REGLAMENTO DEPORTIVO
2025

VERSIÓN 1.1

Son responsables del cumplimiento de estas reglas, todos los pilotos, el personal de los pilotos, los oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición de la **MIR RACING FINETWORK CUP.**

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones de **las Reglas Deportivas y Técnicas de la MIR RACING FINETWORK CUP** (denominado en adelante **"Reglas"**)

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

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

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

1.1 Introducción

Serán organizadas una serie de carreras motociclistas valederas para la **MIR RACING FINETWORK CUP** de pilotos.

1.2 Manifestaciones

1.2.1 La manifestación empezará según el horario previsto con la apertura del paddock, los controles técnicos y deportivos y se terminará una vez finalizadas todas las carreras y transcurrido el plazo de presentación de reclamaciones y una vez las verificaciones técnicas y deportivas han terminado, es decir que se termina más tarde.
La sala de Jurado debe quedar operativa con todo su equipamiento en su sitio hasta finalizar el plazo previsto de admisión de reclamaciones, y durante todo este periodo todos los oficiales y comisarios deben permaneces en el circuito a disposición del Jurado.

1.2.2 Las manifestaciones podrán ser organizadas únicamente en circuitos que hayan sido autorizados por la **MIR RACING FINETWORK CUP.**

1.2.3 Los organizadores serán designados por la **MIR RACING FINETWORK CUP.**

1.2.4 El organizador es responsable de poner a disposición las instalaciones y el personal para asegurar un desarrollo eficaz de la manifestación.

1.2.5 El organizador contratará un seguro de responsabilidad civil.

1.3 Oficiales

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

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

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

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

- El Director de Competición
- El Comisario Técnico
- El Cronometrador
- El Coordinador de la MIR RACING CUP de la especialidad (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado).

- El Delegado/Presidente de la Federación Autonómica organizadora del evento.
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

El Director de Competición
Es nombrado por el organizador y debe poseer titulación de Director de Competición, así como estar en posesión de la correspondiente licencia del año en curso.

Sus responsabilidades son:

a) Asegurarse que el circuito está convenientemente preparado y mantenido en buen estado durante toda la manifestación y que todas las exigencias legales aplicables al desarrollo de la manifestación se cumplen.

b) Asegurarse de que todos los Oficiales y servicios se encuentran en su sitio. Comprobar el emplazamiento del personal de pista y su equipamiento (es decir: comisarios, servicios contra incendios, moto-taxis, vehículos de intervención/recuperación, banderas, etc.) a lo largo del circuito y como muy tarde 30 minutos antes del inicio de todas las sesiones de entrenamientos y de los “warm-up”. Solo el personal “deportivo” debe permanecer al borde de la pista para la inspección deportiva.

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

c) Tomar las decisiones con vista a un desarrollo regular de la manifestación.

d) Asegurarse que la manifestación se desarrolla conforme a las **Reglas**.

e) Notificar las reclamaciones al Jurado.
f) Aprobar y firmar inmediatamente los resultados provisionales indicando la hora (entrenos, “warm-up”, parrillas de salida y carreras) y presentar los informes al Jurado.

Comisario Técnico
Además del que designe la organización de la copa, será nombrado por el Club Organizador, como mínimo, un comisario técnico.

1.3.1 Oficiales de una prueba

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

Secretaría

Son responsables de:

a) Las comunicaciones, durante el evento, entre los diferentes oficiales.

b) Del secretariado para: el Jurado y Director de Competición.

Otros Oficiales

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

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

1.4 El Calendario

1.4.1 El calendario provisional de las carreras valederas para la **MIR RACING FINETWORK CUP,** será aprobado por la Asamblea General.

1.4.2 **MIR RACING FINETWORK CUP** se reserva el derecho de proponer la inclusión, sustitución o cancelación de los eventos del calendario provisional.

1.4.3 La fecha del evento puede ser re-calendado debido a causas de fuerza mayor y si el organizador **MIR RACING FINETWORK CUP** lo determinar**.**

1.5 Clases MiniVelocidad

Las clases están previstas para las categorías siguientes:

Categorías
Minimotos 4,2 CV
Alevin 90
GP-10 110 4T
GP-12 4T
Moto5
Promo 3

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

1.5.1 Podrá participar un piloto en diferentes categorías siempre que cumpla los requisitos mínimos de cada una de las categorías a las se encuentre registrado.

1.5.2 Podrán puntuar en esta Copa los pilotos provistos de Licencia Homologada o de Licencia Nacional de un país perteneciente a FIM Europa, con el correspondiente permiso de salida de su federación nacional.
Licencias Homologadas de 1 evento: Durante la temporada, un piloto podrá tramitar hasta un máximo de 2 Licencias Homologadas de 1 evento para poder participar y puntuar en su categoría. A partir de la tercera prueba donde desee participar, deberá tener tramitada la Licencia Homologada anual.

1.5.3 Edades MiniVelocidad

Categorías	Edades
Minimotos 4,2 CV	Desde 6 años
Alevin 90	Desde 6 años
GP-10 110 4T	Desde 8 años
GP-12 4T	Desde 9 años
Moto5	Desde 10 años
Promo 3	Desde 12 años

1.6 Inscripciones

1.6.1 La forma de inscripción y los derechos se encuentran publicados en la página https://mirracingcup.com/

a) En plazo: hasta las 24 horas del viernes de la semana anterior a la prueba

b) Fuera de plazo: hasta las 24 horas del lunes anterior al día de la prueba. Estas inscripciones tendrán un recargo.

Los pilotos tendrán la posibilidad de inscribirse al Campeonato completo o a una o varias pruebas por separado.
El martes anterior al día de la celebración de la prueba se publicará en la página Web de **MIR RACING FINETWORK CUP**, la lista de inscritos.
Los pilotos no podrán inscribirse en más de dos categorías en la misma manifestación.
La no asistencia a una competición deberá ser comunicada hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición, por escrito, mediante correo electrónico a **info@mirracing.com** La no comunicación de esta circunstancia puede comportar una sanción.
Alguna de las carreras puede tener limitado el número de inscritos por necesidades deportivas.

1.6.2 Mínimo de participantes

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente. (Menos de 6 pilotos)
A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría. Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

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

Los pilotos que no asistan a este Briefing de forma completa, sin causa justificada, podrían ser sancionados.

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

1.7 Dorsales

El dorsal 1 se reserva al piloto clasificado en el primer puesto de la Copa del año anterior. Solo se permiten los dorsales del 1 al 99. Cada piloto podrá usar el mismo número para toda la temporada. Los pilotos podrán escoger su número acorde a la normativa de dorsales publicada a principio de temporada.

1.8 Horarios

1.8.1 Los horarios de cronos y carreras serán publicados antes de evento. Los horarios pueden ser modificados por el Jurado.

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

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

1.9 Control Técnico - Control Médico - Control de Dopaje

1.9.1 Todas las motocicletas serán verificadas a nivel de seguridad por los Comisarios Técnicos antes de la primera participación en los entrenos oficiales, según el horario que se publicará.

Solo puede presentarse al control técnico una motocicleta por piloto.

A menos que una dispensa sea acordada por la Jurado, los pilotos que no respeten los horarios de los controles técnicos o médicos no serán autorizados a participar en la manifestación.

1.10 Entrenamientos privados y suplementarios

Durante la semana de la celebración de una competición está prohibido entrenar en el circuito donde se realice dicha competición hasta el momento de los primeros entrenamientos libres, que siempre serán en sábado. Queda prohibido entrenar en cualquier circuito en horas escolares y/o laborables, excepto en días de festividad nacional. Se contemplará alguna excepción en periodos vacacionales o similares.

1.10.1 Duración de los entrenos CRONOMETROS

Serán necesarios 2 sesiones de entrenamientos cronometrados para cada una de las categorías. (Salvo modificación de la organización por cuestiones de horarios).

El piloto deberá al menos completar una vuelta y marcar un tiempo en alguna de las dos sesiones entrenamientos clasificatorios.

Las duraciones de las mismas serán, como mínimo de:

Clases	Tiempo
Minimotos 4,2 CV	8 minutos
Alevin 90	8 minutos
GP 10 4T	12 minutos
GP 12 4T	12 minutos
Moto5	15 minutos
Promo 3	15 minutos

Los Jurados pueden modificar los mencionados tiempos.

1.11 Motocicletas

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

1.12 Tiempos de vuelta

Todas las vueltas de los pilotos serán cronometradas.

- Record de vuelta de todos los tiempos - la vuelta rápida en la historia, incluyendo todas las sesiones en un evento
- Mejor vuelta en carrera – la vuelta más rápida en la historia registrada durante una carrera.

1.13 Grupos

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

a) Se realizara un sorteo aleatorio para determinar los grupos A y B, estos grupos serán los mismos para las sesiones de entrenamientos libre y clasificación. En cada evento se realizara un nuevo sorteo.

b) Los grupos contaran con el mismo número de pilotos siempre y cuando sea posible (el número de pilotos sea par)

1.14 Número de pilotos que toman la salida

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

1.15 Parrilla de salida

1.15.1 Se pueden usar calentadores para mantener la temperatura de los neumáticos, pero no se podrá entrar en parrilla con ningún tipo de generador, los calentadores de neumáticos deberán estar apagados.

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

La formación de parilla será en orden según los tiempos de clasificación de la combinada de los dos cronos.

Si por razones diversas, un piloto no puede acreditar tiempo durante los

entrenamientos cronometrados, éste podrá tomar parte en la carrera, entrando el último en la parrilla de salida, siempre y cuando haya dado un mínimo de 3 vueltas durante los entrenamientos libres (o pueda demostrar que es conocedor del circuito), y no se alcance la totalidad de pilotos presentes en la parrilla.

En caso de formación de grupos:

Carrera 1 de grupo A: la formaran los 18 pilotos más rápidos de la clasificación combinada entre grupo A y B.

Carrera 1 de grupo B: la formaran los pilotos restantes de la clasificación combinada en orden de mejores tiempos. Los dos primeros clasificados pasaran a la **carrera 2 de grupo A** en orden de clasificación de la carrera.

Carrera 2 de grupo A: la formaran los 18 pilotos de la carrera 1 de grupo A, más los dos primeros clasificados de la carrera 1 de grupo B.

Carrera 2 de grupo B: la formaran los pilotos restantes de la carrera 1 de grupo B en orden los tiempos obtenidos en los entrenamientos cronometrados.

En caso de no participación de algunos de los pilotos clasificados para carrera, su posición será ocupada por el siguiente piloto en orden de clasificación.

1.15.3 En caso de **cambio de condiciones climatológicas** en una clase que tenga dos grupos, estos se compondrán de la siguiente manera:
Primer y segundo puesto serán los primeros de cada grupo clasificados por orden de mejor tiempo, tercero y cuarto serán comparando los segundos puestos de cada grupo, quinto y sexto serán comparando los terceros puestos de cada grupo y así hasta completar la parrilla.

1.15.4 Si por razones diversas, un piloto no puede acreditar tiempo durante los entrenamientos cronometrados, éste podrá tomar parte en la carrera 1 de grupo B, entrando el último en la parrilla de salida, siempre y cuando haya dado un mínimo de 3 vueltas durante los entrenamientos libres (o pueda demostrar que es conocedor del circuito), y no se alcance la totalidad de pilotos presentes en la parrilla.

1.15.5 Si una vez finalizados los entrenamientos cronometrados y hasta el momento de la aprobación de la parrilla definitiva, algún o algunos pilotos anuncian que no pueden tomar la salida, el número de participantes se completará orden de clasificación. Esta parrilla definitiva será válida para la carrera 1 y 2, se publicará como muy tarde 30 minutos antes de la salida de la carrera de cada categoría. Es obligatorio comunicar la no participación a la carrera de un piloto clasificado.

1.15.6 Los dispositivos para calentar neumáticos (calentadores) NO pueden ser utilizados en ningún momento durante la parrilla de salida.

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

1.16 Carreras – Tiempo / Vueltas

1.16.1 Las competiciones se disputarán sobre un tiempo mínimo que será equivalente a un número determinado de vueltas, el número de vueltas de carrera se publicara en los horarios del evento, a continuación, se especifican los tiempos mínimos para cada categoría:

Clases	Tiempo
Minimotos 4,2 CV	8 minutos
Alevin	8 minutos
GP 110 4T	10 minutos
GP 12 4T	12 minutos
Moto5	15 minutos
Promo 3	15 minutos

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

1.16.3 En caso de bandera roja, se dará una carrera por finalizada cuando esta supere al menos el 60% del tiempo total de carrera. Los puntos de la carrera se otorgarán según el último paso por línea de meta de todos los pilotos antes de la bandera roja.

1.16.4 En caso que la bandera roja se dé antes de completar el 60% del tiempo de la sesión, se reanudará la carrera con un tiempo equivalente al 50% del tiempo original o la mitad de vueltas de carrera.

1.16.5 El procedimiento de esta reanudación será procedimiento rápido de parrila.

1.16.6 Un panel visible se presentará a la altura de la línea de llegada para indicar el tiempo restante de carrera y panel de última vuelta.

1.17 Procedimientos de salida

Procedimiento de salida estándar

a) Solo los pilotos que hayan cumplido la vuelta de formación, serán autorizados a tomar la salida desde su posición indicada en la última parrilla publicada.

b) Aproximadamente 5 minutos antes de la salida de la carrera – (excepto en caso de nueva salida o carrera programada)
Se abre la salida del Pit Lane para iniciar la(s) vuelta(s) de formación, durante 2 minutos

c) Los pilotos que no estén en la parrilla de salida pueden iniciar la carrera desde la salida del Pit Lane, bajo las indicaciones de los oficiales allí situados.

Los pilotos que inicien la vuelta de formación desde el Pit Lane, deberán tomar la salida desde el final de la parrilla si el panel de un minuto ya ha sido enseñado.

El Director de Competición, en este momento, declarará la

carrera en “mojado”, si se va a desarrollar con la pista mojada, o “seco” (en pista seca) y lo indicará mediante un panel a los pilotos situados en parrilla y de la misma manera lo indicará a los pilotos que se encuentren en el Pit Lane. Si no se presenta ningún cartel, la carrera será declarada automáticamente en “seco” o en pista seca.

d) Una vez que llegue la última motocicleta a parrilla de salida el Director de Carrera dará la orden de desalojar la parrilla mostrando el cartel de 1 minuto.

e) Está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.

f) Desde este momento, los mecánicos ayudarán rápidamente a arrancar las motocicletas y seguidamente abandonarán la parrilla.

g) Solo está permitido dos personas más el piloto durante la formación de parrilla.

h) A cualquier piloto que se le pare el motor en la parrilla de salida o que tenga dificultades debe señalarlo alzando los brazos. Los oficiales ayudarán al piloto a arrancar su motocicleta. Si pasado un tiempo la motocicleta no se pusiera en marcha, los oficiales la llevarán al pit-lane para que reciba ayuda de sus mecánicos. No está permitido intentar retardar la salida por otros medios. Intentar poner de nuevo la motocicleta en marcha en la parrilla no está autorizado.

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

i) Una vez llegados a la parrilla, los pilotos deben colocarse en su posición con la rueda delantera de su motocicleta tras la línea delantera y entre las líneas laterales que definen su posición sobre la parrilla, dejando su motor en marcha. El neumático delantero no debe tocar la superficie de pista fuera de las líneas pintadas. En caso que exista un punto, la rueda delantera deberá estar sobre ese punto sin sobrepasarlo.

j) Los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de formación deben dirigirse a Pit Lane para proceder a su reparación.

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

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

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

n) Si la instalación de los semáforos rojos está alimentada por líneas estándar de electricidad, deben además estar conectadas de forma

permanente a un juego de baterías de automóvil o a un S.A.I. (servicio de alimentación ininterrumpida), con el fin de alimentar la instalación de los semáforos de salida en caso de avería del suministro eléctrico en el momento de la salida.

o) Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado por la Jurado. La penalización estándar es de 10 segundos.

p) La motocicleta no puede estar en movimiento en el momento que la luz roja se apaga. Sé entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta en el momento en que las luces rojas se apagan y el piloto obtiene ventaja a criterio del Jurado de la Competición.

q) Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes del paso de salida a pista, un oficial abrirá el pit-lane y tomarán la salida los pilotos que allí se encuentren.

- Cuando se encuentre más de un piloto en la salida de boxes para tomar la salida, un oficial controlará su posición y orden de salida.
- Si una motocicleta que participa en carrera entra en el box o en el paddock, se considerará que se ha retirado y no podrá volver salir de nuevo a la carrera.

1.18 Salida Retardada

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

1. Se agitará una bandera roja desde el puesto del oficial de salidas y las luces rojas seguirán encendidas.
2. Los pilotos deben permanecer en su posición en la parrilla, con el casco colocado y esperarán instrucciones.
3. El Director de Carrera y el Presidente de Jurado conjuntamente tomarán la decisión para reiniciar la carrera lo antes posible. La distancia de la carrera podrá ser reducida en tiempo.
4. En caso de Salida Retardada las carreras podrían ser reducidas en su duración, a cargo de la decisión del jurado.
5. La(s) motocicleta(s) que ha(n) provocado el retraso en el procedimiento de salida será(n) retiradas al Pit Lane, para que le realicen los trabajos necesarios para arrancarla de nuevo. Si la(s) motocicleta(s) puede(n) ser arrancadas, los pilotos pueden tomar la salida a la carrera desde el final de Pit Lane.

El Director de Carrera y el Presidente de Jurado conjuntamente tomarán la decisión de:

- Dar la salida de inmediato si el problema se ha solucionado rápidamente.
- La posibilidad de dar una nueva vuelta de calentamiento, situar los pilotos en la parrilla de salida y dar inicio a la carrera.

Solo los oficiales necesarios están autorizados a estar en la parrilla. Toda persona que por su comportamiento en la parrilla sea responsable de una Salida Retardada puede acumular otras sanciones.

1.19 Carreras en pista mojada y seca “Wet” y “Dry”

Las carreras se pueden declarar en mojado o en seco. Se puede mostrar un panel en la parrilla de salida para indicar el estado de la carrera. Si no se muestra ningún panel, la carrera es automáticamente declarada en seco. El propósito de esta declaración es para indicar a los pilotos de las consecuencias de las variaciones de las condiciones climatológicas durante la carrera

1.20 Carreras

1.20.1 **Carreras en seco**

Una carrera clasificada como “en seco” será interrumpida por el Director de Carrera, si se considera que las condiciones climáticas que afectan la superficie de la pista hacen que sea probable que los corredores deseen cambiar los neumáticos. Siempre y cuando no se supere el 60% del tiempo total de la carrera.

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

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

1.21 Comportamiento durante los entrenos y las carreras

1.21.1 Los pilotos deben obedecer las señales efectuadas mediante las banderas, las luces, las instrucciones de los oficiales y los paneles que transmiten instrucciones.

1.21.2 Los pilotos deben conducir de una manera responsable que no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en la zona de boxes. Toda infracción a esta regla podrá ser sancionada con: pérdida de posiciones – penalización en tiempo - pérdida de posiciones en la parrilla de salida de la siguiente carrera – descalificación - pérdida de puntos del Campeonato - suspensión.

1.21.3 Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, debe volver a ella por el sitio donde la abandonó o por un sitio que no le represente ninguna ventaja o por el indicado por los oficiales. Toda infracción a esta norma, durante los entrenamientos será sancionada con la supresión del tiempo de la vuelta en cuestión, y durante la carrera por una penalización decidida por la Jurado.
Se puede imponer una penalización en tiempo en lugar de una penalización de cambio de posición cuando sea necesario.

Se pueden aplicar además otras penalizaciones.

1.21.4 Todas las reincorporaciones deben ser efectuados por el piloto con los medios de los que sea portador y sin recibir ninguna ayuda exterior, excepto las prestadas por los comisarios. Los comisarios pueden prestar asistencia al piloto con el fin de levantar su motocicleta y aguantarla o arrancarla. El piloto puede ser asistido por los comisarios para arrancar a empujón o mover la motocicleta en la pista, a un lado de la misma o en el camino de servicio. Ninguna otra persona que no sean los comisarios y/o los pilotos, están autorizados a estar en la primera línea de protección de la pista.

1.21.5 Si un piloto tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los comisarios.

1.21.6 Si un piloto se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir, por la pista a velocidad reducida, con el objeto de alcanzar la zona de boxes.

1.21.7 En el caso de los pilotos que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a la zona de boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.

1.21.8 Los pilotos pueden entrar en el pit-lane durante el transcurso de la carrera, pero no está permitido entrar la moto al box ni al paddock.
El repostaje y/o la extracción de gasolina durante la carrera están estrictamente prohibidos. Toda infracción a esta regla será sancionada con la descalificación.

1.21.9 Los pilotos que paren su motor en el pit-lane pueden ser ayudados por los mecánicos para poder arrancar la motocicleta.

1.21.10 Los pilotos no pueden transportar a otra persona en su motocicleta, o ser transportados por otra persona en su motocicleta (excepción: otro piloto o por otro piloto después de la bandera a cuadros o de una bandera roja).

1.21.11 Los pilotos no deben conducir su moto en sentido contrario al de la marcha, tanto en la pista como en el pit-lane, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.

1.21.12 No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha y/o piloto, a ninguna persona o receptor y viceversa, salvo las señales del emisor de cronometraje de la carrera, de un contador automático de vueltas, de un GPS, o de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde el pit-lane o de los movimientos del cuerpo del piloto. Las señales de cámaras de televisión están autorizadas, pero únicamente por necesidades del promotor del campeonato y cuando son generadas por éste.

Está estrictamente prohibido, la colocación de sistemas, de cualquier tipo, de grabación de imágenes sobre la motocicleta y/o el piloto, que no sean las colocadas por el promotor del campeonato y controladas por éste.

1.21.13 La velocidad de paso por el Pit Lane y paddock, deberá ser muy reducida, quedando impuesto el criterio en manos de los oficiales. El incumplimiento durante los entrenamientos dará lugar atendiendo el historial de sanciones impuestos al piloto durante la Copa, a la imposición de sanciones de la siguiente forma.

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

1.21.14 Está prohibido pararse en la pista durante los entrenos y la carrera.

1.21.15 Los ensayos de salida solo están autorizados al finalizar cualquiera de las dos sesiones de entrenamientos clasificatorios, en el lugar indicado por la organización. (salvo cambios de la organización)

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

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

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

1.22 Banderas y luces

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

1.22.1 Banderas y luces utilizados para dar informaciones

1.22.1.1 Bandera verde

La pista está libre de peligro.
Esta bandera debe ser presentada agitada en cada puesto de señalización, durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y “warm-up” y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento.
En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde debe presentarse agitada en el puesto de señalización siguiente.
Esta bandera puede ser agitada en la salida de Pit Lane, en conjunto con la señal oficial de la luz verde, como una señal adicional que indica que el pit lane está abierto.

1.22.1.2 Bandera amarilla con franjas rojas

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

1.22.1.3 Bandera azul

Esta bandera se presenta agitada en el puesto de señalización e indica a un piloto que va a ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos.
Durante los entrenos el piloto afectado debe seguir su trayectoria y ralentizar su marcha para permitir el paso de los pilotos más rápidos que le van a adelantar.
Durante la carrera, el piloto afectado va a perder una vuelta. El piloto debe permitir a la primera oportunidad dejar pasar al/a los piloto(s) más rápido(s).
Ante la presencia de esta bandera los pilotos que van a ser adelantados no podrán adelantarse entre sí.

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

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

1.22.1.4 Bandera(s) a cuadros blancos y negros

Esta bandera a cuadros blancos y negros deberá ser agitada en la línea de llegada a nivel de la pista para indicar la finalización de los entrenamientos o de la carrera.
Después de recibir ésta bandera, los pilotos deben dirigirse a boxes a velocidad reducida y no pueden pararse en la pista justo después de la línea de llegada.

1.22.1.5 Bandera a cuadros blancos y negros y bandera azul

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

1.22.2 Banderas que transmiten informaciones e instrucciones

1.22.2.1 Bandera amarilla

Presentada agitada en cada una de las filas de la parrilla de salida: significa que la salida ha sido retardada. Agitada en una línea (o varias) de la parrilla de salida indica que un piloto está teniendo dificultades.
Una sola bandera amarilla agitada en el puesto de señalización, indica que existe más adelante un peligro al borde de la pista.

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

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

infracción.

Infringir esta regla durante la carrera, puede ser penalizado con tiempo, puestos de sanción en la clasificación final de carrera u otras penalizaciones que decida el Jurado de Competición.

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

1.22.2.2 Bandera roja y luz roja

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

Cuando la salida del pit-lane se cierra, se encenderá el semáforo rojo, y la bandera roja puede ser usada en conjunto con la señal oficial de luz roja.
Los pilotos no están autorizados a salir de boxes.
La bandera roja fija será mostrada al fondo de la parrilla de salida al final de la vuelta de reconocimiento.
Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por la Jurado.
Al final de cada sesión de entrenos y “warm-up” se encenderá la luz roja en la línea de llegada.
La bandera roja se debe mostrar inmóvil en la parrilla de salida al final de la vuelta de calentamiento.
La bandera roja también puede ser utilizada para cerrar el circuito.

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

1.22.2.3 Bandera negra

Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto y se presenta agitada en todos los puestos de señalización o en el lugar que decidan el Presidente de Jurado conjuntamente con el Director de Carrera, conjuntamente con el número del piloto. El piloto deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha, cuando esta bandera es resultado de una penalización.

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

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

1.22.2.4 Bandera negra con el circulo naranja (40 cm)

Esta bandera se utiliza para transmitir instrucciones a un solo piloto, será mostrada agitada en todos los puestos de señalización conjuntamente con el número del piloto. Esta bandera informa al piloto que su motocicleta tiene problemas mecánicos que puedan ser susceptibles de constituir un peligro para el mismo y/o para el resto de los participantes y que debe abandonar inmediatamente la pista. El piloto no puede regresar a la pista a no ser que un oficial de la autorización.
Toda infracción a esta regla puede ser sancionada por la Jurado.

1.22.3 Dimensiones de las banderas

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

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

1.22.4 Color de las banderas

Las referencias “Pantone” para los colores son:

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

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

1.22.5 Panel con el número del piloto

Un panel negro (70 cm horizontal x 50 cm vertical), que permita indicar el número de la motocicleta de un piloto. Un juego de cifras, de color blanco, debe tener un ancho de trazo mínimo de 4 cm. y una altura mínima de 30 cm. Este panel deberá estar disponible en cada puesto de señalización.

1.22.6 Puestos de señalización

La situación será fijada durante la inspección del circuito.

1.23 Final de carrera y resultados

1.23.1 Cuando el piloto cabeza de carrera ha cumplido el tiempo previsto para la carrera, un Oficial situado tras la 1ª línea de protección mostrará a la altura de la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos.

Desde que la bandera a cuadros es presentada al piloto cabeza de carrera, ningún otro piloto será autorizado a entrar en pista desde la salida de pit-lane.

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

Si uno o varios pilotos marchan delante y próximos al cabeza de carrera en la

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

Haber franqueado la línea de llegada (no por el Pit Lane) dentro de los 3 minutos siguientes a partir de que lo haya hecho el vencedor de la carrera.

El piloto debe estar en contacto con su motocicleta. En el caso en el que el piloto no esté en contacto con la motocicleta, el tiempo final será determinado por la parte delantera del segundo elemento que cruce la línea de meta. (Motocicleta o piloto)

1.23.2 Los resultados se basan en el orden en que los pilotos han franqueado la línea de llegada.

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

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

1.23.4 Los resultados de una carrera serán definitivos cuando se hayan efectuado todos los controles precisos, técnicos, administrativos etc. En el caso de quedar pendiente de aprobación una clasificación por estar a la espera de controles, se comunicará a los equipos.

1.24 Interrupción de una carrera

1.24.1 El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. Si una manga es detenida con anterioridad al 60% de los minutos a los que estaba prevista, ésta será reiniciada. La duración de esta nueva carrera será determinada por la organización.

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

El lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que los pilotos ocupaban en el paso por meta de la vuelta anterior de la bandera de cuadros.

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

Si una manga es detenida después que haya transcurrido el 60 % de los minutos a los que estaba prevista, la manga será considerada como terminada.

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

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

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

1.25 Zona de control técnico / Parque cerrado

1. Al finalizar cualquiera de las sesiones oficiales, (clasificación y carrera) las motocicletas de los 5 primeros clasificados irán a parque cerrado y pasaran verificación obligatoriamente, las motocicletas del resto de participantes también podrán ser llamadas para verificación.

2. Es responsabilidad de los padres/tutores y de los pilotos asegurarse de que la motocicleta se deposita en el parque cerrado.

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

4. Podrá efectuarse un control técnico con desmontaje a cualquier motocicleta y sobre todas aquellas determinadas por la Jurado y/o por el Director Técnico. Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica serán informados y deberán poner a los mecánicos y equipo necesario a disposición de los oficiales técnicos inmediatamente.

Verificación final – Verificaciones Intermedias

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

1.25.1 Precintado de motores o piezas de la motocicleta

A propuesta del Director Técnico del campeonato se precintaran los motores o piezas específicas de cualquier motocicleta con el fin de verificarlas cuando decida.

Los precintos tendrán validez para las sesiones de entrenamientos, carreras o eventos que especifique el Director Técnico.
En caso de rotura o eliminación del/los precinto/s el piloto será desclasificado de la sesión, carrera/s o eventos donde hayan sido utilizadas las piezas precintadas.

1.26 Puntos para la Copa y clasificación

1.26.1 Para cada carrera de la copa, los puntos serán atribuidos según el siguiente baremo:

Posición	Puntos
1º	100
2º	90
3º	85
4º	80
5º	76
6º	72
7º	68
8º	64
9º	61
10º	58
11º	55
12º	52
13º	50
14º	48
15º	46
16º	44
17º	42
18º	40
19º	38
20º	36
21º	34
22º	32
23º	30
24º	28
25º	26
26º	24
27º	22
28º	20
29º	18
30º	16
31º	15
32º	14
33º	13
34º	12
35º	11
36º	10
37º	9
38º	8
39º	7
40º	6
DNF	3

1.26.2 Se bonificará con 5 puntos extra al piloto que consiga el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados. Estos puntos contarán en la clasificación general del campeonato.

1.26.3 También se bonificará con 5 puntos extra al piloto que consiga la vuelta más rápida de su categoría en cada una de las carreras. En caso de ex aequo con el mismo tiempo en la vuelta rápida, se tomará en cuenta la 2

vuelta más rápida, la 3ª, etc., hasta resolver el empate.

1.26.4 Estos puntos se sumaran al resultado obtenido en la carrera y determinaran el pódium de la misma. En caso de empate a puntos en la suma de la puntuación entre el resultado de la carrera y la bonificación extra de vuelta rápida, se otorgará el pódium al piloto que lo consiga en la carrera.

Ejemplo: un piloto queda 3º en la carrera y obtiene 85 puntos, y un piloto queda 4º en la carrera obtiene 80 puntos y además este piloto obtiene la vuelta rápida en carrera consiguiendo bonificación +5 puntos, total 85 puntos.
En este caso tenemos empate a 85 puntos.
El 3er lugar del pódium lo ocuparía el piloto que acabo 3º en la carrera.

Se penalizará con 20 puntos menos de la clasificación general de la copa, a todos aquellos pilotos que suspendan al menos una asignatura. Los pilotos deberán entregar las notas en la 3ª prueba de la copa. En caso de no entregarlas se descontarán 30 puntos automáticamente en la clasificación final del Copa.

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

DNF: el piloto que no termine una carrera o que se presente en parrilla de salida realizando la vuelta de formación o tenga intención de empezar la carrera desde pit lane y no la pueda empezar por motivos mecánicos o físicos, se le otorgaran 3 puntos como se indica al final de la tabla de puntuación.

El piloto que no se presente en parrilla de salida o en pit lane para el inicio de una carrera, no se le otorgara ningún punto.

1.26.5 Todas las carreras contarán para la clasificación del Campeonato.

1.26.6 Después de cada carrera se realizará una entrega de premios para cada categoría. Se entregarán trofeos a los 3 primeros de cada carrera disputada. En el caso de la categoría con varios grupos, solo se hará ceremonia de pódium a los de grupo A.

1.26.7 Al finalizar el campeonato, se realizara una gala de final de temporada para entregar trofeos/premios de reconocimiento a los participantes de la copa. Faltara por determinar si la gala de premios se hará en la última carrera de la temporada o en otro evento.

1.26.8 Las entregas de premios serán supervisadas por un representante de la **MIR RACING FINETWORK CUP**, en particular en lo relativo a las preferencias.

1.26.9 No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de premios acompañado. (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc…)

1.26.10 Los pilotos deberán acudir a la entrega de premios con la ropa de carrera, mono, botas y casco.

1.27 Instrucciones y comunicados a los participantes

1.27.1 Se pueden dar instrucciones del Director de Competición a los equipos y/o pilotos mediante notificaciones especiales de conformidad a las reglas**.** Las notificaciones deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios. El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios, será considerado como prueba de entrega.

1.27.2 Todas las clasificaciones y resultados de los entrenos y de la carrera, así como todas las decisiones tomadas por los Oficiales, deben ser colocadas en el tablón oficial de anuncios (página oficial de cronometraje).

El hecho de colocarlas en el tablón oficial de anuncios será considerado como prueba de _ entrega.

1.27.3 Toda comunicación/sanción del Jurado o el Director de Carrera, a un piloto se realizará verbalmente o por escrito.

1.28 Personal de los equipos en el Pit Lane

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

1.28.1 El personal de los pilotos no está autorizado a permanecer en el Pit Lane durante los entrenos, y carreras de otra categoría que no es la suya, a menos que ellos deban efectuar reglajes en su motocicleta.

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

1.29 Reclamaciones

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 300€ y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la Federación, el escrito de recurso correspondiente.

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

Una reclamación técnica contra una motocicleta por motivos de cumplimiento de control técnico (por ejemplo, peso, ruido, materiales, etc.) se puede realizar después del inicio de los entrenamientos oficiales, y

debe ser informado al Director de Carrera o a la Jurado antes de la Bandera a cuadros de la sesión de entrenamientos o carrera en cuestión. Igualmente, si se muestra una bandera roja y la carrera se da por finalizada, la reclamación debe ser presentada antes.

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

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

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

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Competición y Disciplina Deportiva de la competencia.

MIR RACING FINETWORK CUP. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

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

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

Cualquier controversia que pudiera surgir respecto a la interpretación y/o aplicación del presente reglamento, serán la Federación autonómica y el organizador los que arbitrarán y decidirán.

Cualquier modificación que pudiera producirse una vez publicado el presente reglamento, se pondrá en conocimiento de los pilotos mediante actualizaciones del reglamento fechados y publicados en la página web del organizador.

1.30 Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1300 € efectuado al Director de Carrera o a la Jurado.

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

efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 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 DESCLASIFICACION.

1.31 Penalizaciones.

Independientemente de las penalizaciones previstas en las Reglas Deportivas de la Competición de la **MIR RACING FINETWORK CUP**, se contempla además la imposición de las siguientes penalizaciones:

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

1.26 Definición y aplicación de las penalizaciones

Advertencia: Es una observación verbal o escrita, hecha públicamente o en privado.

Cambio de posición: el piloto debe retroceder el número de posiciones decidido por el Jurado

Penalización de tiempo: la imposición de tiempo que afecte al resultado actual del piloto hasta 1 minutos, así como la cancelación de tiempo.

Penalización de parrilla: la imposición de una pérdida de un número de posiciones en la parrilla de salida o la imposición de la salida de la carrera desde el pit lane o la salida del piloto desde el pit lane en la siguiente carrera o el siguiente evento.

Desclasificación: Implica automáticamente e independientemente de cualquier otra sanción, la invalidación de los resultados obtenidos en un evento, entrenamientos, carrera o ranking.

Una descalificación inmediata de unos entrenamientos o una carrera también puede ser pronunciada por medio de una bandera negra o una bandera negra con disco naranja

Retirada de puntos del Campeonato:
Pérdida de puntos de las carreras del campeonato que ya se han celebrado.

Suspensión: implica la pérdida de los derechos de participación

durante un período de tiempo especificado en cualquier actividad bajo el control de la **MIR RACING FINETWORK CUP**.

La aplicación de esta sanción también podrá ser aplicada,
en el Campeonato, a uno o más sesiones de entrenamientos (o parte de ellas), o carreras.

Exclusión: la perdida completa y final de todos los derechos para participar en cualquier actividad bajo el control de la **MIR RACING FINETWORK CUP**.

1.27 Jueces de hecho.

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

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

Más allá de los miembros del Jurado, se pueden designar uno o varios jueces de hecho para supervisar las salidas, el paso de la línea de meta, si un piloto ha excedido o no los límites de la pista, o cualquier otro hecho establecido en este Reglamento.

1.28 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 mirracingcup.com. Su colocación en el la web o tablón oficial de anuncios, será considerado como prueba de comunicación y de publicación oficial.

1.29 Transponders

Deben ir colocados en la parte superior de la horquilla sobre un soporte de transponder.

Los tiempos oficiales serán los registrados por el sistema de cronometraje de la organización, no tendrán validez oficial los tiempos registrados por los dispositivos personales (Lap Timer) que lleven los pilotos instalados en sus motocicletas.

1.29.1 Colocación y devolución

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

ANEXO CATEGORÍA Moto5:

Temporada 2024 y 2025: Solo en la categoría Moto5 y a final de temporada, se descontarán las dos peores mangas de todos los pilotos de esta categoría **(entendemos las dos peores mangas como las que menos hayan puntuado o no hayan acudido al evento).** Solo se podrán descontar DOS MANGAS de toda la temporada y por lo tanto una vez terminada la temporada, se recalculará la clasificación general de esta categoría.