

GRIP *Club*

REGLAMENTO DEPORTIVO



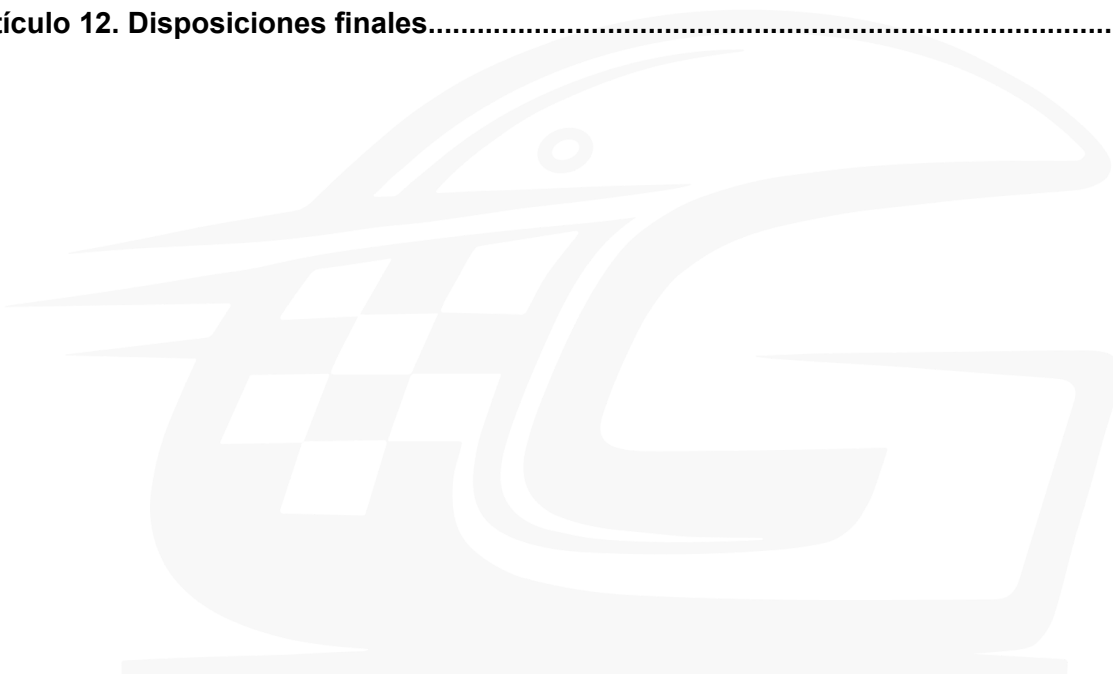
2026

Versión: 2.0

REGLAMENTO DEPORTIVO

2026.....	0
Artículo 1. Control del documento.....	3
Artículo 2. Objeto, alcance y autoridad deportiva.....	4
2.1 Objeto.....	4
2.2 Alcance.....	4
2.3 Jerarquía normativa.....	4
Artículo 3. Definiciones y roles.....	5
3.1 Definiciones.....	5
3.2 Roles y autoridad.....	5
Artículo 4. Normas generales de conducta y disciplina.....	6
4.1 Conducta general.....	6
4.2 Alcohol, drogas y aptitud.....	6
4.3 Responsabilidad y seguros.....	6
Artículo 5. Normas de paddock.....	7
5.1 Circulación, velocidad y zonas.....	7
5.2 Convivencia, orden y prohibiciones.....	8
5.3 Boxes y zonas de repostaje: uso y normas generales.....	8
Artículo 6. Normas de Pit Lane.....	10
6.2 Velocidad, circulación y señalización.....	10
6.3 Trabajo en motos y material permitido.....	10
6.4 Conductas prohibidas.....	10
Artículo 7. Normas en pista.....	11
7.1 Banderas y señales.....	11
7.2 Límites de pista y reincorporación.....	11
7.3 Adelantamientos y conducta antideportiva.....	11
7.4 Protocolo de Accidentes, Incidentes y caídas.....	12
7.5 Verificaciones después de un accidente y/o retirada.....	12
Artículo 8. Procedimientos de Carrera.....	13
8.1 Briefing seguridad Obligatorio.....	13
8.2 Clasificación.....	13
8.2.1 Llamada a pit lane y elegibilidad.....	13
8.2.2 Procedimiento de clasificación.....	13
8.2.3 Vuelta de Clasificación.....	14
8.3 Salida.....	15
8.3.1 Formación de parrilla.....	15
8.3.2 Procedimiento de Salida.....	15
Salida estilo Le Mans.....	15
8.4 Neutralizaciones.....	16
8.4.1 Safety Car.....	16
8.4.2 Bandera roja.....	17
8.5 Paradas en boxes.....	19
8.5.1 Stins & Cambios de piloto.....	19

8.5.2 Repostaje.....	20
8.5.3 Reparaciones y ajustes.....	22
8.6 Fin de la carrera y retorno a paddock.....	22
Artículo 9. Cronometraje, resultados y clasificaciones.....	23
9.1 Sistema de cronometraje y control.....	23
9.2 Criterios de clasificación y desempates.....	23
9.3 Publicación y validación de resultados.....	23
Artículo 10. Penalizaciones y sanciones deportivas.....	25
10.1 Tipos de sanción.....	25
10.2 Infracciones típicas.....	25
10.3 Procedimiento de notificación y cumplimiento.....	25
Artículo 11. Banderas y Sanciones.....	26
11.1 Resumen de banderas.....	26
11.2 Tabla rápida de sanciones.....	27
Artículo 12. Disposiciones finales.....	27



Artículo 1. Control del documento

- Organizador: Grip Club
- Documento: Reglamento Deportivo
- Versión: V2.0
 - V1.0 – Enero 2026. Creación del documento.
 - V2.0 - Agosto 2026. Cambios en el documento.
 - 2.3 , 3.1, 3.2, 4.2, 5.1, 6.3 - Cambios menores de redacción y/o formato.
 - 5.3 - ACTUALIZADO - Obligaciones de Seguridad
 - 6.4 - ELIMINADO - Normas de trabajo en Pit Lane
 - 7.4 - ACTUALIZADO - Protocolo de Accidentes
 - 7.5 - NUEVO - Verificaciones después de caída y retirada
 - 8.2 - ACTUALIZADO - Procedimiento de Clasificación
 - 8.3 - ELIMINADO - Procedimiento de salida “ Rolling Start”
 - 8.3 - ACTUALIZADO - Procedimiento de salida “Le Mans”.
 - 8.4 - ELIMINADO - Full Course Yellow (FCY)
 - 8.4 - ACTUALIZADO - Procedimiento Safety Car
 - 8.4 - ACTUALIZADO - Procedimiento Bander Roja
 - 8.5 - ACTUALIZADO - Reducción de tiempo de parada mínima de 7 a 5 minutos
 - 8.5 - ACTUALIZADO - Se añade Stint mínimo de 1 vuelta
 - 8.5 - ACTUALIZADO - Se reduce el Stint máximo de 1h a 45 min
 - 8.5 - ACTUALIZADO - Procedimiento de repostaje
 - ANEXO I - NUEVO - Tabla de sanciones
 - ANEXO II - NUEVO - Banderas de pista

Artículo 2. Objeto, alcance y autoridad deportiva

2.1 Objeto

Este reglamento define las normas deportivas y operativas aplicables al evento, incluyendo conducta, uso de instalaciones, procedimientos en pista, cronometraje y sanciones, con el objetivo prioritario de garantizar la seguridad y la igualdad deportiva.

Este evento es una actividad privada de conducción y resistencia organizada por un club. No es una carrera federada ni una competición deportiva oficial.

Los tiempos y resultados tienen únicamente carácter recreativo y organizativo.

2.2 Alcance

Aplica a:

- Pilotos, equipos, mecánicos, asistentes, invitados y cualquier persona acreditada.
- Toda actividad dentro del recinto: paddock, boxes, pit lane, pista y zonas designadas.

2.3 Jerarquía normativa

1. Dirección del evento o Promotor: máxima autoridad durante el evento en lo operativo.
2. Director de Carrera (RC): máxima autoridad durante el evento en lo deportivo.
3. Normativa del circuito y plan de seguridad del recinto: de obligado cumplimiento. Este reglamento y sus anexos.
4. Briefing y notas operativas ("Race Notes") emitidas por la Dirección del evento.

En caso de contradicción, prevalece lo que dictamine la Dirección del evento.

Artículo 3. Definiciones y roles

3.1 Definiciones

- Equipo: Unidad inscrita (moto + pilotos + miembros autorizados; Acompañantes, mecánicos, etc.).
- Pit lane: Carril de boxes desde línea de entrada a línea de salida.
- Paddock: Área operativa destinada al estacionamiento y asistencia de las motocicletas, relevos de pilotos, reparaciones, repostaje y organización de cada equipo.
- Box: Espacio asignado para trabajo del equipo.
- Parada / Pit Stop: Entrada a pit lane para acciones autorizadas.
- Relevo / Stint: Periodo de conducción de un piloto entre paradas.
- Neutralización: Procedimiento de control de velocidad (Safety Car / Full Course Yellow / Banderas por sectores).
- Bandera roja: Detención de sesión/actividad en pista.

3.2 Roles y autoridad

- Director del evento: máxima autoridad organizativa del evento. Coordina todas las áreas operativas, toma decisiones generales sobre el desarrollo del evento y vela por el cumplimiento del reglamento, la seguridad, los horarios, la experiencia de los participantes y la correcta ejecución de la prueba.
- Director de Carrera (RC): decide procedimientos, neutralizaciones, sanciones y seguridad en pista. Asisten a la gestión deportiva, validan resultados, revisan protestas (si aplica) y sanciones.
- Responsable de Boxes / Paddock: control en pit lane y paddock, seguridad y cumplimiento.
- Responsable Médico: autoridad sanitaria y de evacuación.
- Responsable Cronometraje: operador del sistema y publicación de resultados.
- Jefe/a de Equipo o Capitán: representante único del equipo ante la organización.**

****Regla de comunicación: el interlocutor oficial válido del equipo es únicamente el Jefe/a de Equipo o Capitán. Identificado con una pulsera específica que le identifica como capitán.**

Artículo 4. Normas generales de conducta y disciplina

4.1 Conducta general

- Respeto al personal del circuito, organización y otros equipos.
- Prohibidos comportamientos agresivos, intimidación o sabotaje.
- Prohibido acceso a zonas restringidas sin autorización.
- Obligatorio cumplir instrucciones de comisarios y personal de seguridad.

4.2 Alcohol, drogas y aptitud

- Tolerancia cero: queda terminantemente prohibida la participación o permanencia en el evento bajo los efectos del alcohol y/o drogas. Ante una sospecha razonable, la Dirección del Evento podrá impedir la participación o expulsar a cualquier persona haciendo uso del derecho de admisión, sin que sea necesaria la realización de una prueba previa.
- Controles preventivos: la Organización podrá realizar controles aleatorios de alcohol y/o drogas durante el evento con el objetivo de garantizar el cumplimiento de la política de tolerancia cero.
- Prohibición de fumar: queda prohibido fumar en las zonas de trabajo, repostaje o especial riesgo, incluyendo gasolinera, paddock y pit lane, así como en sus inmediaciones.
- Aptitud de los pilotos: todos los pilotos deberán encontrarse en condiciones físicas y mentales adecuadas para participar con seguridad. La Dirección del Evento podrá impedir la salida o continuidad de cualquier piloto cuando considere que su estado pueda suponer un riesgo para sí mismo o para terceros.

4.3 Responsabilidad y seguros

- Cada equipo es responsable de sus miembros e invitados.
 - Daños a instalaciones por negligencia podrán ser repercutidos al equipo causante.
-

Artículo 5. Normas de paddock

El acceso a paddock estará permitido únicamente a personas acreditadas mediante pulsera específica.

Tendrán derecho a acreditación los pilotos, personal de asistencia, mecánicos y acompañantes incluidos en la inscripción del equipo. Cualquier acreditación adicional podrá tener un coste extra y deberá ser autorizada por la Organización.

El acceso de menores y mascotas al paddock queda prohibido, salvo autorización expresa de la Organización y siempre acompañados por un adulto responsable.

5.1 Circulación, velocidad y zonas

Norma general de circulación de motos en paddock

Queda terminantemente prohibido circular montado sobre la moto dentro del paddock, tanto con el motor encendido como con el motor apagado.

Dentro del paddock, las motos deberán desplazarse siempre a pie, con el motor apagado, empujadas por el piloto y/o por mecánicos autorizados.

Esta norma será de aplicación desde el momento en que la moto abandone el pit lane y entre en el área de paddock, y se mantendrá hasta su reincorporación autorizada al pit lane.

Entrada al paddock desde el PIT LANE

La organización establecerá un punto señalizado como checkpoint o umbral de entrada al paddock, de cumplimiento obligatorio para todos los equipos.

Al cruzar dicho punto, el piloto deberá realizar obligatoriamente el siguiente procedimiento:

1. Reducir la velocidad de forma segura.
2. Detenerse en el punto indicado por la organización.
3. Apagar el motor.
4. Bajarse de la moto.
5. Continuar el desplazamiento a pie, empujando la moto.

En este punto únicamente podrán esperar dos mecánicos por equipo, como máximo, para ayudar al piloto a mover la moto dentro del paddock.

Velocidad máxima en paddock

La velocidad máxima dentro del paddock será de 10 km/h, salvo que el circuito, la organización o Dirección del Evento establezcan un límite inferior o específico.

Nota: Esta limitación de velocidad será aplicable a cualquier vehículo autorizado, incluyendo scooters de organización, vehículos de servicio, patinetes, bicicletas u otros medios permitidos por la organización.

Prioridades y conducta obligatoria

En todo momento tendrán prioridad los peatones y los vehículos de emergencia.

Queda prohibido realizar maniobras bruscas, acelerones, derrapes, desplazamientos peligrosos o cualquier conducta que pueda poner en riesgo a pilotos, mecánicos, personal de organización, público o terceros.

Uso de casco

El uso del casco dentro del paddock será obligatorio cuando así lo establezca la normativa del circuito, la organización o Dirección del Evento.

En cualquier caso, el piloto deberá cumplir siempre las indicaciones específicas comunicadas durante el briefing o por el personal de organización.

Incumplimiento y sanciones

El incumplimiento de cualquiera de las normas anteriores podrá ser sancionado por la organización, Dirección de Carrera o los comisarios deportivos, en función de la gravedad de la infracción, la reincidencia y el riesgo generado.

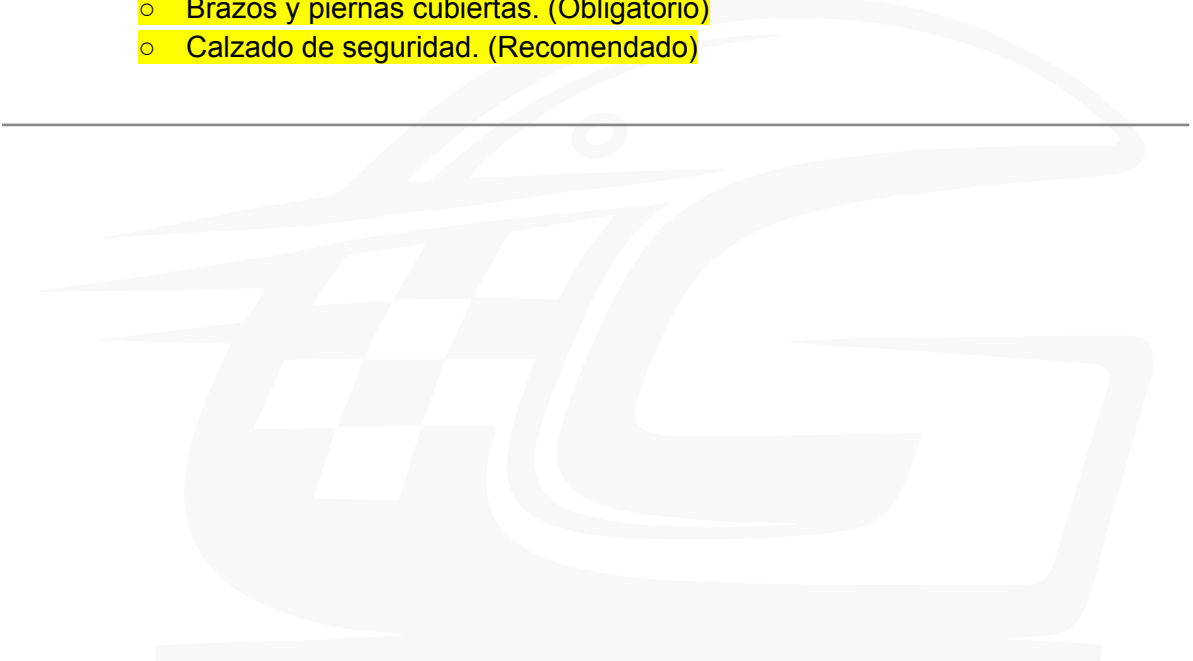
Las sanciones podrán incluir advertencia, penalización deportiva, pérdida de tiempo, exclusión de la sesión o carrera, o cualquier otra medida considerada necesaria para garantizar la seguridad del evento.

5.2 Convivencia, orden y prohibiciones

- Los equipos deberán mantener limpia su zona y depositar los residuos en los contenedores habilitados.
- Queda prohibido verter aceites, combustibles u otros fluidos al suelo. En caso de derrame, será obligatorio usar absorbente y avisar a la organización si existe riesgo.
- Queda prohibido hacer fuego y/o barbacoas fuera de zonas autorizadas.
- Los horarios de silencio serán los establecidos por el circuito u organización.
- El incumplimiento podrá ser sancionado.

5.3 Boxes y zonas de repostaje: uso y normas generales

- Un box puede compartirse si lo autoriza el organizador.
- Obligatorio conocer plan de evacuación y la ubicación de los extintores y medidas contra incendios.
- El suelo del box y zona de repostaje protegido con lona/alfombra o cartón para evitar derrame de fluidos.
- **Uso de EPIs (Equipo de Protección Individual) en pit lane, Paddock y Box:**
 - Calzado de seguridad (Opcional)
 - Guantes. (Opcional)
 - Brazos y piernas cubiertas. (Opcional)
- **Uso de EPIs en el puesto de repostaje:**
 - Guantes (Obligatorio)
 - Gafas de seguridad anti salpicaduras. (Obligatorio)
 - Brazos y piernas cubiertas. (Obligatorio)
 - Calzado de seguridad. (Recomendado)



Artículo 6. Normas de Pit Lane

El acceso a pit lane estará permitido únicamente a personas acreditadas mediante pulsera específica.

Tendrán derecho a acreditación los pilotos, personal de asistencia, mecánicos y acompañantes incluidos en la inscripción del equipo. Cualquier acreditación adicional podrá tener un coste extra y deberá ser autorizada por la Organización.

El pit lane es una zona controlada y de acceso restringido. Cada equipo podrá tener un máximo de 6 miembros simultáneamente en pit lane y/o muro de meta.

El acceso de menores y mascotas al pit lane queda prohibido, salvo autorización expresa de la Organización y siempre acompañados por un adulto responsable.

6.2 Velocidad, circulación y señalización

La velocidad máxima en pit lane será de 20 km/h. Esta velocidad podrá ser controlada por GPS u otros sistemas definidos por la Organización. Superar el límite establecido podrá conllevar penalización.

La circulación deberá realizarse siempre por el carril correspondiente del pit lane. Queda prohibido detenerse o permanecer en el carril de circulación, salvo indicación expresa de comisarios o Dirección de Carrera.

Será obligatorio respetar semáforos, señalización, banderas y órdenes de los comisarios en todo momento.

6.3 Trabajo en motos y material permitido

Queda prohibido realizar trabajos, reparaciones, asistencia a pilotos, ajustes, repostajes o cualquier intervención sobre la moto en el pit lane.

Todas las tareas sobre la moto deberán realizarse únicamente en el paddock, box o zona asignada por la Organización.

Las motos deberán entrar y salir de forma controlada. Queda prohibido empujar motos cruzando carriles sin comprobar previamente que la maniobra puede realizarse con seguridad.

6.4 Conductas prohibidas

Queda prohibido en pit lane:

- Trabajar sobre la moto.
- Fumar o vapear.
- Obstaculizar el carril de circulación.

- Detenerse sin causa justificada.
- Ensayar salidas, aceleraciones bruscas o maniobras peligrosas.

El incumplimiento de estas normas podrá ser sancionado por Dirección de Carrera u Organización.



Artículo 7. Normas en pista

7.1 Banderas y señales

Se aplican banderas estándar Norma Europea. Toda bandera debe obedecerse de inmediato.

7.2 Límites de pista y reincorporación

- Se consideran límites de pista los definidos por el circuito (líneas y pianos).
- Reincorporación tras salida:
 - Prioridad a tráfico en pista.
 - Reincorporarse de forma segura, sin cruzar trazada de manera abrupta.
- La Dirección de Carrera puede sancionar por “track limits” reiterados.

7.3 Adelantamientos y conducta antideportiva

- Adelantamientos permitidos solo si se realizan con seguridad.
- Está prohibido:
 - Cambios de dirección peligrosos.
 - Empujar/encerronas intencionadas.
 - Frenadas imprevisibles “brake test” fuera de lo razonable.
- El piloto adelantado debe mantener una línea previsible.

7.4 Protocolo de Accidentes, Incidentes y caídas

Ante cualquier accidente o emergencia se usará el protocolo (PAS):

1. P – Proteger: asegurar la zona y evitar que haya más víctimas.
2. A – Avisar: alertar a los servicios de emergencia y a los responsables correspondientes.
3. S – Socorrer: asistir a la persona afectada, sin realizar maniobras para las que no se esté capacitado.

En caso de caída o incidente:

1. Estado del piloto:

- Si el piloto NO está OK (lesionado): Debe moverse de la zona de seguridad (si es posible). Debe esperar la asistencia de los servicios médicos. Los comisarios se encargarán de señalizar el peligro en pista.
- Si el piloto SÍ está OK: Debe ponerse a salvo inmediatamente fuera de la pista y evaluar el estado de su motocicleta.

2. Estado de la moto (Solo si el piloto está OK):

- Si la moto NO puede continuar (Riesgo mecánico/Seguridad):
 - Prohibido reanudar la marcha si: Hay pérdida de fluidos (aceite, agua), la dirección está dañada, o si reincorporarse supone un riesgo para la seguridad propia, de otros pilotos o de los comisarios.
 - Acción: El equipo y el piloto deben seguir estrictamente las instrucciones de los comisarios de pista para la evacuación segura de la moto.
- Si la moto SÍ puede continuar (Sin daños estructurales ni fugas):
 - Acción: El piloto puede reanudar la marcha, reincorporándose a la pista de forma segura y sin entorpecer el paso del resto de participantes.

7.5 Verificaciones después de un accidente y/o retirada

Si el equipo repara la moto para continuar:

- Antes de reincorporarse a la carrera, la motocicleta deberá pasar obligatoriamente una nueva verificación técnica por parte de los comisarios. Se revisará que la moto sea segura para incorporarse a la carrera.
- Si el piloto requirió asistencia médica, deberá obtener el "apto" médico oficial antes de volver a subirse a la moto.

Si el equipo decide retirarse (abandono definitivo):

- El equipo deberá comunicar oficialmente la retirada a Dirección de Carrera y/o Cronometraje lo antes posible.
- La moto retirada no podrá volver a salir a pista bajo ninguna circunstancia.
- Se deberá proceder a la devolución del transponder siguiendo las instrucciones de la organización.

Artículo 8. Procedimientos de Carrera

8.1 Briefing seguridad Obligatorio

La asistencia al briefing será obligatoria para todos los pilotos y/o capitanes de equipo.

El briefing incluirá, como mínimo, los siguientes puntos:

- Banderas, señalización, pit lane y límites de velocidad.
- Procedimiento de salida.
- Safety Car y bandera roja.
- Repostaje y normas de seguridad.
- Relevos, control de pilotos y tiempos de stint.
- Penalizaciones habituales y forma de cumplirlas.

No asistir al briefing será motivo de sanción por parte de la Organización o Dirección de Carrera. Las penalizaciones pueden incluir desde una advertencia hasta la descalificación total del piloto o equipo del evento.

8.2 Clasificación

8.2.1 Llamada a pit lane y elegibilidad

Cada equipo deberá designar un único piloto para realizar la clasificación. Solo ese piloto podrá participar en la tanda clasificatoria del equipo.

La Organización convocará a los pilotos clasificadores y sus motos a pit lane a la hora indicada en el horario oficial.

El piloto y la moto deberán estar presentes, preparados y listos para salir a pista en la hora convocada.

Cualquier piloto que llegue más de 5 minutos tarde respecto a la hora convocada no podrá participar en la clasificación. El equipo será considerado No Clasificado (NC) y saldrá al final de la parrilla.

8.2.2 Procedimiento de clasificación

Los pilotos serán llamados a pit lane y liberados a pista siguiendo el orden establecido en el warm-up, organizados en grupos de 3 pilotos.

Los comisarios coordinarán la salida de cada grupo siguiendo las indicaciones de la Dirección del Evento.

Dentro de cada grupo no habrá posición asignada. La gestión del espacio en pista, la estrategia y el ritmo será responsabilidad de cada piloto y equipo, siempre respetando la seguridad y las normas de pista.

8.2.3 Vuelta de Clasificación

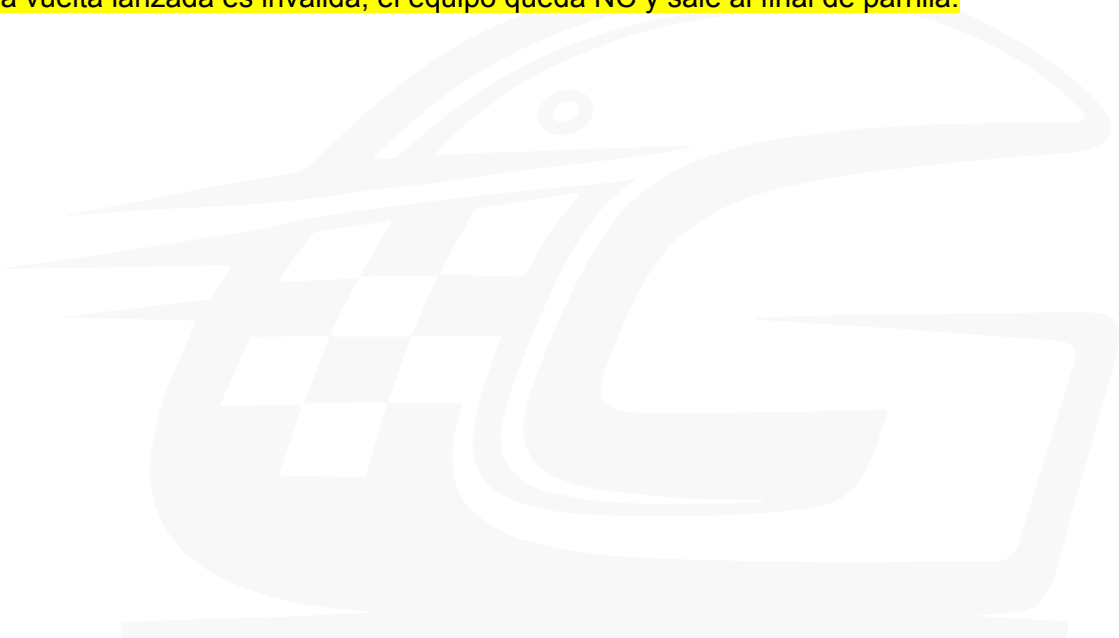
Cada equipo dispondrá de un único intento de clasificación, realizado por el piloto designado.

El piloto realizará exactamente 3 vueltas durante su tanda:

1. Warm-up lap: vuelta de salida y preparación, sin tiempo cronometrado.
2. Vuelta lanzada: vuelta cronometrada que determinará el tiempo oficial del equipo.
3. Cool-down lap: vuelta de retorno, tras la cual el piloto deberá entrar a boxes y seguir las indicaciones de comisarios u organización.

No habrá segundas oportunidades de clasificación, salvo decisión expresa de la Dirección del Evento por causa mayor, como bandera roja, incidencia de seguridad o interrupción que invalide la sesión.

Si la vuelta lanzada es inválida, el equipo queda NC y sale al final de parrilla.



8.3 Salida

8.3.1 Formación de parrilla

La parrilla de salida se determinará por el mejor tiempo obtenido en la vuelta de clasificación de cada equipo.

Los equipos No Clasificados (NC) se colocarán al final de la parrilla. Si hubiera varios NC, sus posiciones se asignará mediante sorteo entre ellos.

La Dirección del Evento podrá ajustar la secuencia o el procedimiento por motivos de seguridad, meteorología, organización o criterio deportivo.

8.3.2 Procedimiento de Salida

Salida estilo Le Mans

- Disposición

Las motos estarán situadas en el lado de pit lane, sujetas por otro piloto del equipo*.

*Nota: *El piloto que sujete la moto deberá estar debidamente equipado y protegido, con el mismo atuendo obligatorio para pista: casco abrochado, guantes, mono o equipación autorizada, botas y demás elementos exigidos por el reglamento.*

Los pilotos que toman la salida estarán situados en el lado contrario, frente a su moto, ya equipados y con el casco abrochado.

Las personas que sujeten las motos deberán ser pilotos ágiles para facilitar su retirada rápida y segura tras la salida.

- Motor arrancado y punto muerto

La Organización indicará, con antelación a la salida, el momento en el que deberán arrancar los motores.

En el momento de dar la bandera u orden de salida, todas las motos deberán encontrarse arrancadas y en punto muerto.

- Moto que no arranca antes de la salida

Si una moto no arranca cuando la Organización indique el momento de poner los motores en marcha, el piloto que la sostiene deberá levantar claramente la mano para avisar a Dirección de Carrera y a los comisarios.

En ese caso, el procedimiento de salida quedará detenido hasta que la Dirección de Carrera determine cómo proceder.

Si la moto no consigue arrancar en el tiempo indicado por Dirección de Carrera, deberá ser evacuada hacia el pit lane/paddock.

La salida sólo podrá reanudarse cuando la Dirección de Carrera confirme que la situación está controlada y que la pista se encuentra en condiciones seguras.

- Salida

A la señal de salida, mediante banderazo u orden de Dirección del Evento, los pilotos correrán hasta su moto, se subirán, engranarán marcha y saldrán.

Queda prohibido empujar la moto o al piloto.

La persona que sujeta la moto únicamente podrá mantenerla estable antes de la salida. No podrá asistir a la aceleración, dar impulso ni realizar ninguna ayuda adicional.

- Avería, calado o riesgo tras la salida

Si una vez iniciada la salida la moto se cala, no avanza correctamente o el piloto detecta cualquier avería o situación de riesgo, deberá levantar claramente la mano para señalar la incidencia.

El piloto deberá permanecer en el lugar, sin intentar cruzar la trayectoria de otras motos ni reincorporarse de forma insegura, hasta que hayan pasado todas las motos.

Una vez despejada la zona, la moto será evacuada de forma rápida y segura siguiendo las instrucciones de los comisarios o de Dirección de Carrera.

- Seguridad de la persona que sujeta la moto

Una vez iniciada la salida, la persona que sujeta la moto deberá permanecer pegada al muro y fuera de la trayectoria de salida, siguiendo estrictamente las instrucciones de los comisarios.

- Sanciones

Cualquier salida falsa, adelantamiento indebido en formación, ayuda no permitida o conducta insegura será sancionada por Dirección de Carrera, pudiendo aplicarse warning, penalización o expulsión, según la gravedad.

8.4 Neutralizaciones

8.4.1 Safety Car

- Entrada del Safety Car

El Safety Car estará situado, por norma general, en la salida del pit lane.

El régimen de Safety Car se indicará mediante banderas amarillas en todo el circuito y cartel de SC en los puestos de señalización. Desde ese momento queda prohibido adelantar.

El Safety Car saldrá a pista desde pit lane a velocidad reducida y constante, con los warning encendidos. Los pilotos deberán reducir el ritmo de forma segura, sin maniobras bruscas, y agruparse detrás del Safety Car en fila india, manteniendo el orden en el que lleguen a él.

Durante el Safety Car, la carrera permanecerá neutralizada, sin adelantamientos, con distancia segura entre motos y especial atención a vehículos lentos, comisarios o incidentes en pista.

- Salida del Safety Car

Una vez retirado el peligro, el Safety Car apagará los warning, acelerará y entrará al pit lane antes de finalizar la vuelta.

Desde ese momento, el piloto situado detrás del Safety Car controlará el ritmo del grupo. Deberá mantener el brazo levantado mientras no decida iniciar el relanzamiento.

Cuando baje el brazo, se entenderá iniciada la fase de aceleración hacia la resalida. Aun así, estará prohibido adelantar hasta cruzar la línea de meta con bandera verde.

La bandera verde tras Safety Car se mostrará siempre en meta. La carrera quedará relanzada únicamente al paso por meta con bandera verde.

Cualquier adelantamiento, cambio indebido de posición, aceleración anticipada o conducta insegura podrá ser sancionada por Dirección de Carrera.

Durante el régimen de Safety Car, el pit lane permanecerá abierto por norma general, permitiéndose la entrada a boxes, cambios de piloto, repostaje y demás operaciones autorizadas, siempre que se respeten las normas de pit lane, paddock, repostaje y parada mínima obligatoria. La reincorporación a pista será siempre detrás del safety car y/o detrás de los últimos pilotos en pista.

No obstante, la Dirección de Carrera podrá cerrar el pit lane total o parcialmente por motivos de seguridad o cualquier otra necesidad operativa.

Nota: La Dirección del evento se reserva el derecho a ajustar este procedimiento por seguridad (meteorología, visibilidad, tipo de incidente o instrucciones del circuito).

8.4.2 Bandera roja

La bandera roja supone una parada virtual de la carrera en todo el circuito. Al mostrarse, todos los pilotos deberán reducir mucho el ritmo, circular despacio y no adelantar y dirigirse a la recta de meta.

En meta, las motos se colocarán en formación tipo salida Le Mans, según el orden de llegada. Deberán quedar apagadas y sujetas por el propio piloto.

Durante la bandera roja, las motos quedan en régimen de parque cerrado: no se permite cambiar de piloto, trabajar en la moto, repostar, modificar presiones, añadir líquidos ni arrancar el motor. Solo se permite colocar el caballete, apoyar o estabilizar la moto.

Los mecánicos sólo podrán ayudar a colocar o sujetar las motos si la organización lo autoriza.

El mismo piloto que estaba en pista al declararse la bandera roja deberá tomar la reanudación.

El pit lane permanecerá cerrado para entrar y salir. Si una moto estaba en boxes, se colocaría al final del grupo en meta.

El tiempo de carrera seguirá contando durante la bandera roja.

La carrera se relanzará detrás del Safety Car y, tras una vuelta, se aplicará el procedimiento normal de relanzamiento.

La Dirección de Carrera podrá modificar el procedimiento, retrasar la reanudación o dar por finalizada la carrera si las condiciones no son seguras.

8.5 Paradas en boxes

Toda entrada del equipo a su zona de paddock se considerará una parada en boxes.

Durante la parada se permite realizar las siguientes operaciones:

- Cambio de piloto.
- Repostaje, según el procedimiento de repostaje.
- Reparaciones.
- Ajustes menores como cadena, manetas, estriberas u otros elementos de la moto.

No se permite:

- Realizar trabajos en el pit lane.
- Interferir o molestar a otros equipos.
- Trabajar fuera del área asignada.
- Realizar acciones inseguras, como dejar la moto inestable, herramientas en zonas de paso o maniobras peligrosas.

Cualquier incumplimiento podrá ser sancionado por la Dirección de Carrera.

8.5.1 Stins & Cambios de piloto

Cada equipo deberá estar formado por un mínimo de 4 pilotos y un máximo de 8 pilotos.

Se considera stint o relevo el período comprendido desde que el piloto se sube a la moto hasta que vuelve a bajarse de ella. Medido desde que la moto cruza la línea de salida de pit lane hasta que vuelve a cruzar la línea de entrada de pit lane.

El stint mínimo será de 1 vuelta y el stint máximo será de 45 minutos.

El cambio de piloto sólo podrá realizarse en el paddock. Queda prohibido realizar cambios de piloto en el pit lane.

El cambio de piloto, cuando se realice, será una de las operaciones permitidas dentro del tiempo mínimo obligatorio de parada.

A efectos de control deportivo, cada piloto deberá estar identificado mediante una pegatina específica en el casco, facilitada o validada por la Organización. Esta identificación permitirá controlar el tiempo efectivo de cada piloto en pista.

El tiempo transcurrido bajo bandera roja no contará para el stint del piloto. El contador del stint quedará pausado desde la declaración oficial de bandera roja hasta la reanudación oficial de la carrera.

Se recomienda a los equipos declarar el piloto activo en cada salida de box a Dirección de Carrera.

8.5.2 Repostaje

El repostaje se realizará exclusivamente en la zona habilitada por la Organización, quedando expresamente prohibido almacenar combustible o realizar operaciones de repostaje dentro de los boxes, carpas o zonas de trabajo de los equipos.

1. Combustible y almacenamiento

Cada equipo será responsable de aportar su propio combustible, así como los bidones o recipientes necesarios para su almacenamiento y repostaje.

Todo el combustible deberá:

- Transportarse y almacenarse en bidones homologados y correctamente cerrados.
- Estar claramente identificado con el número o nombre del equipo.
- Depositarse, antes del inicio de la prueba, en la zona de combustible y repostaje habilitada por la Organización.
- Permanecer almacenado en dicha zona durante el desarrollo de la prueba, evitando la acumulación de combustible en boxes o zonas de trabajo.

La zona de almacenamiento estará separada de los boxes, delimitada y bajo control de la Organización.

2. Ubicación de la zona de repostaje

La zona de repostaje estará situada en el recorrido entre los boxes y la incorporación al pit lane, de forma que el repostaje sea, con carácter general, la última operación realizada antes de regresar a pista.

El tiempo empleado en el repostaje estará incluido dentro del tiempo mínimo obligatorio de parada de 5 minutos, sin generar tiempo adicional independiente.

3. Acceso a la zona de repostaje

La motocicleta deberá llegar a la zona de repostaje:

- Con el motor completamente apagado.
- Siendo desplazada a pie y mediante empuje.
- Acompañada por el piloto y, cuando sea necesario, por personal del equipo.

Queda terminantemente prohibido arrancar el motor dentro de la zona de repostaje o antes de haber finalizado completamente la operación.

4. Personal autorizado

La zona estará físicamente delimitada y contará con la presencia de, al menos, una persona designada por la Organización responsable de seguridad y salud, que supervisará las operaciones.

Por cada motocicleta podrán acceder al área de repostaje un máximo de:

- El piloto.
- Dos miembros del equipo, encargados de realizar o asistir en el repostaje.

Los miembros del equipo podrán esperar en la zona habilitada con el combustible correspondiente preparado antes de la llegada de la motocicleta.

Todo el personal que intervenga deberá utilizar los EPI mínimos establecidos por la Organización.

5. Procedimiento de repostaje

Una vez que la motocicleta llegue a la zona:

1. La motocicleta se mantendrá con el motor apagado y correctamente estabilizada.
2. El personal autorizado del equipo realizará el repostaje utilizando exclusivamente los bidones homologados o sistemas autorizados.
3. La operación se realizará bajo la supervisión del personal de seguridad de la Organización.
4. Finalizado el repostaje, se retirarán y cerrarán correctamente los recipientes de combustible.
5. Solo cuando la motocicleta haya abandonado completamente la zona de repostaje y alcance el punto indicado por la Organización podrá arrancarse nuevamente el motor y continuar hacia la salida a pista.

6. Medidas de seguridad

Durante toda la operación:

- Queda prohibido fumar, vapear o generar cualquier llama, chispa o fuente de ignición.
- Deberá existir al menos un extintor adecuado a menos de 2 metros del punto de repostaje.
- El repostaje deberá realizarse de forma controlada, evitando derrames o rebosamientos.

- En caso de derrame, la operación se detendrá inmediatamente. Se aplicará material absorbente y la superficie deberá quedar completamente limpia antes de continuar.
- Los recipientes permanecerán cerrados siempre que no estén siendo utilizados.

La Organización podrá establecer medidas adicionales de seguridad cuando las condiciones de la prueba así lo requieran.

7. Autoridad de la Organización

El personal de seguridad y la Dirección del Evento podrán interrumpir inmediatamente cualquier repostaje que consideren inseguro.

El incumplimiento de este procedimiento, el almacenamiento de combustible fuera de las zonas autorizadas o cualquier actuación que genere un riesgo para participantes, personal o instalaciones podrá ser objeto de sanción conforme al Reglamento Deportivo.

8.5.3 Reparaciones y ajustes

Durante la parada se permiten reparaciones y ajustes siempre que se realicen con seguridad y dentro del área asignada.

Queda prohibido trabajar en el pit lane, en pista o fuera de la zona autorizada.

No se permitirá realizar reparaciones que generen riesgo de pérdida de fluidos sin contención adecuada.

Se podrán sustituir todas las piezas de la motocicleta, excepto el bastidor, que deberá ser el mismo con el que la motocicleta inicie y finalice la prueba.

La Dirección del Evento podrá exigir el traslado de la moto a una zona específica o la retirada del equipo si la reparación supone un riesgo para terceros o para el desarrollo del evento.

8.6 Fin de la carrera y retorno a paddock

El fin de la carrera será indicado mediante bandera a cuadros en la línea de meta.

Tras recibir la bandera a cuadros, los pilotos deberán reducir el ritmo de forma segura y completar la vuelta de desaceleración, respetando las indicaciones de comisarios y Dirección de Carrera.

Todas las motos deberán regresar al paddock en un máximo de 2 vueltas o 5 minutos desde la bandera a cuadros, lo que ocurra antes.

La entrada se realizará por pit lane o hacia parque cerrado, según indique la Organización.

El parque cerrado, si aplica, será definido por la Organización en función del circuito y comunicado antes del inicio del evento.



Artículo 9. Cronometraje, resultados y clasificaciones

9.1 Sistema de cronometraje y control

El cronometraje se realizará mediante el sistema definido por la Organización, que podrá incluir transponder, dorsal, loop de cronometraje u otros medios de control.

Cada equipo será responsable de instalar, fijar correctamente y mantener operativo su transponder durante todo el evento, siguiendo las instrucciones del equipo de cronometraje.

La pérdida, mala colocación, fallo o manipulación del transponder podrá afectar al registro de vueltas y tiempos, siendo responsabilidad del equipo comunicar cualquier incidencia de inmediato a cronometraje o Dirección de Carrera.

9.2 Criterios de clasificación y desempates

La clasificación se establecerá, en primer lugar, por el número total de vueltas completadas.

En caso de igualdad de vueltas, prevalecerá el equipo que haya cruzado antes la línea de meta dentro de la misma vuelta.

Si fuera necesario resolver cualquier empate o incidencia no prevista, la decisión corresponderá a Cronometraje, Comisarios y Dirección de Carrera.

9.3 Publicación y validación de resultados

Los resultados provisionales se publicarán en la web, app o sistema de cronometraje definido por la Organización.

Una vez publicada la clasificación provisional, se abrirá una ventana de revisión en Dirección de Carrera de un máximo de 15 minutos tras la bandera a cuadros.

Finalizado dicho plazo, los resultados serán revisados y validados por Comisarios, Dirección de Carrera y Dirección del Evento.

Los resultados finales serán oficiales una vez publicados o comunicados por la Organización.

Artículo 10. Penalizaciones y sanciones deportivas

10.1 Tipos de sanción

- Aviso / Warning.
- Stop & Go (parada en boxes obligatoria).
- Drive Through (paso por pit lane sin parar).
- Penalización de tiempo añadida (p.ej., +10s, +30s, +1 vuelta).
- Pérdida de vueltas.
- Descalificación (DSQ).
- Exclusión/Expulsión del evento (por seguridad o conducta grave).

10.2 Infracciones típicas

Ejemplos:

- Exceso de velocidad en pit lane.
- Arrancar o montar en la moto en el paddock.
- Adelantar bajo amarilla/Safety Car.
- Conducción peligrosa.
- Track limits reiterados.
- Repostaje con motor en marcha.
- Cambio de piloto fuera de procedimiento.
- No asistir al briefing obligatorio.
- Conducta antideportiva o agresión verbal/física.
- Etc..

10.3 Procedimiento de notificación y cumplimiento

- Notificación por:
 - Pizarra/canal oficial.
 - Pantalla de cronometraje.
 - Comunicación al Jefe de Equipo o Capitán.

El equipo debe cumplir la sanción en la ventana indicada; si no, puede escalar.

- Se aceptan protestas solo por Jefe de Equipo.
- Forma: Declarando en Race Office
- Plazo: Durante de la duración del evento +15 min.
- Depósito para reclamaciones (solo si aplica).
- Dirección de Carrera, Dirección del evento y los Comisarios decidirán y comunicarán resolución.

Artículo 11. Disposiciones finales

- La organización puede emitir comunicados operativos para mejorar seguridad y fluidez, sin alterar el espíritu deportivo.
- La participación implica aceptación íntegra de este reglamento.
- Cualquier punto no previsto será resuelto por la Dirección del evento en base a seguridad y equidad.



ANEXO I: Tabla de Sanciones

1. EN PISTA	1ª VEZ	2ª VEZ	3ª VEZ
Incumplimiento leve de normas en pista (track limits, orden, procedimiento)	Warning	Warning	+1 vuelta
Adelantamiento prohibido (amarilla, Safety Car, resalida)	+1 vuelta	+2 vueltas	DSQ
Conducción peligrosa o reincorporación insegura	+1 vuelta	+2 vueltas	DSQ
Conducta deliberadamente peligrosa	DSQ	—	—
Incumplimiento de bandera roja	+2 vueltas	DSQ	—
2. PIT LANE Y PADDOCK	1ª VEZ	2ª VEZ	3ª VEZ
Incumplimiento de circulación en paddock (ir montado, motor encendido, no respetar checkpoint)	Warning	+1 vuelta	+2 vueltas
Incumplimiento de normas de Pit Lane (velocidad, circulación, obstaculización)	Warning	+1 vuelta	+2 vueltas
Trabajo o intervención sobre la moto en Pit Lane	Warning	+1 vuelta	+2 vueltas
Incumplimiento de acreditaciones o número de personas autorizadas	Warning	Warning	+1 vuelta
Conducta peligrosa en paddock o Pit Lane	+1 vuelta	+2 vueltas	DSQ
3. PARADAS Y RELEVOS	1ª VEZ	2ª VEZ	3ª VEZ
Parada inferior a 5 minutos	+3 vueltas	+3 vueltas	+3 vueltas
Incumplimiento del tiempo máximo de stint	+3 vuelta	+3 vueltas	+3 vueltas
Cambio de piloto fuera de procedimiento	+1 vuelta	+2 vueltas	DSQ
Incumplimiento del procedimiento de parada	Warning	+1 vuelta	+2 vueltas
4. REPOSTAJE Y SEGURIDAD	1ª VEZ	2ª VEZ	3ª VEZ
Incumplimiento leve del procedimiento de repostaje (EPI, recipiente, almacenamiento)	Warning	+1 vuelta	DSQ
Repostaje inseguro	+2 vueltas	DSQ	—
Repostaje con motor encendido	DSQ	—	—
Derrame o situación de riesgo no atendida	+1 vuelta	DSQ	—
5. FORMALIDADES Y DISCIPLINA	1ª VEZ	2ª VEZ	3ª VEZ
Incumplimiento de instrucciones de Organización o Dirección de Carrera	Warning	+1 vuelta	DSQ
No asistencia al briefing obligatorio	Salida desde Pit Lane	+1 vuelta	DSQ
Incumplimiento de verificaciones obligatorias	No autorizado a salir	DSQ si participa	—
Conducta antideportiva o irrespetuosa	Warning	+1 vuelta	DSQ
Conducta grave, agresión, sabotaje, alcohol o drogas	DSQ / expulsión	—	—
Manipulación deliberada de sistemas de control	+2 vueltas	DSQ	—

ANEXO II: Banderas de pista

 Amarilla Peligro. Reducir velocidad. No adelantar.	 Doble amarilla Peligro grave. Máxima precaución. Preparado para parar.	 Verde Pista libre. Fin de precaución.
 Amarilla + Roja Pista resbaladiza.	 Roja Detener sesión. Volver a pit lane.	 Azul Vehículo más rápido se aproxima.
 Negra Descalificación / entrar a boxes.	 Negra + dorsal Entrar a boxes inmediatamente.	 Blanca Vehículo lento en pista.
 A cuadros Fin de sesión / carrera.		

Página final.
Sin contenido.

