



***rfme* COPA DE ESPAÑA**
FLAT TRACK

RFME COPA DE ESPAÑA DE FLAT TRACK 2017

REGLAMENTO DEPORTIVO



1. Título y Generalidades

- a. La RFME convoca para el presente año la RFME Copa de España de FLAT-TRACK, que se regirán por su Reglamento Deportivo, por el de la FIM, por el de la FIM EUROPA y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Estas pruebas se organizarán en los circuitos autorizados por la RFME que cumplan con las normas establecidas en el presente reglamento.
 - i. **La intención de un reglamento específico se antepone a la interpretación de dicho reglamento por parte de un competidor. La intención del reglamento será determinado por el director de la carrera y/o el árbitro.**
 - ii. **Aunque se ha hecho todo lo posible para escribir este reglamento de manera clara e inequívoca, es imposible prever todas las circunstancias. Será responsabilidad del director de la carrera tomar decisiones con respecto a la aplicación del reglamento.**
- b. No se podrá organizar ninguna prueba, si el circuito no dispone de todas las autorizaciones legales correspondientes.
- c. El seguro de responsabilidad civil entrará en vigor el día antes de la prueba y durará hasta un día después de la misma.
- d. La Copa contará de 4 pruebas (1 dobles) que se disputarán en las fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en las mismas, todos los pilotos que se inscriban en tiempo y forma y que dispongan de las licencias correspondientes para tal efecto.
- e. Las pruebas estarán dotadas de los Trofeos y Premios indicados.
- f. Una prueba comenzará en el momento de iniciarse las verificaciones administrativas y técnicas y finalizará cuando se hayan cumplido totalmente las siguientes formalidades:
 - i. Los resultados finales hayan sido aprobados.
 - ii. Todos los plazos para formular reclamaciones hayan sido cumplidos.
 - iii. Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc. hayan sido efectuados.
- g. Todos los Oficiales, Comisarios y equipo médico deben estar disponibles y operativos hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones.

2. Extensión y Longitud de los circuitos

Los circuitos pueden ser de óvalos de short track o de TT con máximo dos curvas a la derecha y algún salto. Ver Anexo 1 “Normas Circuito”

3. Inspección del Circuito

Se efectuará una inspección del circuito antes de la primera sesión de entrenamientos. Siguiendo el programa de competición y si fuera necesario se realizará mantenimiento del circuito antes del comienzo de las mangas clasificatorias, finales o cuando la organización de la prueba lo considere necesario para el correcto desarrollo de la misma.

La inspección será efectuada por el Arbitro de la prueba junto con el Director de Carrera y el Organizador, pudiendo asistir al mismo, representantes del Promotor, representantes de los pilotos y/o el Delegado de los pilotos.

3. Control

Las competiciones de Flat Track estarán controladas por un Árbitro designado por la RFME.

- a. El Árbitro velará para que el Reglamento Deportivo y el Reglamento Particular sean respetados durante la competición. El Árbitro examinará y resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la Competición.

- b. El Árbitro confirmará igualmente los resultados.
- c. Todos los oficiales y sus adjuntos están sometidos a la autoridad del Director de Competición, a excepción del Árbitro.
- d. Todos los pilotos, equipos, oficiales y otros cargos o partes participantes se comprometen, en su propio nombre, a cumplir y acatar todas y cada una de las disposiciones del presente reglamento.
- e. Es responsabilidad de cada piloto y/o equipo asegurarse de que todas las personas asistentes o invitadas con entrada cumplen en todo momento con el presente reglamento.
- f. Toda persona que pueda estar presente por cualquier motivo en el Paddock, Zona de Espera, Zona Reservada o en el Circuito, debe llevar, en todo momento, el apropiado pase durante el evento

4. Aplicación del reglamento. Clases.

Este reglamento es aplicable al todos los eventos que forman parte de la Copa y que se compone de las siguientes categorías:

Clases	Edades
ROOKIE	a partir de 15 años y hasta los 18 años o que cumplan 19 durante el presente año
FLATTRACK PRO	a partir de 15 años
MASTER	a partir de 30 años
JUNIOR***	a partir de los 6 años cumplidos y hasta los 15 años

*** Para la categoría JUNIOR habrá una ampliación del Reglamento Deportivo que se podrá consultar en la página web de la RFME.

Por deseo del promotor se promocionarán subcategorías con premios deportivos o similares en función de las características de los participantes. La entrega de estos premios está sujeta a la aportación de los mismos por parte de empresas colaboradoras con la Copa. Los detalles y condiciones de estos premios serán comunicados por los canales habituales.

5. Inscripciones

- a. Licencias: Todos los pilotos deben tener una Licencia Única CE. Los pilotos de cualquier nacionalidad provistos de licencia FIM, licencia FIM EUROPA o licencia de cualquier país europeo afiliado a la FIM EUROPA deberán obligatoriamente acompañar a ésta, un permiso de salida expedido por su Federación Nacional.
- b. Inscripciones: Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME www.rfme.com.
 - i. En plazo: hasta las 24 horas **del día anterior** al día de la prueba.
 - ii. La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el jueves anterior al día de la celebración de la competición.
 - iii. La comunicación deberá efectuarse por escrito vía mail a rfme@rfme.com Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.
 - **Los corredores de la categoría MASTER podrán participar y puntuar indistintamente en las categorías PRO y MASTER, siempre que se inscriban en ambas categorías.**

- **El vencedor de la categoría ROOKIE 2016 pasará automáticamente a competir en la categoría PRO sin posibilidad de participar y puntuar en ambas categorías. Los demás participantes de la categoría ROOKIE competirán conjuntamente con la categoría PRO y puntuarán indistintamente en ambas categorías .**
- c. Cancelación/Anulación de una prueba: si las condiciones meteorológicas son adversas e impiden la celebración de la prueba, el Promotor y la Organización se reservan el derecho de suspenderla, sin tener que reprogramarla, devolviendo el dinero de las inscripciones o adjudicándolas a otra prueba dentro del calendario de competición para el año en curso.

6. Programa de la Competición

- a. El evento se llevará a cabo en un solo día de acuerdo con **el formato de competición que será elaborado una vez finalizado el plazo de inscripción y será aplicable a todas y cada una de las categorías convocadas. Podrán ver un ejemplo del formato en el ANEXO 2 del siguiente reglamento.**

7. Reglamentación para los participantes

- a. Cada piloto y todas las demás personas que participan, o relacionadas con el evento de cualquier modo, serán considerados como participantes y por lo tanto sujetos a este Reglamento Deportivo, al Reglamento Técnico y al reglamento particular del evento, así como a sus anexos.

8. Reglamento Particular y Anexos

- a. El Reglamento Particular y/o sus anexos publicados por el organizador a efecto de implementar, interpretar y ejecutar el presente Reglamento Deportivo serán considerados como parte de la reglamentación aplicable.

9. Entrenos/Restricciones

Está prohibido a los pilotos participantes en la RFME Copa de España de Flat Track, entrenar durante los **cinco** días anteriores a la celebración de la prueba en el circuito donde vaya a celebrarse ésta, a no ser que la actividad sea autorizada por la RFME y el Promotor.

10. Uso de la motocicleta

- a. Todos los pilotos solo pueden usar en los entrenamientos libres, los entrenamientos cronometrados, las mangas de clasificación, repescas, semifinales y/o finales una única motocicleta que debe ser verificada y aceptada en las verificaciones técnicas previas al evento.

11. Verificaciones Administrativas

- a. Los pilotos inscritos en la prueba están obligados a acreditar su presencia e identidad mediante un documento oficial (DNI, Licencia, Permiso de Conducción, Pasaporte, etc.)
- b. La lista de inscritos definitiva se entregará al Director de Carrera, al finalizar las verificaciones administrativas.
- c. En el momento que realice la verificación administrativa el piloto junto con la documentación de la prueba recibirá las siguientes acreditaciones:
 - i. Un pase personal de piloto, de uso obligado por parte del mismo. (Cualquier pase de piloto que esté siendo utilizado por otra persona será retirado de inmediato con la consecuente multa)
 - ii. Un pase de mecánico, con derecho a acceso a la zona de mecánicos.
 - iii. Un pase de acompañante (solo válido para la zona de paddock y público).

12. Verificaciones Técnicas

- a. Todas las motocicletas deben haber pasado la verificación técnica previa al evento antes de que se le permita entrar a pista. Todas las motocicletas deben ser conformes al Reglamento Técnico y deben cumplir con todos los requerimientos en cuanto a equipamiento.
- b. Las verificaciones técnicas de las motocicletas, equipamiento y ropa de competición podrán tener lugar tanto antes como después del evento o en cualquier otro momento a criterio de los oficiales.
- c. Independientemente de la motocicleta, el equipamiento o la ropa de un piloto que pasa las verificaciones previas, el cumplimiento de las normas también es obligatorio en cualquier verificación a la finalización del evento.
- d. Todas las motocicletas deben tener instalado un transponder montado correctamente antes de finalizar la verificación técnica y que debe funcionar correctamente en todo momento en el que la motocicleta esté en pista. El transponder, que será entregado a cada participante previa aportación de DNI y un depósito de 50€, debe montarse verticalmente en la horquilla izquierda, entre las dos tijas de la dirección, para que el indicador luminoso de carga pueda ser verificado por un oficial situado junto a la motocicleta sin tener que desmontar ni mover ninguna pieza siendo también obligatorio el uso de un soporte de montaje AMB. Los pilotos serán responsables de la pérdida o cualquier desperfecto ocasionado al transponder de cronometraje. Todos los pilotos o sus mecánicos deben devolver los transponders al personal de cronometraje a la finalización del evento. Cualquier piloto que no devuelva su transponder asignado al finalizar el evento deberá pagar cuatrocientos euros (€ 400) para reemplazarlo.
- e. **Todas las motocicletas deben llevar el logotipo de Dunlop en ambos lados del basculante, siguiendo las instrucciones de la guía de aplicación de logos: https://fedemoto.info/lmgFCK/file/2016/DirtTrack/Info_LogosCopa_Tamanos_logos7jun.pdf**
 - i. **No se permitirá llevar publicidad de otras marcas que sean incompatibles con las del promotor del evento.**
 - ii. **Según exigencias del promotor, el logo del Dunlop podrá ser aplicado en otras partes de la motocicleta para garantizar su visibilidad.**

13. Normativa en boxes y paddock

- a. Pilotar la motocicleta de competición en cualquier lugar excepto la pista o zona de pruebas designada, si la hubiere, está completamente prohibido excepto autorización expresa de un oficial.
- b. Cualquier maniobra o circulación de un vehículo en el paddock se debe hacer a una velocidad muy reducida (10 km/h como máximo).
- c. Cuando un piloto o mecánico esté probando una motocicleta en una zona de pruebas autorizada, debe usar casco y utilizar algún equipamiento que le de una mínima protección (pantalones, camisa y calzado).
- d. No está permitido fumar donde pueda haber gasolina.
- e. Los menores de 16 años no están permitidos en parrilla de salida, zona de señalización u otras zonas restringidas.
- f. No se permiten animales en boxes, parrilla de salida, zona de señalización u otras zonas restringidas. Cualquier animal en el paddock debe ir atado o bien controlado.
- g. Antes de abandonar la instalación, es responsabilidad de los pilotos/equipos depositar cualquier residuo (combustible, aceite de motor, refrigerantes, neumáticos, baterías...) en los lugares adecuados para ello. En caso que no hubiera recipientes disponibles en el lugar, los pilotos/equipos deberán llevarse cualquier residuo de la instalación para su adecuada

eliminación.

- h. Todos los pilotos, mecánicos y miembros de los equipos deben vestir correctamente, teniendo un comportamiento profesional, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito.
- i. En la zonas de acceso restringido (Paddock, zona de espera, zona de mecánicos...) solo serán admitidas las personas cuyo aspecto sea profesional y lleven la acreditación correspondiente para dicha zona.
- j. El calzado del tipo sandalia/chancas (con los dedos desprotegidos) por razones de seguridad, no está permitido ni en la zonas de mecánico ni en la de espera.

14. Briefing de pilotos

- a. Todos los pilotos inscritos en el evento deben asistir al briefing de pilotos de acuerdo con el horario oficial de la prueba. Es responsabilidad de todos los pilotos y equipos, asistir al Briefing (ya sea obligatorio o voluntario), estar al corriente de todas las informaciones allí expuestas y seguir las instrucciones allí explicadas.
- b. La no asistencia de un piloto a un Briefing obligatorio se sancionará a criterio del Árbitro.

15. Número de pilotos

- a. El número máximo de pilotos autorizado en la pista durante el programa de competición será de **18. El el número de grupos y pilotos por categoría será establecido en el formato de competición de cada prueba.**

16. Reglamentación en pista

- a. Ningún piloto podrá pilotar, en ningún momento, de manera tal que ponga en peligro la integridad física de los demás pilotos, oficiales o del público.
- b. Excepto por indicación de un oficial, no estará permitido pilotar una motocicleta en sentido contrario a la dirección de carrera.
- c. Cualquier ajuste, reparación o repostaje de gasolina en las motocicletas deberá hacerse obligatoriamente en la zona de boxes o paddock o en cualquier zona de trabajo autorizada. Cualquier motocicleta que entre en la zona de paddock/boxes durante una carrera no podrá regresar a la pista.
- d. Un piloto puede hacer reparaciones durante la carrera, sin ayuda externa, siempre que lo haga en una zona adecuada de la pista.
- e. Cualquier forma de ayuda externa a los pilotos en la pista está prohibida excepto cuando la ayuda sea efectuada por comisarios de pista u oficiales designados por la organización con el propósito de controlar la prueba. Sólo durante los entrenamientos se permitirá la asistencia de miembros de los equipos (un mecánico por motocicleta).
- f. Un piloto que se salga de la pista sólo podrá continuar la carrera si vuelve a entrar en la pista por el punto más cercano al lugar donde la haya abandonado y sin obtener ninguna ventaja. Será el deber del Director de Carrera de la prueba, o de un oficial designado para ello, tomar la decisión sobre si un piloto obtiene alguna ventaja después de salirse de la pista y vuelve a entrar en ella. Se podrá considerar que un piloto ha obtenido una ventaja incluso si no ha ganado una posición en carrera.
- g. Un piloto, cuya motocicleta se detenga antes de llegar a la línea de meta, puede empujar su moto en la dirección adecuada de carrera para completar la misma siempre que los oficiales no consideren que la acción constituya un peligro.
- h. El evento se disputará en el sentido contrario a las agujas del reloj.
- i. Un piloto que adelante a otro piloto debe superarlo por el exterior a menos que el piloto de delante deje suficiente distancia con el interior de la pista para permitir pasar por el interior

de manera aceptable.

- j. Un piloto que adelante por el interior será responsable de cualquier incidente que pueda resultar de dicha acción. Un piloto que adelante por el exterior no se cruzará por delante del piloto adelantado hasta que tenga una distancia aceptable sobre este.
- k. Todo piloto, participante o equipo que efectúe cualquier acción, incluyendo a modo enunciativo pero no limitativo el contacto evitable, que perjudique a un competidor será objeto de una de las siguientes sanciones: penalización en tiempo, retroceso de posiciones en la clasificación de la carrera, la descalificación de la sesión o manga o la descalificación del evento. Cualquier otra penalización adicional será a discreción del organizador.
- l. Todo piloto cuya motocicleta sobrepase el borde interior de la pista con las dos ruedas durante los entrenamientos o carrera será descalificado, a menos que el Director de Carrera considere que lo ha hecho para evitar a otro piloto.

17. Banderas / Luces

a. Banderas / Luces Operativas

- i. Bandera/luz verde: Indica condiciones de pista óptimas.
- ii. Bandera de cuadros: Indica el final de una carrera o sesión de entrenamientos. Continuar en dirección de carrera hasta la salida de pista designada.
- iii. Bandera/Luz Roja: Indica que la sesión o carrera ha sido detenida. Reducir la velocidad y proceder, de nuevo y con seguridad hasta la parrilla de salida. Esta bandera anula cualquier otra que se pueden visualizar en ese momento.
- iv. Bandera Negra: Indica un problema con la motocicleta o una descalificación. Una placa o pizarra con un número junto con la bandera indica el dorsal del piloto sancionado. Reducir la velocidad con atención y parar en el primer lugar apropiado fuera de la pista.

b. Banderas / Luces de advertencia

- i. Bandera amarilla con franjas rojas: Indica restos, líquidos o una situación potencialmente peligrosa en o cerca de la pista. Se permite el adelantamiento. Atención.
- ii. Bandera/luz amarilla
- iii. Bandera amarilla agitada / Luz amarilla: indica un peligro importante en o cerca de la pista. Proceder con precaución. Los adelantamientos no están autorizados desde el lugar donde se muestra la bandera amarilla agitada hasta que el piloto haya sobrepasado el incidente. Las infracciones se determinarán a partir de los informes de los comisarios de pista.

c. Banderas de Información

- i. Bandera Blanca: Indica la última vuelta de la carrera.
- ii. Bandera Blanca y Bandera Verde cruzadas: Indica la mitad de la carrera.
- iii. Bandera azul: Si la bandera azul se muestra a un piloto de manera inmóvil significa que otro piloto está siguiendo o alcanzando al piloto señalado y al que puede estar tratando de pasar. Si la bandera azul se muestra agitada, el piloto al que se muestra debe ceder el paso al piloto que está tratando de pasar. La bandera azul se utiliza normalmente para un piloto que no tiene conocimiento de un adelantamiento o de un piloto que está a punto de doblarle o bien que esté obstruyendo a otro piloto. Los pilotos que no respeten esta bandera pueden estar sujetos a una penalización. La bandera azul no se mostrará durante los entrenamientos libres o cronometrados.

18. Camaras “on board”

- a. La RFME o el Promotor de la prueba pueden solicitar a algunos pilotos la colocación de

cámaras en sus motocicletas.

- b. Cuando una motocicleta esté equipada con alguna cámara, ésta, junto con su equipo, deberá estar colocada en la motocicleta durante el tiempo que se considere necesario para efectuar su función.
- c. Las cámaras serán colocadas, como mínimo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos. Los pilotos/equipos deben colaborar y ofrecer ayuda a los técnicos designados para facilitar el montaje del equipo gráfico.
- d. Cualquier dispositivo de captura de imágenes colocado de manera personal deberá estar colocado de tal manera que no resulte peligroso para el piloto que lo utiliza ni para el resto de participantes.
- e. Es responsabilidad del piloto cumplir este punto.
- f. La RFME y el promotor son los propietarios de los derechos de imagen, por lo que puede no autorizar la utilización de este tipo de dispositivos.

19. Entrenamientos libres y entrenamientos cronometrados

La duración de los entrenamientos libres y cronometrados será determinado por el promotor y organizador del campeonato dependiendo de la longitud de cada circuito.

a. Entrenamientos libres :

Todos los pilotos dispondrán de entrenamientos libres previas a los entrenamientos cronometrados.

b. Entrenamientos cronometrados:

- i. Las sesiones de calificación se utilizarán para establecer las parrillas de salida de las mangas clasificatorias.
- ii. En el caso de que no se puedan efectuar las sesiones de calificación, debido a imperativos de horario u otras circunstancias, las sesiones de entrenamientos libres podrán ser utilizadas para establecer las parrillas de salida de las mangas clasificatorias. **Si el promotor o director de carrera/arbitro consideran oportuno, los pilotos podrán efectuar sesiones de calificación tipo “superpole”.**
- iii. Las posiciones de salida para las mangas clasificatorias se determinarán mediante la combinación de los tiempos de todas las sesiones de clasificación cronometradas.
- iv. El piloto más rápido de la clasificación combinada estará en la pole position en el **GRUPO A** de las mangas clasificatorias. El segundo piloto más rápido será la pole en el **GRUPO B** de la clasificación y este sistema de alternancia será utilizado hasta que todos los pilotos que hayan participado en los entrenamientos cronometrados figuren en una manga clasificatoria.

20. Mangas clasificatorias, Repescas y Finales

El numero de vueltas será determinado por el promotor y organizador del campeonato dependiendo de la longitud de cada circuito. Los resultados de las mangas clasificatorias se determinarán por la suma de puntos de las dos mangas disputadas por cada grupo de pilotos finales según el siguiente baremo :

POSICION	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
PUNTOS	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

a. Programa de carreras:

- i. El piloto con mejor puntuación del **Grupo A** ocupará la primera posición para la final, seguido por el piloto con mejor puntuación del **Grupo B** y este sistema de alternancia será utilizado hasta que todos los pilotos clasificados estén situados en la final.

- ii. Se utilizará el mismo sistema de alternancia de posición en la parrilla para colocar corredores en sus respectivas mangas de repesca o semifinales si fueran programadas.
 - iii. Los pilotos clasificados para la final que hayan pasado por una semifinal o repesca se colocarán en orden a continuación de los pilotos clasificados directamente de las mangas clasificatorias.
 - iv. Los pilotos deben haber intentado tomar la salida en una manga para clasificarse para la final.
- v. Los pilotos que intentan iniciar una manga pero no completan la manga serán clasificados teniendo en cuenta **su puntuación global. Si el piloto no llega a completar una de las mangas será clasificado en último lugar en la manga que no ha completado. En caso de que más de un piloto se encuentre en la misma situación, serán tomadas en consideración el número de vueltas completadas antes de producirse el abandono. En caso de empate, su alienación será en base de la posición en carrera en la vuelta anterior a producirse el abandono.**

21. Salidas de carrera

- a. La salida se dará utilizando un semáforo de color rojo. La salida será una salida colectiva, motor en marcha, en formato parrilla alineada de más de una fila.
- b. Cuando los pilotos sean llamados por los oficiales para la próxima sesión o carrera, los participantes deben dirigirse a la zona de espera (situada junto al acceso a pista), pero no a la línea de salida. Aquellos pilotos que no se presenten a la zona de espera antes que el líder de la carrera anterior vea la bandera a cuadros, o antes de la hora de cierre de la zona de espera, se considerarán presentados con retraso y podrían no ser admitidos a tomar la salida de esa sesión o carrera a criterio del Director de Carrera.
- c. **Las posiciones de los pilotos para las mangas clasificatorias o de repesca serán fijados según su clasificación y será decisión del director de carrera o/y árbitro decidir la posición de la pole según las características de cada circuito. Los pilotos pueden elegir su posición de partida en las semi finales o finales por orden de calificación. El piloto que entre en la parrilla de salida en primer lugar puede elegir comenzar en cualquier posición dentro de la zona de salida designada.**
- d. Los pilotos entrarán en la parrilla de salida según el orden establecido para cada manga, repesca o final y que será el siguiente:

MANGAS CLASIFICATORIAS

Según la clasificación final de los entrenamientos cronometrados.

REPESCAS

Según la clasificación de las mangas clasificatorias y el reglamento particular de cada prueba.

SEMI FINAL

Según la clasificación de las mangas clasificatorias y las repescas de acuerdo con el formato de competición y el reglamento particular de cada prueba.

FINAL

Todas las categorías disputarán **una FINAL** y el orden de entrada a la parrilla de salida **será el establecido para cada manga, repesca o semi final.**

- e. Cuando los oficiales lo indiquen, los corredores se dirigirán a la zona de salida y sus posiciones de partida, colocando sus ruedas delanteras por detrás de la línea de salida correspondiente.
- f. **En el caso de las mangas clasificatorias y repesca la posición de partida será designada por el comisario.**
- g. **En el caso de la semi final y final,** los pilotos pueden escoger libremente su posición en la

parrilla de salida en función de su orden de acceso y las plazas disponibles.

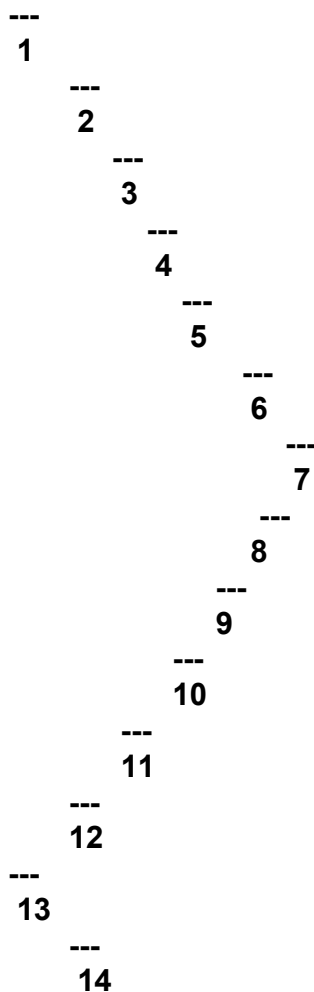
- h. En el momento en que un piloto ha tomado su lugar en la línea de salida correspondiente ya no podrá cambiar su posición, ni volver a la zona de espera.
- i. Si un piloto tiene problemas mecánicos después de llegar a la zona de salida, el piloto debe señalarlo al Juez de Salida levantando una mano. El Juez de Salida dará, al piloto cuya moto tenga problemas, dos minutos para hacer reparaciones menores. Un piloto que no pueda arrancar su motocicleta al cabo de estos dos minutos será descalificado.
- j. Los dos minutos de retraso para un piloto no evitará la descalificación de otro piloto cuyo límite de dos minutos hubiera expirado.
- k. Cualquier participante que pueda interpretarse que ha retrasado deliberadamente la salida, por causas no relacionadas con problemas mecánicos o de seguridad, podrá ser sancionado con una o más de las siguientes sanciones: multa, penalización en tiempo, retroceso de posiciones en la clasificación de la carrera o descalificación.
- l. La presencia de mecánicos en la zona de salida no está autorizada.
- m. Cuando todos los pilotos están en sus posiciones de salida, se mostrará un panel “15 segundos” durante 15 segundos. Tras estos 15 segundos el semáforo rojo se encenderá entre 2” y “5 segundos” y el apagado del mismo indicara el inicio de.
- n. En el caso que los oficiales consideren que se ha producido una salida falsa (salida anticipada), la carrera puede ser detenida y repetir una nueva salida. Los oficiales podrán sancionar al piloto(s) que hubiera(n) causado la detención de la carrera, reubicando su posición en la nueva parrilla de salida. En caso de que un mismo piloto(s) vuelva a reincidir, provocando de nuevo la detención y reanudación de la carrera, este quedará automáticamente descalificado.

22. Procedimientos de Bandera/Luz Roja, Detención y nueva salida

- a. Una vuelta se define como el recorrido completo de la pista. Una vuelta sólo se considerará total y completa cuando se inicia y termina en la línea de salida/llegada designada oficialmente. En la primera vuelta de una carrera, la vuelta se define como el recorrido completo desde la posición de salida del piloto hasta la línea de salida/llegada designada oficialmente.
- b. Cualquier salida de carrera o nueva salida será considerada como parte oficial de la carrera incluso si la salida o nueva salida no da lugar a una vuelta completa por parte del líder. Las infracciones se considerarán, en consecuencia, como válidas.
- c. Los pilotos que no estén presentes en la línea de salida para el inicio original de una carrera están excluidos de cualquier nueva salida subsiguiente.
 - i. Los pilotos que estén en la línea de salida, pero no pueden iniciarla debido a que la motocicleta se hubiera calado pueden incorporarse a la carrera hasta el momento en el que el líder de la misma complete la primera vuelta, siempre y que esté presente la seguridad del resto de participantes.
 - ii. Los pilotos que no son capaces de incorporarse a la carrera antes de la finalización de la primera vuelta por parte del líder están excluidos de cualquier nueva salida subsiguiente de esa carrera.
- d. Cuando se detiene una carrera antes que el líder complete dos vueltas, la carrera se considerará como nula y se efectuará una nueva salida completa con los pilotos en sus posiciones de salida originales.
 - i. El piloto o pilotos que hayan provocado la bandera roja entrarán a la zona de salida en último lugar o pueden ser excluidos de la reanudación si el Director de Carrera tiene dudas razonables sobre su estado físico. Si no se puede establecer una responsabilidad clara de la infracción, todos los pilotos involucrados entrarán a la

zona de salida en último lugar en función de su posición en la carrera en la última vuelta completada oficialmente.

- ii. Cualquier piloto que regrese al paddock durante la carrera no estará autorizado a reanudar la carrera en caso de una nueva salida.
- e. En caso que una carrera fuera detenida con más de dos vueltas, pero con menos del 75 % del total de las vueltas programadas completadas por el líder, los pilotos reiniciarán la misma de acuerdo con sus posiciones de carrera (no en las posiciones de pista) a la finalización de la vuelta que precede a la detención de la carrera mediante la bandera/luz roja. Los pilotos deben dirigirse a la zona de salida para formar la nueva parrilla de salida.
- i. Todos los pilotos deben presentarse en la línea de salida de inmediato en el momento en que sean llamados o, de lo contrario, podrán ser penalizados por el Director de Carrera.
 - ii. Cualquier piloto que regrese al paddock con su motocicleta durante la carrera será descalificado .
 - iii. La carrera se reiniciará lo antes posible.
 - iv. **La nueva salida se efectuará en diagonal y no de manera lineal. Los comisarios indicarán a cada piloto su posición de salida de acuerdo con su posición de carrera anterior a la bandera roja.**
Si la pole está por el interior la alineación de piloto será como abajo, y si es por el exterior sería al revés, con el líder arrancando desde el exterior y con los demás pilotos en diagonal.



 15

 16

 17

 18

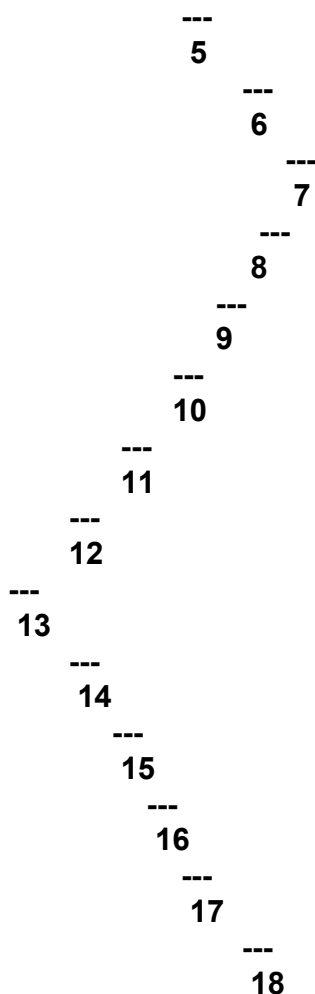
- v. Cualquier piloto que sea considerado como responsable de la detención de la carrera, a criterio del Director de Carrera, no será autorizado a reiniciar la carrera. **En caso de efectuar la salida lo hará desde la línea de penalización.**
- f. En una carrera detenida con más de dos vueltas completadas por el líder, un piloto o motocicleta podría no ser autorizado a tomar la nueva salida según el criterio del Director de Carrera.
- g. Todo piloto considerado causante principal de que una carrera sea detenida podrá ser descalificado por el director de carrera.
- h. En el caso que una carrera sea detenida con más del 75% de la distancia prevista realizada por el líder **está puede ser reanudada a criterio del director de carrera.**
- i. **Si, por decisión del director de carrera, no se reanude por razones de “fuerza mayor” una carrera con 75% de las vueltas programadas completadas las posiciones finales de los pilotos serán determinadas por las posiciones de carrera (no las posiciones en pista) en la vuelta anterior a la bandera roja, con excepción del piloto o pilotos cuya(s) caída(s) o incidente haya(n) provocada la bandera roja que serán clasificados en los últimos puestos en los resultados y el orden entre ellos será determinado por su posición en la vuelta anterior a la interrupción de la prueba.**
 - ii. **En caso de una carrera reiniciada con menos de cinco vueltas para cumplir la distancia programada, el número de vueltas para cumplir será cinco vueltas. En caso de haber una nueva bandera roja, la carrera se dará por finalizada. Si el líder no ha completado más de 2 vueltas, los resultados serán según las posiciones establecidas al final de la primera parte de la carrera (orden de puestos de parrilla para la salida después de bandera roja). En caso de completar 2 vueltas o más antes de una nueva bandera roja, el orden será según los posiciones en carrera de la vuelta anterior a la bandera roja.**
 - iii. **La nueva salida se efectuará en diagonal y no de manera lineal. Los comisarios indicarán a cada piloto su posición de salida de acuerdo con su posición de carrera anterior a la bandera roja.**
Si la pole está por el interior la alineación de piloto será como abajo, y si es por el exterior sería al revés, con el líder arrancando desde el exterior y con los demás pilotos en diagonal.

 1

 2

 3

 4



- i. Ningún trabajo ni reparación puede ser efectuado en la zona de espera ni en la pista excepto autorización previa de los oficiales.
- j. Sólo aquellas motocicletas involucradas en un incidente en la pista, o que necesiten una intervención o reparación y que el director de carrera considere necesarias para continuar compitiendo en el evento deben ir directamente a la zona de espera. Dos mecánicos pueden utilizar cualquier herramienta o medio necesario para reparar la motocicleta dañada. Todos los demás deben volver a la zona de parrilla de salida. Cualquier equipo que impida que la salida de la carrera tenga lugar a la hora prevista puede ser penalizado.
- k. Todas las reparaciones aprobadas relacionadas con la seguridad incluido el repostaje de gasolina, se deben realizar en el área designada bajo la supervisión de los oficiales y deben ser hechas por no más de dos miembros del equipo. Cuando se configura la parrilla, todas las motocicletas reparadas o que hayan sido repostadas deben ser aprobadas por los oficiales antes de que puedan volver a la parte posterior de la parrilla. Aquellas motocicletas que no hayan sido reparadas a tiempo para el reinicio se les permitirá reincorporarse a la carrera, con la aprobación del director de la carrera, antes que el líder haya completado su primer paso por meta.

23. Finalización de la carrera

- a. El vencedor de una carrera es el piloto que cruza la línea de meta en primer lugar.
- b. Una carrera termina oficialmente al final de la vuelta en la que la bandera a cuadros ha sido

mostrada al vencedor. Una carrera finalizará oficialmente para todos los participantes al acabar la vuelta en la cual ha sido mostrada al líder la bandera a cuadros. Los pilotos sumarán todas las vueltas que completen durante una carrera a menos que una penalización sea aplicada.

- c. Los tiempos serán tomados en el momento en que la parte más avanzada de la motocicleta cruza la línea. En el momento de cruzar la línea de meta el piloto debe estar siempre en contacto con la motocicleta.
- d. Todos los corredores que participan en una carrera y/o manga clasificatoria, serán clasificados por orden de llegada y el número de vueltas completadas, es decir, todos los corredores que completen la carrera en la misma vuelta que el vencedor serán clasificados según su orden de paso por la línea de llegada, seguido por los pilotos con una vuelta menos, a continuación aquellos con dos vueltas menos y así sucesivamente. Un piloto debe cruzar la línea de meta en los 30 segundos siguientes a la llegada del vencedor, es decir, los pilotos tienen 30 segundos para completar la vuelta, de lo contrario esa vuelta no se reflejará en sus resultados. El procedimiento para determinar el orden en los resultados de los pilotos que no hayan completado la vuelta dentro de los 30 segundos siguientes a la llegada del vencedor se basará en el número de vueltas y, en caso de empate, de acuerdo con su orden de paso al finalizar la vuelta anterior.
- e. Si la bandera a cuadros fuera mostrada posteriormente a la distancia oficial de carrera, el orden de llegada será determinado por las posiciones de carrera (no posición en la pista) de la vuelta en la que la carrera hubiera debido finalizar.
- f. Si la bandera a cuadros fuera mostrada al líder antes que este hubiera completado el número de vueltas previsto entonces la carrera será considerada como finalizada en el momento en que la bandera ha sido presentada.
- g. Si se mostrara la bandera a un piloto que estuviera por delante del vencedor real, o entrara junto con el vencedor, se le clasificará como si hubiera completado la carrera en la posición que el piloto estaba rodando en ese momento.
- h. Si una carrera no se reiniciara después de ser detenida tras la presentación de la bandera roja, las posiciones finales de los pilotos serán determinadas por sus posiciones de carrera (no las posiciones en la pista) en la vuelta anterior a la vuelta de bandera roja.
- i. Una cámara de vídeo puede ser utilizada en la línea de llegada para ayudar a los cronometradores a determinar el orden de llegada de una carrera muy reñida. En el caso que las imágenes de vídeo no estuvieran disponibles o no fueran concluyentes, por cualquier razón, el resultado de la carrera se basará exclusivamente en la decisión de los cronometradores después de revisar los datos de los transponders. En el caso de “empate visual” o en el caso que no se pueda tomar una decisión clara, los pilotos afectados serán clasificados en el orden del mejor tiempo realizado durante la carrera.
- j. Cualquier piloto que no complete la vuelta en la que se muestra la bandera a cuadros será clasificado en el orden de carrera (no posición en la pista) de la vuelta en la que se muestra la bandera a cuadros para el ganador. Los pilotos que abandonen una carrera en la misma vuelta que otro piloto serán clasificados en el orden en que los pilotos que no completaron la misma vuelta hayan cruzado por última vez la línea de llegada.
- k. Si dos o más pilotos tienen el mismo número de puntos, la mejor posición será adjudicada :
 - i. Al piloto con mayor número de primeros puestos.
 - ii. Si el número de primeros lugares es el mismo, al piloto con mayor número de segundos puestos.
 - iii. Si el número de segundos lugares es el mismo, al piloto con mayor cantidad de terceros lugares, y así sucesivamente hasta que se resuelva el empate.
 - iv. Si este procedimiento no permite resolver el empate, se dará preferencia al autor del

mejor resultado en la última manga disputada por uno de los pilotos en cuestión

24. Resultados oficiales de carrera

- a. No habrá una publicación oficial de los resultados hasta que la clasificación sea examinada y aprobada por el director de carrera. Los resultados provisionales serán entonces publicados y serán oficiales siempre y cuando no se haya presentado ninguna reclamación por parte de ningún piloto en el plazo de los 30 minutos siguientes a la publicación de los resultados.
- b. Una cámara de vídeo puede ser utilizada para ayudar al director de carrera a determinar el orden de llegada de una carrera muy reñida o cuestionable. En el caso que las imágenes de video no estuvieran disponibles o no fueran concluyentes en los momentos posteriores a la finalización de la carrera, el resultado final será oficial una vez examinadas dichas imágenes.**
- c. Si cualquier reclamación fuera presentada dentro del plazo de 30 minutos, un nuevo plazo de 30 minutos será aplicado en el caso que se hubieran realizado modificaciones sobre los resultados publicados previamente.
- d. La publicación de los resultados oficiales no eximen a los pilotos que hayan participado en el evento de sanciones por infracciones a los reglamentos impuestas por los oficiales de carrera por investigaciones tras el período de reclamación.

25. Reclamaciones y apelaciones

- a. 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 TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.
- b. Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.
- c. En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.
- d. 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 éste. La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y por el piloto o persona autorizada por éste.
- e. En caso de reclamación técnica o si, por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento 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 el 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 OCHOCIENTOS EUROS (800€) y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.
- f. 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 Director de Carrera / Jurado de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja. Cualquier piloto que se considere perjudicado

por cualquier decisión tomada por un oficial tiene derecho a presentar una reclamación ante el Árbitro o el Director de Carrera salvo en caso de hechos claramente constatados.

- g. Cualquier reclamación contra la elegibilidad de un piloto o una motocicleta inscrita debe ser presentada antes del inicio de los entrenamientos oficiales.

26. Puntuación general del Campeonato/Copa

El resultado final de la competición, se establece por la suma de los puntos obtenidos por cada piloto en las diferentes pruebas. Todas las pruebas, tanto en circuitos de óvalo como en TT tienen la misma puntuación. Para el total del campeonato contarán los resultados obtenidos a razón del siguiente cuadrante:

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

27. Premios y Trofeos

- i. Todas las categorías recibirán premios en metálico hasta el tercer clasificado. **Los premios serán pagados por el promotor o el patrocinador de cada evento y la forma de pago será designada con anterioridad al mismo y comunicada durante el Briefing de pilotos.**
 - ii. Las cantidades previstas en este baremo de premios quedan sujetas a la retención fiscal correspondiente que fijan las leyes españolas. Se deducirán del importe a percibir gastos bancarios y de gestión, en el caso de que los datos bancarios facilitados sean erróneos.
 - iii. El piloto participante autoriza a que el promotor pueda emitir en nombre del piloto cualquier documento de soporte por los premios obtenidos incluyendo en su caso la factura que pudiera corresponder.
- a. Todas las categorías recibirán trofeos hasta el tercer clasificado inmediatamente después de conocerse los resultados de la prueba disputada.
- i. Los pilotos que hayan quedado entre los tres primeros en su categoría están obligados a asistir a la ceremonia de entrega de premios, acompañados de su motocicleta. Así mismo, durante la entrega de premios y el pódium están obligados a llevar la gorra de pódium de Dunlop que les será facilitada por el promotor. El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará a la pérdida de los premios y trofeos correspondiente.

28. Coloquio de prensa

Una vez terminada la ceremonia de Pódium, los tres primeros clasificados de la Clasificación Final de la prueba, tienen la obligación de ir inmediatamente a la zona de coloquio de prensa (si la hubiera).

29. Controles Médicos:

En cualquier momento, durante el desarrollo de la prueba, se puede realizar un control médico especial por parte del médico oficial o por parte de algún médico designado por el jefe de los servicios médicos.

Todo corredor que rehúse someterse a un control médico especial, será desclasificado de la prueba y su caso remitido a la RFME por si hubiera lugar a algún tipo de sanción.

El control médico especial será solicitado por el Juez-Arbitro o por un Delegado de la Comisión Médica de la RFME.

30. Horarios

Los horarios provisionales se publicaran en la página web de la RFME y en el correspondiente reglamento particular.

El Promotor del Campeonato/Copa se reserva el derecho de hacer modificaciones sobre el Reglamento Técnico y Deportivo y/o sus anexos, previo consentimiento de la RFME.

ANEXO 1

NORMAS CIRCUITO

1. Especificaciones

Todos y cada uno de los circuitos que componen el calendario de competición de la Copa de España de Flat Track contarán con el visto bueno del Promotor y cumplirán con las especificaciones impuestas por él.

- a. Éstos pueden ser o no permanentes. Pueden estar cubiertos o no.
- b. El recorrido debe realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.)
 - i. No deberán contener piedras, y está prohibido el uso de hormigón.
 - ii. Deberán preverse evacuaciones de agua, especialmente en los circuitos al aire libre.
 - iii. La composición y la preparación de la superficie debe ser la adecuada para que la pista mantenga la humedad, sea fácil de mantener y tenga buena tracción.
- c. Longitud:
 - i. Los circuitos de óvalo no serán inferiores a 300 m. para los circuitos de 1/5 de milla y 400 m. para los circuitos de 1/4 de milla.
 - ii. Los circuitos de TT han de tener curvas a izquierdas y un máximo de 2 curvas a derechas.
 - iii. El sentido de competición es contrario a las agujas del reloj.
- d. Anchura:
 - iv. La anchura utilizable de la pista no deberá ser en ningún lugar inferior a 10 m. en su punto más estrecho como es la recta y 12 m en las curvas.
 - v. Solamente, en casos excepcionales, el Árbitro de la competición podrá autorizar una medida inferior en puntos determinados de la misma.
- e. Saltos TT:
 - vi. Para la construcción de los saltos, será primordial tener en cuenta la seguridad de los corredores, espectadores y oficiales.
- f. Seguridad del público:
 - vii. Debe ser mantenida una zona de seguridad de 4 m. como mínimo entre la pista y el público. Esta zona deberá estar delimitada al público por un vallado o barreras y altos para la protección de éste.
- g. Seguridad de los pilotos:
 - viii. El trazado del circuito será efectuado en función de la seguridad de los corredores en primer lugar. Debe ser dedicada una atención especial a la instalación de los saltos y al ángulo de éstos.

- ix. Deben colocarse alrededor de todos los obstáculos (muros, podium, postes, etc.) balas de paja u otro material absorbente a los choques, que aseguren la protección de los corredores.
- x. Debe ser mantenida una distancia mínima de 3 m entre el límite de la pista, si esta distancia no puede ser mantenida, deberán colocarse balas de paja u otro material absorbente con el fin de separar las pistas, pero siempre manteniendo una zona neutra de un metro.
- xi. La pista debe estar delimitada en todo su recorrido por balas de paja.
- xii. El día de la carrera deberá haber en el circuito una excavadora en perfecto estado de funcionamiento, así como una cuba de riego y una pisadora.
- h. Zona de salida:
 - xiii. El semáforo de salida debe estar emplazado de tal forma que permita una salida regular que ofrezca la misma suerte a todos los participantes. Por regla general a mitad de la recta.
- i. Línea de salida:
 - xiv. El máximo de corredores admitidos en la parrilla de salida de las mangas semifinales y final será de 12, según en qué circuitos, se autoriza, a propuesta del Director de la Competición y del Arbitro, la reducción del número de pilotos en cada una de las mangas del evento.
- j. Puestos de señalización:
 - xv. Debe estar previsto, a lo largo de todo el recorrido, un número suficiente de puestos de señalización para los comisarios, con el fin de indicar a los corredores, mediante banderas, las señalizaciones pertinentes. Estos puestos deben estar claramente indicados.
 - xvi. Los emplazamientos deben ser elegidos de tal forma que las señales sean visibles por los corredores.
 - xvii. En los saltos o lugares peligrosos, debe asegurarse igualmente la seguridad de los comisarios.
 - xviii. En los accidentes que se puedan producir en los lugares no visibles por los corredores que preceden al accidentado, el comisario deberá colocarse con la bandera pertinente en la trayectoria existente entre el accidentado y estos.

ANEXO 2

EJEMPLO FORMATO DE COMPETICIÓN

rfme COPA DE ESPAÑA
FLATTRACK
 ShortTrack & TT

