



FIM FLAT TRACK APPENDICES

2026



NOTA IMPORTANTE

Si bien el CCP hará todo lo posible por completar los campeonatos de 2026 de acuerdo con estas normas, debe entenderse y aceptarse que, debido a la grave crisis sanitaria sufrida anteriormente, algunas normas pueden estar sujetas a cambios, posiblemente de última hora, debido a las circunstancias cambiantes y a las exigencias gubernamentales.

Los cambios realizados a partir del 01.01.2026 están en negrita.

REGLAS DEPORTIVAS		
	General	4
1	Títulos	4
1.1	Definiciones	4
1.2	Reglamentos complementarios	4
1.3	Fechas de las reuniones de carreras	5
1.4	Responsabilidad de la organización	5
	funcionarios	5
	Jinetes	11
1.5	Certificado médico y examen	11
2 3	Edad de los jinetes	12
3.1	Licencias	12
3.2	Entradas	12
3.3	Multas	13
3.4	Números iniciales	13
3.5	Números de equitación	13
3.6	Jinetes permanentes	15
3.7	Comodín	15
3.8	Sustitutos	15
3.9	Firmar en	15
3.10	Salud y seguridad	15
3.11	Transpondedores	16
	Pistas	16
	motocicletas	16
	neumáticos de calefacción artificial	16
3.12	Número de motocicletas	16
	Práctica	16
	Carrera	17
	Dirección de las carreras	17
3.13	Puntualidad al empezar	17
4 5	Retrasar el inicio	18
5.1	Comienza	18
5.2	Interrupción de la carrera	18
6 7	Conducción peligrosa	20
7.1	Reprogramación/cancelación de una reunión hípica	20
7.2	Puerta de salida defectuosa	21
7.3	Ayuda inicial	21
7.4	Abandonando la pista	21
7.5	Límite de tiempo	21
7.6	Final de un calor	21
7.7	Final falso	21
7.8	Repetición del calor	21
	Resultados	22
7.9	Cálculo de los resultados	22
7.10	Puntuaciones de los ciclistas	23
	Formato de carrera	23
	Sistema de puntos	27
7.11	Corbatas	28
7.12 7.13 7.14 8 8.1 8.2 9 9.1 9.2 9.3	Eliminación de las series	28

9.4	Comunicación de los resultados	29
9.5	Alteración de los resultados	29
9.6	Ceremonia de entrega de premios	29
9.7	Premios FIM	30
10	Controles de alcohol/antidopaje	30
11	Protestas/sanciones	31
REGLAS TÉCNICAS		
	Equipo	32
1	Ropa / protección	32
1.1	Calzado	32
1.2	Casco	32
1.3	Guantes	32
1.4	Google	32
	Construcción	32
	Definición de un marco individual	34
	Dispositivo de arranque	34
	depósito de combustible	34
	Protectores de transmisión abiertos	34
	Tubo de escape/silenciador	34
	Bigote daliniano	35
	Palancas de control	35
1.5	Reposapiés	35
2	Guardabarros	36
3	Optimización	36
4	Suspensión	36
5	Ruedas, llantas y neumáticos	36
6	Capacidad	36
7	Supercarga	37
8	Telemetría	37
9	Matrículas	37
10	Bandas numeradas	38
11	Interruptores de corte de encendido	39
12	Descansos	39
13	Combustible	40
14	Carburación	43
15	Controles del acelerador	43
16	Caja de cambios	44
17	Exámenes de máquinas	44
18	Máquinas peligrosas	46
19	Control del nivel de sonido	46
20 21 22 23 24 25 26 27 28	Diagramas	50



Sportity

For direct event information please download the Sportity app and insert this password:

FIMFT

Sportity app is available in

Available on the App Store

Get it on Google play

www.sportity.com

QR codes for App Store and Google Play are included.

1. GENERAL

Los siguientes apéndices se aplican al Campeonato Mundial de Flat Track de la FIM, además de las reglas establecidas en el código deportivo de la FIM y los apéndices de Carreras en Pista de la FIM.

El grupo de trabajo de la FIM Flat Track

Para 2026, el grupo de trabajo FIM Flat Track está compuesto por:

- El Presidente de la FIM,
- El director de carreras en pista de la FIM,
- El coordinador de carreras en pista de la FIM,
- El representante de marketing de FIM,
- El representante técnico de la FIM,
- Los equipos/fabricantes (que incluyen los equipos con licencia de la FIM y (Solo fabricantes).

El grupo de trabajo de FIM Flat Track es competente para estudiar y aprobar enmiendas a la FIM.

Reglamento de Flat Track propuesto por funcionarios, federaciones, pilotos, equipos, fabricantes, etc., denominado en adelante FT WG.

1.1 Títulos

La FIM reconoce el Campeonato Mundial FIM Flat Track en el campo de las Carreras en Pista.

El campeonato se rige por la autoridad y jurisdicción de la FIM y se organizará de acuerdo con todas las normas de la FIM.

1.2 Definiciones

Una reunión de carreras de Flat Track comprende todas las actividades oficiales relacionadas con las carreras, comenzando con los primeros controles administrativos y exámenes de las máquinas hasta la resolución de todas las protestas posibles que serán tratadas por el jurado.

La competición propiamente dicha consiste en una serie de varias mangas, entre 4 o más pilotos, denominados en adelante piloto(s), que se disputan en un óvalo o en una pista TT; consulte el reglamento FIM STRC para conocer los requisitos de Flat Track.

Estas competiciones se disputan entre pilotos que compiten individualmente. Cada manga estará limitada a una sola categoría de motocicletas del mismo grupo.

El campeonato mundial de la FIM, reconocido por la FIM y denominado en adelante campeonato mundial de Flat Track de la FIM, se celebrará como una serie final.

De acuerdo con las circunstancias imperantes, el Grupo de Trabajo de la FIM sobre Motocross, a su entera discreción, podrá cancelar, alterar, cambiar o modificar CUALQUIER aspecto del sistema y/o diagramas (es decir, la selección de pilotos comodín, pilotos permanentes, pilotos designados, etc.) con respecto a cualquier campeonato de la FIM en cualquier momento.

1.3 Reglamento complementario

Las regulaciones suplementarias, en adelante denominadas SR, deben ser emitidas por el FMNR en de conformidad con el código deportivo de la FIM, los apéndices o reglamentos de la FIM para carreras en pista.

Para todas las reuniones de carreras que puntúan para el campeonato mundial FIM Flat Track, el SR debe publicarse en inglés y debe ser aprobado por el FMNR y el FIM, pero también ratificado por el jurado internacional durante la primera reunión del jurado. Se debe enviar una copia por correo electrónico a la administración de la FIM al menos dos meses antes de la fecha de la reunión de la carrera para su aprobación por parte de la FIM.

El Reglamento de Competición (RC) no deberá en ningún caso modificar el código deportivo de la FIM y deberá elaborarse de conformidad con el modelo estándar establecido por la Comisión de Carreras en Pista de la FIM, en adelante denominada CCP.

Modificaciones a las regulaciones complementarias

No se puede realizar ninguna modificación al SR después de su aprobación por la administración de la FIM o la FMNR. Sin embargo, en circunstancias excepcionales, el jurado internacional o, si la reunión de carrera ha

Si no se ha iniciado, el FMNR, tras la aprobación del FIM, puede autorizar una modificación del SR, que deberá ponerse en conocimiento de todas las personas interesadas.

1.4 Fechas de las reuniones de carreras

Los diagramas de las reuniones de carrera y las fechas en que se celebrarán las reuniones del Campeonato Mundial de Flat Track de la FIM serán establecidos, de acuerdo con el art. 20.1 del Código Deportivo de la FIM, por el Grupo de Trabajo de Flat Track de la FIM. Cada reunión de carrera se asignará a una FMN. Para prever posibles aplazamientos (debido a las malas condiciones meteorológicas, por ejemplo), la FMNR deberá declarar una nueva fecha, que siempre será el día siguiente a la fecha original de la reunión de carrera, y notificarlo en consecuencia en el SR.

Si la competición no puede celebrarse en ninguna de las fechas especificadas, el Grupo de Trabajo de la FIM sobre Pruebas de Campo acordará una fecha y un lugar adecuados para su reprogramación.

Una vez que se conoce la fecha asignada para la reunión de carreras, no se pueden organizar otras reuniones de carreras de Flat Track ni sesiones de práctica de ningún tipo en el lugar durante los seis días anteriores a esa fecha y hasta un día después, a menos que se trate de un evento promovido o aprobado por la FIM.

1.5 Responsabilidad de la organización

El organizador de la competición, ya sea una FMNR, un particular, un club, una entidad corporativa o un miembro de dicho club u entidad, es responsable de la organización y puesta en escena general de la competición para la que la FMNR ha concedido un permiso u otra autorización, así como del suministro de todo el equipamiento necesario para el buen desarrollo de la misma.

Al aceptar estas responsabilidades, el organizador se compromete a garantizar el fiel cumplimiento de todas las normas y disposiciones del código deportivo de la FIM, sus anexos y reglamentos.

2. FUNCIONARIOS

Nombramiento de funcionarios

En los campeonatos de la FIM (que cuentan con un jurado internacional), el presidente del jurado y el árbitro (director de carrera, delegado médico - director técnico, cuando corresponda) son designados por la FIM.

Los demás funcionarios son designados por el FMNR.

Incompatibilidades de los funcionarios

Un oficial no puede ser un competidor, jefe de equipo, miembro del equipo, mecánico, representante del fabricante o patrocinador que participe en la reunión de carrera.

Un delegado de la FMN puede actuar como jefe de equipo si, de conformidad con el art. 2.4.14, se ha inscrito en la reunión de carrera también como jefe de equipo.

Funcionarios que poseen una licencia FIM

Cuando presten servicio en un campeonato mundial de la FIM, cualquiera de los siguientes oficiales deberá ser titular de la licencia oficial internacional de la FIM correspondiente, válida para el año en curso:

- Presidente del jurado
- Árbitro
- Delegado de FMN y FMNR
- Secretario del curso
- Director técnico
- Responsable técnico
- Cronometrador*
- Responsable de sostenibilidad
- * Director del equipo nacional

En lo que respecta al puesto de cronometrador, un organizador puede designar a un cronometrador que no posea la licencia de la FIM, en cuyo caso los tiempos registrados no se considerarán oficiales a efectos de la FIM.

Términos de referencia de los funcionarios

Presidente del jurado internacional

El presidente del jurado internacional (presidente del jurado) garantiza que las decisiones del jurado internacional se ajusten a lo dispuesto en el reglamento de la FIM y en el Reglamento de la carrera.
reunión.

El presidente del jurado podrá, si fuera necesario, convocar reuniones extraordinarias.

El presidente del jurado tiene derecho a invitar a cualquier invitado a las reuniones internacionales del jurado, cuando lo considere oportuno para la reunión.

El presidente del jurado es el responsable de la comunicación con los delegados de la FMN.

En caso de ausencia del presidente del jurado, el cargo lo ocupará el árbitro designado por la FIM.

Se convocará una reunión del jurado internacional antes de la primera sesión de práctica oficial y durante esta reunión el jurado internacional deberá aprobar, controlar o rechazar los siguientes asuntos:

El presidente del jurado debe aprobar el informe y cualquier modificación.

El presidente del jurado deberá escuchar el informe del responsable de la carrera (y del director de la prueba, si procede) en el que conste que todos los jinetes y participantes inscritos poseen sus respectivos formularios de inscripción y licencias, así como todos los oficiales responsables de la organización de la competición. Asimismo, deberá detallar todas las medidas que se adoptarán para garantizar el buen desarrollo de la competición.

El presidente del jurado debe informar y controlar las normas de seguridad de la competición.

El presidente del jurado deberá aprobar, controlar o rechazar cualquier modificación de las solicitudes de medidas de seguridad adicionales mencionadas en el informe de inspección de la pista.

El presidente del jurado debe controlar, del permiso oficial de las autoridades locales para dirigir el reunión de carreras y de la póliza de seguro de responsabilidad civil del organizador.

Al finalizar el periodo de prácticas oficial, durante una sesión del jurado internacional, el presidente escuchará los informes de todos los funcionarios pertinentes.

Al finalizar la regata, durante la última sesión del jurado internacional, el presidente, junto con el árbitro, deberá aprobar la clasificación oficial de la regata. Asimismo, el presidente del jurado deberá firmar, junto con el secretario del jurado internacional, todas las actas de las reuniones del jurado.

Las actas del jurado deberán incluir detalles de cualquier resultado pendiente de las pruebas de combustible que requieran análisis de laboratorio. En caso de que la FIM confirme oficialmente alguna anomalía, el presidente del jurado lo convocará nuevamente e impondrá las sanciones correspondientes según lo estipulado en este reglamento.

Se debe enviar un breve informe de la reunión de carrera inmediatamente después de la última reunión del jurado (número de espectadores, accidentes, etc.) al director del CCP de la FIM y el informe en línea debe completarse dentro de los 72 horas de finalización de la reunión de la carrera con la carga de la siguiente documentación:

- las actas de las reuniones del jurado internacional (utilizando el formulario oficial).
- audiencia y comprobantes de cualquier protesta/multa presentada.
- Resultados oficiales y clasificación intermedia (cuando corresponda).
- La tasa de protesta, si procede, debe llegar a la administración de la FIM lo antes posible.

director de carrera

Cuando lo considere oportuno, la FIM designará un director de carrera, ya sea para una sola competición o para una serie de ellas. El director de carrera es responsable de la organización y el buen desarrollo de la competición o competiciones designadas. El director de carrera es miembro con derecho a voto del jurado internacional y debe estar presente en todas las reuniones del mismo.

El director de carrera es responsable de celebrar reuniones periódicas con los ciclistas y sus asociaciones.

con el fin de obtener una buena cooperación y con el objetivo de mejorar continuamente el nivel de los eventos de la FIM.

Árbitro

Durante su jornada laboral, tanto en los entrenamientos como en las carreras, el árbitro ejerce el control absoluto de la competición y es responsable de garantizar el cumplimiento de todas las normas. Si necesita su consejo, el árbitro consultará con el presidente del jurado, el responsable de pista o el director de carrera.

El árbitro no tiene ninguna responsabilidad en la organización de la competición y no tiene otras funciones ejecutivas que las definidas en este reglamento.

El árbitro tiene derecho a denegar el acceso al palco arbitral a cualquier persona que no sea el director de la carrera o el secretario del jurado de la FIM.

Cuando una persona se encuentra de servicio en la cabina del árbitro, nadie puede hablar con el árbitro sin su permiso.

El informe del árbitro en línea debe incluir detalles de las sanciones impuestas, los retrasos que se hayan producido, las protestas recibidas y cualquier otro incidente que se considere que deba tenerse en cuenta.

Acompañado por el responsable de la pista, el director de carrera (cuando corresponda) y el presidente del jurado, el árbitro deberá inspeccionar la pista antes de los entrenamientos y antes de la primera manga.

El árbitro deberá prohibir la participación de cualquier piloto o equipo, así como el uso de cualquier máquina, tanto en los entrenamientos como en las carreras, si, en su opinión, otros pilotos o equipos, o el público en general, pudieran correr peligro.

El árbitro debe asegurarse de que todas sus decisiones que puedan afectar o diferir del programa publicado, como la repetición de una manga y la descalificación de un piloto, se comuniquen inmediatamente al responsable de pista o al director de carrera (cuando corresponda) para que se tomen las medidas oportunas.

Si se produce una degradación de la pista o cualquier otra situación similar durante los entrenamientos o la carrera que pudiera causar el aplazamiento, la suspensión o la cancelación de la reunión de carreras, el árbitro

Solicitar al presidente del jurado que convoque una reunión internacional inmediata del jurado para tomar una decisión apropiada, la cual deberá ser comunicada de inmediato al secretario del tribunal para que se tome la decisión correspondiente.

Sin embargo, antes de tomar cualquier decisión relativa a las condiciones meteorológicas, la superficie de la pista, la visibilidad de los pilotos o cualquier otra razón que pudiera generar una situación peligrosa para los pilotos o los espectadores, se deberá consultar al comisario de carrera o al director de la misma (cuando corresponda) y a los propios pilotos.

El orador anunciará al público las decisiones del jurado internacional.

El árbitro sancionará a cualquier persona que no cumpla con cualquier reglamento o instrucción impartida, o que sea culpable de mala conducta o comportamiento injusto, o que muestre, de palabra o de obra, disconformidad con cualquier decisión tomada por el árbitro u otro funcionario autorizado.

La sanción puede consistir en una advertencia, una multa o la descalificación del piloto de una o más mangas, su expulsión de la competición y/o una advertencia o un informe al FMN para que dicho organismo tome las medidas que considere oportunas.

El árbitro puede justificar una sanción si el implicado solicita una explicación. Tras proporcionarla, el árbitro no la comentará ni en privado ni en público.

Cuando esté de servicio, durante los entrenamientos y las carreras, el árbitro atenderá de inmediato cualquier protesta, presentada a través del director de carrera o del director de carrera (cuando corresponda) de acuerdo con el código disciplinario de la FIM, las presentes reglas y el SR.

El árbitro, de acuerdo con el jurado internacional, se cerciorará del correcto manejo de las inspecciones mecánicas de las máquinas y el equipo de seguridad de los pilotos y determinará, de conformidad con el código médico de la FIM y el código antidopaje, qué controles de las condiciones físicas de los pilotos deben realizarse, es decir, pruebas médicas y antidopaje.

El árbitro debe determinar en qué orden los ciclistas cruzan la línea de meta y esta decisión, una vez anunciada, es definitiva y no puede ser objeto de protesta.

Al finalizar la competición, durante la última reunión del jurado, el árbitro, junto con el presidente del jurado, deberá aprobar la clasificación oficial de la competición.

La edad máxima para los árbitros que ofician en los campeonatos de la FIM es de 60 años.

El árbitro designado por la FIM para arbitrar en un campeonato de la FIM no puede actuar como director de un equipo nacional ni de un piloto individual en ningún campeonato de carreras en pista de ese año.

delegado de FMNR

El delegado del FMNR puede asistir a las reuniones del jurado internacional con derecho a voto.

Secretario del curso

El responsable de la organización y el buen desarrollo de la competición hípica es quien vela por la correcta celebración de la misma.

El secretario del curso no es miembro con derecho a voto del jurado, pero se le considera como si no se hubiera nominado a ningún delegado de la FMNR.

El responsable de la competición no puede ser jefe de equipo mientras ocupe dicho cargo con derecho a voto.

Se recomienda encarecidamente que el responsable del curso hable uno de los dos idiomas oficiales de la FIM. En caso contrario, deberá contar siempre con un traductor competente.

El responsable de la pista debe asegurarse de que la pista reciba una preparación adecuada y oportuna antes de los entrenamientos y antes de las carreras, y de que se proporcionen todas las instalaciones necesarias para mantener la pista en condiciones satisfactorias durante los entrenamientos y durante las carreras.

El secretario de la carrera debe ejercer autoridad sobre todos los oficiales de la reunión de carreras (excepto por los miembros del jurado internacional) y es responsable de garantizar que estén presentes y preparados para desempeñar sus funciones correctamente.

El comisario de carrera debe verificar la identidad de los pilotos, la numeración correcta de las motocicletas y que no exista nada que impida a un piloto participar en la competición, como por ejemplo una suspensión, una descalificación o cualquier otra prohibición para pilotar.

El responsable de la carrera debe asegurarse de que todos los jinetes que participen en la competición se hayan inscrito y entregar la lista de inscritos al presidente del jurado.

El secretario del curso debe ejecutar lo antes posible todas las instrucciones recibidas oralmente (directamente o por teléfono) o por escrito del árbitro.

El responsable de la carrera deberá proporcionar toda la información relativa a la organización y el control de la competición que considere relevante para que la conozcan el jurado internacional o el árbitro, o que pueda ser solicitada por el jurado internacional.

El responsable de la pista debe impedir que cualquier persona se comuniquen directamente con el árbitro, cuando este se encuentre de servicio en la cabina de arbitraje (incluidas las comunicaciones telefónicas), sin el permiso del árbitro.

El secretario del curso debe asegurarse de que las protestas estén en regla y vayan acompañadas del depósito de garantía correspondiente antes de entregarlas al jurado internacional.

El secretario del curso deberá notificar al jurado internacional todas las decisiones que se vayan a tomar o que ya se hayan tomado, así como cualquier protesta dirigida a ellos.

El comisario de carrera vela por que se respeten las normas de la FIM y puede proponer sanciones al jurado internacional.

El responsable de la carrera deberá ordenar la expulsión del circuito, pista o recinto y sus inmediaciones de cualquier persona que se niegue a obedecer las órdenes de un oficial a cargo (por ejemplo, personas que fumen/vapeen y beban alcohol en los boxes).

El comisario de carrera debe asegurarse de que ninguna máquina o motor sea retirado de los boxes sin la autorización del jurado internacional hasta 30 minutos después de la última carrera.

El responsable del curso debe asegurarse de que el orador haya tomado nota de las obligaciones que se mencionan más adelante en este artículo.

El responsable de la carrera deberá recopilar los informes de los cronometradores y demás funcionarios ejecutivos, así como toda la demás información necesaria para presentar su informe al jurado internacional y obtener la aprobación de los resultados provisionales de la competición.

director técnico de FIM

El director técnico de la FIM es designado por el director de la comisión técnica internacional de la FIM, en consulta con el director de la comisión de carreras en pista de la FIM.

El director técnico de la FIM no es responsable de las inspecciones de las máquinas, pero se asegurará de que se realicen de acuerdo con el código técnico de la FIM.

El director técnico de la FIM trabaja en cooperación con el jurado internacional y el secretario de la curso.

Las atribuciones y funciones del director técnico de la FIM incluyen, entre otras (consulte también el reglamento técnico de la FIM):

El director técnico de la FIM informará al presidente del jurado de la FIM sobre cualquier inquietud o deficiencia relacionada con los exámenes de las máquinas y presentará propuestas para resolver dichas inquietudes.

El director técnico de la FIM es la máxima autoridad en lo que respecta a cuestiones técnicas durante el evento.

El director técnico de la FIM examinará, junto con el jefe de comisarios técnicos, la(s) motocicleta(s) y el equipo de protección de cualquier piloto involucrado en accidentes graves o mortales, y presentará un informe escrito al presidente del jurado de la FIM.

El director técnico de la FIM asistirá a todas las reuniones del jurado, pero sin derecho a voto.

delegado técnico

El comisario técnico deberá verificar las máquinas, el equipamiento de los pilotos y los cascos de acuerdo con el reglamento técnico/deportivo de la FIM Track Racing y el SR. Cualquier equipamiento o casco podrá ser retenido antes, durante o después del evento.

El comisario técnico deberá presentar su informe al jurado internacional antes y después de la carrera.

El jurado internacional puede decidir descalificar a un jinete después del consejo del comisario técnico.

una infracción a las inspecciones de máquinas, pero que no está dentro de la competencia del responsable técnico.

Director médico (CMO)

El director médico debe cumplir con las obligaciones exigidas en el código médico de la FIM.

Administrador de la sostenibilidad

El responsable de sostenibilidad será responsable de todos los aspectos ambientales y cumplirá con sus funciones.

Requerido en el código ambiental FIM.

Cronometrador

El encargado de controlar el tiempo debe estar cualificado para utilizar un sistema de control horario y debe registrar lo siguiente:

Los tiempos que tarde el ganador en cada manga y los tiempos que tarde cualquier otro piloto, si así lo requiere el árbitro, pero ninguna otra información, pueden hacerse públicos.

Los registros de tiempo deben ser certificados por el cronometrador, conservados para su revisión y no destruidos.

sin la autorización del secretario de la carrera. Se debe informar al FMNR de todos los registros de pista.

establecida durante una reunión hípica.

Vocero

El orador debe brindar al público la información que razonablemente puedan necesitar para comprender el deporte que están viendo y disfrutarlo.

El orador debe comunicar toda la información requerida por el árbitro, pero no puede hacer comentarios sobre, dar una opinión sobre o ampliar dicha información o cualquier decisión tomada por el árbitro.

El orador debe ser estrictamente imparcial en lo que dice y abstenerse de cualquier declaración que pueda incitar a los miembros del público a manifestarse contra o denigrar a un funcionario, ciclista o equipo o a incitar a cualquier sector del público a ser una molestia o un estorbo para otro sector.

El orador no debe transmitir al público información que sea contraria al código deportivo de la FIM o al Reglamento de Deportes, o que sea falsa, ni información sobre ninguna protesta o apelación que pueda presentarse.

El orador debe comunicar los resultados en inglés.

comisario de salida

El comisario de salida es responsable de garantizar que, antes del comienzo de los entrenamientos y las carreras, las banderas de señalización, el equipo de marcado de la pista, los rastrillos y los extintores estén disponibles y en orden.

El comisario de salida es responsable del trazado y la señalización de la zona de salida para cumplir con la normativa, y de que todas las posiciones de salida estén rastrilladas, niveladas o barridas para conseguir una superficie uniforme inmediatamente antes de cada manga.

El comisario de salida es responsable de controlar a los pilotos mientras se preparan para la salida de una manga y debe permanecer al frente de la línea de salida/meta con una bandera roja hasta asegurarse de que todos los pilotos estén en sus posiciones correctas y listos para comenzar. Cuando el comisario de salida esté satisfecho, le hará una señal al árbitro, quien esperará hasta que el comisario de salida se haya alejado de los pilotos y luego encenderá la luz verde para indicarles a los pilotos que la carrera está a punto de comenzar.

El comisario de salida es responsable de que las señales para la detención de una manga (o la descalificación de un piloto) dadas por el árbitro sean repetidas por.

El comisario de salida es responsable de realizar las señales con banderas, según lo acordado y dirigido por el árbitro, en caso de que las luces de señalización fallen o no funcionen de manera adecuada y aceptable.

mariscales de bandera

Consulte la sección STRC - Flat Track / TT.

Comisario de boxes

El comisario de boxes y sus ayudantes deben estar presentes de forma permanente en la zona de boxes durante la reunión de carrera de la FIM.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que solo los pilotos y sus equipos, así como otras personas con los pases correspondientes (policía, bomberos, personal médico uniformado y médicos, que no necesitan pases para identificarse), tengan acceso a los boxes.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que todo el equipo necesario, incluidos los extintores y las herramientas de emergencia (consulte la sección STRC - Flat Track / TT), esté en orden.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que los pilotos, pasajeros y máquinas lleven los dorsales correctos según el programa.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que los pilotos en cuestión estén preparados para la manga en la que compiten, inmediatamente después de que haya comenzado la manga anterior.

El comisario de boxes es responsable de asegurarse de que, antes de autorizar a los pilotos y las máquinas a salir de los boxes para practicar o competir, la pista esté libre de cualquier obstáculo.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que la puerta entre la pista y los boxes se abra únicamente

cuando sea necesario para el acceso de pilotos, máquinas y empujadores, y que, durante la carrera, la puerta esté debidamente cerrada y todas las personas en los boxes se mantengan a una distancia segura de la misma.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que las instrucciones del árbitro o del director de carrera se comprendan y se sigan correctamente.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que nadie fume en la zona de boxes.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que, durante la carrera y la sesión de entrenamientos, a excepción de los pilotos, solo puedan entrar en boxes las personas que hayan alcanzado la mayoría de edad y que cuenten con las acreditaciones válidas.

El comisario de boxes es responsable de garantizar que ningún piloto, mecánico, director o delegado acceda a la pista mientras se estén realizando trabajos de mantenimiento.

El comisario de boxes es responsable de asegurarse de que la tarjeta de carrera, colocada en la zona de boxes, se rellene y actualice de acuerdo con los puntos obtenidos durante la competición.

delegado de FMN

Cada Federación de Motociclismo de Irlanda (FMN) que cuente con un piloto participante en un campeonato de la FIM tiene derecho a estar representada por un delegado nacional, titular de una licencia de comisario deportivo de la FIM.

Todas las candidaturas deberán presentarse por escrito a la FMNR. Las FMN deberán informar a la FMNR del nombre de su delegado con al menos 15 días de antelación a la reunión de la carrera.

El delegado nacional representa a su FMN y a los ciclistas inscritos por dicha FMN.

El delegado nacional tiene derecho a asistir a las reuniones abiertas del jurado internacional, en calidad de observador, si así lo autoriza el presidente del jurado.

El delegado nacional tiene derecho a recibir documentos, incluidas las actas del jurado internacional, durante toda la competición.

El delegado nacional tiene derecho a presentar cualquier duda al presidente del jurado para que el jurado internacional esté al tanto de todas las circunstancias.

El delegado nacional tiene derecho a recibir pases para estar presente en lugares importantes durante la reunión de la carrera.

Si fuera necesario, el presidente del jurado organizará una reunión con todos los delegados de la FMN para explicarles el trabajo del jurado internacional y recibir sus comentarios.

JURADO INTERNACIONAL

Los miembros del jurado internacional con derecho a voto son el presidente del jurado, el árbitro, el director de carrera (cuando corresponda) y el delegado de la FMNR (o el responsable de la organización de la FMNR si no hay delegado). En caso de empate, el presidente del jurado tiene voto de calidad.

Las siguientes personas tienen derecho a asistir a las reuniones del jurado internacional, pero sin derecho a voto: los miembros de la junta directiva de la FIM, los directores de las comisiones y paneles permanentes de la FIM, el director ejecutivo de la FIM, el subdirector ejecutivo de la FIM, el director deportivo de la FIM, el delegado médico de la FIM, el director técnico de la FIM, el personal administrativo de la FIM de la comisión deportiva correspondiente, el responsable de sostenibilidad, el director médico, el responsable técnico, el/los delegado/s de la FMN, los directores de equipo y cualquier invitado que posea una licencia de la FIM y que sea invitado por el presidente del jurado.

El jurado internacional examinará las protestas que se presenten durante la competición. No se admitirán protestas contra la declaración de hechos del árbitro o del comisario técnico.

Cualquier persona neutral o jurídica, titular de una licencia FIM, que se considere directamente perjudicada, durante una reunión sancionada por la FIM, a raíz de una conducta o acto de pilotaje peligroso, antideportivo o fraudulento, que no haya sido objeto de una decisión por parte de los órganos disciplinarios enumerados en el art. 3 del código disciplinario de la FIM, tiene derecho a protestar contra dicha conducta, pilotaje o acto.

Cualquier persona neutral o jurídica, titular de una licencia FIM y directamente afectada por una decisión adoptada durante una reunión bajo la autoridad de la FIM, tiene derecho a interponer un recurso contra dicha decisión. Este recurso deberá presentarse ante la CAI en un plazo máximo de 5 días a partir de la notificación de la decisión.

Las apelaciones contra una decisión disciplinaria adoptada por el jurado internacional serán tramitadas por la CAI.

El jurado internacional tiene competencia para dictar sanciones de oficio contra los pilotos, miembros del equipo, oficiales, promotores/organizadores y todas las personas involucradas en cualquier capacidad en una reunión de carrera.

La autoridad y las funciones del jurado internacional son: - Garantizar el buen y eficiente desarrollo de la competición.

- Aprobar todos los resultados oficiales de la reunión de carreras.

- Imponer sanciones por cualquier infracción de la normativa.

- Imponer sanciones por cualquier acción o hecho voluntario o involuntario realizado por una persona o un grupo de personas durante una reunión de carreras, contrario a las normas vigentes o a las instrucciones dadas por un oficial de la reunión de carreras.

- Imponer sanciones por cualquier acto corrupto o fraudulento, o cualquier acción perjudicial para los intereses de los eventos o del deporte, llevada a cabo por una persona o un grupo de personas durante una reunión de carreras.

- Imponer sanciones a los organizadores por no haber podido garantizar el buen desarrollo de la competición o por infracciones graves del reglamento.

- Dictaminar sobre cualquier protesta relacionada con infracciones de la normativa.

Toda persona u organización afectada por una decisión disciplinaria del jurado internacional tiene derecho a apelar dicha decisión. Esta apelación debe presentarse ante la CAI a más tardar 5 días después de la notificación de dicha decisión.

Apelaciones contra una decisión disciplinaria tomada por el jurado internacional

Será tratado por la CAI.

Si la apelación ante la CAI no se presentó de acuerdo con los procedimientos pertinentes establecidos por la normativa y/o el depósito de garantía para la apelación no se pagó dentro de los plazos especificados en el art. 4.6 del código disciplinario de la FIM, el director de la LIJ tiene derecho a declarar inadmisibile la apelación sin audiencia.

Nominaciones

Consulte el artículo 2.1 de los apéndices de la FIM sobre carreras en pista.

Actas de las reuniones del jurado internacional

Las actas de todos los campeonatos de la FIM deben redactarse en inglés. Su elaboración corre a cargo del secretario del jurado internacional. Se debe enviar una copia de estas actas a la administración de la FIM en un plazo de 72 horas tras la celebración de la competición, en el caso de las competiciones que computan para un campeonato de la FIM.

En las actas se deberá consignar detalladamente cualquier sanción impuesta; las decisiones adoptadas con respecto a las protestas recibidas (de las cuales se deberán adjuntar copias); cualquier posible irregularidad observada, así como la opinión del jurado internacional sobre el éxito de la organización y cualquier posible observación que consideren digna de mención especial.

Sala de reuniones del jurado internacional

Se deberá habilitar una sala especial para el jurado, equipada con una mesa grande y suficientes sillas, para que los miembros puedan celebrar sus reuniones. La sala deberá contar con una impresora y, preferiblemente, una fotocopidora, así como con tomas de corriente. Asimismo, se deberá proporcionar una conexión a internet wifi segura y fiable.

La sala debe estar preparada, disponible y libre en todo momento antes, durante y después de las reuniones de carreras.

En cada reunión del jurado deberá haber café, refrescos, refrigerios, etc. Si la sala no está atendida, el presidente del jurado, el secretario del curso y el secretario deberán tener llaves personales para acceder a ella.

3. JINETES

3.1 Certificado médico y examen

Todo piloto que participe en las reuniones de carreras de Track Racing debe estar médicamente apto.

Durante una competición, un médico oficial o cualquier otro médico designado por el jefe médico podrá realizar un examen médico especial a petición del presidente del jurado, del árbitro o del representante médico de la FIM.

Todo piloto que haya sufrido una lesión que requiera tratamiento hospitalario y que no haya participado desde entonces en ninguna competición oficial deberá presentar un certificado médico en inglés o francés que acredite su aptitud para participar en la competición.

Además, el jurado internacional exigirá que el jinete se someta a un examen médico completo realizado por el jefe del servicio médico o un suplente autorizado antes de que se le permita participar en la competición o en los entrenamientos.

Además, como prueba de aptitud física, es obligatorio que dicho piloto participe en la sesión de entrenamientos programada para la reunión de carrera, a menos que esté exento por autorización expresa del FIM FT WG.

Consulte el código médico FIM.

3.2 Edad de los pilotos Las

licencias para pilotos se expiden para el campeonato mundial FIM Flat Track, así como para las reuniones internacionales de carreras Flat Track, solo cuando se ha alcanzado la edad mínima que se indica a continuación:

Clase	Mínimo	Máximo
Campeonato del mundo (450cc)	16 años	-
Copa del Mundo Juvenil (250 cc)	13 años 16	16 años
Copa del Mundo Femenina (450cc)	años	-

La edad mínima comienza a contar a partir de la fecha de cumpleaños de los competidores que cumplen la edad mínima.

Para los solicitantes mayores de 50 años, consulte el código médico de la FIM.

3.3 Licencias

De conformidad con el código deportivo de la FIM, los pilotos deben poseer una licencia de Campeonato Mundial de Carreras en Pista de la FIM adecuada y válida para poder participar en una prueba de Flat Track de la FIM.

Campeonato mundial:

- Licencia anual del Campeonato Mundial FIM Speedway Grand Prix.
- Licencia anual/de un solo evento para el campeonato mundial FIM Flat Track.
- Licencia anual/de un solo evento para el campeonato mundial de carreras en pista de la FIM.
- Licencia anual / para un evento de la FIM de carreras en pista para mujeres/jóvenes (para jóvenes y mujeres)

(Solo para la Copa del Mundo).

Los pilotos no tendrán que mostrar sus licencias, ya que la FIM proporcionará a los oficiales correspondientes una lista de los pilotos con licencia antes de las fechas de la competición.

3.4 Entradas

Al aceptar participar en la serie final, un piloto participará en todas las reuniones de carreras de la serie final del campeonato mundial FIM Flat Track y será llamado a hacerlo a menos que se lo impida una lesión u otra "fuerza mayor".

En caso de lesión o enfermedad, un organismo médico debidamente cualificado deberá certificar por escrito la lesión o enfermedad.

Las inscripciones deben ser realizadas por las FMN en el formulario específico de la FIM y deben enviarse a más tardar en la fecha límite establecida por la administración de la FIM/CCP por la federación.

Los equipos FMN que no envíen los formularios de inscripción, de acuerdo con lo anterior, perderán su lugar asignado en esa(s) reunión(es) de carrera del campeonato FIM.

Un piloto sustituto designado que, sin motivo aceptado por el FIM FT WG, se niegue a participar en una reunión de carrera, será eliminado de la lista de pilotos sustitutos designados para el resto de la temporada.

estación.

Si la alineación no está completa, el FT WG seleccionará ciclistas suplentes temporales para cada reunión de carrera.

Retirada antes de una reunión de la FIM

Un piloto o un equipo que rechace la nominación de su FMN para un campeonato de la FIM, y que, habiendo aceptado la nominación, se niegue a participar, será sancionado con una suspensión mínima de 1 día antes y 28 días después de la competición en cuestión. Además, quedará inhabilitado para participar en todos los campeonatos de la FIM durante el resto de la temporada. La FIM y el Comité Ejecutivo Nacional (CEN) también podrán imponer una multa de entre 10 000 y 100 000 euros.

euros.

Un piloto o un equipo que comience en un campeonato FIM y se clasifique para la siguiente ronda (es decir, semifinal, final o serie final) debe participar a menos que se lo impida una lesión o enfermedad (certificada por escrito a tal efecto por un médico debidamente cualificado) u otra "fuerza mayor".

La decisión sobre la aceptabilidad de otros casos de "fuerza mayor" deberá ser tomada por el jurado internacional de la competición de la que el ciclista esté ausente o por el comité principal del CCP, si la ausencia se conoce antes de la competición.

Cancelación de una entrada

La prohibición implica la cancelación de todas las inscripciones realizadas por el piloto sancionado para cualquier competición que se celebre durante el período de suspensión.

3.5 Multas

Toda infracción de esta norma será sancionada con una multa o con cualquier otra sanción prevista en el código disciplinario de la FIM. La sanción deberá ser proporcional a la infracción y a las circunstancias (atenuantes o agravantes, según corresponda), teniendo en cuenta cualquier posible ventaja obtenida por el piloto.

Los jinetes que infrinjan las reglas serán sancionados por el jurado internacional de la siguiente manera:

	CANTIDAD
Cualquier conducta inapropiada	1000€
con palabras o señales	2.000 €
con violencia	y hasta la descalificación de la reunión de carreras.
Llegando después del inicio de la manga 1	600 €
	Descalificación de la reunión de carreras
Ausencia sin haber notificado por escrito a la FIM o ausencia después de haber notificado a la FIM por escrito pero por una razón no aceptada por el jurado internacional	2000 €
Falta de respeto al tiempo de recorrido por la pista	Primera infracción: Advertencia Segunda infracción: 300€
Incumplimiento de la línea de mecánicos (cuando corresponda)	Primera infracción: Advertencia Segunda infracción: 300€
Ausencia o llegada tardía a:	
Examen de la máquina	300 €
Firmar en	300 €
Práctica	300 €
Información para los ciclistas	300 €
Desfile	300 €
Ceremonia de entrega de premios	300 €
Conferencia de prensa	300 €
No utilizar una estera ambiental en los pozos, parc fermé	70 € por alfombra
Pérdida u olvido de los transpondedores.	200€
Placa frontal que no cumple con el art. 3.7 del reglamento deportivo y 18 del reglamento técnico.	200€
Equipamiento o traje de carreras que no cumpla con el reglamento técnico art. 19 durante los entrenamientos, la ceremonia/desfile de apertura, la reunión de carreras, la selección de puertas, la ceremonia de entrega de premios.	Primera infracción: advertencia Segunda infracción: 200 €

El resto de infracciones al reglamento serán sancionadas de acuerdo con el código disciplinario de la FIM.

Los ciclistas son responsables de su mecánica y de su equipo.

3.6 Números iniciales

Las posiciones de los dorsales de salida se determinarán mediante sorteo en la sede de la FIM.

Los puestos que queden vacantes por retiradas serán cubiertos por decisión del Grupo de Trabajo de la FIM sobre Equipos de Financiación (FT WG) , y cualquier FMN que no cumpla con sus compromisos será sancionado tras una investigación de las circunstancias por parte del FIM FT WG.

3.7 Números de circunscripción

A cada piloto aceptado para el campeonato mundial FIM Flat Track se le asignará un número de serie entre el 1 y el 30, que será válido para la serie del campeonato mundial FIM Flat Track de ese año.

Además, los pilotos permanentes pueden solicitar el uso de sus propios números de competición. Pueden elegir cualquier número de hasta 3 dígitos, siempre que no haya sido asignado previamente a otro piloto.

El número no puede comenzar con un 0. Para solicitar un número de competición personal específico, el ciclista debe indicarlo en el formulario de inscripción dentro del plazo establecido. Si más de un ciclista solicita el mismo número, se dará preferencia al ciclista que tenga un historial claro de haberlo utilizado.

Los demás pasajeros deberán entonces seleccionar un número alternativo.

Los pilotos que no hayan solicitado un número de dorsal personal específico dentro del plazo establecido deberán utilizar el número de Flat Track que se les haya asignado.

A los participantes que cumplan con el requisito de no participar se les asignarán los números 33 y 34 para la primera ronda, 35 y 36 para la segunda ronda, y así sucesivamente. Esto se aplica a los números personales que no se soliciten en el formulario de inscripción dentro del plazo establecido.

Matrícula de motociclista - fondo amarillo.

La forma de la matrícula es libre.

La fuente de los números no tiene ningún diseño específico, siempre y cuando el número sea claramente legible.

La matrícula debe ajustarse al dibujo que aparece a continuación:



Matrícula de líder del campeonato - fondo rojo

La forma de la matrícula es libre.

La fuente de los números no tiene ningún diseño específico, siempre y cuando el número sea claramente legible.

La matrícula debe ajustarse al dibujo que aparece a continuación:



Tras cada prueba del Campeonato Mundial de Flat Track de la FIM, se establecerá una clasificación intermedia basada en los resultados de cada piloto. El piloto que quede en primer lugar en la clasificación deberá llevar la placa roja en su moto para la siguiente prueba.

3.8 Jinetes permanentes

El Grupo de Trabajo de la FIM sobre Equipos de Competición (FT WG) confirmará las plazas definitivas para la serie final de reuniones de carreras a las federaciones nacionales que las soliciten.

3.9 Jinetes comodín

Para la reunión final de la carrera, la FMNR puede proponer ciclistas invitados aprobados por el Grupo de Trabajo de Ciclismo en Ruta de la FIM. La propuesta debe enviarse por correo electrónico a la FIM con una antelación mínima de un mes a la reunión de la carrera. El Grupo de Trabajo de Ciclismo en Ruta de la FIM también puede nombrar ciclistas invitados de la FIM para cada evento. Cualquier federación puede solicitar comodines de la FIM para cada ronda del campeonato.

3.10 Jinete sustituto designado

Un piloto que figure en la lista de pilotos suplentes designados por la FIM FT WG para una serie final. Si un piloto originalmente designado de forma permanente no puede participar y el tiempo lo permite, será reemplazado por el siguiente piloto de la lista de pilotos suplentes designados de esa disciplina.

El jinete sustituto designado deberá participar en cualquier reunión de carreras en la que sea ascendido tras la notificación/instrucción del FT WG.

3.11 Firma

Todos los pilotos deben inscribirse durante el período estipulado en el Reglamento de Competición. Al inscribirse, el piloto ingresa al recinto y acepta someterse a la jurisdicción de todas las normas de la FIM aplicables a la competición.

El plazo para la inscripción vence 30 minutos antes de la primera reunión del jurado internacional.

Ningún ciclista ni oficial podrá abandonar la competición sin la autorización del jurado internacional. hasta que expire el plazo para presentar protestas.

Una vez que un piloto se ha inscrito, se considera que ha participado en la competición y no se le permite participar en ninguna otra competición de motociclismo hasta que finalice el evento.

3.12 Salud y seguridad

En aras de la salud y la seguridad, en caso de que ocurra cualquier incidente dentro del área de competición, ningún miembro del equipo de apoyo de un competidor (mecánico, patrocinador, etc.) podrá ingresar al área sin la autorización expresa del director de carrera o su representante. En caso de que se otorgue dicha autorización, la actividad deberá limitarse a la recuperación segura de la motocicleta del competidor. No se deberá interferir con las actividades del director médico ni del equipo de asistencia médica bajo ninguna circunstancia, salvo en casos excepcionales en los que el director médico solicite específicamente su ayuda.

3.13 Transpondedores

El sistema transpondedor/decodificador será el equipo de cronometraje de la FIM y un aparato auxiliar que funcionará automáticamente, sincronizado con el tiempo real y registrando la hora.

Un panel de visualización digital conectado directamente al sistema de cronometraje indicará el tiempo registrado por el ciclista al cruzar la línea de meta.

Un aparato que funciona automáticamente y que está colocado en la línea de salida registrará el tiempo exacto del paso de los ciclistas por dicha línea.

Durante la competición, el apagado de la luz verde marcará el inicio oficial del sistema de cronometraje. La finalización de la carrera se determinará automáticamente una vez que el primer corredor cruce la línea de meta.

En caso de "revisión de resultados", el árbitro tendrá acceso a los tiempos, los cuales determinarán las posiciones de los pilotos.

Los ciclistas deben aceptar cualquier tipo de sistema de cronometraje aprobado por la FIM, incluidos los transpondedores.

Durante las revisiones de las máquinas, se entregará un transpondedor al conductor, uno por motocicleta.

El jefe técnico rechazará cualquier máquina que no tenga un puesto correctamente

Fijación correcta del transpondedor. El transpondedor debe fijarse a las motocicletas utilizadas en las carreras en la posición y orientación indicadas en la información de cronometraje entregada a los pilotos.

El jinete es la única persona responsable de los procedimientos mencionados anteriormente.

La pérdida del transpondedor durante la competición conllevará una multa de 200 euros.

Las líneas de cronometraje (bucles transpondedores) transmitirán en la línea de salida y en la recta trasera (si la hay).

Si el sistema de cronometraje falla, el árbitro tiene la potestad de invalidar cualquier sesión o resultado y recurrir a un método manual alternativo.

4. PISTAS

4.1 Normas

La pista debe cumplir con las Normas de la FIM para Circuitos de Carreras en Pista (STRC).

Los circuitos utilizados para el campeonato mundial de Flat Track de la FIM serán homologados por la FIM.

5. MOTOCICLETAS

Consulte las normas técnicas de este reglamento.

5.1 Calentamiento artificial de los neumáticos

El árbitro descalificará inmediatamente a cualquier piloto cuyo neumático trasero de la motocicleta haya sido calentado artificialmente antes del inicio de la manga. Esto incluye el giro de la rueda trasera mientras está en contacto con la pista o cualquier otro objeto. Esta norma no se aplica a las salidas de práctica.

5.2 Número de motocicletas

Cada piloto podrá tener un máximo de 2 motocicletas en los boxes durante la carrera.

Estas dos motocicletas deberán colocarse en la zona de boxes asignada a cada piloto inmediatamente después de que se haya realizado la revisión de las máquinas.

Las motocicletas que se saquen del recinto de boxes controlado o del área de la pista deberán presentarse nuevamente para su inspección antes de poder ser colocadas de nuevo en el área de boxes asignada.

Si fuera necesario, cualquier motocicleta adicional podría estacionarse en la zona de espera especialmente habilitada, cerca de los boxes.

6. PRÁCTICA

De acuerdo con lo estipulado en este artículo, cada organizador deberá planificar una sesión de entrenamiento abierta a todos los participantes inscritos.

La información sobre la fecha y la hora de la práctica se indicará claramente en el SR.

Las condiciones meteorológicas y los accidentes pueden dar lugar a modificaciones en este procedimiento, que solo podrá ser decidida por el jurado internacional.

No se permitirá la entrada de ninguna máquina ni mecánico al área de práctica durante las sesiones de entrenamiento.

Por motivos de seguridad, está prohibido practicar las salidas en las curvas o en la recta de salida.

Además, los mecánicos y el personal de apoyo deben permanecer cerca de la zona de boxes y de la puerta de acceso a boxes durante los entrenamientos.

Se considera que un competidor ha practicado si ha completado 2 vueltas durante la sesión de práctica oficial.

El entrenamiento debe programarse para que comience al menos 2 horas antes de la primera manga.

Cada ciclista deberá estar preparado en la zona de formación, dentro del límite de tiempo de su grupo.

Por orden del responsable de la pista, se permitirá la entrada de los jinetes al circuito.

Los pilotos deben practicar según el calendario de entrenamientos. Sin embargo, si no están preparados, se perderán la sesión.

Un descanso mínimo de 10 minutos entre la primera y la segunda sesión de cada grupo.

Práctica obligatoria	Sesiones	Comienza la práctica	MÁXIMO DE PILOTOS EN LA PISTA
SÍ	x 4 min.	NO	10

Si las condiciones meteorológicas y de la pista son buenas, el jurado internacional puede autorizar una sesión de práctica adicional.

7. CARRERAS

El jurado internacional tiene la facultad de modificar las cifras que figuran a continuación en caso de circunstancias excepcionales.

	Número de vueltas		
	Serie clasificatorias	Última oportunidad	Final
Pistas ovaladas de hasta 600 m	8	5	12
Pistas ovaladas y de 600 metros	6	5	10
pistas TT	Será definido por el Grupo de Trabajo FT		

Cuando la competición se disputa en pistas ovaladas de hasta 600 m: Serie clasificatorias de 8 vueltas - última oportunidad de 5 vueltas - final de 12 vueltas.

Cuando la competición se disputa en pistas de más de 600 m: mangas clasificatorias de 6 vueltas, última oportunidad de 5 vueltas y final de 10 vueltas.

Cuando la competición se celebre en circuitos TT: lo definirá el Grupo de Trabajo FT.

Número de ciclistas		
Serie clasificatorias	Última oportunidad	Final
8	10	12
Será definido por el Grupo de Trabajo FT para las pistas TT.		

7.1 Dirección de la carrera

Todas las series se realizan en sentido contrario a las agujas del reloj.

7.2 Puntualidad al comenzar

Todas las eliminatorias deben comenzar a la hora anunciada y los pilotos deben estar preparados para la salida cuando el oficial designado se lo indique.

Cuando un director de carrera está de servicio, siguiendo sus instrucciones, el árbitro debe indicar el inicio de un período de 90 segundos mediante una bocina o campana de advertencia audible en el área de boxes junto con el

luces ámbar intermitentes.

Salvo que el árbitro (o el director de carrera, si está de servicio) considere que existen razones válidas para retrasar el inicio de la siguiente manga, el intervalo entre la finalización de una manga y el inicio de la siguiente no deberá exceder los 4 minutos, incluyendo los 90 segundos mencionados anteriormente. Si alguno de los pilotos no está listo para la salida, podrá ser ubicado en la zona de penalización o descalificado a criterio exclusivo del árbitro.

7.3 Retraso del inicio

Un piloto que no salga directamente y sin demora de los boxes a la línea de salida, o que retrase la salida de cualquier otra manera, podrá ser descalificado de la manga a la entera discreción del árbitro.

7.4 Comienza

Por orden del comisario de boxes (o después de una señal en los boxes), los pilotos requeridos deben salir juntos de los boxes y proceder inmediatamente a motor en sentido contrario a las agujas del reloj hacia el área de salida donde deben detenerse bajo el control del comisario de salida.

Los motores deben mantenerse en marcha, las máquinas paralelas al borde interior de la pista y las ruedas delanteras a no más de 10 cm de la línea de salida de cada fila.

Cuando el árbitro compruebe que los pilotos están correctamente posicionados, deberá encender la luz verde que indica que la salida es inminente. Tras una pausa lo suficientemente larga para que los pilotos fijen su atención en la luz verde y permanezcan inmóviles, el árbitro deberá apagar la luz verde que autorizó la salida.

7.4.1 Falsos comienzos

Cualquier competidor que permita que su motocicleta avance después de que el árbitro haya encendido la luz verde deberá comenzar de nuevo desde el carril de penalización.

7.4.2 Carril de penalización

El carril de penalización está situado a 15 m de la línea de salida/meta y está marcado con una sola línea.

Un piloto puede ser ubicado en el carril de penalización a la entera discreción del árbitro.

El primer jinete penalizado comenzará en la línea exterior de la pista (más cerca de las vallas, si las hay).

Si se prevé que más pilotos salgan desde el carril de penalización, se les colocará en el orden cronológico en que hayan sido penalizados, comenzando desde la línea exterior hasta la línea interior de la pista.

7.5 Interrupción de la carrera

A la entera discreción del árbitro, cualquier competidor que provoque la detención de una carrera será descalificado de la repetición o, si es readmitido, en el carril de penalización.

El jurado internacional tiene la potestad de modificar las cifras que figuran a continuación en caso de circunstancias excepcionales y están pendientes de confirmación en los circuitos TT.

En caso de interrupción de la carrera en pistas ovaladas de hasta 600 m:

Series clasificatorias (8 vueltas):

- Si todos los pilotos que aún tienen energía completan menos de 7 vueltas, se deberá repetir toda la manga con las posiciones iniciales originales.
- 7 vueltas completadas por todos los pilotos que aún estaban en potencia, el resultado se mantendrá en función de las posiciones en el momento de la interrupción.

Última oportunidad (5 vueltas):

- Si todos los pilotos que aún tienen potencia han completado menos de 2 vueltas, se deberá repetir toda la manga con las posiciones de salida originales.
- Entre la segunda y la tercera vuelta completadas por todos los pilotos que aún estén en marcha, las vueltas restantes de la manga deberán repetirse según las posiciones en el momento de la parada. Los pilotos deberán hacer cola desde la línea de salida.

El ciclista que estuviera en primera posición en el momento de la parada deberá elegir si arranca por dentro o por fuera, y los demás ciclistas deberán hacer cola detrás manteniendo una distancia mínima de 1 metro entre sí.

El corredor que haya sido penalizado por la última interrupción de la carrera deberá comenzar en la última posición de la fila, a 2 metros del último corredor.

Si más de un ciclista ha sido penalizado al mismo tiempo, deberá comenzar detrás del último ciclista de la cola en el orden cronológico en que fue penalizado.

- Se completaron 4 vueltas por todos los pilotos que aún tenían energía; el resultado se mantendrá en función de las posiciones en el momento de la parada.

Final (12 vueltas):

- Menos de 3 vueltas completadas por todos los pilotos aún en potencia: toda la manga debe repetirse con las posiciones iniciales originales.

- Entre 3 y 9 vueltas completadas por todos los pilotos que aún estén en marcha: las vueltas restantes de la manga deberán repetirse según las posiciones en el momento de la parada. Los pilotos deberán hacer cola desde la línea de salida.

El ciclista que estuviera en primera posición en el momento de la parada deberá elegir si arranca por dentro o por fuera, y los demás ciclistas deberán hacer cola detrás manteniendo una distancia mínima de 1 metro entre sí.

El corredor que haya sido penalizado por la última interrupción de la carrera deberá comenzar en la última posición de la fila, a 2 metros del último corredor.

Si más de un ciclista ha sido penalizado al mismo tiempo, deberá comenzar detrás del último ciclista de la cola en el orden cronológico en que fue penalizado.

- 10 vueltas completadas por todos los pilotos que aún estaban en potencia: el resultado se mantendrá en función de las posiciones en el momento de la parada.

En caso de interrupción de la carrera en pistas ovaladas + 600 m:

Series clasificatorias (6 vueltas):

- Si todos los pilotos que aún tienen energía completan menos de 5 vueltas, se deberá repetir toda la manga con las posiciones iniciales originales.

- 5 vueltas completadas por todos los pilotos que aún estaban en potencia, el resultado se mantendrá en función de las posiciones en el momento de la interrupción.

Última oportunidad (5 vueltas):

- Si todos los pilotos que aún tienen potencia han completado menos de 2 vueltas, se deberá repetir toda la manga con las posiciones de salida originales.

- Entre la segunda y la tercera vuelta completadas por todos los pilotos que aún estén en potencia, las vueltas restantes de la manga deberán repetirse según las posiciones en el momento de la parada, excepto para el piloto penalizado. Los pilotos deberán hacer cola desde la línea de salida.

El ciclista que estuviera en primera posición en el momento de la parada deberá elegir si arranca por dentro o por fuera, y los demás ciclistas deberán hacer cola detrás manteniendo una distancia mínima de 1 metro entre sí.

El corredor que haya sido penalizado por la última interrupción de la carrera deberá comenzar en la última posición de la fila, a 2 metros del último corredor.

Si más de un ciclista ha sido penalizado al mismo tiempo, deberá comenzar detrás del último ciclista de la cola en el orden cronológico en que fue penalizado.

- Se completaron 4 vueltas por todos los pilotos que aún tenían energía; el resultado se mantendrá en función de las posiciones en el momento de la parada.

Final (10 vueltas): -

Menos de 2 vueltas completadas por todos los pilotos que aún estén en potencia: toda la manga debe repetirse con las posiciones de salida originales, excepto para el piloto penalizado.

- Entre 2 y 8 vueltas completadas por todos los pilotos que aún estén en marcha: las vueltas restantes de la manga deberán repetirse según las posiciones en el momento de la parada. Los pilotos deberán hacer cola desde la línea de salida.

El ciclista que estuviera en primera posición en el momento de la parada deberá elegir si arranca por dentro o por fuera, y los demás ciclistas deberán hacer cola detrás manteniendo una distancia mínima de 1 metro entre sí.

El corredor que haya sido penalizado por la última interrupción de la carrera deberá comenzar en la última posición de la fila, a 2 metros del último corredor.

Si más de un ciclista ha sido penalizado al mismo tiempo, deberá comenzar detrás del último ciclista de la cola en el orden cronológico en que fue penalizado.

- 9 vueltas completadas por todos los pilotos que aún estaban en potencia: el resultado se mantendrá en función de las posiciones en el momento de la parada.

7.6 Conducción peligrosa

El árbitro sancionará inmediatamente a cualquier jinete (o jinetes) que, a su juicio, incurra en una conducción sucia, desleal o peligrosa.

Un piloto que, habiendo comenzado en una eliminatoria, no haga un esfuerzo honesto por pilotar lo mejor que pueda, según el criterio del árbitro, será culpable de una infracción, que puede conllevar la descalificación de la eliminatoria o una penalización.

La penalización consiste en que el piloto tenga que volver a empezar desde el carril de penalización si hay que repetir la carrera.

No habrá protesta ni apelación contra la decisión de un árbitro de declarar una manga terminada o en cuanto a la declaración del árbitro sobre conducción sucia, injusta o peligrosa.

Si, a juicio del árbitro, dicha conducta otorga una ventaja al piloto involucrado o afecta las posibilidades de uno o más pilotos, el árbitro detendrá la manga y ordenará que se repita.

Si algún jinete no puede cruzar la línea de meta como resultado de una conducción sucia, injusta o peligrosa por parte de otro jinete que, en consecuencia, ha sido descalificado, el jinete desfavorecido será...

se considerará que ha terminado la manga en la posición que se mantenía inmediatamente antes de la conducción ilegal, injusta o peligrosa y permitiendo cualquier avance en la posición después de la descalificación del jinete culpable.

Se aplicará un sistema similar a aquel piloto que, a juicio del árbitro, haya tirado deliberadamente su máquina o se haya salido de la pista en aras de la seguridad.

7.7 Repetición o cancelación de una reunión de carreras

mangas clasificatorias:

Si la carrera se interrumpe o suspende por cualquier motivo, se aplicarán las siguientes reglas: - si se interrumpe antes de que se complete la manga 9 y las mangas restantes no se pueden completar el mismo día, entonces los resultados no se tendrán en cuenta y toda la reunión de carreras deberá reprogramarse de acuerdo con el art. 1.4 - fechas de la reunión de carreras.

- Si la carrera se interrumpe antes de que se complete la manga 12 y no se pueden completar las mangas restantes, los puntos de carrera obtenidos al finalizar la manga 9 determinarán la clasificación final de la reunión de carreras y los puntos FT. - Si la carrera se interrumpe antes de que se complete la última oportunidad y no se puede completar la final, los puntos totales de carrera obtenidos por el piloto al finalizar la manga 12 determinarán la clasificación final de la reunión de carreras.

En caso de empate en los puntos obtenidos al finalizar la manga 9 o 12, el orden de llegada se determinará según la fórmula establecida en el art. 9.2. - Si se interrumpe antes de que se complete la final y no se pueden completar las carreras restantes, entonces los pilotos del 11.º al 20.º puesto ya se habrán determinado a partir de la manga de última oportunidad. 1.º - 10.º y los puestos 21 al 22 o del 21 al 24 se determinarán según la clasificación intermedia después de la manga 12. (Se utilizan los mismos criterios para las pistas TT dependiendo de la decisión del jurado sobre la cantidad de participantes en la manga de última oportunidad y la final).

Formato con 16 mangas clasificatorias

Si la carrera se interrumpe o suspende por cualquier motivo, se aplicarán las siguientes reglas: - Si se interrumpe antes de que se complete la manga 12 y las mangas restantes no se pueden completar el mismo día, entonces los resultados no se tendrán en cuenta y toda la reunión de carreras deberá reprogramarse de acuerdo con el art. 1.4 - fechas de la reunión de carreras. - Si se interrumpe antes de que se complete la manga 16 y las mangas restantes no se pueden completar, entonces

Los puntos de carrera obtenidos al finalizar la manga 12 determinarán la clasificación final de la competición y los puntos FT.

En caso de empate en los puntos obtenidos al finalizar la manga 12, el orden de llegada se determinará según la fórmula establecida en el art. 9.2.

- Si la carrera se interrumpe antes de que se complete la última oportunidad y no se pueden finalizar las carreras restantes, entonces el total de puntos de carrera obtenidos por el corredor al finalizar la manga 16 determinará la clasificación final de la reunión de carreras.

- si se interrumpe antes de que se complete la final y no se pueden completar las carreras restantes, entonces los corredores del 12.º al 1.º (o del 8.º al 1.º dependiendo del formato) ya se habrán determinado a partir de la clasificación intermedia.

7.8 Luces de arranque defectuosas

Si, debido a un mal funcionamiento de las luces de salida o por cualquier otro motivo, el árbitro considera que una salida ha sido incorrecta, la manga se detendrá inmediatamente y se ordenará una nueva salida con todos los pilotos compitiendo.

7.9 Asistencia inicial

Una vez encendida la luz verde (o emitida cualquier otra señal de inicio), no se podrá prestar asistencia externa a ningún conductor.

Si, en ese momento, la máquina de un piloto no se mueve por sus propios medios, el piloto en cuestión saldrá desde el carril de penalización.

7.10 Abandonando la pista

Un piloto cuya máquina cruce el borde interior de la marcación de la pista con dos ruedas deberá ser descalificado a menos que, en opinión del árbitro, la acción se haya realizado en aras de la seguridad de los demás pilotos o que el piloto implicado se haya visto obligado a salirse de la pista por otro piloto.

Esta regla también se aplica al cruce de la marca del borde exterior de una vía.

7.11 Límite de tiempo

No se admiten protestas ni apelaciones contra esta norma.

Se considerará que un piloto se ha retirado de una manga si no ha comenzado su última vuelta antes de que el ganador haya cruzado la línea de meta.

7.12 Final de una tanda

La finalización de una colada se producirá en caso de que se presente cualquiera de las siguientes circunstancias.

a) cuando la parte delantera de la rueda delantera de la motocicleta (mientras está unida a la máquina) pasa por encima de la línea de meta después de completar el número apropiado de vueltas siempre que el competidor esté en contacto con su motocicleta.

b) cuando el árbitro haya otorgado la manga según lo previsto en este reglamento.

c) Si el árbitro tiene motivos para detener una manga después de que el piloto líder haya pasado la línea de salida/meta para comenzar la última vuelta, el piloto descalificado no recibirá puntos y cualquier competidor que esté detrás del piloto descalificado avanzará un puesto.

d) Cuando los incidentes de carrera, etc., hayan reducido a un solo competidor el número de corredores disponibles para participar en la repetición de cualquier manga, el árbitro podrá otorgar el número apropiado de puntos al competidor restante sin necesidad de una nueva repetición.

7.13 Final en falso

Cuando una manga se haya dado por finalizada mediante la exhibición de la bandera a cuadros blancos y negros antes de que el piloto líder haya completado el número de vueltas requerido, el árbitro podrá

Declarar nula la eliminatoria y ordenar una repetición, excepto cuando la carrera se haya adjudicado según lo permitido.

Si la bandera a cuadros blancos y negros no se ha mostrado después de completar el número de vueltas requerido, se considerará que la bandera se ha mostrado.

7.14 Repetición de la carrera

Si se produce un accidente en la pista y, a juicio del árbitro, es peligroso que la manga continúe, deberá detenerla. Solo el árbitro tiene potestad para ordenar la detención de una manga.

Cualquier piloto que, por cualquier motivo, sea considerado la causa principal de la interrupción de la manga, será descalificado o penalizado.

El árbitro podrá permitir que cualquier piloto que se haya caído por una falta, por haber dejado caer su motocicleta deliberadamente o por haber abandonado la pista por motivos de seguridad, participe en la repetición de la carrera. En tales casos, se podrá ignorar cualquier ayuda externa.

Cualquier piloto que reúna los requisitos para participar en una repetición de la carrera puede cambiar de motocicleta para dicha repetición.

Al participar en una repetición, los pilotos deben comenzar desde sus posiciones de salida originales, excepto el o los pilotos penalizados.

Cualquier piloto que no haya podido tomar la salida, se haya retirado (lo que incluye no continuar con la potencia cuando se detuvo la manga) o haya sido descalificado de una manga que se haya ordenado repetir, no podrá participar en la repetición, excepto en los casos en que se haya retirado después de haber sido derribado o se haya detenido en aras de la seguridad como se describe anteriormente.

Retirada durante una reunión de la FIM

Un piloto que se inscriba en un evento de la FIM (desde el momento de la inscripción) debe competir en todas las mangas programadas y en las eliminatorias, semifinales o finales (cuando corresponda), a menos que se lo impida una lesión o enfermedad (certificada por el médico de la reunión de carrera) u otra "fuerza mayor".

Si el médico de la competición declara al ciclista no apto, este no podrá seguir compitiendo en dicha prueba. Además, se le impondrá una sanción de suspensión durante el periodo que el médico recomiende al jurado internacional. En este caso, el ciclista deberá someterse a un examen médico antes del inicio de la siguiente competición.

Un piloto que se niegue a continuar compitiendo en una reunión de carreras de la FIM será considerado sancionado por un período mínimo de 28 días después de la reunión de carrera en cuestión. El jurado internacional tomará esta decisión y deberá, en estos casos, considerar también cualquier posible caso de fuerza mayor. La FIM y el comité principal de la CCP también pueden imponer una multa de entre 10 000 y 100 000 euros.

Cuando un jinete se retira y el jurado internacional acepta su retirada, no se le permite volver a participar en esa competición.

La FIM y el comité principal del CCP pueden retirar la licencia de un piloto e imponer una prohibición a un piloto o a un equipo que se niegue a participar en un campeonato de la FIM para el que se haya clasificado.
o en las que ya han sido ingresadas.

Una vez inscrito un ciclista o un equipo, ningún FMN, otro organismo o persona podrá retirarse.

Que un competidor o equipo de la competición no pueda participar sin autorización de la FIM. Las infracciones de esta disposición se remitirán a la CAI.

La CCP remitirá el caso a la CAI de conformidad con el art.3.3.2, último párrafo del reglamento disciplinario de la FIM. código.

8. RESULTADOS

8.1 Cálculo de resultados

Los resultados se determinan por puntos relacionados con el orden de llegada o en la última oportunidad y el final. (sin puntos) se determinan únicamente en relación con el orden de llegada y el orden cronológico en caso de que los corredores no terminen la manga.

El ganador de la manga es el piloto que haya completado el número de vueltas requerido en el menor tiempo. Los pilotos que le siguen se clasifican según el orden en que cruzan la línea de meta.

Únicamente el árbitro tiene potestad para determinar los puntos o la posición de cada piloto en cada manga.

La decisión del árbitro, una vez anunciada, es definitiva e inapelable. Una vez que el árbitro ha declarado finalizada una manga y ha anunciado el orden de llegada y la puntuación correspondiente, dicha manga no se repetirá bajo ninguna circunstancia. (Las únicas excepciones se explican en los artículos sobre llegadas falsas o repeticiones de mangas).

Sin embargo, en circunstancias muy especiales que involucren situaciones que están fuera del control del árbitro y que hayan influido en el resultado de la eliminatoria, el árbitro puede tomar la decisión de ordenar una repetición de la misma.

la manga en cuestión o enmendar el resultado de la manga antes del inicio de la siguiente manga o dentro de los 5 minutos en el caso de la última manga de la reunión de carreras.

Cuando dos o más ciclistas cruzan la línea de meta juntos y deben otorgarse puntos por eliminatoria, los puntos combinados por las posiciones deben repartirse equitativamente entre los ciclistas involucrados.
El piloto debe estar en contacto físico con su máquina al cruzar la línea de meta.

8.2 Puntuaciones de los ciclistas

6 corredores/serie	7 corredores/serie	8 ciclistas/serie
1er lugar 7pts 2do lugar 6pts 3er lugar 5pts 4to lugar 4pts 5to lugar 3pts 6to lugar 2pts	1er lugar 7pts 2do lugar 6pts 3er lugar 5pts 4to lugar 4pts 5to lugar 3pts 6to lugar 2pts 7mo lugar 1pt	1er puesto 7 puntos 2º puesto 6 puntos 3er puesto 5 puntos 4º puesto 4 puntos 5to lugar 3 puntos 6º puesto 2 puntos 7º puesto 1 punto 8.º puesto 0pt

El ciclista que se encuentre en la última posición no obtendrá puntos si es adelantado por el líder de esa carrera.
Para los pilotos que no hayan completado el número de vueltas requerido o que, por cualquier otro motivo, no hayan cumplido con una manga, se anotará lo siguiente en el programa:
M = descalificado por las reglas de 90 segundos R = retirado de la carrera F = caída pero no descalificado
T = descalificado por salida en falso
d = descalificado
N = sin inicio

9. FORMATO DE CARRERA

El formato de la carrera se puede ajustar para adaptarlo al número de pilotos en cada competición, con la aprobación del Grupo de Trabajo de Flat Track. El sistema de puntuación se ajustará en consecuencia.

Formato para 22 ciclistas:

	Calentamiento	Calentamiento	Calentamiento	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calentamiento	Calor	LC FINAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													

20														
21														
22														

Formato para 24 ciclistas:

	Calentamiento	Calor	Calentamiento	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calentamiento	Calor	LC FINAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													

Tras la manga 12, los pilotos del 1.º al 10.º puesto se clasificarán para la manga final. Los pilotos del 11.º al 20.º puesto se clasificarán para la manga de repesca. Los dos primeros de la manga de repesca se clasificarán para la final.

Pistas TT: serán definidas por el Grupo de Trabajo FT.

Las posiciones de salida de los pilotos para la manga de repesca y la manga final serán elegidas por los propios pilotos, en el orden determinado por su posición en la clasificación intermedia.

En la manga de repesca, el piloto que ocupe la 11ª posición en la clasificación intermedia tras la manga 12 tendrá la primera opción para elegir su posición en la puerta de salida, seguido consecutivamente por los pilotos que ocupen las posiciones 12ª a 20ª .

En la manga final, el piloto que ocupe la primera posición en la clasificación intermedia después de la manga 12 tendrá la primera opción, seguido consecutivamente por los pilotos que ocupen de la segunda a la décima posición y por los pilotos que ocupen la primera y segunda posición de la manga de última oportunidad.

Formato para 28 ciclistas:

	Calentamiento	Calentamiento	Calentamiento	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calentamiento	Calor	Calor	Calada	Calor	Calor	LC Final
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1																	
2																	
3																	

4																	
5																	
6																	
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
25																	
26																	
27																	
28																	

Formato para 30 ciclistas:

	Calentamiento 1	Calentamiento 2	Calentamiento 3	Calor 4	Calor 5	Calor 6	Calor 7	Calor 8	Calor 9	Calor 10	Calentamiento 11	Calor 12	Calada 13	Calada 14	Calor 15	Calada 16	LC Final
1																	
2																	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	

15																		
16																		
17																		
18																		
19																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
25																		
26																		
27																		
28																		
29																		
30																		

Formato para 32 ciclistas:

	Calentamiento	Calentamiento	Calentamiento	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calor	Calentamiento	Calor	Calada	Calada	Calor	Calada	LC Final
1																	
2																	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
25																	
26																	

27																		
28																		
29																		
30																		
31																		
32																		

Después de la tanda 16:

Los pilotos que queden entre el 1.º y el 10.º puesto se clasificarán para la manga final (que será definida por el jurado en los circuitos TT).

Los pilotos que queden entre el puesto 11 y el 20 se clasificarán para la manga de última oportunidad (que será definida por el jurado en los circuitos TT): los dos primeros de la manga de última oportunidad se clasificarán para la final.

Pistas TT: serán definidas por el Grupo de Trabajo FT.

Las posiciones de salida de los pilotos para la manga de repesca y la manga final serán elegidas por los propios pilotos, en el orden determinado por su posición en la clasificación intermedia.

En la manga de última oportunidad, el piloto en la 11.ª posición de la clasificación intermedia después de la manga 16 tendrá la primera opción de posición en la puerta de salida, seguida consecutivamente por los jinetes del puesto 12 al 20. puestos.

En la manga final, el piloto que ocupe la primera posición en la clasificación intermedia después de la manga 16 tendrá la primera opción, seguido consecutivamente por los pilotos que ocupen de la segunda a la décima posición y por los pilotos que ocupen la primera y segunda posición de la manga de última oportunidad.

9.1 Sistema de puntuación del campeonato mundial

1.º	pts 1.er lugar en la final	22pts 2.º lugar
	20pts 3.er lugar en la final	18pts
	16pts 5.º lugar en la final	
6.º	pts 6.º lugar en la final	14pts 7.º lugar
	13pts 8.º lugar en la final	12pts
	11pts 10.º lugar en la	
11	10pts 11.º lugar en la final	12.º
	9pts 8pts 3.er lugar en la	
	oportunidad	

14º	4º puesto	en la última oportunidad
15º	5º puesto	en la última oportunidad
16.º	6.º puesto	en la última oportunidad
17º	7º puesto	en la última oportunidad
18º	8º puesto	en la última oportunidad
19º	9º puesto	en la última oportunidad
20º	10º puesto	en la última oportunidad
21.º	21.º puesto	tras la última manga de clasificación
22º	22º puesto	tras la última manga clasificatoria
23.º	23.º puesto	tras la última manga clasificatoria.
24.º	24.º puesto	tras la última manga clasificatoria.
25.º	25.º puesto	tras la última manga clasificatoria.

El piloto que consiga la vuelta más rápida durante la final obtendrá un punto extra para el campeonato.

Si dos o más ciclistas empatan en tiempo, se tendrá en cuenta el segundo mejor tiempo para determinar al ciclista mejor clasificado. Si el empate persiste, se tendrá en cuenta el tercer mejor tiempo.

Si el sistema de cronometraje falla, el jurado internacional tiene la potestad de invalidar los resultados de la vuelta más rápida.

El campeón del mundo de Flat Track de la FIM será el piloto que haya acumulado la mayor cantidad de puntos en el campeonato mundial al final de la última jornada de carreras.

En el campeonato mundial de fabricantes de la FIM, solo la motocicleta mejor clasificada de cada fabricante obtendrá puntos, según su posición en la clasificación final de la prueba.

En caso de empate en el campeonato mundial de fabricantes de la FIM, se aplicarán las mismas condiciones que para los pilotos para determinar el ganador del campeonato de fabricantes y la clasificación de los fabricantes empatados a puntos.

Solo los fabricantes con licencia de la FIM figuran en la lista de participantes, en los resultados de las competiciones y en la clasificación de fabricantes del campeonato mundial FIM Flat Track.

1er	puntos
2º	untos
3er puesto	puntos
4º	ntos
5º	ntos
6º	ntos
7º	ntos
8º	ntos
9º	untos
10º	puntos

9.2 Empates

Tras la finalización de las mangas clasificatorias

Al establecer el orden entre los pilotos en la lista de clasificación intermedia al concluir las mangas clasificatorias, cualquier empate se resolverá de la siguiente manera:

- Se dará preferencia a los pilotos (empatados en puntos de carrera) que tengan mejores posiciones (un "0" para el último lugar es mejor que ser descalificado por cualquier motivo).
- Si persiste el empate, se dará preferencia al piloto mejor clasificado en la manga o mangas donde se enfrentaron los dos pilotos.
- Si persiste el empate, se dará preferencia a cada piloto según su mejor tiempo en la carrera correspondiente.
- Si persiste el empate, el orden se determinará por el número de clasificación FT.

La clasificación FT corresponderá al orden en que el piloto quede situado en la clasificación intermedia del campeonato tras la ronda FT anterior.

Para la primera reunión de carreras de la temporada, la clasificación se determinará según la lista oficial de participantes de FT publicada al inicio de cada temporada.

En caso de fallo del transpondedor/sincronización, no se podrá aplicar la cláusula c), sino la cláusula d).

Clasificación de la serie final intermedia

En caso de empate en puntos de Flat Track en la clasificación intermedia, se dará prioridad al piloto con mayor número de primeros puestos en Flat Track, seguido de los segundos, terceros, cuartos, etc., en la temporada actual. Si el empate persiste, se dará prioridad al piloto con la mejor clasificación final en la última ronda de la temporada actual.

La clasificación general final

En caso de empate entre los pilotos en la clasificación general final, al término de la serie Flat Track, se aplicará lo siguiente:

- Desempate por el 1er lugar.
- Para el resto de posiciones: Se dará prioridad al piloto con mayor número de primeros puestos, seguido de los segundos, terceros, cuartos, etc., en la temporada actual. Si persiste el empate, se dará prioridad al piloto con la mejor clasificación final en la última ronda de la temporada actual de Flat Track.

9.3 Series eliminatorias

Pistas ovaladas de hasta 600 m: 5 vueltas.

Pistas de +600 m y TT: serán definidas por el FT WG.

En caso de que uno o más desempates no puedan celebrarse debido a fuerza mayor, entonces precedencia se entregarán a los jinetes (empatados en puntos) de acuerdo con los puntos a), b) o c) de este artículo.

En todas las eliminatorias por empate, las posiciones de salida en la parrilla se determinarán mediante votación en presencia del presidente del jurado.

Zona de inicio:

La zona de salida se dividirá a partes iguales entre el número de pilotos empatados.

Si dos corredores participan en el desempate, el área de salida de la primera línea debe dividirse en dos partes iguales (posiciones de salida exterior e interior). Si tres corredores participan en el desempate, el área de salida de la primera línea debe dividirse en tres partes iguales, y así sucesivamente.

Si hay más de seis pilotos empatados a puntos, la zona de salida de la primera línea se dividirá en seis partes iguales y la zona de salida de la segunda línea se dividirá en el número de partes iguales necesarias.

Selección de puerta:

Al establecer el orden entre los jinetes empatados y el orden de selección de puerta de salida:

- a) Se dará preferencia a los corredores (empatados en puntos de carrera) que tengan mejores posiciones (un "0" para el último lugar es mejor que ser descalificado por cualquier motivo).
 - b) Si persiste el empate, se dará preferencia al piloto mejor clasificado en la manga o mangas donde se enfrentaron los dos pilotos.
 - do) Si persiste el empate, se dará preferencia según el mejor tiempo de carrera de cada piloto durante la reunión de carreras en cuestión. d)
- Si persiste el empate, el orden se determinará por el número de clasificación FT.

La clasificación FT corresponderá al orden en que el piloto quede situado en la clasificación intermedia del campeonato tras la ronda FT anterior.

Para la primera reunión de carreras FT de la temporada, la clasificación se determinará según la lista oficial de participantes de FT publicada al comienzo de cada temporada.

En caso de fallo del transpondedor/sincronización, la cláusula c) no se podrá aplicar y se aplicará la cláusula d).

9.4 Comunicación de resultados

La FIM puede proporcionar una tribuna con pantalla de televisión para sustituir el marcador. La FIM lo confirmará a cada organizador antes del evento.

El presidente del jurado es responsable de organizar la transmisión de los resultados al coordinador del CCP (en caso de no haber secretario permanente del jurado) dentro de la hora siguiente a la aprobación de los resultados. Los resultados se publicarán en el canal Sportity, el tablón de anuncios oficial del campeonato.

9.5 Alteración de los resultados

Una vez transcurrido el plazo establecido para las protestas, no se podrá realizar ninguna modificación en la lista de resultados. Esto no restringe el derecho a protestar conforme al código disciplinario de la FIM.

9.6 Ceremonia de entrega de premios

En todas las reuniones de carreras, una vez finalizado el programa oficial de eliminatorias, se celebrará una ceremonia de entrega de premios.

Los ciclistas o equipos que queden en primer, segundo y tercer lugar asistirán a la ceremonia oficial de entrega de premios.

La presencia de los funcionarios de la FMNR o la FIM en la ceremonia de entrega de premios no constituye una confirmación de los resultados oficiales.

Únicamente los ciclistas tienen permitido permanecer en el podio durante la ceremonia.

Debe seguirse el protocolo FIM:

1er lugar

- Soberano o Jefe de Estado o Primer Ministro, un Ministro o Secretario de Estado o el Gobernador de la Provincia o el Prefecto o el Ministro de la Provincia o sus equivalentes (en este orden de precedencia).

- Presidente o representante de la FIM (miembro de la junta directiva, director del CCP o presidente del jurado).

- Presidente o representante de FMNR.

2º puesto

- Promotor/organizador local.

- Presidente o representante de la FIM (miembro de la junta directiva, director del CCP o presidente del jurado).
- Presidente o representante de FMNR.

tercer puesto

- Patrocinador principal o titular.
- Presidente o representante de la FIM (miembro de la junta directiva, director del CCP o presidente del jurado).
- Presidente o representante de FMNR.

MEDALLAS

Presidente o representante de la FIM (miembro de la junta directiva, director del CCP o presidente del jurado).

directrices del himno de la FIM

Por primera vez en sus ciento veinte años de historia, la FIM ha encargado su propio himno.

Este proyecto de audio marca el último capítulo del proceso de renovación de la imagen de la FIM, que comenzó a principios de 2024 con el lanzamiento del nuevo logotipo y la nueva identidad visual de la FIM.

Ver el logotipo y ahora escuchar el himno de la FIM será una parte importante para reconocer e identificar los eventos de la FIM durante muchos años.

Descargue las directrices y archivos completos [AQUÍ](#). Si tiene alguna pregunta sobre este documento, póngase en contacto con el departamento de marketing de la FIM en la siguiente dirección de correo electrónico: marketing@fim.ch

El siguiente cartel explica qué canción debe reproducirse en cada etapa de la ceremonia.

	Versión de la canción	Volumen	Detalles	Momento
Paso 1	HIM ANTHEM Hacia el podio LOOP Fuerte		Esta versión se reproduce mientras se llama a los jinetes al escenario.	Máximo 2 minutos.
Paso 2	BUCLE de entrega de premios FIM ANTHEM	Suave	Mientras los jinetes reciben sus trofeos/medallas/flores/etc., el bucle se repite hasta que reciben todos sus premios.	Aproximadamente 3 minutos.
Paso 3	Himno nacional*	Fuerte	Tras la entrega de todos los premios, se interpreta el himno nacional del país ganador. El himno del fabricante puede reproducirse después del himno nacional.	Aproximadamente 1:30 min.
Paso 4	Celebración del himno de la FIM	Fuerte	Esta canción suena durante la celebración con champán.	Máximo 1 minuto.
Paso 5	FIM ANTHEM entrega de premios sin tambores Suave		Tras la celebración, el orador comienza su discurso de clausura.	Máximo 2 minutos.

9,7 premios FIM

Las medallas y los diplomas de la FIM se otorgan a los ganadores de acuerdo con el código deportivo de la FIM.

10. CONTROLES DE ALCOHOL Y DOPING

De acuerdo con lo estipulado en el código antidopaje de la FIM, se pueden realizar pruebas para detectar alcohol y sustancias prohibidas en cualquier campeonato de la FIM o reunión de carreras internacionales.

Cuando se realicen controles de alcoholemia en campeonatos de la FIM o en competiciones internacionales, estos deberán llevarse a cabo de acuerdo con el código médico de la FIM.

Los controles de alcoholemia pueden ser realizados por un agente de control de alcoholemia antes del inicio de los entrenamientos o en cualquier momento durante la competición.

Las sanciones por un resultado positivo en un control antidopaje y/o alcohol se dictarán de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos en el código antidopaje de la FIM, el código médico de la FIM y el código disciplinario de la FIM.

11. PROTESTAS Y SANCIONES

Las protestas y apelaciones están sujetas a las normas y procedimientos previstos en el código disciplinario de la FIM. Toda protesta debe presentarse inmediatamente después de conocerse el motivo de la misma. Debe constar por escrito, indicando los números de artículo pertinentes, y debe ir acompañada de la tasa correspondiente.

Posteriormente, deberá presentarse al secretario de carrera, quien a su vez la remitirá al jurado internacional. No se admitirá ninguna protesta contra la declaración de hechos de un árbitro o un comisario técnico.

Si la protesta requiere una medición de la capacidad de un motor que resulta estar en orden, entonces la parte que protesta deberá pagar los costos reales de mano de obra para el desmontaje y montaje del motor, hasta un máximo de 600 €.

Cualquier irregularidad, error o acción fraudulenta por parte del piloto (y/o de la máquina en cuestión) que pudiera influir en el resultado de una manga o de la carrera será sancionada por el árbitro (cancelación de los puntos o descalificación de la manga), por el comisario técnico (confiscación del equipo) o por el jurado internacional (descalificación de la competición, descalificación del campeonato).

Recursos: Para que sea admisible, el recurso de apelación contra la decisión de un jurado internacional debe enviarse por correo certificado o mensajería especial a la administración y tener matasellos con una fecha no superior a 5 días. El depósito de garantía correcto para la apelación (1320€) debe abonarse en la administración en un plazo de 5 días.

Dentro de los 10 días siguientes a la notificación de la apelación, el apelante deberá presentar ante la administración un escrito de apelación en el que se expongan los hechos.

Si la apelación ante la CAI no se presentó y/o el depósito de garantía para la apelación no se pagó dentro de los plazos establecidos, el director de la LJI tiene derecho a declarar inadmisibile la apelación sin celebrar una audiencia.

REGLAS TÉCNICAS

Las actualizaciones del 01.01.2026 están en negrita.

12.06.2026	Art.2 libertad de construcción Art. 23 Sistema de carburación Art. 25 caja de cambios
------------	--

INTRODUCCIÓN

El término motocicleta abarca todos los vehículos que, en principio, tienen menos de cuatro ruedas, son propulsados por un motor y están diseñados esencialmente para el transporte de una o más personas, una de las cuales es el conductor. Las ruedas deben estar normalmente en contacto con el suelo, salvo momentáneamente o en determinadas circunstancias excepcionales.

1. EQUIPO Y ROPA DE PROTECCIÓN DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS Y LA CARRERA

La FIM no se hace responsable de las lesiones que un piloto o pasajero pueda sufrir por el uso de un equipo o prenda de protección específica.

1.1 Ropa y protectores En general, se

recomienda encarecidamente utilizar un traje de una sola pieza de kevlar o cuero con un grosor mínimo de 1,2 mm y acolchado adicional de cuero u otra protección en los puntos de contacto principales (codos, hombros, antebrazos, caderas, rodillas, etc.).

Si se utiliza un traje de kevlar o cuero, los protectores de pecho y espalda son obligatorios y pueden estar integrados en el traje o usarse por separado. Se recomienda encarecidamente usar también protectores de hombros, codos y rodillas.

Las secciones del traje de cuero que no estén directamente expuestas a daños por "choque" pueden utilizar una pequeña área limitada o una franja que no esté hecha de cuero.

Está permitido usar pantalones y camisas de manga larga (ropa de motocross).

Si se utiliza ropa de motocross, es obligatorio usar protectores de pecho y espalda, así como protecciones para hombros, codos, caderas y rodillas con un estándar mínimo de aprobación según los siguientes niveles. Todos los dispositivos de protección deben estar claramente marcados con las normas correspondientes y cumplir con el siguiente estándar: • EN 1621-1, nivel 2, para hombros, codos, caderas y rodillas • EN 1621-2, nivel 1 o 2, para la espalda: CB ("espalda central") o FB ("espalda completa") • EN 1621-3, nivel 1 o 2, Las prendas interiores, pantalones y camisas de manga larga hechas

de textiles no pueden estar constituidas completamente de nailon o spandex (por ejemplo, lycra, elastano), para evitar la degradación en caso de abrasión (fricción).

1.2 Calzado

Se deberá usar calzado en buen estado, fabricado en cuero u otros materiales con propiedades equivalentes, y con una altura mínima de 30 cm.

1.3 Cascos

Es obligatorio que todos los participantes en los entrenamientos y las carreras lleven casco protector.

El casco debe estar bien sujeto, ajustarse correctamente y estar en buen estado. Debe contar con un sistema de sujeción mediante correa para la barbilla.

- Debe estar presente una cubierta protectora para la parte inferior del rostro, la cual no debe ser desmontable ni móvil.
- No se permiten cascos con una carcasa exterior compuesta por más de una pieza (por ejemplo, no deben contener ninguna costura).
- Se recomienda un sistema de sujeción con correa y cierre de doble anilla en D.
- Todos los cascos deben estar marcados con una de las marcas oficiales internacionales que se mencionan a continuación.

Las marcas de aprobación de FMN no sustituyen a las marcas oficiales internacionales.

- Un casco está diseñado para brindar protección. No es una plataforma para acoplar objetos extraños.

INSTRUCCIONES DE USO DEL CASCO

Todos los cascos deben estar intactos y no deben haber sufrido ninguna alteración en su construcción. Tras un accidente con impacto, el casco debe presentarse al comisario técnico para su examen.

El jefe de comisarios técnicos y/o el comisario técnico podrán realizar las siguientes comprobaciones antes de que se permita al piloto participar en los entrenamientos de la carrera: Que el casco se ajuste bien a la cabeza del piloto.

Que no es posible deslizar el sistema de retención sobre la barbilla cuando está completamente abrochado. Que no es posible colocar el casco sobre la cabeza del motorista tirando de la parte posterior del mismo.
Los cascos deben cumplir con una de las normas internacionales reconocidas:

Únicamente se permitirán los cascos homologados por la FIM (con una etiqueta de homologación FIM válida cosida en la correa de la barbilla), de la siguiente manera:

En el siguiente enlace encontrará una lista de cascos todoterreno homologados por la FIM:

https://www.firp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_ERHPhe_02_Off_Camino

También se permiten los cascos de competición homologados por la FIM.

https://www.firp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_ERHPhe_02



1.4 Guantes

Los jinetes deberán usar guantes de cuero u otros materiales con propiedades equivalentes.

1.5 Goggles

Los motoristas deben usar protector facial o gafas. También se permite el uso de gafas, viseras y láminas protectoras desechables. El material utilizado para las gafas, viseras y protectores debe ser irrompible. Las viseras no deben formar parte integral del casco. No se deben usar protectores oculares que causen molestias visuales (por ejemplo, rayados).

2. LIBERTAD DE CONSTRUCCIÓN

Una motocicleta debe cumplir con los requisitos de las regulaciones de la FIM, así como con varias otras.

Condiciones específicas que la FIM pueda exigir para determinadas competiciones. No se impone ninguna restricción en cuanto a la marca, la construcción o el tipo de motocicleta utilizada.

Todas las motocicletas monoplaza deben estar construidas de tal manera que sean controladas completamente por el conductor.

Se prohíbe el uso de titanio en la construcción del chasis, la horquilla delantera, el manillar, el basculante y los ejes de las ruedas y del basculante. También se prohíbe el uso de aleaciones ligeras para los ejes de las ruedas. Se permite el uso de tuercas y tornillos de aleación de titanio.
fibra de carbono

Se autoriza el uso de materiales reforzados con fibra de carbono (a excepción de los manillares y las llantas).

Materiales cerámicos

Se permite el uso de piezas cerámicas para las siguientes partes:

- Sello mecánico
- Bujía
- Sensor de relación aire-combustible (Lambda)
- Conjunto del sensor del acelerador
- Rodamiento (las piezas cerámicas no originales deben declararse al Director Técnico de la FIM).

Otros equipos

Se autoriza el uso de dispositivos de registro de datos y encendido electrónico automático. No se permite la transmisión de ningún tipo de señal entre una motocicleta en movimiento y ninguna persona, incluidas las comunicaciones por radio y Bluetooth. Se exceptúan las señales del transpondedor de cronometrage, los dispositivos de cronometrage automático de vueltas o las cámaras a bordo homologadas (con la aprobación previa por escrito de la FIM).

Queda estrictamente prohibido el uso de sensores y unidades de control para el control y la gestión de la tracción.

El uso de sensores y ruedas fónicas para medir la velocidad de las ruedas delanteras y traseras.

Está estrictamente prohibido. Si estaban presentes originalmente, deben ser retirados.

Número de cilindros

El número de cilindros de un motor viene determinado por el número de cámaras de combustión. Si se utilizan cámaras de combustión separadas, estas deben estar conectadas por un conducto sin restricciones con una sección transversal mínima de al menos el 50 % de la superficie total del puerto de admisión.

Cámaras a bordo

No está permitido llevar cámaras en el casco del motorista.

Se permite el uso de cámaras en la motocicleta. Estas deben estar instaladas de forma segura y contar con la aprobación del director técnico de la FIM en cada evento.

No se autorizará la instalación de cámaras durante toda la temporada.

Dado que la FIM posee los derechos de este campeonato, cualquier solicitud para filmar o utilizar imágenes del mismo debe realizarse con antelación a ccp@fim.ch.

Si no se ha realizado ninguna solicitud en cuanto a los derechos de imagen, no se permitirá el uso de la cámara.

3. DEFINICIÓN DEL CHASIS DE UNA MOTOCICLETA INDIVIDUAL

La estructura o estructuras utilizadas para unir cualquier mecanismo de dirección en la parte delantera de la máquina a la unidad motor/caja de cambios y a todos los componentes de la suspensión trasera.

4. DISPOSITIVOS DE ARRANQUE

Se permiten dispositivos de arranque para el motor.

5. DEPÓSITOS DE COMBUSTIBLE

El depósito de combustible y su tapón deben ser siempre herméticos. Los depósitos de combustible solo se podrán llenar en el paddock o en el pit lane.

Se permiten depósitos de combustible adicionales siempre que:

- Están fabricados por una empresa homologada.
- Deben estar firmemente fijados
- Las conexiones de las mangueras deben ser a prueba de fugas.

deben estar protegidos contra proyecciones

- No se colocan delante ni encima del manillar. Los depósitos de combustible adicionales deben presentarse, ya montados, para su inspección en las revisiones de la máquina.

6. PROTECTORES DE TRANSMISIÓN ABIERTOS

Se debe instalar una protección en la rueda dentada del eje secundario.

Si la transmisión primaria está expuesta, debe estar equipada con una protección como medida de seguridad. Esta protección debe estar diseñada para evitar que el conductor o el pasajero entren en contacto accidental con las piezas de la transmisión bajo ninguna circunstancia. Asimismo, debe proteger al conductor de posibles lesiones en los dedos.

El protector de cadena debe instalarse de forma que se evite que quede atrapado entre el tramo inferior de la cadena y el piñón final de la rueda trasera.

6.01 TENSOR DE LA CADENA DE LA TRANSMISIÓN SECUNDARIA

Es obligatorio que el tensor de cadena secundario termine en una bola con un diámetro mínimo de 20 mm.

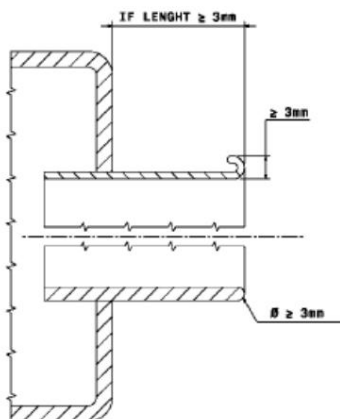
No se permiten pernos ni tornillos como parte final del proceso.

Si el ajustador está integrado en el marco y no tiene bordes afilados, no se necesita protección adicional.

7. TUBOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES

Los tubos de escape y los silenciadores deben cumplir todos los requisitos relativos al control del sonido.

El eje del extremo del silenciador debe ser paralelo (con una tolerancia de 15°) a los dos planos longitudinales principales del vehículo. El extremo del silenciador no debe sobrepasar la tangente vertical del neumático trasero. El borde del silenciador no debe ser peligroso en caso de contacto accidental con los motoristas o sus ayudantes. Si el tubo final sobresale más de 3 mm, el borde debe redondearse a un ángulo de 180° o curvarse (véanse las imágenes a continuación). En ambos casos, el espesor del borde debe ser de al menos 3 mm.



Los gases de escape deben descargarse hacia la parte trasera, pero no de forma que levanten polvo, ensucien los neumáticos o los frenos, ni molesten a ningún otro conductor.

8. MANILLAR

El ancho del manillar no debe ser inferior a 600 mm ni superior a 850 mm (véanse los diagramas).

El manillar debe estar equipado con una almohadilla protectora en la barra transversal. Los manillares sin barra transversal deben estar equipados con una almohadilla protectora ubicada en el centro, que cubra ampliamente las abrazaderas del manillar.

Las abrazaderas del manillar deben tener un radio muy preciso y estar diseñadas para evitar cualquier punto de fractura en el manillar.

Los extremos expuestos del manillar deben taparse con un material sólido o recubierto de goma.

Cuando se utilicen protectores de manos, estos deberán estar fabricados con un material resistente a los golpes y tener una abertura permanente para la mano.

No se autorizan los manillares fabricados con materiales compuestos. Queda prohibida la reparación mediante soldadura de manillares de aleación ligera.

Se deben instalar topes sólidos (cuando el manillar está completamente girado, a excepción de los amortiguadores de dirección). Estos deben garantizar una distancia mínima de 30 mm entre el manillar con las palancas y el depósito para evitar que los dedos del piloto queden atrapados.

9. PALANCAS DE CONTROL

Todas las palancas del manillar (embrague, freno, etc.) deben tener, en principio, un extremo esférico (el diámetro de esta bola debe ser de al menos 16 mm; véanse los diagramas). Esta bola también puede ser plana, pero en cualquier caso los bordes deben ser redondeados (el grosor mínimo de esta parte aplanada debe ser de 14 mm). Estos extremos deben estar fijados permanentemente y formar parte integral de la palanca. Si la palanca de cambios consiste en un tubo, entonces su borde debe ser redondeado. Cada palanca de control (mandos y pedales) debe estar montada sobre un pivote independiente.

Si la palanca de freno pivota sobre el eje del reposapiés, debe funcionar en cualquier circunstancia, incluso si el reposapiés está doblado o deformado.

Los controles manuales y de pie pueden modificarse para adaptarse a los usuarios con movilidad reducida.

10. REPOSAPIÉS

Los reposapiés deben cumplir con todos los siguientes requisitos:

- fijado a la posición de montaje original en el bastidor proporcionado por el fabricante.
- no más bajo que el bastidor o la parte más baja del motor
- El extremo del reposapiés debe ser redondeado, con un radio mínimo de 8 mm.
- No se permiten reposapiés tipo 'Speedway' ni 'Long Track'.

11. GUARDABARROS Y PROTECCIÓN DE RUEDAS

Las motocicletas deben estar equipadas con guardabarros redondeados. Los guardabarros deben sobresalir lateralmente por encima del neumático a cada lado.

Los guardabarros deben estar fabricados únicamente con materiales flexibles (por ejemplo, plásticos).

12. OPTIMIZACIÓN

No se permite ningún tipo de simplificación.

Las cubiertas (protectores) del radiador deben estar fabricadas únicamente con materiales flexibles (por ejemplo, plásticos).

13. SUSPENSIÓN

No deben utilizarse sistemas de suspensión controlados electrónicamente.

14. RUEDAS, LLANTAS, NEUMÁTICOS

El tamaño de las llantas delanteras y traseras será de 19 pulgadas.

Se prohíbe cualquier modificación en la llanta o los radios de una rueda integral (fundida, moldeada o remachada) suministrada por el fabricante, o en una llanta desmontable tradicional, salvo en lo que respecta a los radios, la válvula o los tornillos de seguridad.

La única excepción son los tornillos de sujeción de la llanta, que a veces se utilizan para evitar que esta se mueva con respecto a la llanta. Si la llanta se modifica para estos fines, se deben instalar tornillos, pernos, etc.

El dibujo original (moldeado) de la banda de rodadura de los neumáticos de pista plana no se puede cortar ni modificar. No se permiten neumáticos cortados a mano. No se permiten neumáticos de tipo MX, Trial, Enduro ni de carreras en pista.

15. CAPACIDAD

Las siguientes cilindradas de motor están permitidas en las rondas de FIM Flat Track:

- Dos tiempos: de más de 250 cc hasta 500 cc, motores monocilíndricos
- Cuatro tiempos: de más de 250 cc hasta 450 cc, motores monocilíndricos
- Todos los motores deben estar conectados a un depósito de recogida de aceite correctamente fijado con una capacidad mínima de 0,2 litros o tener un sistema de ventilación cerrado (sistema de ventilación del motor conectado a la caja del filtro de aire).

Medición de la capacidad

Motor de movimiento alternativo, ciclo "Otto".

La capacidad de cada cilindro del motor se calcula mediante la fórmula geométrica que proporciona el volumen de un cilindro; el diámetro está representado por el orificio y la altura por el espacio barrido por el pistón desde su punto más alto hasta su punto más bajo:

$$\text{Capacity} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

donde D = diámetro y C = carrera

Cuando el diámetro del cilindro no es circular, se debe determinar el área de la sección transversal mediante un método geométrico o cálculo adecuado, y luego multiplicarla por la carrera para determinar la cilindrada. Al realizar la medición, se permite una tolerancia de 1/10 mm en el diámetro. Si con esta tolerancia se supera el límite de cilindrada para la clase en cuestión, se debe realizar una medición adicional con el motor frío, con una tolerancia de 1/100 mm.

Motores rotativos

La cilindrada de un motor que determina la categoría en la que competirá la motocicleta en una carrera se calculará de la siguiente manera:

$$\text{Capacity} = \frac{2 \times V}{N}$$

donde V = capacidad total de todas las cámaras que componen el motor y N = número de vueltas del motor necesarias para completar un ciclo en una cámara clasificada como de 4 tiempos.

Sistema Wankel

Para los motores de sistema Wankel con pistón triangular, la capacidad viene dada por la fórmula:

Capacidad = $2 \times V \times D$, donde V = capacidad de una sola cámara y D = número de rotores.

Este motor está clasificado como de 4 tiempos.

16. SOBREALIMENTACIÓN

La sobrealimentación mediante cualquier tipo de dispositivo está prohibida en todas las competiciones. Un motor, ya sea de 2 o 4 tiempos, perteneciente a cualquiera de las clases reconocidas (determinadas por la cilindrada del cilindro de trabajo), no se considerará sobrealimentado cuando, en un ciclo del motor, la cilindrada total, medida geoméricamente, del dispositivo o dispositivos de carga de combustible, incluida la cilindrada del cilindro de trabajo (si se utiliza para la inyección de combustible), no supere la cilindrada máxima de la clase en cuestión.

17. TELEMETRÍA

No se debe transmitir información de ninguna manera hacia o desde una motocicleta en movimiento.

Es posible que la máquina requiera un dispositivo de señalización oficial.

Los dispositivos automáticos de cronometraje de vueltas no se consideran "telemetría".

Los dispositivos automáticos de cronometraje de vueltas no deben interferir con ningún método ni equipo oficial de cronometraje.

18. MATRÍCULAS

Las placas de matrícula deben estar fabricadas únicamente con materiales flexibles (por ejemplo, plástico). Las placas de matrícula deben cumplir los siguientes requisitos:

- Una (1) placa de matrícula delantera, montada en la sección superior de las horquillas delanteras y el número de piloto del piloto en la parte trasera del piloto
- Dos (2) placas de matrícula, una (1) montada a cada lado de la motocicleta detrás del conductor.
- Las dimensiones de la matrícula son: 25 cm x 30 cm (alto x largo) como mínimo.

Una de las placas debe fijarse en la parte delantera con una inclinación máxima de 30° hacia atrás con respecto al plano vertical. Se pueden perforar agujeros entre los números de la placa. Sin embargo, bajo ninguna circunstancia se deben perforar los números propiamente dichos. Se deben respetar las siguientes dimensiones mínimas en la placa delantera:

- Altura del número 140 mm
- Ancho de cada número: 70 mm
- Ancho de la línea: 25 mm
- Espacio entre dos números: 15 mm
- Espacio entre el logotipo de la FIM y el número: 10 mm

Matrícula de motociclista - fondo amarillo.

La forma de la matrícula es libre.

La fuente de los números no tiene ningún diseño específico, siempre y cuando el número sea claramente legible.

La matrícula debe ajustarse al dibujo que aparece a continuación:



Matrícula de líder del campeonato - fondo rojo. La forma de la matrícula es libre.

La fuente de los números no tiene ningún diseño específico, siempre y cuando el número sea claramente legible.

La matrícula debe ajustarse al dibujo que aparece a continuación:



Tras cada prueba del Campeonato Mundial de Flat Track de la FIM, se establecerá una clasificación intermedia basada en los resultados de cada piloto. El piloto que quede en primer lugar en la clasificación deberá llevar la placa roja en su moto para la siguiente prueba.

19. BANDAS DE NÚMERO Los números

de salida que se lleven en las bandas (dorsales) o impresos en la camiseta de los ciclistas deben ajustarse a lo siguiente:

El color del número debe contrastar fuertemente con el color del fondo. El número puede tener un contorno. El color del contorno debe contrastar tanto con el color del fondo como con el del número (por ejemplo, una camiseta blanca con números naranjas podría tener un contorno negro).

Distancia entre los números: 1,5 cm.

Altura del número: mínimo 20 cm.

Ancho del número: mínimo 10 cm para números de una cifra, mínimo 20 cm para números de dos cifras.

- Mínimo 25 cm para números de tres dígitos.

Ancho de trazo: 3 cm.

Espacio libre mínimo alrededor del número sin publicidad: 5 cm.

Los números de salida que los ciclistas usen en sus bandas o camisetas deben coincidir con el número de salida de la carrera en cuestión. Además, los números deben usarse tanto durante los entrenamientos como durante las carreras.

El logotipo del campeonato mundial FIM Flat Track será obligatorio en la camiseta de los pilotos a partir de 2026.

El logotipo de FIM Flat Track se mostrará en la parte superior delantera del torso o en la zona del hombro de la camiseta.



20. INTERRUPTORES DE CORTE DE ENCENDIDO

Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón de apagado de encendido funcional, ubicado en el lado derecho o izquierdo del manillar (al alcance de la mano mientras se sujeta el manillar), que detenga el motor en marcha. El interruptor de apagado también puede instalarse en el manillar, lo más cerca posible del acelerador.

El cordón debe estar hecho de un material no elástico y debe permanecer sujeto a la muñeca del piloto, mecánico o miembro del equipo de apoyo siempre que la motocicleta esté en marcha, incluyendo, pero no limitándose a, durante el calentamiento, en los boxes, en el área de competición o en cualquier área pública.

El sistema de corte de encendido debe detener el motor inmediatamente, mediante la simple acción de tirar de un cordón o una cuerda no elástica (que debe ser lo más corta posible) sujeta a la muñeca derecha del conductor. Todos los demás interruptores de gestión del motor y conectores eléctricos deben permanecer cubiertos o cerrados durante la conducción.

21. FRENOS

Los frenos en las ruedas delanteras solo son obligatorios en las carreras TT.

En todas las demás categorías de competición de Flat Track, los frenos delanteros están prohibidos y deben retirarse todos los componentes relacionados con ellos. La rueda trasera debe contar con un sistema de frenado eficiente.

Se debe instalar un dispositivo de seguridad (pasador o tuerca de bloqueo) en el soporte de la pastilla de freno.

22. COMBUSTIBLE

Todos los vehículos deben ser abastecidos con

- gasolina sin plomo (de gasolinera pública o de competición)

O

- una mezcla de gasolinas sin plomo

O

- una mezcla de gasolina(s) sin plomo y lubricante en el caso de motores de 2 tiempos.

La gasolina sin plomo o la mezcla de gasolinas sin plomo utilizada debe cumplir con las especificaciones de la FIM. La mezcla de

gasolina(s) sin plomo y lubricante debe cumplir con las especificaciones de la FIM.

Los pilotos y equipos deben declarar al director técnico de la FIM (o al jefe de comisarios técnicos de la FMNR cuando no haya un director técnico de la FIM designado) la marca y el tipo de gasolina que utilizarán durante los entrenamientos y las carreras, al presentar sus motocicletas en la inspección inicial. Asimismo, se recomienda que presenten un certificado emitido por la compañía petrolera que acredite que la gasolina ha sido analizada y cumple con las especificaciones de la FIM.

Las compañías de gasolina que suministran gasolinas de competición (gasolinas distintas a las que se obtienen en las estaciones de servicio públicas) a los equipos/pilotos participantes deben analizar su gasolina en Intertek Schlieren (Suiza) y comprobar que cumple con todas las especificaciones de la FIM.

Siempre que la gasolina cumpla con las especificaciones de la FIM, se emitirá un certificado a la compañía de combustible que incluirá un informe de prueba y un número de lote. La compañía de combustible deberá proporcionar una copia de dicho certificado a sus pilotos o equipos clientes antes de que participen en una carrera.

Para análisis de combustible, contacte con: fimfuels@intertek.com.

La FIM publicará en su sitio web una lista de gasolinas que cumplen con las especificaciones de la FIM.

Además, en los casos en que solo se permita gasolina del proveedor designado (para un evento específico o para todo el Campeonato Mundial, premio o copa), dicha gasolina deberá haber sido previamente probada en un laboratorio designado por la FIM para comprobar su conformidad con las especificaciones de la FIM:

- En caso de conformidad, deberá estar disponible un certificado de conformidad (que incluya el informe de prueba y el número de lote probado) y se aplicará el art. 01.63 en caso de controles para los ciclistas/equipos;
- En caso de que no se logre la conformidad, la FMN del país organizador/el organizador deberá solicitar a la FIM una exención que permita el uso de gasolina que no cumpla con las especificaciones de la FIM.

Si se concede la exención, los pilotos/equipos serán responsables de utilizar la gasolina suministrada sin alterar su composición. La FIM podrá realizar controles.

Especificaciones de la FIM para gasolinas sin plomo o mezclas de gasolinas sin plomo.

Se establecen las siguientes especificaciones para la gasolina sin plomo o la mezcla de gasolinas sin plomo:

Las siguientes propiedades deberán estar dentro de los siguientes umbrales (para cada propiedad, se indican los métodos de prueba relativos que se utilizarán para la medición):

Property	Units	Min.*	Max.*	Test Method
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164 or ASTM D2699
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163 or ASTM D2700
Oxygen (includes 10% ethanol allowance)	% (m/m)		3.7	EN ISO 22854 ¹ or EN 13132 or elemental analysis
Nitrogen	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629 ² or ASTM 5762
Benzene	% (V/V)		1.0	EN ISO 22854 or ASTM D6839 or ASTM D5580
Vapour pressure (DVPE)	kPa		100.0	EN 13016-1 or ASTM D5191
Lead	mg/L		5.0	ICP-OES or AAS
Manganese	mg/L		2.0	ICP-OES or AAS
Density at 15°C	kg/m ³	720.0	785.0	EN ISO 12185 or ASTM D4052
Oxidation stability	minutes	360		EN ISO 7536 or ASTM D525
Sulphur	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or ASTM D5453
<u>Distillation:</u>				EN ISO 3405 or
				ASTM D86
E at 70°C	% (V/V)	20.0	52.0	
E at 100°C	% (V/V)	46.0	72.0	
E at 150°C	% (V/V)	75.0		
Final Boiling Point	°C		210	
Residue	% (V/V)		2.0	
Appearance	clear, bright and visually free from solid matter and undissolved water			Visual inspection
Olefins	% (V/V)		18.0	EN ISO 22854 or ASTM D6839
Aromatics	% (V/V)		35.0	EN ISO 22854 or ASTM D6839
Total diolefins	% (m/m)		1.0	GC-MS or HPLC
<u>Oxygenates:</u>				EN ISO 22854 ¹ or EN 13132
Methanol	% (V/V)		3.0	The only oxygenates permitted are paraffinic mono-alcohols and paraffinic mono-ethers (of 5 or more carbon atoms per molecule) with a final boiling point below 210°C.
Ethanol	% (V/V)		10.0	
Isopropanol	% (V/V)		12.0	
Isobutanol	% (V/V)		15.0	
tert-Butanol	% (V/V)		15.0	
Ethers (C5 or higher)	% (V/V)		22.0	
Others	% (V/V)		15.0	

2 En caso de disputa, ASTM D 4629 será el método de referencia.

- a) Todos los umbrales mínimos y máximos informados no incluyen la tolerancia, que debe calcularse de acuerdo con la norma ISO 4259 y tenerse en cuenta para corregir los umbrales mínimos y máximos.
- b) La suma de los componentes individuales de hidrocarburos presentes en concentraciones inferiores al 5 % (m/m) debe constituir al menos el 30 % (m/m) del combustible. El método de ensayo será GC-FID (cromatografía de gases con detector de ionización de llama) y/o GC-MS (cromatografía de gases-espectrometría de masas).
- c) La concentración total de naftenos, olefinas y aromáticos clasificados por número de carbonos no debe exceder los valores que se indican en la siguiente tabla:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphthenes	0	5	10	10	10	10
Olefins	5	20	20	15	10	10
Aromatics	-	-	1.2	35	35	30

No se permiten olefinas bicíclicas ni policíclicas. El combustible no debe contener sustancias capaces de reaccionar exotérmicamente en ausencia de oxígeno externo.

Especificaciones FIM para mezclas de gasolina(s) sin plomo y lubricante

El lubricante:

- No debe alterar la composición de la fracción de gasolina cuando se agrega a la gasolina;
- No debe contener compuestos nitro, peróxidos ni ningún otro aditivo para aumentar la potencia del motor;
- No debe contribuir de ninguna manera a una mejora en el rendimiento general;
- durante la destilación hasta 250 °C, no debe mostrar una reducción de masa por evaporación superior al 10 % (m/m) (método de ensayo: GC de destilación simulada);
- Debe contener un contenido máximo de agentes antidetonantes (plomo, manganeso, hierro) de 10 mg/Kg (método de ensayo: ICP-OES).

Además, se establecen las siguientes especificaciones para la mezcla de gasolina(s) sin plomo y lubricante:

Las siguientes propiedades deberán estar dentro de los siguientes umbrales (para cada propiedad, se indican los métodos de prueba relativos que se utilizarán para la medición):

Property	Unit	Min.	Max.	Test Method
RON			102.0*	EN ISO 5164 or ASTM D2699
MON			90.0*	EN ISO 5163 or ASTM D2700
Density at 15°C	kg/m ³	690**	815**	EN ISO 12185 or ASTM D4052

*Reported min. and max. thresholds do not include the tolerance, which needs to be calculated in accordance with ISO 4259 and taken into account to correct the min. and max. thresholds.

** Min. and max. thresholds do include the tolerance.

Aire

Como oxidante, solo se puede mezclar aire ambiente con el combustible.

Muestreo y pruebas

La FIM puede exigir controles de gasolina, es decir, controles de la gasolina sin plomo, la mezcla de gasolinas sin plomo o la mezcla de gasolina sin plomo y lubricante, que utilicen los pilotos o equipos en los eventos. Estos controles implican un muestreo inicial en el evento y análisis posteriores en el laboratorio designado por la FIM.

Muestreo

1) El director técnico de la FIM (o el responsable técnico principal de la FMNR cuando no haya un director técnico de la FIM designado) es el único funcionario responsable de la gestión y supervisión del muestreo.

2) Los pilotos o equipos seleccionados para los controles de combustible deberán dirigirse con sus vehículos a la zona designada para tal fin.

3) El director técnico de la FIM/jefe técnico de la FMNR recoge la gasolina de la motocicleta utilizando únicamente recipientes de muestra nuevos y pipetas/bombas manuales.

La gasolina se transfiere mediante pipeta/bomba manual directamente desde el tanque de gasolina a tres recipientes, denominados A, B y C. Los recipientes son cerrados y sellados por el director técnico de FIM/jefe técnico de FMNR.

4) El director técnico de la FIM/jefe de comisarios técnicos de la FMNR rellena (en su totalidad) y firma el formulario de declaración de muestra de gasolina (véase 63.04.03). El piloto o un representante del equipo también firma este formulario, tras verificar que toda la información es correcta.

5) El director técnico de la FIM/jefe técnico de FMNR prepara una caja de envío adecuada que contiene las muestras A, B y C recolectadas y una copia del formulario de declaración de muestras de gasolina correspondiente, debidamente firmado. La caja se envía al laboratorio designado por la FIM mediante mensajería certificada.

Pruebas

1) La FIM establece una o más propiedades que deben verificarse (siguiendo el método de prueba correspondiente) para cada ciclista/equipo seleccionado. 2) La muestra A es la primera muestra que analizará el laboratorio designado por la FIM.

3) La muestra B podrá utilizarse para un segundo análisis si la FIM lo requiere. Se tendrá en cuenta el resultado de la muestra A o B que resulte más favorable para el ciclista o el equipo. La FIM se hará cargo de los gastos de envío y análisis de las muestras A y B.

4) Tan pronto como sea posible después de completar las pruebas, el laboratorio designado por la FIM informa los resultados de las pruebas directamente al coordinador CTI responsable.

5) En los casos negativos (es decir, conformidad de la(s) propiedad(es) probada(s) con la especificación), los ciclistas/equipos afectados serán informados individualmente por la FIM a su debido tiempo, con copia al FMN del ciclista/equipo, al director técnico de la FIM/jefe de comisarios técnicos del FMNR, a la autoridad competente (por ejemplo, jurado internacional), al director del CTI, al director y coordinador(es) de la comisión deportiva correspondiente.

6) Solo en casos positivos tras el análisis de la muestra A o B o A y B (es decir, no conformidad de una o más propiedades*), el coordinador CTI responsable notifica por correo electrónico* al piloto/equipo afectado (incluidos los resultados del análisis) y, 24 horas después, remite la información pertinente al FMN del piloto/equipo, al director técnico de la FIM/jefe de comisarios técnicos del FMNR, a la autoridad competente (p. ej., dirección de carrera, jurado internacional), al director CTI, al director y coordinador(es) de la(s) comisión(es) deportiva(s) afectada(s). *Nota: La no conformidad de una propiedad (excepto la apariencia) es suficiente para declarar la no conformidad de la gasolina o la mezcla.

Si el piloto/equipo desea solicitar una contra-peritaje, deberá notificarlo al coordinador CTI responsable por correo electrónico* en consecuencia, dentro de las 72 horas siguientes a la recepción por parte de la FIM de la notificación del estado de entrega relativa a la notificación de los resultados de la prueba al piloto/equipo.

- Si se solicita una contra-pericia, la muestra destinada a la contra-pericia es la muestra C y la prueba deberá tener como objetivo verificar la(s) misma(s) propiedad(es) previamente verificada(s) en la muestra A/B.

El ciclista o el equipo pueden solicitar que la muestra C se analice en uno de los laboratorios designados por la FIM. Los gastos de envío y análisis de la muestra C corren a cargo del ciclista o el equipo correspondiente.

Tras la notificación de los resultados de la muestra C, el coordinador CTI responsable notifica por correo electrónico* al ciclista/equipo en cuestión (incluidos los resultados de las pruebas) y remite la información pertinente al FMN del ciclista/equipo, al director técnico de la FIM/comisario técnico jefe del FMNR, a la autoridad competente (por ejemplo, dirección de carrera, jurado internacional), al director del CTI, al director y coordinador(es) de la Comisión deportiva correspondiente.

- Si no se solicita ninguna opinión pericial dentro del plazo establecido, el coordinador CTI responsable remite la información pertinente por correo electrónico* al FMN del piloto/equipo y al técnico de la FIM.

director/Jefe de comisarios técnicos de FMNR), la autoridad competente (por ejemplo, dirección de carrera, jurado internacional), el director del CTI, el director y coordinador(es) de la comisión deportiva correspondiente.

8) La autoridad competente del evento en cuestión (por ejemplo, la dirección de carrera, el jurado internacional) toma una decisión basándose en la información recibida. El coordinador de la comisión deportiva correspondiente notifica al ciclista o equipo en cuestión la decisión por correo electrónico*.

La no conformidad de la

- Una muestra (en los casos en que no se utilizó la muestra B) o
- Muestra B (en los casos en que el resultado de la muestra A no fue concluyente) o
- Muestras A y B o
- Muestras A, B y C (en los casos en que se utilizó la muestra B y se solicitó un peritaje) o

- Muestras A y C (en los casos en que no se utilizó la muestra B y se solicitó una contrapericia),
- Esto conlleva automáticamente la descalificación del ciclista/equipo de toda la competición.

No se aplicará ninguna descalificación en caso de conformidad de la muestra C. Además, en cualquier caso, se podrán aplicar otras sanciones.

El piloto o el equipo tiene derecho a apelar la decisión de la autoridad competente del evento en cuestión (por ejemplo, un jurado internacional) de conformidad con el código disciplinario de la FIM aplicable a la disciplina correspondiente.

*La recepción de una notificación sobre el estado de la entrega se considerará prueba de entrega.

23. SISTEMAS DE CARBURACIÓN

Se permite cualquier sistema de inyección de combustible o carburación. La ECU solo se puede modificar o reemplazar por un modelo de posventa con el fin de cambiar el mapeo de combustible y los ajustes de encendido.

Es posible que sea necesario reemplazar el mazo de cables, las bujías, los cables de las bujías y las tapas de las bujías.

El uso del siguiente sensor está permitido única y exclusivamente:

- Tps
- Levantar
- Inyección
- Temperatura del agua

24. CONTROLES DEL MOTOR Y DEL ACELERADOR

Únicamente el interruptor de parada del motor (interruptor de corte) puede instalarse en el manillar. El interruptor de parada del motor (conectado mediante un cordón a la muñeca del conductor) debe estar conectado al sistema de encendido de la motocicleta.

Todos los demás interruptores de gestión del motor y conectores eléctricos deben permanecer cubiertos o cerrados durante la competición.

25. CAJA DE CAMBIOS

La caja de cambios debe estar completamente integrada con el motor. No se permite una caja de cambios independiente.

Solo se permiten cambios de caja de cambios accionados con el pie.

Se permite el uso del sensor de posición de la marcha.

INSIGNIA DE LA FIM

En determinadas circunstancias, la FIM puede autorizar el uso de su distintivo en ciertos equipos para demostrar que cumplen con las normas establecidas por la FIM. Una vez concedida esta autorización y siempre que el equipo en el que aparece el distintivo se encuentre en buen estado, este constituye la garantía de conformidad con la norma establecida por la FIM.

26. EXÁMENES DE MÁQUINAS

Antes de cualquier entrenamiento o carrera, todas las motocicletas serán revisadas para garantizar el cumplimiento de las normas técnicas.

Todas las motocicletas inscritas en el evento deberán cumplir con este reglamento y el reglamento complementario, independientemente de si se pretende utilizar la motocicleta o no. Cualquier piloto que no cumpla con el reglamento será descalificado de la carrera y su motocicleta será retirada de los boxes.

- Antes del inicio de la competición, se deberá preparar una zona cerrada y vigilada (parque cerrado/parque cerrado).
- La inspección debe realizarse bajo techo en un área suficientemente grande.
- El área de inspección debe estar equipada con lo necesario, incluyendo mesas, sillas, luz eléctrica y toma de corriente.

Las herramientas necesarias se enumeran a continuación:

Medidor de revoluciones

Sonómetro, calibrador y pilas de repuesto

Calibrador deslizante (para verificar la cilindrada del motor, el diámetro del carburador, etc.)

Medidor de profundidad

Cinta métrica de acero

Focas

Herramientas para medir la capacidad del motor

Se recomienda utilizar un comprobador de aceite para lámparas, que indica la capacidad del cilindro. Si se requiere una medición más precisa, el jefe de servicio técnico puede solicitar desmontar la culata del cilindro.

Color para marcar las piezas

Pegatinas o pintura resistentes al calor para marcar el silenciador (y disolvente).

Imán

Botellas de muestra de combustible adecuadas

PC con unidad de CD + sistema operativo actualizado

Se recomienda el uso de impresora, etc.

Calculadora

Los documentos necesarios se enumeran a continuación:

Reglamentos complementarios

Reglamento técnico de la FIM - año en curso

Reglamento de la FIM de la disciplina en cuestión

Código deportivo de la FIM

Documentos de homologación (si procede)

Material de escritura

Formularios de verificación técnica

Todas las medidas necesarias y el equipo administrativo deberán estar listos al menos media hora antes de la hora prevista para el inicio de las pruebas de las máquinas (horario en la normativa complementaria).

Las comprobaciones de la máquina antes de los entrenamientos oficiales deben durar al menos 30 minutos, antes de la carrera al menos una hora y después de la carrera al menos 30 minutos.

Las inspecciones de las máquinas deberán realizarse de conformidad con el procedimiento y los plazos establecidos en las normas del CCP y en el reglamento complementario del evento.

- Previamente se deberá realizar la medición del nivel de sonido. El nivel sonoro se registrará en la ficha técnica. El

silenciador de escape se marcará con pintura o una pegatina.

Se debe realizar una inspección general de la motocicleta de conformidad con las normas de la FIM.

Las motocicletas aceptadas estarán marcadas con pintura o una pegatina.

- Las revisiones de la máquina se registrarán en el formulario de revisiones de la máquina.

- Durante el evento, el comisario técnico debe controlar todas las máquinas y equipos. Este control debe realizarse antes de que las máquinas entren en la pista.

- Tan pronto como un piloto haya terminado todas sus mangas, todas las máquinas usadas deben colocarse inmediatamente en un parque cerrado donde deben permanecer durante 30 minutos, en caso de una protesta o si se requiere una inspección adicional.

- Los competidores deberán retirar sus máquinas en un plazo de 30 minutos tras la apertura del área del parque, a excepción de aquellas que se destinen al desmontaje. Transcurrido este plazo, los responsables del parque no se harán responsables de las máquinas abandonadas.

- Si es necesario, se podrá realizar un control del nivel de ruido antes de colocar las máquinas en el parque cerrado.

- Para las inspecciones de las máquinas que se realicen después de la carrera, se deberá garantizar que las máquinas seleccionadas utilizadas durante la carrera vayan directamente al parque cerrado.

Responsable técnico principal y responsables técnicos de FMNR

- El jefe de seguridad técnica debe asistir a un evento una hora antes de las inspecciones de las máquinas.

Están previsto que comiencen. Debe informar de su llegada al director de carrera y al director técnico de la FIM, si está presente.

- El jefe de comisarios técnicos debe asegurarse de que todos los comisarios técnicos designados para el evento desempeñen sus funciones correctamente. El jefe de comisarios técnicos asignará a los comisarios técnicos a los puestos correspondientes para la carrera, los entrenamientos y el control final.

- Los comisarios técnicos pueden tener diferentes funciones, pero el equipo debe estar compuesto por un mínimo de tres personas. El comisario técnico jefe de FMNR debe poseer la licencia de comisario técnico sénior de la FIM y se recomienda que al menos uno de los comisarios técnicos posea dicha licencia.

Se requiere un número mínimo de inspectores según lo siguiente:

- Verificación de la documentación: uno

- Prueba de sonido, marcado del silenciador: dos

- Inspección de la máquina, casco y ropa: dos

- El responsable de control acústico (SCO) debe poseer una licencia válida de técnico acústico de la FIM, así como sólidos conocimientos y experiencia en el control acústico y la aplicación del método de ensayo. La FMNR podrá proponer los servicios de un técnico especializado (ingeniero acústico) si no hay un técnico acústico con licencia de la FIM disponible para actuar como SCO.

- El comisario técnico debe rellenar la ficha técnica, que deberá ser firmada por el piloto.

- Si una motocicleta se ve involucrada en un accidente, el comisario técnico debe revisar la máquina para asegurarse de que no se haya producido ningún defecto de carácter grave.

- Si el casco presenta defectos evidentes, el comisario técnico deberá retenerlo. El organizador deberá enviar este casco, junto con el informe del accidente y el informe médico (y fotografías y vídeos, si los hubiera), a la federación del ciclista. Si en el informe médico se indican lesiones en la cabeza, el casco deberá enviarse a un instituto neutral para su examen.

- El jefe de comisarios técnicos tiene derecho a mirar/inspeccionar cualquier parte de la motocicleta en cualquier momento del evento.

- Todos los comisarios técnicos deberán estar bien informados y asegurarse de que su FMN les haya proporcionado todas las "actualizaciones" técnicas que se hayan podido publicar después de la impresión de los manuales técnicos.

Piloto y/o mecánico

- El piloto y/o el mecánico y/o el jefe de equipo deben asistir al menos una vez a las revisiones de la máquina (del piloto) dentro de los plazos establecidos en el reglamento complementario.
- A petición del comisario técnico, el piloto deberá presentarse para las inspecciones de la máquina.

El número máximo de personas presentes en las revisiones de la máquina será el piloto, el mecánico y/o el jefe de equipo.

- El piloto es responsable en todo momento de que su máquina y su equipo de protección personal cumplan con las normas técnicas de la FIM para motocicletas de carreras en pista.
 - El piloto y/o el mecánico y/o el jefe de equipo deben presentar una motocicleta limpia de conformidad con las normas de la FIM.
 - El conductor tiene permitido usar la motocicleta que elija de entre las motocicletas aceptadas. También puede utilizar la motocicleta de otro motorista.
- El ciclista, el mecánico o el jefe de equipo deben presentar el equipo de protección del ciclista, por ejemplo, casco y dorsal con el número de salida correspondiente.
- Cualquier ciclista que no se presente según lo estipulado en las disposiciones a continuación podrá ser excluido de la competición.
 - El director de la carrera podrá prohibir la participación en las competiciones a cualquier persona que no cumpla con las reglas, o a cualquier jinete que pueda suponer un peligro para otros participantes o para los espectadores.

27. MÁQUINAS PELIGROSAS

Si, durante los entrenamientos o la carrera, un comisario técnico detecta que una máquina está defectuosa y podría suponer un peligro para los demás pilotos, deberá notificarlo inmediatamente al director de pista o a su adjunto. Es su deber excluir dicha máquina de los entrenamientos o de la carrera.

28. CONTROL DEL NIVEL DE SONIDO

NOTAS:

- Los EPV (grupo J) están exentos del control de nivel sonoro.
 - Para la primera prueba del Campeonato Mundial, se comprobará el nivel de ruido de las máquinas de todos los competidores. Tras la primera prueba, se comprobará el nivel de ruido de la máquina de un piloto invitado o participante de una sola prueba, así como de la máquina de cualquier otro piloto, de forma aleatoria.
 - Las máquinas que generen un ruido excesivo deben revisarse siempre, independientemente de la condición de los participantes.
- Para dar continuidad a las medidas adoptadas para reducir el nivel de ruido en favor del medio ambiente y en el marco de la campaña "RIDE QUIET", desde 2013 se aplica un nuevo método de medición del nivel de ruido denominado "2 metros máximo" en todas las disciplinas "todoterreno".
- En el presente artículo se describen las especificaciones técnicas y los recursos necesarios para aplicar dicho método, para uso de los responsables técnicos y los oficiales.
- El método "2 metros máximo" muestra una muy buena correlación entre el nivel de potencia sonora (LwA) emitido por motocicletas en plena aceleración y los niveles máximos de presión sonora medidos en las proximidades de las mismas motocicletas, con los motores al ralentí y acelerados rápidamente hasta sus velocidades máximas de rotación.

El método "2 metros máx." consistirá en cuantificar no solo el nivel de ruido producido por el silenciador del escape, sino también el nivel de ruido global máximo alcanzado por la motocicleta cuando las revoluciones del motor se elevan hasta la velocidad máxima, limitada por la regulación natural (para motores de 2 tiempos) o por los limitadores de revoluciones (para motores de 4 tiempos). Únicamente los niveles de ruido medidos con el método "2 metros máx." serán considerados por los comisarios técnicos y por la dirección de carrera/jurado del evento para decidir si la motocicleta cumple con los niveles máximos de ruido autorizados.

Preparación del sonómetro

Para todos los campeonatos y premios de la FIM, todos los sonómetros deben tener una respuesta en frecuencia según la sección 11 de la norma IEC61672 dentro de un límite de más o menos 2 dBA de 125 a 8000 Hz a 94, 104 y 114 dBA.

Los equipos de medición del nivel de sonido también deben incluir:

- un calibrador compatible, que debe utilizarse inmediatamente antes de que comience la prueba y siempre justo antes de una nueva prueba si se puede imponer una sanción disciplinaria;
- un tacómetro.

Debe disponerse de dos juegos de equipos en caso de fallo del tacómetro, el sonómetro o el calibrador durante el control técnico.

El sonómetro deberá prepararse siguiendo el siguiente procedimiento:

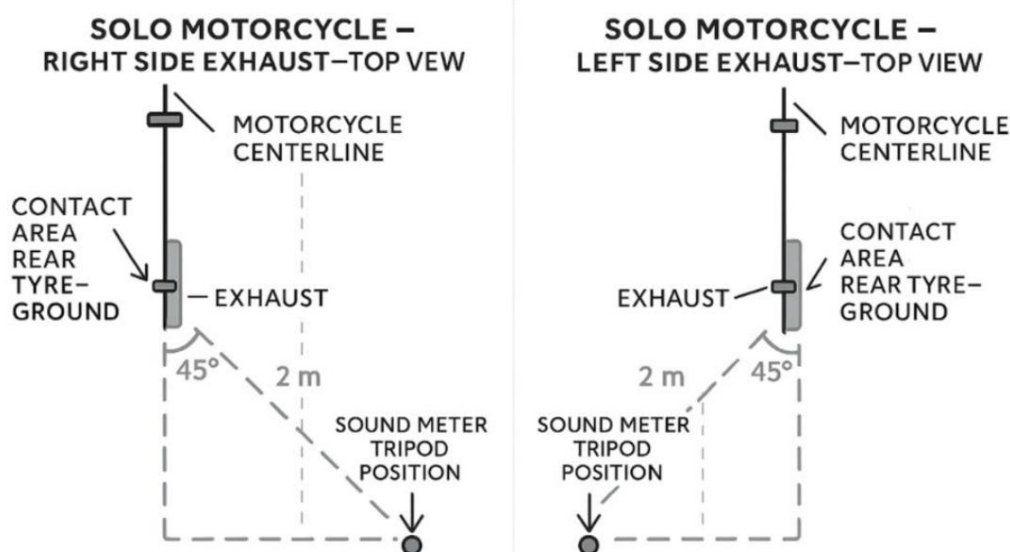
- Activar la pesaje 'A'
 - Debe activarse la ponderación temporal FAST.
 - Seleccione el rango más alto disponible (por ejemplo, 80~130 dB).
 - Calibre el sonómetro según las instrucciones, teniendo en cuenta la incidencia de la bola de espuma del viento.
-
- Coloca la bola de espuma antiviento sobre el micrófono.
 - Activar la función MAX MIN – configurar en MAX

Instalación del medidor de sonido y la motocicleta

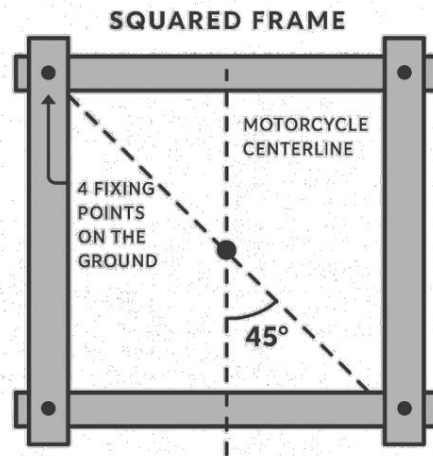
Los niveles de sonido se medirán con el micrófono fijado a un trípode a una altura de 1,35 m sobre el suelo, en posición horizontal (nivelada). Es recomendable que el micrófono esté conectado mediante un cable de extensión al sonómetro.

En cuanto a la ubicación y posición del vehículo, asegúrese de que no haya obstáculos sólidos en un radio de 10 metros alrededor del micrófono.

Según el vehículo, el sonómetro se colocará: para motocicletas individuales, a un ángulo de 45° con respecto al eje longitudinal del vehículo, en el lado del escape, a 2 m detrás del vehículo (medido desde el punto donde el centro del neumático trasero toca el suelo); para motocicletas individuales con dos salidas de escape, a un ángulo de 45° con respecto al eje longitudinal del vehículo, en el lado de la entrada de aire, a una distancia de 2 m detrás del vehículo (medido desde el punto donde el centro del neumático trasero toca el suelo). Nota: si se utiliza una entrada de aire central, se medirán ambos lados.



Los silenciadores equipados con adaptadores destinados a reducir el nivel de sonido deberán instalarse de forma permanente. Para realizar mediciones repetitivas, todas las motocicletas se pueden colocar en un pequeño bastidor fijo en el suelo, asegurándose de respetar los requisitos de 45°. Un bastidor cuadrado facilita el posicionamiento de la motocicleta.



Los vehículos que no estén equipados con punto muerto en la caja de cambios deben colocarse sobre un soporte. Es preferible realizar las pruebas sobre terreno blando y sin vibraciones, como hierba o grava fina.

Si el viento no es moderado, las máquinas deben orientarse hacia adelante, en dirección contraria al viento.

El nivel de ruido ambiental en el punto de medición debe ser como mínimo 15 dBA inferior al límite de ruido FIM más bajo aplicado en cada disciplina.

Se recomienda recalibrar el sonómetro periódicamente durante el día de la prueba.

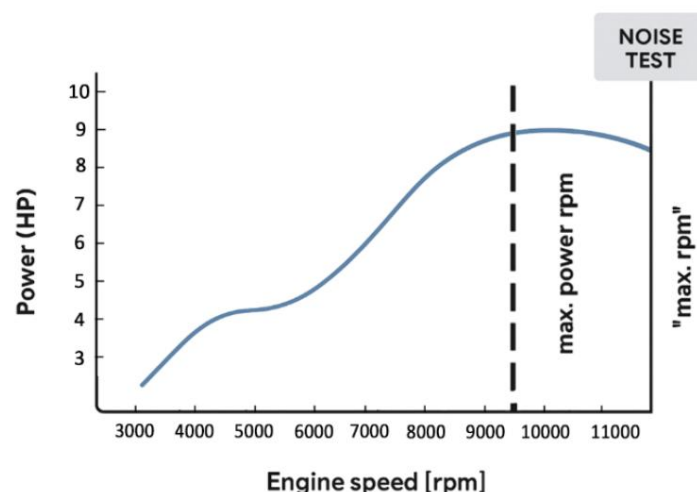
El procedimiento de prueba

Un técnico de sonido (designado como oficial de control de sonido, "SCO", véase 77.03) se sitúa al lado del vehículo, frente al sonómetro/micrófono, para no obstruir ni interponerse entre la moto y el micrófono.

El oficial de control de sonido (SCO) debe haber llegado con tiempo suficiente para conversar con el director de carrera y otros oficiales técnicos a fin de acordar un sitio y un procedimiento de prueba adecuados. Un segundo comisario técnico puede estar presente para ayudar. El jinete también puede estar presente. Se recomienda encarecidamente que el/los comisario/s técnico/s utilicen tapones para los oídos, auriculares o audífonos.

La medición se realiza con la motocicleta sobre sus ruedas y el motor caliente. Durante la prueba de sonido, solo el conductor puede sentarse en la motocicleta en su posición normal de conducción. Un conductor o un mecánico, ubicado a la izquierda de la motocicleta, deberá desembragar.

El SCO (y no otros) deberá abrir el acelerador lo más rápido posible (instantáneamente, en 0,3 s) hasta alcanzar la máxima velocidad de giro (rpm). En caso de duda, se puede verificar que dicha velocidad máxima de giro sea superior a la velocidad de giro a la que el vehículo entrega su máxima potencia (kW).



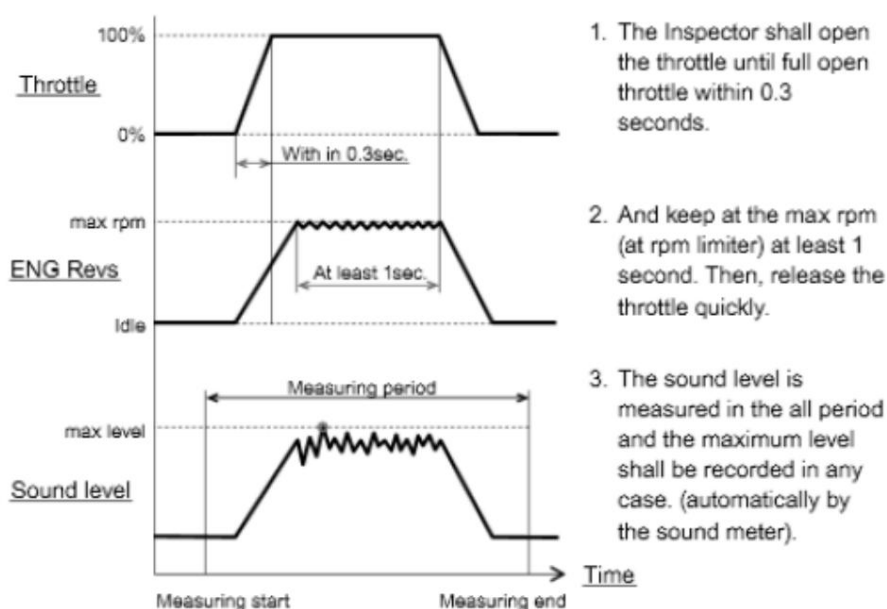
Para finalizar la prueba, el operador del SCO suelta el acelerador rápidamente. A continuación, se lee en el sonómetro el valor máximo de ruido (dB/A) registrado durante el intervalo de medición y se anota. Este valor de ruido no debe redondearse a la baja al número entero más cercano.

El valor del ruido se compara entonces con los límites de sonido. La prueba de ruido puede ser "APROBADA" o "NO APROBADA":

- «APROBADO»: La prueba de sonido se considera «aprobada» si el valor de ruido registrado es inferior o igual a los límites de sonido. El SCO puede entonces marcar el silenciador al finalizar la prueba. El silenciador no debe cambiarse después de la verificación, excepto el silenciador de repuesto que también haya sido revisado y marcado. La abertura del extremo del silenciador debe permanecer sin modificar una vez que haya sido revisada y marcada.
- "NO APROBADO": La prueba de sonido se considera "no aprobada" si el valor de ruido registrado supera los límites de sonido. En este caso, el vehículo (con el mismo silenciador) puede presentarse nuevamente, pero para un máximo de dos pruebas más. Si el resultado de la tercera prueba es negativo, el conductor:
 - puede presentar un silenciador diferente o reparado (en caso de que la prueba de sonido se haya realizado antes de la carrera) - recibirá una penalización (en caso de que la prueba de sonido se haya realizado durante o después de la carrera).
 El medidor de sonido se reinicia presionando la línea lateral y se activa presionando la línea lateral.
De nuevo en la banda.

Notas:

- Si el motor empieza a fallar, cierre ligeramente el acelerador y vuelva a abrirlo.
- Si se producen detonaciones, la medición deberá reiniciarse.
- En vehículos sin limitador de revoluciones del motor, habrá que abrir el acelerador no más de 2 segundos o hasta que se escuche una señal audible de que el motor está revolucionándose demasiado.
- Incluso si un vehículo no ha superado el límite de ruido correspondiente, si existe alguna duda, el vehículo podrá ser revisado nuevamente.
- Si el vehículo no puede alcanzar el valor de "rpm de potencia máxima", se le denegará la participación. Cualquier intento por parte de un participante de impedir que su motor alcance las "rpm de potencia máxima" se considerará una infracción del reglamento.
- En caso de que el SCO dude del valor de "rpm de potencia máxima" (tal como lo declaran los fabricantes o se obtuvo previamente con la prueba del dinamómetro), deberá medir la velocidad del motor con un tacómetro conectado a la chispa.



Límites de sonido: 114,0 dB/A antes de la carrera y 115,0 dB/A después de la carrera. Los tubos de escape y los silenciadores deben cumplir con todos los requisitos relativos al control del sonido (consulte el Reglamento de Sonido de la FIM más reciente), disponible en el siguiente enlace: <https://www.fim-moto.com/en/documents/view/2026-0-fim-sound-regulations-08122025>

NOTAS:

- Los valores que deben respetarse después de la carrera tienen en cuenta la degradación del silenciador (es decir, el límite se eleva en 1 dB/A).
- Los valores ya tienen en cuenta la precisión del método.
- No se permiten deducciones por temperatura ambiente, presión o altitud.

Silenciadores de repuesto

El piloto o el mecánico pueden presentar en el control de sonido, junto con el vehículo, un (1) silenciador de repuesto para su revisión. Se podrán presentar otros silenciadores de repuesto una vez que todos los participantes hayan presentado sus vehículos, o en los días siguientes del evento. Las acciones y decisiones dependerán de la disciplina deportiva correspondiente y de las decisiones tomadas durante las conversaciones previas con el director técnico de la FIM y/o el jefe de comisarios técnicos. En una competición que requiera una revisión final de las máquinas antes de que se anuncien los resultados, esta revisión deberá incluir una medición de control de sonido de al menos tres máquinas elegidas a discreción del director de carrera/director de carrera de la FIM en cooperación con el jefe de comisarios técnicos. Consulte cada disciplina para obtener más información.

Valores de "Máxima potencia rpm"

Los valores de rpm de potencia máxima proporcionados con antelación por los fabricantes de vehículos, para cada modelo de vehículo de producción específico, y/o medidos con la prueba de dinamómetro y/o obtenidos por revistas especializadas, están disponibles bajo petición (cti@fim.ch).

DIAGRAMAS

