados. Para la salida con el motor parado, el reglamento particular de la carrera debe mencionar los medios autorizados para la puesta en marcha del motor. Si no se menciona nada en el reglamento particular, la puesta en marcha se hará empujando la motocicleta, estando prohibido el empleo de cualquier dispositivo de puesta en marcha.

021.7.1.- Salidas Colectivas: La primera posición en la parrilla, que se atribuye al piloto más rápido, será fijada en la homologación del circuito. La parrilla estará formada por líneas de 3 pilotos, estando las líneas escalonadas 3 metros entre cada una de las posiciones de dichas líneas. La distancia entre líneas será de 9 metros. (Excepción: 021.7.1.3).

021.7.1.1.- Salida con motores parados: El procedimiento es igual al que figura en el artículo 021.7.1.2., con la excepción del párrafo siguiente:

"Cuando los pilotos vuelven a la parrilla de salida las motocicletas se situarán cada una en su posición de parrilla y pararán los motores."

021.7.1.2.- Salida con motores en marcha:

1. **Aproximadamente 15 minutos antes de la salida de la carrera(10 minutos antes en el caso de una nueva salida o de un cambio en el programa de carreras).**

Apertura de la salida de boxes para la vuelta de reconocimiento. Se autoriza, en caso necesario, a efectuar más de una vuelta de reconocimiento, para lo cual el piloto que lo desee podrá efectuar su paso por boxes e incluso parar en su box, con la debida precaución y no pudiendo sobrepasar la limitación de velocidad. El piloto podrá acceder de nuevo a pista por la salida de boxes durante el tiempo que ésta permanece abierta. El exceso de velocidad en "pit-lane" durante estos pasos se sancionará con un "Use Pit".

En la salida de boxes se encenderá la luz roja en el semáforo de salida y entre los 2 y 5 segundos siguientes se apagará, siendo ésta la señal para la salida o se agitará la bandera Nacional.

2. **Aproximadamente 10 minutos antes de la salida de la carrera(5 minutos antes en el caso de una nueva salida o de un cambio en el programa de carreras).**

Cierre de la salida boxes.

En la salida de boxes se mostrará semáforo rojo y una bandera roja. La vuelta de reconocimiento no es obligatoria. Los pilotos que decidan no participar en esta vuelta, pueden bajo la supervisión de un Oficial, situar su motocicleta en su puesto de la parrilla de salida hasta 5 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento. Los pilotos que no estén situados en la parrilla de salida pueden tomar parte en la vuelta de calentamiento desde boxes siguiendo las de los Oficiales que se encontrarán situados en la salida de boxes. Estos pilotos deberán de iniciar el proceso de retirada de los dispositivos de calentamiento de sus neumáticos cuando el cartel de “3 minutos” sea presentado en la parrilla y a partir de ese momento no podrán tampoco cambiar neumáticos.

Tras la vuelta de reconocimiento los pilotos se situarán en el puesto que les corresponda en la parrilla de salida y podrán estar asistidos por un máximo de 5 personas incluida la persona que sostiene la sombrilla. Todas las personas presentes en la parrilla deberán estar provistas de un pase especial de “parrilla”. Un Oficial de parrilla estará situado a la altura de cada línea de la parrilla portando un cartel que indicará el número de línea de la parrilla para ayudar a los pilotos en la localización de su posición.

Los pilotos que tengan problemas durante la vuelta de reconocimiento pueden entrar en boxes para efectuar reglajes, reparaciones o cambiar de máquina. En este caso el piloto podrá tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. Los pilotos situados en la parrilla de salida podrán efectuar reglajes en su motocicleta o cambiar de neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Los dispositivos para calentar neumáticos pueden ser utilizados en la parrilla, pero no está Autorizado el uso de baterías u otros aparatos eléctricos en la parrilla. Como excepción, se permite en parrilla el uso de un generador portátil y autónomo de 2000w de potencia máxima que solo puede dar servicio a una motocicleta para alimentar los dispositivos calentadores de neumáticos. Los generadores deben funcionar correctamente y encontrarse en buen estado, la emisión de humos, aceite, etc., puede dar lugar a que los oficiales de parrilla ordenen su parada y/o retirada. Se permite también el uso de un dispositivo de arranque autónomo pero solo en la categoría de Moto2 y Moto3. El dispositivo de arranque autónomo y el generador, deberán colocarse en la parte posterior de la motocicleta. Está prohibido, por motivos de seguridad, acceder a la parrilla con objetos susceptibles de rotura tipo vidrio, cerámica, etc. Los trabajos sobre la motocicleta deben estar terminados en el momento de la presentación del cartel de “3 minutos”. Tras la presentación de este cartel, los pilotos que precisen seguir con los mencionados trabajos deberán trasladar su motocicleta a boxes, en donde podrán continuar las tareas de reparación o cambiar de motocicleta antes de que el cartel de “1 minuto” sea mostrado. Estos pilotos podrán tomar parte en la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. Está prohibido repostar en la parrilla de salida.

3. **Aproximadamente 5 minutos antes de la vuelta de calentamiento:** Presentación del panel de “5 minutos” en la parrilla de salida.

4. **3 minutos antes de la vuelta de calentamiento:** Presentación del panel de “3 minutos” en la parrilla de salida. **Los generadores se deben desconectar, en este momento, de los dispositivos de calentamiento y deben ser retirados de la parrilla lo más rápidamente posible.**

Se debe iniciar, a **continuación**, el proceso de retirada de los dispositivos para calentamiento de neumáticos en las motocicletas situadas en la parrilla de salida y los de la/s maquina/s de reserva y de las situadas en la salida de boxes.

Los Oficiales de boxes y los de la parrilla de salida velaran por el cumplimiento de esta norma.

Todas las personas, salvo un mecánico (2 en las motocicletas de 4 tiempos) por motocicleta, la persona con la sombrilla, el equipo oficial de televisión y los Oficiales de parrilla indispensables deben abandonar la parrilla de salida. A partir de ese momento nadie (excepto los Oficiales) está autorizado a volver a la parrilla de salida.

Trabajar en una motocicleta, en la parrilla o en la salida de boxes, tras la presentación del cartel de 3 minutos podrá ser sancionado con un “Use-Pit”.

Todos los pilotos deben estar en sus correspondientes posiciones de la parrilla de salida con los motores de sus motocicletas en marcha. En este momento, está prohibida toda ayuda de los mecánicos. Los pilotos que no hayan conseguido arrancar su motocicleta deberán abandonar la parrilla y dirigirse a boxes donde podrá intentar arrancar la motocicleta o cambiarla. Estos pilotos podrán tomar parte la salida a la vuelta de calentamiento desde la salida de boxes. No podrán utilizar los calentadores de neumáticos y no podrán cambiar de neumáticos.

5. **2 minutos antes de la salida de la carrera:** Salida de la vuelta de calentamiento. La vuelta de calentamiento no es obligatoria. Se encenderán las luces amarillas intermitentes y los oficiales situados a la altura de cada fila de la parrilla de salida mostrarán una bandera amarilla. Los pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde la primera línea a la última cuando el comisario situado a la altura de su fila retire la bandera amarilla (VER ANEXO-2).

Los pilotos iniciarán una vuelta seguidos de un vehículo médico, sin restricción de velocidad máxima. Si un participante circulase a una velocidad excesivamente lenta, el MEDICAL-CAR lo podrá avanzar y deberá salir desde la última posición de la parrilla. Una vez todos los pilotos hayan sobrepasado el final de boxes, los que se encuentren situados en la salida de dichos boxes serán autorizados a tomar la salida mediante el cambio de la luz roja a verde y 15 segundos más tarde el semáforo pasará de nuevo a rojo y un Oficial con una bandera roja cerrará la salida de boxes.

Una vez finalizada la vuelta de calentamiento los pilotos se colocarán en sus respectivas posiciones en la parrilla de salida con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea de fondo o antes de esa línea y entre las líneas de los costados que definen su situación en la parrilla y con el motor en marcha. Un oficial estará situado en la línea de salida, en el centro de la pista, con una bandera roja.

Todos los pilotos que lleguen a la parrilla una vez lo haya hecho el automóvil de seguridad, podrán dirigirse a boxes para tomar la salida desde allí o podrán detenerse en una posición posterior a la del mencionado vehículo y tomará la salida desde esa posición siguiendo las indicaciones de un Oficial que con una bandera roja allí se encontrará.

Todos los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a boxes para su reparación o cambio de motocicleta.

Todo piloto que una vez situado en la parrilla de salida se le pare el motor o tenga problemas con su motocicleta debe seguir sobre ella y levantar el brazo. En caso de producirse el problema una vez dada la salida, el piloto debe permanecer igualmente sobre la motocicleta levantado el brazo y el oficial correspondiente a la línea donde se produce el problema y los de las líneas posteriores agitarán las banderas amarillas.

Está prohibido retrasar el procedimiento de salida por otras causas que por las mencionadas.

Cuando las filas de la parrilla se vayan completando los oficiales irán bajando los correspondientes paneles indicadores del número de la línea.

No debe ser bajado el panel de la línea correspondiente a un piloto que se encuentra con su brazo levantado. Una vez todos los paneles han sido bajados y el vehículo de seguridad ha terminado la vuelta, se encenderá la luz roja en el semáforo de salida y entre los 2 y 5 segundos siguientes se un Oficial situado al final de la parrilla agitará una bandera verde. El Oficial de salida dará la orden para que se retire a un lado de la pista el Oficial que se encuentra situado en la línea de salida con la bandera roja.

Se apagará la luz roja, siendo ésta la señal para la salida o se agitará la bandera Nacional.

Un vehículo de seguridad deberá seguir a las motocicletas durante la primera vuelta.

Si la instalación de las luces del semáforo está alimentada por un circuito eléctrico normal, debe igualmente estar conectada a un juego de baterías de automóvil o a un S.A.I. (sistema de alimentación ininterrumpida), con el fin de evitar averías por falta de energía en el momento de la salida.

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado con un procedimiento de "Use Pit". Se entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta en el momento en que las luces rojas están encendidas. El Jurado decidirá la imposición de la sanción.

Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta recibirá la ayuda de los Oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor. Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha o puede el piloto optar por cambiar de motocicleta. Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes, los que se encuentren preparados para tomar la salida diferida, lo harán una vez el oficial haya encendido la luz verde del semáforo situado en la salida de boxes, **pasando a continuación el semáforo a azul.**

A partir de que el piloto cabeza de carrera haya completado la primera vuelta no son posibles los cambios de motocicleta, salvo en caso de interrupción de la carrera. Si existe algún problema en la parrilla que afecte a la seguridad de la salida, se presentará un panel con la leyenda "SALIDA RETRASADA" y se procederá a encender la luz amarilla intermitente y los oficiales situados a la altura de cada fila de la parrilla de salida agitarán banderas amarillas. El procedimiento de salida se reiniciará con el panel de "1minuto", se efectuará una nueva vuelta de calentamiento y la distancia de la carrera se reducirá en una vuelta.

Todo piloto o equipo que, por su comportamiento en la parrilla de salida sea responsable de retrasar los procedimientos de salida o de provocar una salida retrasada, puede ser sancionado con una de las penalizaciones siguientes: multa, "Use Pit", desclasificación o pérdida de puntos del campeonato.

021.7.1.2.2.- Carreras en pista mojada o seca: Todas las carreras serán definidas como en "MOJADO", pero el Director de Competición podrá decidir pararla, en caso de lluvia, por motivos de seguridad.

021.7.1.3.- Salida en espiga (tipo "Le Mans"): Debe respetarse el procedimiento siguiente incluso en carreras que se desarrollan en varias mangas. Aproximadamente 40 minutos antes de la hora de salida pilotos y motocicletas deben estar preparadas.

1. 1 vuelta de reconocimiento obligatoria: Los equipos que no la efectúen, serán penalizados con 1 vuelta. Aproximadamente 25 minutos antes de la salida los pilotos entrarán en la pista y efectuarán 1 vuelta de reconocimiento para terminarla situándose en su posición de la parrilla de salida parando el motor a continuación. La parrilla se formará colocando las motocicletas a un lado de la pista y formando un ángulo de 45°. La distancia entre motocicletas debe ser de 2 metros. Cada motocicleta puede ser sostenida por un ayudante. Durante 5 minutos será posible salir para la vuelta de reconocimiento. Estos 5 minutos serán señalizados en el lugar por donde los pilotos acceden a la pista mediante paneles de 5, 4, 3, 2 y 1 minuto acompañados de una advertencia sonora. Transcurridos los 5 minutos la salida será cerrada mediante una bandera roja. Los pilotos que se presenten tras el mencionado cierre, tendrán la oportunidad de ocupar su

puesto en la parrilla durante los 5 minutos siguientes a partir de que el último piloto que ha efectuado la vuelta de reconocimiento ocupe su sitio en la parrilla de salida. Para hacer esto deberán seguir las instrucciones de los oficiales de la parrilla.

Desde el momento de la entrada en pista (aproximadamente 25 minutos antes de la salida), los cambios de motocicleta y repostajes están prohibidos (excepción: interrupción de una carrera y nueva salida). En la parrilla de salida y hasta el momento de presentación del panel de 3 minutos, serán posibles las reparaciones y el cambio de neumáticos.

2. **2 vueltas de calentamiento obligatorias:** Serán penalizados con 2 vueltas los equipos que no las efectúen completamente. Aproximadamente 5 minutos antes de las vueltas de calentamiento, se presentarán, acompañados por una advertencia sonora, los siguientes paneles:

- Panel de 5 minutos: Inicio de la cuenta atrás.
- Panel de 3 minutos: Todas las personas abandonarán la parrilla, salvo los pilotos, el ayudante y una persona con la sombrilla por equipo. Está prohibida a partir de ese momento la manipulación de las motocicletas.
- Panel de 1 minuto y panel de casco: Todas las personas, salvo los pilotos y la persona que sostiene la motocicleta, abandonarán la parrilla. Los pilotos deben encontrarse, en este momento, al otro lado de la pista y enfrente de su motocicleta.
- Panel de 30 segundos.
- Bandera verde y luz verde en el semáforo: Salida para efectuar las vueltas de calentamiento. Cada piloto debe correr hacia su motocicleta, poner su motor en marcha y dar inicio a las vueltas de calentamiento.
- Si un piloto no consigue, ayudado por su ayudante, poner en marcha su motocicleta, debe de forma inmediata dirigirse a boxes desde donde podrá tomar más tarde la salida diferida.
- Un automóvil de dirección de carrera, con un médico, seguirá al grupo de pilotos.
- La última de las vueltas de calentamiento será señalizada mediante un panel con la cifra "1".
- Los pilotos, una vez finalizadas las vueltas de calentamiento se colocarán en su posición de parrilla y pararán el motor. Solo un ayudante por motocicleta y los pilotos pueden estar en la parrilla.

Si durante las vueltas de calentamiento un piloto se encuentra en dificultades debe entrar en boxes y en ningún caso debe dirigirse a la parrilla. En el caso de que un piloto llegue con retraso a la parrilla de salida y ya ha sido mostrado el panel de 1 minuto, deberá dirigirse, a velocidad moderada hacia los boxes desde donde podrá tomar la salida diferida.

En la pista, situado en la línea de salida se encontrará un oficial con una bandera roja esperando la llegada de los pilotos una vez realizadas las vueltas de calentamiento y permanecerá en esa posición hasta que la bandera verde sea mostrada por el oficial que se encuentra al final de la parrilla y el juez de salida le ordene abandonar la pista. Un oficial estará situado al final de la parrilla con una bandera roja y otra verde:

- Por medio de la bandera verde indicará que la parrilla está en orden.
- Mediante la bandera roja parará a los pilotos que lleguen con retraso, tras el automóvil de dirección de carrera y velará para que dichos pilotos se dirijan a boxes o puedan tomar la salida desde el final de la parrilla, con la motocicleta parada y una vez el resto de los pilotos hayan tomado la salida.

3. **Salida:**

- Para las carreras de duración superior a 12 horas la salida deberá efectuarse a las 18,00 horas.
- Panel de 1 minuto, panel de casco y señal sonora: los pilotos deben estar situados frente a su motocicleta al otro lado de la pista.
- Panel de 30 segundos y señal sonora.
- Semáforo en verde o bandera nacional (debe precisarse en el reglamento particular de la carrera), salida. Cada piloto debe correr hacia su motocicleta, poner su motor en marcha y empezar la carrera.

El motor solo puede ser puesto en marcha por el piloto, utilizando el sistema de puesta marcha previsto en la motocicleta. La ayuda exterior será penalizada con 3 vueltas. El piloto que en el momento de encenderse la luz verde esté en movimiento o que no se encuentre frente a su motocicleta será sancionado con una penalización de 3 vueltas. Si un piloto no puede poner en marcha el motor de su motocicleta, el Director de Competición por medio de una bandera verde autorizará que se le ayude, cuando lo considere posible.

Si pese a la mencionada ayuda, no es posible la puesta en marcha del motor de la motocicleta, los oficiales de parrilla deberán llevar la motocicleta a boxes, utilizando para ello el trayecto más corto (las puertas de servicio, la entrada o salida de boxes). La motocicleta podrá ser reparada en su box por las asistencias y bajo el control de un oficial de box. Cuando la motocicleta haya sido reparada el piloto podrá tomar la salida.

Tras el paso por delante de la salida de boxes de todos los pilotos que han tomado la salida, se efectuará mediante semáforo, la salida de los pilotos que allí se encuentren.

Todas las penalizaciones serán comunicadas de manera inmediata al jefe del equipo correspondiente.

021.7.2.- Salidas escalonadas: En el caso de salidas escalonadas, sean éstas individuales o en grupo, la señal de salida se dará a intervalos sucesivos para cada piloto o grupo de estos desde la línea de salida o lugar próximo a ésta.

021.7.3.- Procedimientos de “Use Pit” y “Stop&Go”.

021.7.3.1.- “Use Pit”: Durante la carrera, el piloto será requerido para que dirija su motocicleta a “pit-lane”. La penalización de “Use Pit” consiste en un paso por “pit-lane” debiendo respetarse el límite de velocidad (60Km/h) en el tramo comprendido entre las señales de limitación situadas al principio y final de los boxes. En caso de infracción al límite de velocidad se aplicará una nueva sanción de “Use Pit”. En el caso de producirse una segunda infracción al límite de velocidad, le será mostrada bandera negra al piloto.

En el caso de una nueva salida, la regla mencionada anteriormente será también válida.

Cuando una carrera se interrumpe antes de haber aplicado la penalización, si hay una nueva salida, se aplicará la sanción al piloto en esta segunda parte de la carrera.

Si el piloto que está pendiente de ser sancionado por adelantarse a la señal de la primera salida, al efectuarse la segunda salida también se adelanta, le será presentada bandera negra.

El/los equipo/s será/n informando/s mediante presentación en la zona "pit-lane" de un panel, acompañado de señal sonora, procurando que esto no suceda mas tarde de los 20 minutos siguientes a la señal de salida e igualmente se presentará en las pantallas de cronometraje. Una vez que el/los equipo/s ha sido informado/s, se mostrará en la línea de salida un panel amarillo de 100cm. de ancho por 80cm. de alto con el/los número/s del/de los piloto/s, en color negro Si tras ser presentado el panel al piloto, durante 5 veces éste no entra en boxes, le será mostrada la bandera negra.

En el caso de que un piloto penalizado no haya podido realizar el procedimiento de "Use Pit" antes de finalizar la carrera, se le impondrá una sanción de 20 segundos que serán sumados a su tiempo de carrera.

021.7.3.2.- "Stop&Go": Durante la carrera el piloto, será requerido para que dirija su motocicleta a la zona de penalización donde permanecerá parada durante 20 ó 40 segundos para las carreras de resistencia, pudiendo a continuación reemprender la marcha (procedimiento "Stop&Go"). La zona de penalización "Stop&Go" estará situada al final de la zona de boxes, el piloto deberá respetar la limitación de velocidad (60 Km/h) en el tramo comprendido entre la señal de limitación al principio de boxes y la zona de penalización. En caso de superar la velocidad máxima permitida se aplicará una nueva sanción "Stop&Go". En el caso de producirse una segunda infracción al límite de velocidad, le será mostrada bandera negra al piloto. En el caso de una nueva salida, la regla mencionada anteriormente será también válida.

Cuando una carrera se interrumpe antes de haber aplicado la penalización, si hay una nueva salida, se aplicará la sanción al piloto en esta segunda parte de la carrera. Una vez que el equipo ha sido informado, se mostrará en la línea de salida un panel con la palabra "STOP" y el número del piloto, durante 3 veces, y si este no parase le será mostrada la bandera negra. Si varios pilotos han sido penalizados, la orden de parar será dada en base a su clasificación, el piloto más rápido debe parar primero. Cuando un piloto es penalizado con un proceso de "Stop&Go", un mecánico de su equipo puede estar presente en la zona de penalización, siguiendo las indicaciones de los oficiales, para ayudar a poner en marcha la motocicleta en el caso de que su motor se hubiese parado. El mecánico no deberá interferir en el proceso de "Stop&Go" que estará controlado en todo momento por los oficiales. En el caso de que un piloto no obedeciera las instrucciones de parar en la zona de penalización "Stop&Go" y hubiese más pilotos pendientes de sancionar, estos no serían parados hasta que el primer piloto sancionado no hubiese parado o le hubiese sido presentada la bandera negra.

En las carreras de resistencia, está terminantemente prohibido, al piloto, pararse en la zona de boxes ya que ello supondría su exclusión.

En el caso de que un piloto penalizado no haya podido realizar el procedimiento de "Stop&Go" antes de finalizar la carrera, se le impondrá una sanción de una vuelta para las carreras de resistencia, que será restada de las cumplidas por el piloto en la carrera.

021.8.- MEDIOS DE PROPULSIÓN.

Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

021.9.- CONDUCTA DURANTE LA CARRERA. ABANDONOS.

- Los pilotos deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante las banderas, las luces o los paneles.
- Los pilotos deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, 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: multa - pérdida de posiciones –“Use Pit” - penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – desclasificación -pérdida de puntos del campeonato - suspensión. La velocidad en la zona de boxes está limitada a 60 Km/h. Los pilotos deben respetar en todo momento las indicaciones del Reglamento Deportivo.

- 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 será sancionada con la supresión del tiempo de la vuelta en cuestión. Toda infracción durante la carrera será sancionada con un procedimiento de “Use Pit”. Estas sanciones podrán ser impuestas únicamente por decisión de Jurado. Los Oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta. 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 Oficiales pueden, a continuación, ayudarle a poner en marcha su motocicleta.
- 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 Oficiales.
- 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 con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
- 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.
- Los pilotos pueden entrar en la zona de boxes durante el transcurso de la carrera para proceder a efectuar reglajes, reparaciones o cambios de neumáticos. Todos estos trabajos deben ser efectuados en la zona de boxes frente a su box (para las carreras de resistencia, los trabajos de cierta importancia pueden ser efectuados en el interior de su box, bajo la supervisión de un Oficial). Los repostajes están absolutamente prohibidos (excepción: carreras de resistencia). Los trabajos en el interior de los boxes respectivos están permitidos en los intervalos producidos por la interrupción de una carrera.
- Está permitida la ayuda de los mecánicos para la puesta en marcha de las motocicletas en la zona de boxes.
- 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).
- Está prohibido circular 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.
- 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, de una cámara de televisión del promotor de la carrera, o de

los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes o de los movimientos del cuerpo del piloto.

- Está prohibido pararse en la pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
- Los ensayos de salida durante los entrenamientos están solo autorizados en el carril de aceleración de la salida de boxes y siempre que esta práctica no represente peligro. Tras la presentación de la bandera a cuadros al final de los entrenamientos cronometrados, los pilotos podrán efectuar ensayos de salida, siempre que no represente peligro para los demás participantes.
- Si el vencedor desea recoger una bandera, debe situarse a un lado de la pista con el fin de recogerla y lo más rápidamente posible, siempre que no represente ningún peligro, deberá reintegrarse a la pista.
- Tras pasar la bandera a cuadros los pilotos que circulen por la pista no pueden quitarse el casco hasta llegar al “pit-lane” o parque cerrado y detenerse.
- Si la motocicleta de un piloto tiene una pérdida de aceite en la pista, que provoca la interrupción de los entrenos, warm-up o la carrera, dos veces durante el evento, **podrá ser** sancionado con: multa – descalificación - retirada de puntos del campeonato - suspensión.

021.10.- AYUDA EN LOS BOXES.

El piloto solamente podrá recibir ayuda o repostar su motocicleta en su propio box. Puede recibir la ayuda de hasta tres personas (excepción: carreras de resistencia), pero en ningún caso podrán éstos franquear las líneas que delimitan la zona de boxes. Los ayudantes podrán llevar a cabo reparaciones, reglajes y repostajes en la motocicleta. Durante el repostaje, el motor debe estar parado. Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionada con la exclusión.

021.11.- CAMBIO DE MOTOCICLETA.

021.11.1.- Durante los entrenamientos, el piloto puede utilizar varias motocicletas, siempre y cuando éstas hayan pasado la verificación técnica a nombre del piloto y lo contemple el reglamento de su Campeonato. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

021.11.2.- Se admite el cambio de motocicleta en caso de detención de una carrera y antes de la nueva salida, con la condición de que la nueva motocicleta haya pasado la verificación técnica y lo contemple el reglamento de su Campeonato, a excepción de las carreras de resistencia.

021.12.- INTERRUPCIÓN DE UNA CARRERA Y NUEVA SALIDA.

021.12.1.- Interrupción de una carrera.

021.12.1.1.- Si el Director de Competición decide interrumpir una carrera por razones de seguridad u otras, se presentarán banderas rojas en la línea de salida y en todos los puestos de control y se encenderán los semáforos rojos situados a lo largo de la pista. Los pilotos deben inmediatamente ralentizar su marcha y regresar a boxes. Los resultados de la carrera se determinarán según el siguiente ejemplo:

Primera salida:

- Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera no ha superado el 50% de las vueltas

previstas (redondeado al número entero de vueltas superior), la carrera se daría por no válida y se efectuaría una nueva salida. La nueva carrera se efectuaría al 50% de las vueltas inicialmente previstas (redondeado al número entero de vueltas superior).

- Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera ha superado el 50% de las vueltas previstas (redondeado al número entero de vueltas superior), la carrera se daría por finalizada y válida, otorgándose todos los puntos.

Siguiente/s salida/s:

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

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

Ejemplo: Una carrera a 21 vueltas. (50% - 11 vueltas). La bandera roja ha sido presentada cuando el piloto cabeza de carrera ha efectuado 10 vueltas completas y está realizando su vuelta número 11. La carrera será considerada como no válida y se dará una segunda salida a 11 vueltas, podrán tomar la nueva salida todos los pilotos incluidos en la parrilla inicial y la composición de la parrilla es la inicial.

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

Ejemplo: Una carrera a 11 vueltas, por detención de la primera carrera (50% - 6 vueltas). Si la bandera roja se presenta cuando el piloto cabeza de carrera ha efectuado 5 vueltas y está realizando la vuelta número 6, la carrera se daría por no válida y se efectuaría una nueva salida. La nueva carrera se efectuaría de nuevo a 11 vueltas, podrán tomar la nueva salida todos los pilotos incluidos en la parrilla inicial y la composición de la parrilla es la inicial.

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

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

1. Para los pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han pasado, antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.

3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

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

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

1. Para los pilotos que han tomado bandera a cuadros antes de la presentación de la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.

2. Para los pilotos que no han tomado bandera a cuadros antes de la interrupción de la carrera se establecerá una clasificación en base a la penúltima vuelta de carrera.

3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

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

021.12.2.- Nueva salida de una carrera interrumpida:

021.12.2.1.- 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 20 minutos desde el momento en que se presentó la bandera roja. En casos excepcionales el Jurado podrá decidir los cambios de horario oportunos para incluir la nueva salida tras la celebración de alguna/s otra/s categoría/s.

021.12.2.3.- El procedimiento de salida será idéntico al dado la primera vez (vuelta de reconocimiento, de calentamiento, etc.).

021.12.2.4.- Las condiciones para tomar la nueva salida de una carrera, son las siguientes:

Todos los pilotos admitidos en la parrilla inicial podrán tomar parte en la/s siguiente/s salida/s y las posiciones en la parrilla serán las mismas que las de la parrilla inicial. Las motocicletas pueden ser reparadas previa autorización del Jurado.

021.13.- FINAL DE CARRERA Y RESULTADOS.

021.13.1.- Carreras con salida en grupo:

021.13.1.1.- Cuando el piloto cabeza de carrera ha cumplido el número de vueltas previstas para la carrera, se le presentará a pie de pista en la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos. Si uno o varios pilotos con vuelta perdida marchan delante y próximos al cabeza de carrera en la última vuelta, el juez de llegada presentará simultáneamente a la bandera de cuadros, la bandera azul. Esto significa que la carrera finaliza para el piloto cabeza de carrera, pero no para los pilotos que marchan delante de él que deben completar otra vuelta hasta que les sea presentada la bandera a cuadros.

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

021.13.1.3.- En el caso de que por una razón diferente a las citadas en el artículo 021.12.1.1 se diese la señal de llegada antes de que el piloto cabeza de carrera haya cumplido el número de vueltas o duración previstas, la carrera será considerada como finalizada en el momento en que el piloto cabeza de carrera hubiese traspasado la línea de llegada por última vez antes de ser mostrada la señal de llegada. En el caso de mostrarse la señal de llegada con posterioridad al paso del piloto cabeza de carrera, ésta será considerada como finalizada en el momento en que debía serlo.

021.13.1.4.- La clasificación se hará en base al orden de llegada de los pilotos y al número de vueltas que estos hubieran efectuado.

021.13.1.5.- Para clasificarse es preciso:

- a) Haber efectuado 3/4 partes del número de vueltas efectuadas por el vencedor.
- b) Haber franqueado la línea de llegada (por la pista) 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.

021.13.1.6.- Los pilotos clasificados en las tres primeras posiciones de la carrera se deberán dirigir lo más rápidamente posible, escoltados por Oficiales, hacia la zona de pódium para asistir a la ceremonia de entrega de recompensas. La presencia de los tres primeros clasificados es obligatoria. El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

021.13.2.- Carreras con salida escalonada: En las carreras con salida escalonada el vencedor es el piloto que haya efectuado el recorrido previsto en el reglamento particular en el menor tiempo.

021.13.3.- Carreras en cuesta: Las carreras se desarrollarán en 2 mangas y la clasificación se establecerá en base al mejor tiempo de una de las mangas. En caso de igualdad se tendrá en cuenta el tiempo de la manga más lenta.

021.14.- PARQUE CERRADO.

Solo podrá entrar un mecánico con el caballete para recibir y ayudar al piloto, que abandonaran juntos lo más rápido posible el parque cerrado. Está totalmente prohibida la entrada de nadie más del equipo o familiares en el mismo. Una vez depositada su motocicleta en el parque cerrado ningún piloto está autorizado a entrar en el mismo, a menos que sea para retirarla una vez abierto el parque y excepcionalmente podrá hacerlo si está provisto de una autorización escrita y firmada por el Director de Competición que indique explícitamente el motivo de su entrada.

A excepción de los miembros del Jurado, el Director de Competición, los Comisarios técnicos y los Oficiales encargados del parque, nadie puede ser admitido en dicho parque a menos que vaya provisto de autorización especial escrita por el Director de Competición.

Una vez finalizada la carrera, todas las motocicletas que hayan finalizado deberán ir a Parque Cerrado y permanecerán allí durante por lo menos 30 minutos.

021.15.- VERIFICACION FINAL.

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.

021.16.- RECLAMACIONES.

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

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

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

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

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

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

- "Use Pit" o "Stop&Go" en el caso de resistencia.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Sobre un tiempo oficial de Cronometraje.
- Sobre el resultado final del Banco de Potencia.

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

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto recurso de apelación, contra las decisiones del Jurado

después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- "Use Pit" o "Stop&Go" en el caso de resistencia.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.
- Sobre un tiempo oficial de cronometraje.
- Sobre el resultado oficial del banco de potencia.

Reclamación sobre carburantes: Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado). Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

021.17.- RECURSO DE APELACION.

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FCM en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la FCM.

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.

021.18.- SANCIONES.

Independientemente de las sanciones previstas en el Reglamento Deportivo y Reglamento de Disciplina Deportiva, se contempla además la imposición de sanciones de suma de tiempo para la especialidad de velocidad o restar vueltas en el caso de la especialidad de resistencia, correspondiendo al Jurado la decisión de su imposición. Se establece un Carnet por puntos.

021.19.- 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.

021.20 DEFINICION DE LOS PUNTOS DE PENALIZACION

Pueden ser impuestos entre 1 y 10 puntos, por el Jurado de la prueba a un piloto. Estos puntos se acumulan y no expiran hasta cumplirse un año de su imposición. Se aplicarán sanciones automáticas a un piloto que acumule puntos, de la forma siguiente:

- 4 puntos, salida en la próxima carrera desde la última posición de la parrilla.
- 7 puntos, salida en la próxima carrera desde el "pit-lane".
- 10 puntos, descalificado para tomar parte en la siguiente carrera o si es la última carrera del año, descalificación de esa carrera.

El acumulado de puntos será puesto cero después de que el piloto haya llegado a los 10 puntos y haya sido descalificado.

Anexo 022
Campeonato Mediterráneo de Velocidad sobre Asfalto (CMV) 2015

Anexo 022 – INDICE

022.1.– Título y generalidades.

022.2.– Motocicletas y categorías.

022.3. – Circuito.

022.4 .– Cargos oficiales.

022.4.1. – Oficiales permanentes.

022.4.2.– Jurado y Composición.

022.4.3. – Presidente del Jurado.

022.4.4.– El Director de Competición Permanente y el Director de Competición.

022.4.5.–Director Técnico y Comisario Técnico.

022.5. – Pilotos.

022.5.1. – Puntuación y edades.

022.5.2 .– Número de pilotos que toman la salida.

022.5.3. – Inscripciones.

022.5.4. – Números de salida.

022.5.5. – Listas de inscritos y horarios.

022.7 – Entrenamientos.

022.7.1 – Entrenamientos privados y suplementarios.

022.7.2 – Briefing.

022.7.3 – Entrenamientos cronometrados.

022.7.4 – Entrenamientos libres (warm-up).

022.7.5 – Resultado de los entrenamientos.

022.7.6 – Parrilla de salida.

022.7.7 – Velocidad de circulación en boxes.

022.8 – Competiciones.

022.8.3 – Salida.

022.8.4 – Comportamiento en la llegada.

022.9 – Premios y puntuación.

022.9.1 – Baremo de premios y puntuación.

022.9.2 – Clasificación para premios.

022.9.3 – Campeonato de pilotos.

022.9.4 - Campeonato de Clubes y escudería.

022.9.5 – Campeonato de marcas.

022.10 – Versiones del presente reglamento.

022.10.1 – Lenguas de redactado.

022.10.2 – Discrepancias entre versiones del presente reglamento.

022.11 – Transponders.

022.11.1 – Colocación y devolución.

Anexo 022
Campeonato Mediterráneo de Velocidad sobre Asfalto (CMV)

022.1.- TITULO Y GENERALIDADES.

La FCM convoca para el presente año el Campeonato Mediterráneo de Velocidad (CMV), que será disputado en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista. Podrán participar en el mismo los pilotos con licencia FCM o Española homologada que se mencionan. Se desarrollarán con arreglo a las siguientes normas y estarán dotados de los trofeos y premios que se indican.

022.2.- MOTOCICLETAS Y CATEGORÍAS.

El campeonato está abierto a las siguientes categorías:

Copa Rieju RS3
Copa Honda CBR 250 R
Junior Series
Open 600
Open 1000

022.3.- CIRCUITO.

El circuito tiene que estar homologado por la FCM.

022.4.- CARGOS OFICIALES.

022.4.1.- Oficiales permanentes: Todos los oficiales permanentes serán nombrados por la Comisión de Velocidad de la FCM. Los Oficiales siguientes serán nombrados con el fin de cumplir funciones ejecutivas y de supervisión.

- Presidente del Jurado.
- Comisario Deportivo.
- Director Técnico.

Estos oficiales deberán estar presentes en cada manifestación, salvo en caso de enfermedad o fuerza mayor.

022.4.2.- Jurado y Composición: En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto. El Club organizador deberá nombrar un Comisario Deportivo. El promotor del campeonato, podrá así mismo, nombrar un Comisario Deportivo con derecho a voto, además de los mencionados anteriormente.

022.4.3.- Presidente del Jurado: En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.
El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

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

022.4.4.- Director de Competición Permanente y Director de Competición: El Director de Competición es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición.

022.4.5.- Director Técnico y Comisario Técnico: Además de ser nombrado como Director Técnico, será nombrado por el Club Organizador, como mínimo, un Comisario Técnico titulado y en posesión de la Licencia FCM del año en curso.

022.5.- PILOTOS.

022.5.1.- Puntuación y edades: En el presente Campeonato **solamente** podrán participar y puntuar todos los pilotos con licencia Catalana u Homologada expedida por la FCM o por cualquier Federación Territorial y aquellas licencias territoriales autorizadas por la FCM.

La edad de los participantes será:

| | |
|---------------------|-----------------|
| Copa Rieju RS3 | De 10 a 17 años |
| Copa Honda CBR 250R | Mayor 12 años |
| Junior Series | Mayor 14 años |
| Open 600 | Mayor 15 años |
| Open 1000 | Mayor 17 años |

022.5.2.- Número de pilotos que toman la salida: El número de pilotos admitidos en parrilla de salida para cada competición serán:

| CIRCUITO | ENTRENOS | CARRERA |
|-----------|----------|---------|
| Albacete | 47 | 40 |
| Alcarras | 47 | 40 |
| Catalunya | 53 | 44 |
| Parcmotor | 47 | 40 |
| Valencia | 53 | 44 |
| Navarra | 47 | 40 |
| Alcañiz | 53 | 44 |
| Calafat | 47 | 40 |

022.5.3.- Inscripciones: Los pilotos no podrán formar parte en más de dos categorías en el mismo día. La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FCM hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante correo electrónico: fcm@fcm.cat . (VER ANEXO-3).

Los dorsales del 1 al 10 se reservan a los clasificados del 1 al 10 del Campeonato del año precedente.

022.5.3.1.- Inscripciones para todo el campeonato: Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la FCM(www.fcm.cat/webNova). Los pilotos inscritos para todo el campeonato podrán seleccionar, en la propia página web, el número fijo de entre los disponibles en el momento de hacer la inscripción.

022.5.3.2.- Inscripciones para una sola competición: Las inscripciones y el pago de los derechos correspondientes deberán efectuarse a través de la página web de la FCM (www.fcm.cat/webNova) hasta 5 días antes de la competición.

022.5.4.- Números de salida: Los diez primeros pilotos clasificados en el Campeonato del año anterior podrán utilizar el número de salida que se corresponda con su posición en el Campeonato del año anterior. La utilización de este número no es obligatoria, pero este número solo podrá ser utilizado por el piloto que le corresponda. Sólo se permitirá la numeración comprendida entre el 1 y el 99.

022.5.5.- Listas de Inscritos y Horarios: El jueves anterior al de la celebración de cada competición se hará pública la lista definitiva de inscritos y los horarios correspondientes.

022.7.- ENTRENAMIENTOS.

022.7.2.- Briefing: Un Briefing será obligatorio. Los pilotos que no asistan a este Briefing de forma completa serán penalizados con 4 posiciones en la parrilla de salida. Se recomienda entregar por escrito una copia a todos los pilotos de los temas referidos en el Briefing.

022.7.3.- Entrenamientos cronometrados: Serán necesarias 1 sesión de entrenamientos cronometrados de como mínimo 20 minutos si se realizan 2 carreras. Y serán necesarias 2 sesión de entrenamientos cronometrados de como mínimo 25 minutos, si se realiza 1 carrera.

En casos excepcionales el Jurado puede decidir el cambio de los tiempos de entrenos.

La última vuelta deberá ser indicada mediante un panel.

Es obligatorio el cronometraje mediante sistema de “transponders”.

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 por 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 por sorteo, exceptuando los pilotos que aparezcan en la clasificación provisional del Campeonato los cuales serán distribuidos alternativamente entre el grupo A y B.

022.7.4.- Entrenamientos libres (Warm-Up): El día de las carreras, el organizador debe prever un mínimo de 10 minutos de entrenos libres para cada clase solamente si la prueba es a dos días. Los entrenos son todos el Sábado y las carreras el Domingo.

La participación en estos entrenos no es obligatoria y está reservada a los pilotos incluidos en la parrilla provisional

(Art.022.7.6). Los entrenamientos no pueden dar comienzo antes de las 08,00 horas. Al finalizar cada tanda los organizadores deben recuperar inmediatamente las motocicletas averiadas durante la tanda.

El Warm-Up deberá preverse siempre y cuando el mismo día no haya entrenos de la clase en que vaya a disputarse la carrera.

022.7.5.- Resultado de los entrenamientos: El organizador resumirá los tiempos de las sesiones de entrenamientos para cada clase, indicando también el mejor tiempo de cada tanda para cada piloto.

022.7.6.- Parrilla de salida: En el momento de la reunión, el Jurado que sigue a la última sesión de entrenos Cronometrados, se establecerá una parrilla de salida provisional con los participantes expresados en el Art. 022.5.2. más 2 reservas que será válida para los entrenamientos libres (Warm-Up).

El tiempo máximo de clasificación es el mejor tiempo de la categoría o grupo, en caso de haberlo aumentado en un 10%, este porcentaje puede cumplirse en cualquiera de las tandas de entrenos cronometrados de su grupo. En casos excepcionales el Jurado puede decidir el aumento del mencionado porcentaje.

Si una vez finalizados los entrenamientos libres (Warm-Up) 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/s carrera/s.

Si un piloto por motivos de avería o de caída no puede participar en ninguna de las mangas de entrenos cronometrados previstas, el Jurado podrá permitirle, siempre que la parrilla no esté completa, participar en el Warm-Up, donde tendrá que cumplir el tiempo máximo de clasificación del 10% 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.

022.7.7.- Velocidad de circulación en boxes: Se limita la velocidad en la zona de boxes a 60Km/h. El incumplimiento de esta limitación durante los entrenamientos se sancionará de la forma siguiente:

| Velocidad | Sanciones (Seguimiento todo el campeonato) |
|---------------------------|---|
| De 60 km/h hasta 85 Km/h | 1ª - Advertencia 2ª - 3 puestos parrilla 3ª - Exclusión |
| De 85 km/h hasta 100 Km/h | 3 puestos parrilla |
| Superior a 100 km/h | Exclusión |

Durante la carrera la sanción será un proceso de "use pit".

022.8.- COMPETICIONES.

022.8.1.- Distancia: Las competiciones deben disputarse sobre las distancias aproximadas:(UNA SOLA CARRERA)

Una sola carrera

| | |
|---------------|----------------|
| Junior Series | de 50 a 70 km. |
| Open 600 | de 50 a 70 km. |
| Open 1000 | de 50 a 70 km. |

Las competiciones deben disputarse sobre las distancias aproximadas: (DOS CARRERAS)

Dos carreras

| | |
|---------------------|---------------------------|
| Copa Rieju RS3 | de 20 a 40 Km. cada manga |
| Copa Honda CBR 250R | de 30 a 50 Km. cada manga |

***Estas distancias pueden ser modificadas por el Director de Carrera i/o el Jurado de la prueba.**

La puntuación de las mangas será la siguiente:

| POSIC. | PUNTO | POSIC. | PUNTOS |
|--------|-------|--------|--------|
| 1º | 25 | 9º | 7 |
| 2º | 20 | 10º | 6 |
| 3º | 16 | 11º | 5 |
| 4º | 13 | 12º | 4 |
| 5º | 11 | 13º | 3 |
| 6º | 10 | 14º | 2 |
| 7º | 9 | 15º | 1 |
| 8º | 8 | | |

Todos los pilotos que finalicen la manga cogerán un punto en la clasificación final.

022.8.2.- Salida: La salida se efectuará con motor en marcha según el artículo 021.7.1.2.

022.8.3.- Comportamiento en la llegada: Los pilotos que franqueen la línea de llegada una vez finalizada la carrera deben efectuar todavía una vuelta completa a la pista sin detenerse salvo en caso de avería.

A continuación, los tres primeros pilotos clasificados deben dirigirse inmediatamente al podio para poder iniciar la entrega de premios. Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de una competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios; el incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

022.9.- PREMIOS Y PUNTUACIÓN.

022.9.1.- Baremo de premios y puntuación: No hay premios en metálico.

022.9.2.- Campeonato de Pilotos:

El función del número de mangas o carreras válidas celebradas, puntuarán los siguientes mejores resultados:

| Celebradas | Puntuables |
|-------------------|-------------------|
| 16 | 14 |
| 15 | 13 |
| 14 | 12 |
| 13 | 11 |
| 12 | 10 |
| 11 | 9 |
| 10 | 9 |
| 9 | 8 |
| 8 | 7 |
| 7 | 6 |
| 6 | 5 |
| 5 | 4 |
| 4 | 3 |
| 3 | 3 |
| 2 | 2 |
| 1 | 1 |

Esta escala es aplicable unicamente al CMV, no siendo válida para el Campeonato de Cataluña de Velocidad ni para el Campeonato de Cataluña de Velocidad de Clásicas.

022.10.- VERSIONES DEL PRESENTE REGLAMENTO.

022.10.1.- Lenguas de redactado: El presente Reglamento se edita oficialmente en la lengua española.

022.11.- TRANSPONDERS.

022.11.1.- Colocación y devolución: Corresponde a los cronometradores indicar la forma y situación de la colocación de los transponders en las motocicletas.

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

TABLA BASICA DE PENALIZACIONES

| Infracciones | Sanción | Reincidencia |
|--|---|---------------------|
| Adelantar con señales de peligro | 1 Pit stop / Jurado | 2 vueltas/Exclusión |
| No hacer caso a la bandera negra / círculo naranja | Exclusión | |
| No hacer caso a la bandera negra | Exclusión | |
| No hacer caso a la bandera Triangulo Blanco y Negro | Exclusión | |
| No respetar la bandera roja | Exclusión | |
| No respetar la bandera blanca | Pit stop / Jurado | 3 vueltas |
| No respetar la bandera azul | Advertencia | 1 vueltas |
| No tener la edad mínima | No admisión | |
| No superar los controles médicos | Exclusión | |
| Montar piezas no autorizadas | Exclusión | |
| Deterioro de las instalaciones | Advertencia | Exclusión |
| No superar las verificaciones administrativas | No admisión Perdida de los Pasos no contabilizados | |
| No Montar el transponder | Exclusión | |
| No presentarse a las Verificaciones Técnicas | Exclusión | |
| No superar las verificaciones técnicas | Exclusión | |
| Circular en sentido inverso al de carrera | Exclusión | |
| Conducta antideportiva | Advertencia | Exclusión |
| No respetar el límite de velocidad en el pit-lane | Use-Pit / 20" ò (Art. 022.07.07) | Vueltas / Exclusión |
| Tener Animales en Pit-Lane | Advertencia | Exclusión |
| Menores de 16 años en Pit-Lane | Advertencia | Exclusión |
| Más de 3 personas en el pasillo de señalización | Advertencia | Exclusión |
| No respetar el semáforo Rojo de salida de pit-lane | Exclusión | |
| No mantener el orden y la limpieza en pit-lane y box | Advertencia | Stop&Go |
| No asistir al Briefing pre-carrera | Perdida de 4 puestos en Parrilla | |
| No superar los mínimos en entrenamientos | A decidir por el Jurado / Exclusión | |
| Recibir ayuda no autorizada en la salida | Use-Pit | |
| Piloto en movimiento o fuera de lugar en la salida | Use-Pit / 20" | |
| No estar preparado en la salida | Salida desde el pit-lane | |
| No ingresar la motocicleta en parque cerrado | Desclasificación | Exclusión |
| No poder a disposición 2 Mecánicos + Herramientas | Exclusión | |
| No dar el peso mínimo | Normativa de Pesos | |
| Pasarse de la Potencia Máxima | Normativa Banco de Potencia | |
| Circular en sentido inverso al de carrera | Exclusión | |
| Recibir ayuda externa fuera de la zona del pit-lane | 1 Pit stop | Exclusión |
| Conducta antideportiva | Advertencia/Exclusión | |

-De todas las sanciones el Jurado según su criterio podrá ajustar la penalización a la peligrosidad de la acción.

-De todas las sanciones el Jurado podrá hacer un seguimiento durante el Campeonato y en caso de reincidencias tomar las medidas necesarias.

ANEXO-1

Calculo de vueltas correspondientes a lo indicado en los artículos:

021.12. (Interrupción de una carrera) y 021.13. (Final de carrera y resultados)

| Vueltas | 50% art.021.12.1.1 | 3/4art.021.13.1.5 |
|---------|--------------------|-------------------|
| 5 | 3 | 3 |
| 6 | 3 | 4 |
| 7 | 4 | 5 |
| 8 | 4 | 6 |
| 9 | 5 | 6 |
| 10 | 5 | 7 |
| 11 | 6 | 8 |
| 12 | 6 | 9 |
| 13 | 7 | 9 |
| 14 | 7 | 10 |
| 15 | 8 | 11 |
| 16 | 8 | 12 |
| 17 | 9 | 12 |
| 18 | 9 | 13 |
| 19 | 10 | 14 |
| 20 | 10 | 15 |
| 21 | 11 | 15 |
| 22 | 11 | 16 |
| 23 | 12 | 17 |
| 24 | 12 | 18 |
| 25 | 13 | 18 |
| 26 | 13 | 19 |
| 27 | 14 | 20 |
| 28 | 14 | 21 |
| 29 | 15 | 21 |
| 30 | 15 | 22 |

ANEXO-2

5. 2 minutos antes de la salida de la carrera: Salida de la vuelta de calentamiento. La vuelta de calentamiento no es obligatoria. Se encenderán las luces amarillas intermitentes y los oficiales situados a la altura de cada fila de la parrilla de salida mostrarán una bandera amarilla. Los pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde la primera línea a la última cuando el comisario situado a la altura de su fila retire la bandera amarilla, o en salida conjunta (tipo MotoGP) cuando el Director de Carrera muestre la bandera verde, en el Briefing se informará a los pilotos sobre el tipo de salida utilizado en cada carrera.

ANEXO-3

022.5.3.- Inscripciones: Los pilotos no podrán formar parte en más de dos categorías en el mismo día. La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FCM hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante correo electrónico: fcm@fcm.cat.

Los pilotos inscritos en tiempo i forma en la web de la FCM que tengan un mínimo de dos puntos en la misma categoría del campeonato, tendrán reservado un puesto en la parrilla de salida, dependiendo este del tiempo realizado en los entrenamientos cronometrados.

Los pilotos de otros campeonatos compartidos que participen en la misma prueba, se registrarán también por esta norma. El resto de pilotos completarán la misma en función de sus tiempos de entrenos hasta llegar al máximo permitido según cada circuito.

La interpretación del presente reglamento queda a criterio de la Federación Catalana de Motociclismo o en su caso del Director de la prueba i el Jurado de la misma.