Reglamento Deportivo FIMLA Latin America Talent Cup

EDICIÓN 2025

Reglamento Deportivo FIMLA Latin America Talent Cup

Reglamento Deportivo FIM LA LATIN AMERICA *Talent Cup*

EDICIÓN 2025

FIM LA – REGLAMENTO DEPORTIVO LATIN AMERICA *TALENT CUP*

1 REGULACIONES DEPORTIVAS 4
1.1 INTRODUCCIÓN 4
1.2 EVENTOS 4
1.3 PARQUE CERRADO 6
1.4 OFICIALES 6
1.5 LATC GESTION DE EVENTO 9
1.6 LATC DIRECCIÓN DE CARRERA.....10
1.7 EL CALENDARIO.....11
1.8 MOTOCICLETAS 11
1.9 COMPETIDORES ELEGIBLES 11
1.10 INSCRIPCIONES 12
1.11 NÚMEROS DE PARTIDA 12
1.12 HORARIO 12
1.13 CONTROL TÉCNICO – CONTROL MÉDICO – CONTROL DOPING 13
1.14 PRÁCTICAS Y PRUEBAS.....13
1.15 POSICIONES EN GRILLA 15
1.16 CARRERAS 17
1.17 PROCEDIMIENTO ESTANDAR DE LARGADA 17
1.18 PROCEDIMIENTO DE PENALIZACIONES ESPECIALES EN LA CARRERA 26

1.19 CARRERAS “MOJADAS” Y “SECAS”.....28

1.20 CONDUCTA DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS Y LA CARRERA 28

1.21 BANDERAS Y LUCES.....31

1.23 FINAL DE UNA CARRERA Y RESULTADOS DE LA CARRERA.....36

1.24 INTERRUPCIÓN DE UNA CARRERA.....37

1.25 REINICIANDO UNA CARRERA QUE HA SIDO INTERRUMPIDA.....39

1.26 PUNTOS Y CLASIFICACIÓN.....42

1.27 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS COMPETIDORES.....43

1.28 PERSONAL DE EQUIPOS EN LA ZONA DE PIT.....43

CONDICIONES Y COMPROMISOS GENERALES

Todos los pilotos, personal de los equipos, oficiales, organizadores y todo el personal involucrado en alguna capacidad cualquiera participando en la FIM LA Latin America Talent Cup (referido en Adelante como LATC o "Copa") se compromente personalmente, sus empleados y agentes, en seguir todas las provisiones de:

1. REGULACIONES DEPORTIVAS
2. REGULACIONES TÉCNICAS
3. CÓDIGO DISCIPLINARIO Y DE ARBITRACIÓN
4. ESTÁNDARES DE CIRCUITO
5. CÓDIGO MÉDICO
6. CÓDIGO ANTIDOPAJE
7. CÓDIGO AMBIENTAL
8. CÓDIGO ÉTICO DE LA FIM

como son suplementados y corregidos de tiempo en tiempo.

Todas las referencias al género masculino en estos documentos están hechas solamente para los propósitos de simplicidad, y también se refieren al género femenino a excepción de que el contexto lo requiera de otra manera.

Todas las personas mencionadas arriba pueden ser penalizadas de acuerdo con las provisiones de las regulaciones de la FIM LA Latin America Talent Cup (de aquí en adelante referidas como las "Regulaciones LATC").

Mientras que estas regulaciones pueden ser traducidas a otros idiomas, en caso de cualquier disputa con respecto a su interpretación, el idioma Oficial Español prevalecerá.

Es la responsabilidad del equipo el asegurar que todas las personas concernientes con su inscripción observen todos los requerimientos de las regulaciones. La responsabilidad del piloto, o de cualquier otra persona a cargo de una máquina inscrita durante cualquier parte del Evento con respecto a la observación de las Regulaciones está unida con la del equipo.
Todas las personas concernientes en cualquier manera con una máquina inscrita o presente en cualquier capacidad en el Parque Cerrado, Boxes, Calle de Boxes o Pista, debe usar un pase apropiado en todo momento durante el Evento.

CÓDIGO ANTIDOPAJE

Todas las personas relacionadas deben en todo momento observar el Código FIM Antidopaje y pueden ser penalizadas de acuerdo a éste.

1. REGULACIONES DEPORTIVAS

1.1 INTRODUCCIÓN

1.1.1 Una serie de carreras de motocicletas contando hacia la FIM LA Latin América Talent Cup para pilotos serán organizadas.

1.1.2 Documentos oficiales relacionados con cualquier reunión deben conformarse con el artículo 14.5 del código deportivo de la FIM LA.

1.2 EVENTOS

1.2.1 El Evento deberá comenzar en el tiempo agendado para Chequeos Técnicos y Deportivos y terminará después de todas las carreras en la expiración del plazo para el ingreso de una protesta y al tiempo en que las verificaciones técnicas y deportivas hayan concluido, cualquiera sea lo último.

La dirección de carrera debe permanecer operativa con todo el equipo en el lugar hasta el final del período provisto para la entrega de un protesto, y todos los oficiales y jueces deben permanecer en el circuito disponibles para la Dirección de Carrera de LATC y el Jurado Internacional durante ese período.

1.2.2 Los Promotores serán nominados por la FMN y aprobados por la FIM LA.

1.2.3 El Promotor es responsable de proveer las facilidades y personal para asegurar un desarrollo del evento tranquilo y eficiente.

1.2.4 El Promotor deberá obtener aseguramiento para responsabilidad de 3era persona de acuerdo con el artículo 15.1 del Código Deportivo de la FIM LA.

1.2.5 Por lo menos 30 días antes del Evento, los Promotores del evento deben entregar la siguiente información a la FIM LA:

a. Confirmación del nombre y dirección de los Promotores, incluyendo dirección de correo y números de teléfono para correspondencia.
b. La fecha y lugar del Evento.
c. Un plano detallado del circuito, su dirección, horario o anti horario, largo y posición de la pole position.
d. La ubicación en el circuito del centro de información para equipos y pilotos y la pizarra de informaciones oficiales.
e. El nombre y dirección de la empresa suministrando el Seguro de responsabilidad de 3eras personas y el número de la póliza.
f. Nombre y dirección de la FMNR.
g. El nombre del Encargado del Circuito (con licencia FIMLA).
h. El nombre, dirección y número telefónico del Oficial Médico en Jefe.
i. EL nombre, dirección y número telefónico de los hospitales designados para el evento.

1.3 EL PARQUE CERRADO

1.3.1 El Parque Cerrado, boxes, y todas otras facilidades deben estar disponibles para equipos por lo menos en el día previo al día de la primera práctica y debe permanecer disponible para competidores por lo menos un día después del evento.

1.3.2 Se debe permitir acceso para equipos llegando para armado entre las horas 08:00 y 20:30.

1.3.3 Se debe tener control de 24 horas en los accesos durante todo el tiempo que el Parque Cerrado esté ocupado, suministrando acceso vehicular al circuito y parque cerrado.

1.3.4 Cuando el Parque Cerrado esté ocupado debe existir un servicio médico y de bomberos adecuado disponible para todos los pilotos, equipos, fabricantes, auspiciadores, compañías de servicio, oficiales, FIM LA, Etc.

Como mínimo los servicios deben estar disponibles desde las 08.00 – 18.00hrs en los dos días previos al "día de armado de equipos" y en una base de 24 hrs durante el resto del evento, terminando a media noche del día después del día de carrera.

1.3.5 Se debe suministrar Seguridad complete al Parque Cerrado desde por lo menos la media noche del día anterior de la primera práctica hasta la media noche del día después del evento.

1.4 OFICIALES

1.4.1 Oficiales Permanentes.

Todos los oficiales permanentes deben ser designados para el Campeonato por la FIM LA. Los siguientes oficiales serán designados para desarrollar roles de supervisión y ejecutivos.

Director de Carrera LATC

Responsable de asegurar una observación apropiada de las Regulaciones y un eficiente desarrollo de las prácticas y carreras.

El Director de Carrera de LATC es también responsable de todas las comunicaciones entre el Comité de Administración de Evento de LATC y el Jurado Internacional.
El Director de Carrera de LATC no tiene competencia para la aplicación de sanciones.

El Encargado del Circuito trabajará en consulta permanente con el Director de Carrera de LATC.

El Director de Carrera de LATC tendrá autoridad suprema en los siguientes asuntos, y el Encargado de Circuito solo podrá dar órdenes al respecto con su consentimiento expreso:

a) El control de los entrenamientos y la carrera, el cumplimiento del cronograma y, si lo considera necesario, la realización de cualquier propuesta a la Dirección de Carrera de LATC para modificar el cronograma de acuerdo con el Reglamento Deportivo.

b) La suspensión de los entrenamientos o la carrera de acuerdo con el Reglamento Deportivo si considera que no es seguro continuar, y garantizar que se lleve a cabo el procedimiento de reinicio correcto.

c) El procedimiento de largada.

d) El uso de los coches médicos/vehículos de intervención rápida.

Largada

Responsable del procedimiento de largada.

1.4.2 Oficiales individuales del evento

Todos los Oficiales individuales del evento serán designados para cada evento por la FMNR/Organizador y deberán ser aprobados por la FIM LA. Estos son:

1.4.2.1 Director de Carrera – Responsable de:

a) Asegurar que el circuito esté debidamente preparado y mantenido durante el evento, y que se cumplan todos los requisitos legales aplicables para su desarrollo.

b) Garantizar que todos los oficiales y servicios estén en su lugar.

La ubicación de todo el personal y equipo de pista (es decir, comisarios, servicios de extinción de incendios, moto-taxi, vehículos de recuperación/intervención, banderas, etc.) a lo largo del circuito, a más tardar 30 minutos antes del inicio de todas las sesiones de entrenamiento y calentamiento. Los grupos de personal médico y comisarios de pista deben estar separados por aproximadamente 5 metros para identificar claramente los diferentes grupos.

El Director de Carrera de LATC, el Encargado del Circuito y el Director Médico realizarán la inspección final del Circuito para asegurar que se cumpla con este reglamento, 30 minutos antes del inicio de la primera sesión de prácticas y/o calentamiento del día.
Durante la vuelta de inspección final, deben mostrarse las banderas agitadas y/o los paneles LED y otros equipos solicitados por el Director de Carrera de LATC en cada puesto de comisarios.

c) Tomar decisiones para asegurar el desarrollo fluido y eficiente del evento.

d) Asegurar que el evento se realice de acuerdo con los Reglamentos.

e) Notificación de protestas a la Dirección de Carrera de LATC.

f) Aprobación inmediata y firma con hora de los resultados provisionales (prácticas, calentamientos, grillas de salida y carreras) y presentación de los informes al Jurado Internacional.

1.4.2.2 Secretarios – Responsables de:

a) Durante el evento, efectuar las comunicaciones entre los diversos oficiales.

b) Proporcionar apoyo secretarial para el Jurado Internacional, la Dirección de Carrera de LATC y los Comisarios FIM LA.

1.4.2.3 Otros oficiales

Comisarios, Inspectores Técnicos, Personal de Seguridad, Personal Médico, etc., según sea necesario para el correcto desarrollo del evento.

Todas las comunicaciones entre los oficiales individuales del evento deben realizarse a través de los oficiales permanentes correspondientes.

1.4.3 La Dirección de Carrera de LATC

La Dirección de Carrera de LATC será designada para el Campeonato por la FIM LA.

1.4.4 Los Comisarios FIM LA.

Los Comisarios Deportivos con licencia FIMLA serán nominados por la FMNR y aprobados por la FIM LA.

1.5 GESTIÓN DEL EVENTO DE LATC

1.5.1 La gestión del evento será realizada por el Jurado Internacional, que estará compuesto por los siguientes miembros y oficiales:

Miembros:

- El Delegado FIMLA quien presidirá las reuniones
- El Delegado designado por la FMNR
- El Delegado designado por el promotor/organizador

Oficiales:

- El Director de Carrera con licencia FIM/FIMLA
- El Director Técnico con licencia FIM/FIMLA
- El Oficial Médico con licencia FIM/FIMLA
- El Oficial de Medio Ambiente con licencia FIM/FIMLA
- El Jefe de Oficiales con licencia FIM/FIMLA

1.5.2 En cualquier momento, las funciones de los miembros del Jurado Internacional son:

a) Asegurar el desarrollo fluido y eficiente del evento.
b) Hacer recomendaciones a la Dirección de Carrera de LATC sobre cualquier asunto organizativo que esté en contradicción con los protocolos del Organizador o con los Reglamentos.
c) Informar a la Dirección de Carrera de LATC sobre cualquier infracción de los Reglamentos.

1.5.3 El Jurado Internacional se reunirá en cualquier momento necesario durante el evento, ya sea en persona o mediante reunión electrónica. Las reuniones se celebrarán, en principio:

a) Antes de la primera sesión de prácticas.
b) Al final de cada jornada de prácticas.
c) Al final del evento.

1.5.4 El quórum para una reunión del Jurado Internacional es de dos personas.

1.5.5 Todos los miembros tienen un voto. Las decisiones se toman por mayoría simple. En caso de empate, el Delegado FIM LA ejercerá el voto de desempate.

1.5.6 La composición del Jurado Internacional debe estar claramente anunciada durante la primera reunión.

1.5.7 El Delegado FIM LA también puede invitar a la participación de Oficiales u otras personas para ayudar en las reuniones. Sin embargo, estas personas invitadas no tendrán derecho a voto.

1.5.8 Las funciones del Jurado Internacional son:

a) Recibir informes de los diversos Oficiales sobre la inspección técnica, prácticas y carreras.

b) Hacer recomendaciones al Promotor para mejorar el desarrollo fluido y eficiente del evento.

1.6 DIRECCIÓN DE CARRERA DE LATC

1.6.1 La Dirección de Carrera de LATC la ejerce el Director de Carrera LATC con licencia válida de la FIM o FIMLA según sea el caso:

- Para eventos realizados con MotoGP, será el Director Adjunto de Carrera de MotoGP o el Director de Carrera.
- Para eventos realizados con World SBK, será el Director de Carrera de World SBK.
- Para eventos independientes, será una persona designada por la FIMLA.

1.6.2 Las funciones de la Dirección de Carrera de LATC son:

a) Tomar decisiones según lo establecido en los Reglamentos.

b) Imponer sanciones por cualquier infracción de los Reglamentos.

c) Realizar cambios en la conducción y/o el formato de una carrera y/o sesión de práctica basados en consideraciones de seguridad, siempre y cuando dicha decisión sea absolutamente necesaria para resolver una situación no prevista en los Reglamentos. En tales casos excepcionales, esa decisión puede prevalecer sobre disposiciones específicas de los Reglamentos.

d) Siempre que sea absolutamente necesario para resolver una situación no prevista en los Reglamentos, la Dirección de Carrera puede emitir instrucciones o aclaraciones previas a la carrera y, en casos específicos, incluso crear regulaciones previas a la carrera (por ejemplo, para tener en cuenta las condiciones locales de un circuito en particular). Sin embargo, dichas acciones solo podrán tomarse dentro de los límites establecidos por los Reglamentos.

e) Imponer sanciones a los Promotores por no haber podido garantizar el desarrollo fluido y eficiente del evento o por graves infracciones de los Reglamentos.

f) Juzgar cualquier protesta relacionada con infracciones de los Reglamentos. No se podrá presentar una protesta sobre asuntos relacionados con los Reglamentos Técnicos.

1.7 EL CALENDARIO

1.7.1 El calendario de las carreras que cuentan para la Copa será publicado, en principio, a más tardar el 31 de diciembre del año anterior.

1.7.2 La temporada se define como comenzando el día después de la última carrera del año y finalizando el día de la última carrera del siguiente año.

1.7.3 La fecha de un evento puede ser reprogramada debido a fuerza mayor, en consulta con la FIM LA y el Promotor/Organizador.

1.8 MOTOCICLETAS

1.8.1 Clases

La clase admitida es de 250cc, monocilíndrica de 4 tiempos, de acuerdo con el Artículo 2.

1.8.2 Medios de propulsión

Una motocicleta solo puede ser propulsada por su propia potencia motriz, el esfuerzo muscular de su piloto y por las fuerzas naturales de la gravedad.

1.9 COMPETIDORES ELIGIBLES

Los pilotos deben tener una licencia válida emitida por FIM LA.
Un piloto solo representará a una nación según lo indicado en su pasaporte.
En caso de múltiples nacionalidades, el piloto elige qué nación representará al principio de su carrera, al solicitar su primera licencia FIM.
En caso de pérdida o cambio de nacionalidad o fuerza mayor, el piloto puede solicitar un cambio de nacionalidad deportiva a la FIM, solo antes del inicio de una temporada (cuando solicite su nueva licencia FIM).
El piloto competirá durante toda la temporada bajo su bandera nacional, ganando poles, podios, victorias y títulos solo para esa nación.

Las licencias para pilotos se emiten solo cuando se ha alcanzado la edad mínima de 14 años. El límite para la edad mínima comienza en la fecha de cumpleaños del piloto.

El límite para la edad máxima finaliza al final del año en que el piloto cumple 22 años.

1.10 INSCRIPCIONES

El número máximo de pilotos permitidos en la Latin America Talent Cup es 30.

1.10.1 Se llevará a cabo una reunión informativa obligatoria para todos los pilotos que participarán por primera vez en la Copa actual, el día anterior a la primera sesión de prácticas programada.

La falta de asistencia completa a la reunión informativa puede resultar en una sanción.

La Dirección de Carrera de LATC puede conceder una exención a un piloto.

1.10.2 Un piloto que compita en la FIM Latin America Talent Cup no tiene permitido participar en las prácticas o carreras del Campeonato Mundial FIM Moto3 o del Campeonato Mundial FIM Supersport 300 en el mismo evento.

1.10.3 Se considerará que un piloto ha participado en el evento cuando participe en al menos una sesión de prácticas.

1.10.4 Se considerará que un piloto ha comenzado una carrera cuando participe al menos en la primera vuelta de la carrera.

1.11 NÚMEROS DE PARTIDA

1.11.1 A cada piloto aceptado en la Copa se le asignará un número de partida específico que será válido durante toda la Copa.

1.12 HORARIO

1.12.1 El horario del evento será publicado antes de cada evento.

1.12.2 El horario, incluida la fecha del evento, solo podrá ser modificado de la siguiente manera:

i) Antes del evento por FIMLA;
ii) Durante el evento por la Dirección de Carrera de LATC.

1.13 CONTROL TÉCNICO - CONTROL MÉDICO - CONTROL DE DOPAJE

1.13.1 El Control Técnico de las motocicletas y el equipo del piloto será responsabilidad del personal técnico de la Organización de LATC, realizado según lo requiera la Organización de LATC.

1.13.2 El procedimiento para el Control Médico está descrito en el Código Médico.

1.13.3 Cualquier piloto que deba ser sometido a control de dopaje debe presentarse en la sala de control de dopaje en el centro médico con la identificación suficiente dentro de una hora desde la notificación. Un acompañante puede acompañar al piloto.

1.14 PRÁCTICAS Y PRUEBAS

1.14.1 Restricciones para prácticas y pruebas

i) Un "Evento" de la FIM LA Latin America Talent Cup se define como comenzando en la hora programada para los controles técnicos y deportivos de LATC, generalmente un jueves. Este tiempo y fecha se usan para determinar los 7 días antes de un evento en relación con las restricciones de pruebas.

ii) Se permite la Formación de Pilotos y Familiarización con la Pista en cualquier momento en cualquier circuito bajo las siguientes condiciones:

Dicha actividad en pista no está permitida dentro de los 7 días previos a un evento de la Latin America Talent Cup en ese circuito a menos que sea autorizado por la Dirección de Carrera de LATC. Esto incluye pruebas privadas y participación en pruebas organizadas en el circuito durante este período.

iii) Los pilotos Wild Card o de un solo evento no están sujetos a ninguna restricción de pruebas (con la excepción de que no pueden participar en otra clase para prácticas o carreras en el mismo evento en el que han sido aceptados como Wild Card o piloto de un solo evento, según lo indicado en el Art. 1.11.2).

1.14.2 Sesiones de Práctica (incluido el calentamiento)

i) Los pilotos comenzarán la práctica desde el carril de boxes cuando se muestre la luz verde en la salida del carril de boxes.

ii) La duración de la práctica comenzará desde la iluminación de la luz verde. Se mostrará un tablero visible o una cuenta regresiva en el carril de boxes o en las pantallas oficiales de Cronometraje para indicar los minutos restantes de la práctica.

iii) El final de la práctica será indicado por la agitación de una bandera a cuadros, momento en el cual se cerrará la salida del pit. El final de una sesión de práctica se determina por el tiempo asignado para la sesión, según lo indicado por el cronometraje oficial. El tiempo de un piloto seguirá siendo registrado hasta que pase la línea de meta después de que haya transcurrido el tiempo asignado. Después de la bandera a cuadros, los pilotos completarán una vuelta de entrada a los pits antes de entrar en los boxes.

iv) Si la práctica se interrumpe debido a un incidente o cualquier otra razón, se agitará una bandera roja en la línea de salida y en todos los puestos de comisarios. Todos los pilotos deberán regresar lentamente al carril de boxes. Cuando se reinicie la práctica, el tiempo restante será el que se muestre en los monitores de los cronometradores oficiales en el momento en que se agitaron las banderas rojas, a menos que la Dirección de Carrera de LATC lo ajuste de otra manera.

v) Después de que la práctica haya comenzado, no se permite que ninguna persona altere las condiciones de la superficie de la pista. Esto incluye a los comisarios de la pista y otros oficiales, quienes no pueden limpiar la superficie de la pista sin instrucciones previas y/o autorización del Director de Carrera de LATC.

vi) Las motocicletas serán sorteadas y asignadas a los pilotos al final de la última práctica de cada día de la fecha.

1.14.3 Motocicletas

Un piloto puede practicar con una motocicleta siempre que su motocicleta haya sido asignada a su nombre.

1.14.4 Tiempo de vuelta

Todas las vueltas de los pilotos serán cronometradas.

Los récords oficiales del circuito serán reconocidos como los siguientes:

• Récord Absoluto de Vuelta – el tiempo de vuelta más rápido de la historia, incluyendo todas las sesiones de un evento de carrera.

• Mejor Vuelta de Carrera – el tiempo de vuelta más rápido de la historia registrado durante una carrera.

Tanto en los entrenamientos como en la carrera, el tiempo de vuelta se calcula restando el tiempo entre dos cruces consecutivos del plano de la línea de meta, indicada por la línea pintada en la pista.
En caso de que el piloto no esté en contacto con la motocicleta, el tiempo de llegada se determinará por la primera parte del piloto o de la motocicleta que cruce la línea de meta, lo que ocurra en último lugar.
En todos los casos, se tendrán en cuenta cualquier infracción, incluidas, entre otras, los límites de la pista y cualquier ventaja obtenida para determinar la validez de la vuelta. Esto incluye los casos en los que la motocicleta y el piloto estén separados, en cuyo caso ambos serán considerados para determinar posibles infracciones.

1.14.5 Clasificación para la Carrera

Para clasificar a la carrera, un piloto debe lograr un tiempo durante la(s) sesión(es) de Clasificación al menos igual al 107% del tiempo de clasificación registrado por el piloto más rápido.
Cualquier piloto que no logre un tiempo de clasificación podrá participar en la carrera siempre que en cualquiera de las sesiones de entrenamientos libres haya conseguido un tiempo al menos igual al 107% del tiempo del piloto más rápido en la misma sesión. Estos pilotos comenzarán la carrera desde la parte trasera de la grilla, en orden según sus tiempos en los entrenamientos libres.

Excepciones podrán ser concedidas por la Dirección de Carrera de la LATC.

1.15 POSICIONES EN LA GRILLA

1.15.1 La pole position, asignada al piloto más rápido, será determinada durante la homologación del circuito.

1.21.3 La grilla se dispondrá en la configuración 3-3-3-3 en “escalonamiento”. Cada fila estará desfasada.

Habrá una distancia de 9 metros entre cada fila.

1.15.3 Las posiciones de la grilla para todas las carreras (en caso de que haya más de una carrera en un evento) se basarán en el tiempo más rápido registrado por los pilotos en la sesión de clasificación. En el caso de más de una sesión de clasificación y más de una carrera, las posiciones en la grilla se basarán en la sesión de clasificación inmediatamente anterior a esa carrera.

En caso de que una sesión de clasificación sea interrumpida y no pueda reiniciarse, se aplicará lo siguiente:

Si la sesión ha transcurrido al menos el 50% del tiempo asignado, se considerará completa y los resultados serán válidos.
Si la sesión ha durado menos del 50% del tiempo asignado, se considerará cancelada.

En caso de que todas las sesiones de clasificación sean canceladas, la grilla se basará en el tiempo más rápido registrado por los pilotos en todas las sesiones de entrenamientos libres.

1.15.4 En caso de empate, se tomarán en cuenta el segundo y los siguientes mejores tiempos de los pilotos.

1.15.5 La grilla definitiva se publicará, en principio, a más tardar una hora antes del inicio de la carrera.

1.15.6 Con respecto a las posiciones en la grilla y los procedimientos de salida, “final de la grilla” se define como la posición inmediatamente después de la última posición de clasificación de un piloto. En caso de múltiples pilotos en la parte trasera de la grilla, ocuparán posiciones consecutivas según la norma específica aplicada. La Dirección de Carrera de la LATC podrá modificar la definición de "final de la grilla" cuando sea necesario debido a las condiciones del circuito.

1.15.7 En el caso de que un piloto deba iniciar la carrera desde el pit lane, si esto se conoce antes de la publicación final de la grilla (por ejemplo, debido a una sanción), la grilla definitiva mostrará a dicho piloto en la última posición, y los pilotos clasificados detrás de él avanzarán una posición para llenar el lugar vacío. El piloto hará la vuelta de reconocimiento y tomará el último lugar en la grilla, luego entrará a la calle de boxes al final de la vuelta de calentamiento de manera de comenzar la carrera desde la calle de boxes.

1.16 CARRERAS

1.16.1 La duración de las carreras se publicará antes de cada evento.

1.16.2 La duración de una carrera solo podrá ser modificada por la Dirección de Carrera de la LATC.

1.16.3 Se mostrará un panel de cuenta regresiva visible en la línea de meta para indicar el número de vueltas restantes en la carrera.

1.16.4 Si las salas de cronometraje dependen del suministro eléctrico normal, deberán estar permanentemente conectadas a un S.A.I. (Sistema de Alimentación Ininterrumpida) y a un generador.

1.17 PROCEDIMIENTO ESTÁNDAR DE LARGADA

Teniendo en cuenta condiciones específicas del circuito o climáticas, la Dirección de Carrera de la LATC, en consulta con la Organización de la LATC, podrá modificar los horarios de salida según sea necesario.

1. Solo los pilotos que hayan completado al menos una vuelta de reconocimiento podrán iniciar la carrera desde su posición publicada en la grilla final. Bajo ninguna circunstancia podrán empujar la moto desde el pit lane hasta la grilla.

2. 10 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento – Se abre la salida del pit lane para las vueltas de reconocimiento. Semáforos en verde y banderas verdes ondeando en la salida del pit lane.
   Se mostrarán paneles de cuenta regresiva de 5, 4, 3, 2 y 1 minutos en la salida del pit lane.
   Los pilotos pueden completar más de una vuelta de reconocimiento pasando por el pit lane, donde podrán realizar ajustes, cambiar neumáticos, cambiar de moto o repostar.

3. 5 minutos antes del inicio de la vuelta de calentamiento – Se cierra la salida del pit lane. Semáforos en rojo y banderas rojas presentadas en la salida del pit lane.

4. Los pilotos que no hayan salido a la grilla podrán iniciar la vuelta de calentamiento desde el pit lane, bajo las instrucciones de un comisario ubicado en la salida del pit lane.
   Estos pilotos deberán comenzar la carrera desde la parte trasera de la grilla.

5. Cuando los pilotos lleguen a la grilla después de la(s) vuelta(s) de reconocimiento, deben detenerse en la parte trasera de la grilla y apagar el motor. La motocicleta será empujada a paso de caminata por un miembro del equipo hasta la posición de la grilla. El piloto puede desmontar o permanecer en la motocicleta mientras es empujada a la posición. En la grilla, los pilotos pueden ser asistidos por hasta cinco personas, una de las cuales puede sostener un paraguas. Todos los asistentes en la grilla deben llevar un "Pase de Grilla".

   Los oficiales mostrarán paneles al costado de la pista indicando la fila de la grilla para ayudar a los pilotos a encontrar su posición.

6. En esta etapa, el Director de Carrera de la LATC declarará la carrera como "húmeda" o "seca" y lo indicará a los pilotos en la grilla y a aquellos que aún puedan estar en el pit lane mediante la exhibición de un cartel. Si no se muestra ningún cartel, la carrera será automáticamente considerada "seca".

7. Se pueden utilizar calentadores de neumáticos en la grilla. La Dirección de Carrera de LATC decidirá si se utilizarán generadores para alimentar los calentadores de neumáticos en la grilla. La alimentación eléctrica en este caso será suministrada por la organización de LATC

8. Está prohibido repostar o cambiar el depósito de combustible en la grilla.

9. 5 Minutos antes del inicio de la 1ª vuelta de calentamiento – Exhibición del cartel de 5 minutos en la grilla.

10. 3 Minutos antes del inicio de la 1ª vuelta de calentamiento – Exhibición del cartel de 3 minutos en la grilla.

Los generadores deben ser desconectados de los calentadores de neumáticos y retirados de la grilla lo más rápido posible.

En este punto, todas las personas, excepto un mecánico por piloto, la persona que sostiene el paraguas para el piloto, el equipo de televisión de la emisora anfitriona y los oficiales esenciales, deben abandonar la grilla.

Ninguna persona (excepto los oficiales esenciales) tiene permitido ingresar a la grilla en este momento.

11. 1 Minuto antes del inicio de la 1ª vuelta de calentamiento – Exhibición del cartel de 1 minuto en la grilla.

    Se deben retirar de inmediato los calentadores de neumáticos de las motocicletas en la grilla. En este momento, todo el personal del equipo, excepto el mecánico, debe abandonar la grilla. El mecánico ayudará al piloto a encender la motocicleta lo más rápido posible y luego deberá abandonar la grilla.

12. 30 Segundos antes del inicio de la 1ª vuelta de calentamiento – Exhibición del cartel de 30 segundos en la grilla.

    Todos los pilotos deben estar en su posición en la grilla con los motores en marcha. No se permite más asistencia de los mecánicos. Cualquier piloto que no pueda arrancar su motocicleta debe retirarla al pit lane, bajo el control de los comisarios de la grilla, donde podrá intentar arrancarla nuevamente. Dichos pilotos podrán iniciar la vuelta de calentamiento desde el pit lane y comenzarán la carrera desde la parte trasera de la grilla.

13. Aproximadamente 2 minutos antes del inicio de la carrera – Se agita la bandera verde para dar inicio a la 1ª vuelta de calentamiento.

    Cualquier piloto que cale el motor en la grilla o tenga otros problemas debe señalizarlo levantando un brazo. No está permitido intentar encender nuevamente la motocicleta en la grilla. Bajo la supervisión o asistencia de un oficial, el piloto y la motocicleta deberán salir de la grilla hacia el pit lane lo más rápido posible, donde los mecánicos podrán prestar asistencia. Dichos pilotos podrán iniciar la vuelta de calentamiento desde el pit lane y comenzarán la carrera desde la parte trasera de la grilla, siempre que salgan antes de que el pit lane se cierre y alcancen la grilla antes del coche de seguridad. Si no logran salir antes del cierre del pit lane, iniciarán la carrera desde el pit lane. El personal del equipo no tiene permitido regresar a la grilla una vez que ha sido despejada, a menos que un oficial lo indique.

    Los pilotos darán una vuelta a velocidad sin restricciones, seguidos por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos más lentos.

Tan pronto como los pilotos pasen la salida del pit lane, la luz de salida del pit lane se pondrá en verde, y cualquier piloto que esté esperando en el pit lane podrá unirse a la vuelta de calentamiento. Treinta segundos después, la luz se pondrá en rojo y un comisario mostrará una bandera roja cerrando la salida del pit lane.

Al regresar a la grilla, los pilotos deben tomar sus posiciones con la rueda delantera de su motocicleta hasta la línea delantera y detrás de ella, y dentro de las líneas laterales que definen la posición en la grilla, manteniendo el motor en marcha. El neumático delantero no debe tocar la superficie de la pista fuera de las líneas pintadas.
Si dos o más pilotos deben comenzar desde la parte trasera de la grilla, ocuparán su posición en el orden en que se clasificaron para la carrera.

Un oficial se ubicará al frente de la grilla sosteniendo una bandera roja.
Cualquier piloto que llegue al punto de entrada del pit lane en cualquier momento después del coche de seguridad debe ingresar al pit lane y comenzar la carrera desde la salida del pit lane (por lo tanto, un piloto que no tome la salida de la carrera desde la grilla en el momento correcto deberá hacerlo desde la salida del pit lane).

Cualquier piloto que tenga un problema con su motocicleta durante la(s) vuelta(s) de calentamiento puede regresar al pit lane para hacer reparaciones o cambiar de motocicleta.

Cualquier piloto a quien se le apague el motor en la grilla o tenga otras dificultades debe permanecer en la motocicleta y levantar un brazo. No está permitido intentar retrasar la salida por ningún otro medio. No se permite intentar encender nuevamente la motocicleta en la grilla. Bajo la supervisión o asistencia de un oficial, el piloto y la motocicleta deberán salir de la grilla hacia el pit lane, donde los mecánicos podrán prestar asistencia.

A medida que se complete cada fila de la grilla, los oficiales bajarán los paneles indicando que su fila está lista. No se bajarán los paneles cuando un piloto en esa fila haya indicado que su motocicleta se ha calado o tiene otras dificultades. Cuando todos los paneles hayan sido bajados y el coche de seguridad haya tomado su posición, un oficial en la parte trasera de la grilla agitará una bandera verde.

El Encargado de la Salida entonces dará la instrucción al oficial que está al frente de la grilla sosteniendo la bandera roja para que camine hacia el costado de la pista.

14. Se encenderá una luz roja durante un período de entre 2 y 5 segundos. La luz roja se apagará para dar inicio a la carrera.

    Un coche de seguridad seguirá a las motocicletas durante toda la primera vuelta. El coche de seguridad adelantará a los pilotos más lentos.

    Si el dispositivo de las luces rojas se alimenta con energía eléctrica convencional, también debe estar conectado a un conjunto de baterías de automóvil o a un SAI (Sistema de Alimentación Ininterrumpida) para proporcionar energía a las luces de salida en caso de que haya un fallo en la línea eléctrica en el momento del inicio.

    Cualquier piloto que adelante la salida será penalizado por la Dirección de Carrera de la LATC. La penalización estándar consiste en dos penalidades de Vuelta Larga, como se describe en el Artículo 1.19.2. Las dos Vueltas Largas deben completarse dentro de las 5 vueltas siguientes a la notificación de la penalización. Se pueden imponer otras penalizaciones.

    La motocicleta debe estar completamente detenida en el momento en que las luces rojas se apaguen. Se considera que un piloto adelanta la salida si la motocicleta avanza en el momento en que las luces rojas se apagan. En caso de un movimiento menor seguido de una detención mientras las luces rojas siguen encendidas, la Dirección de Carrera de la LATC será la única encargada de determinar si el piloto obtuvo una ventaja. Si se impone una penalización, la Dirección de Carrera debe comunicarla al piloto lo antes posible.

15. Si, después del inicio de la carrera, a un piloto se le apaga su motocicleta, los oficiales lo ayudarán a empujarla hasta el pit lane, donde los mecánicos podrán prestar asistencia. El personal del equipo no tiene permitido regresar a la grilla después de que haya sido despejada, a menos que un oficial lo indique.

16. Después de que los pilotos hayan pasado la salida del pit lane, el oficial situado en este punto mostrará una luz verde para permitir la salida de cualquier piloto que aún permanezca en el pit lane. La salida desde el pit lane se hará desde una posición estacionaria, según lo indicado por los oficiales. Sin embargo, un piloto que se retrase (por ejemplo, debido a problemas mecánicos o reparaciones) y llegue después de que la salida del pit lane se haya abierto, no estará obligado a detenerse en la salida del pit lane antes de incorporarse a la carrera.

Cuando más de un piloto inicie la carrera desde el pit lane, los oficiales controlarán su posición de salida y el orden. La salida del pit lane se define como el punto donde el pit lane se une al circuito o según lo determine la Dirección de Carrera de la LATC.

17) Cambios de motocicleta

A menos que la carrera sea interrumpida, después de que el piloto líder haya cruzado la línea de meta al final de su primera vuelta, no se permitirán más cambios de motocicleta.

18) Salida retrasada

Si surge un problema que pueda comprometer la seguridad en la largada, el Encargado de la Salida aplicará el procedimiento de Salida Retrasada, de la siguiente manera:

- Se agitará una bandera roja desde el podio del Encargado de la Salida y la luz roja permanecerá encendida.
- Se mostrará la tabla de "Start Delayed" (Salida Retrasada) desde el podio del Encargado de la Salida y un comisario agitará una bandera amarilla en cada fila de la grilla desde la plataforma de señalización.
- Los pilotos deben permanecer en su posición de la grilla con los cascos puestos y pueden apagar los motores.
- La(s) motocicleta(s) que haya(n) causado la aplicación del procedimiento de Salida Retrasada será(n) retirada(s) al pit lane, sin importar qué trabajo sea necesario para reiniciarla(s). Si la motocicleta se puede reiniciar o se toma una motocicleta de repuesto, el piloto podrá iniciar la(s) vuelta(s) de calentamiento desde el pit lane y comenzará la carrera desde la parte trasera de la grilla.
- Después de que se muestre la tabla de Salida Retrasada, se permitirá un máximo de 2 mecánicos por piloto en la grilla. Solo se permitirán calentadores de neumáticos, soportes, motores de arranque y herramientas de mano. No se permitirán generadores en la grilla.
- Solo los oficiales esenciales estarán permitidos en la grilla. No se permitirá la presencia de medios de comunicación, invitados, portadores de paraguas ni otro personal del equipo, con la excepción de los equipos de cámara autorizados por los Organizadores del Campeonato.
- El procedimiento de salida se reanudará con la tabla de 3 minutos, que el Encargado de la Salida ordenará mostrar lo antes posible (normalmente, tan pronto como todos los pilotos en la grilla estén atendidos por sus equipos).
- Tras la exhibición de las tablas de 1 minuto y 30 segundos, los pilotos completarán una vuelta de calentamiento adicional.

- La distancia de Carrera se reducirá automáticamente en una Vuelta, o más si se decide que es necesario por la Dirección de Carrera de LATC.

Cualquier persona que debido a su comportamiento en la grilla sea responsable por una "partida retrasada" puede ser penalizado.

19) Lluvia en la Grilla

Si el pit lane se abre para la Vuelta de Reconocimiento con la pista seca, pero la pista se moja durante o después de la vuelta de reconocimiento (es decir, cuando los pilotos están en la pista o en la grilla), el Starter puede invocar el siguiente procedimiento.
(Nota: dado que las condiciones climáticas y su gravedad no pueden predecirse con precisión, la Dirección de Carrera, en consulta con la Organización de LATC, puede reaccionar a situaciones específicas emitiendo diferentes instrucciones).

- Se mostrará el tablero de Procedimiento de Lluvia en la Grilla. Esto puede ocurrir antes o después de que haya comenzado la cuenta regresiva normal de cinco minutos en la grilla.
- Todas las motos serán trasladadas al pit lane, donde se podrán realizar cambios de ruedas y ajustes.
- La distancia de la carrera podrá ser reducida por el Director de Carrera, en consulta con la Organización de LATC.
- Aproximadamente 10 minutos después de la exhibición del tablero de Procedimiento de Lluvia en la Grilla, se seguirá uno de los siguientes procedimientos de salida:

  A. Si todas las sesiones han sido en condiciones de pista seca, se aplicará el Procedimiento de Salida en Carrera en Mojado.
  B. Si ha habido al menos una sesión en condiciones de pista mojada, se aplicará el Procedimiento de Salida Rápida.

20) Procedimiento de Salida en Carrera en Mojado (tras todas las prácticas en seco)

En caso de que todas las sesiones de práctica y calentamiento hayan sido en seco (según la declaración del Director de Carrera), y la salida de la carrera se declare en mojado antes de la apertura del pit lane para la vuelta de reconocimiento, se aplicará el siguiente procedimiento:

- La declaración de Carrera en Mojado se realizará lo antes posible antes de la apertura del pit lane y se comunicará a los equipos.

- El pit lane se abrirá a la hora prevista y permanecerá abierto durante 10 minutos.

- Los pilotos deberán realizar de manera obligatoria dos vuelta de reconocimiento.

- Se permite el reabastecimiento de combustible y ajustes en el pit lane durante el período de vueltas de reconocimiento.

- Al mismo tiempo que se cierra la salida del pit lane, se mostrará en la grilla el tablero de 5 minutos, iniciando la cuenta regresiva de 5-3-1-30 segundos para la vuelta de calentamiento.

- La distancia de la carrera podrá ser reducida por el Director de Carrera, en consulta con la Organización de LATC.

- Se realizará procedimiento de Salida Rápida

21) Procedimiento de Salida Rápida

Cuando una carrera se detiene, los pilotos deben regresar al pit lane, a menos que los oficiales indiquen lo contrario. Si se va a reiniciar la carrera, se aplicará el siguiente procedimiento:

- Al llegar al pit lane, se podrán realizar reparaciones y ajustes a la motocicleta. Se permite el reabastecimiento de combustible.
- Cuando todos los pilotos hayan ingresado al pit lane, el Director de Carrera anunciará el tiempo restante para la reapertura del pit lane, que será de un mínimo de 5 minutos. El tiempo restante hasta la apertura de la salida del pit lane se mostrará en las pantallas de cronometraje y en los tableros de cuenta regresiva.
- Cuando este período de tiempo haya transcurrido, la salida del pit lane se abrirá por SOLO SESENTA SEGUNDOS.
- Los pilotos darán una vuelta a velocidad sin restricciones hasta la grilla de salida, seguidos por un Safety Car. Cualquier piloto que retrase el progreso de la vuelta de reconocimiento será adelantado por el Safety Car. Cualquier piloto que llegue detrás del Safety Car deberá entrar en el pit lane. Estos pilotos tendrán que iniciar la vuelta de calentamiento desde la salida del pit lane y comenzarán la carrera desde la parte trasera de la grilla.
- Cualquier piloto que permanezca en el pit lane después de que haya sido cerrado tendrá que iniciar la vuelta de calentamiento desde la salida del pit lane y comenzar la carrera desde la parte trasera de la grilla.

- Solo UN mecánico por piloto podrá ir a la grilla (sin herramientas) para indicar principalmente a su piloto su posición en la grilla. En caso de que la carrera reiniciada implique nuevas posiciones en la grilla, el mecánico deberá verificar la nueva posición de su piloto en la clasificación mostrada en la pantalla de cronometraje o a través de los oficiales, quienes estarán posicionados en el punto de entrada a la grilla con la información de la grilla revisada.

- Los pilotos regresarán a la grilla de salida y se detendrán en su posición, con los motores en marcha, sin posibilidad de realizar ajustes. Cualquier piloto que requiera
  requiera reparaciones o ajustes durante la Vuelta de reconocimiento desde la salida de pit deben entrar al pit lane.

- Tan pronto como llegue la última moto a la grilla o el Safety Car llegue al final de la grilla, se mostrará el tablero de 30 segundos al frente de la grilla. En este momento, los mecánicos deben abandonar inmediatamente la grilla por la ruta más rápida. Los 30 segundos pueden ser reducidos a discreción del Starter cuando la grilla esté despejada y se considere seguro.

- Después de que hayan transcurrido los 30 segundos y/o la grilla esté despejada, se mostrará una bandera verde para comenzar la vuelta de calentamiento.

- Los pilotos realizarán una vuelta de calentamiento a velocidad sin restricciones, seguida por un Safety Car. Cuando el último piloto haya pasado las luces de salida del pit lane, este se abrirá por un período de 30 segundos para liberar a cualquier piloto que esté esperando. Después de 30 segundos, la salida del pit lane permanecerá cerrada hasta después del inicio de la carrera. Cualquier piloto que no pueda salir del pit lane mientras esté abierto comenzará la carrera desde la salida del pit lane. Cualquier piloto que retrase el progreso de la vuelta de calentamiento será adelantado por el Safety Car.

- Al regresar a la grilla de salida, se seguirá el procedimiento de inicio normal, con la señal de inicio dada de la manera habitual.

- Los pilotos que hayan comenzado la vuelta de calentamiento desde el pit lane deben comenzar la carrera desde la parte trasera de la grilla, según lo indique el personal oficial. En el caso de dos o más pilotos, ocuparán las últimas posiciones de la grilla en el orden de sus posiciones iniciales. Cualquier piloto que llegue al punto de entrada del pit lane después del Safety Car deberá ingresar al pit lane y comenzar la carrera desde la salida del pit lane.

- Después de que se haya dado la señal de inicio y el último piloto haya pasado el final de la carretera de salida del pit lane, se abrirá la salida del pit lane, de acuerdo con el Artículo 1.18.16. Cualquier piloto que aún esté en el pit lane podrá comenzar la carrera.

- El procedimiento de Salida Rápida podrá ser invocado por la Dirección de Carrera de ATC según sea necesario en casos distintos a una carrera interrumpida (por ejemplo, un procedimiento de salida retrasado).

1.18 PROCEDIMIENTO DE PENALIZACIONES ESPECIALES EN LA CARRERA

Entre varias penalizaciones, la Dirección de Carrera de LATC podrá aplicar las siguientes:

1.18.1 PROCEDIMIENTO DE RIDE THROUGH (PASAR POR EL PIT LANE)

Durante la carrera, se le pedirá al piloto que pase por el pit lane. No se permite detenerse. El piloto podrá reincorporarse a la carrera.

El piloto debe respetar el límite de velocidad (Art. 1.21.13) en el pit lane. En caso de infracción de este límite de velocidad, el piloto será penalizado por la Dirección de Carrera de LATC (la penalización predeterminada es 2X Penalización de Vuelta Larta, sin embargo, se podrán imponer otras penalizaciones), y las infracciones repetidas durante la carrera serán penalizadas aún más.

En el caso de una carrera reiniciada, se aplicará también la regulación anterior. Si una carrera es interrumpida antes de que se cumpla la penalización y hay una segunda parte, el piloto deberá completar la penalización después del inicio de la segunda parte de la carrera.

Se mostrarán tableros amarillos (100 cm horizontales X 80 cm verticales) con los números de los pilotos (color negro) en la línea de salida/meta y la información también se mostrará en los monitores de cronometraje.

Si el piloto correspondiente no pasa por el pit lane después de haber recibido el tablero tres veces, se le mostrará la bandera negra.

En caso de que la organización no haya podido llevar a cabo la penalización de "pasar por calle de boxes" antes del final de la carrera, se le impondrá al piloto relevante una penalización de tiempo, determinada por la Dirección de Carrera de LATC, para reflejar el tiempo del "paso por calle de boxes", y se notificará a los equipos antes de la carrera.

1.21.3 PROCEDIMIENTO DE PENALIZACIÓN DE VUELTA LARGA

Durante una carrera, se puede instruir a un piloto para que complete el procedimiento de Penalización de Vuelta Larga. El piloto debe seguir el recorrido predefinido, que está en un área de escape asfaltada, definida por líneas blancas a ambos lados.

La penalización será comunicada a través de señales en el tablero (cuando sea posible) y un tablero mostrado al piloto en la línea de salida/meta o en otra área predefinida.

Si el piloto no cumple después de que se haya mostrado el cartel 3 veces, será penalizado con una penalización de 2X Vuelta Larga o cualquier otra penalización decidida por la Dirección de Carrera LATC.

En caso de que se imponga una penalización de 2X Vuelta Larga, estas 2 vueltas largas deben completarse dentro de las 5 vueltas posteriores a la notificación de la penalización. Si el piloto no completa esta penalización de 2X Vuelta Larga después de que el cartel haya sido mostrado 5 veces, será penalizado con un paso por pit lane o cualquier otra penalización decidida por la Dirección de Carrera LATC.

El piloto debe mantenerse dentro de las líneas que definen la ruta de Vuelta Larga. Las infracciones pueden resultar en la repetición de la penalización o en otra penalización según lo decida la Dirección de Carrera LATC.

El piloto que realice la penalización de Vuelta Larga es responsable de salir y reincorporarse a la pista para seguir la ruta designada de manera segura, sin molestar ni poner en peligro a otros pilotos. Las infracciones serán fuertemente penalizadas. Adelantar está prohibido dentro de la ruta de Vuelta Larga.

La penalización no debe realizarse cuando haya banderas amarillas cubriendo el área de la penalización; en este caso, se añadirán vueltas extra al número de vueltas permitidas para cumplir si el área no es utilizable debido a las banderas amarillas.

En el caso de que la organización no haya podido, o haya decidido no señalar la penalización de Vuelta Larga antes del final de la carrera, al piloto correspondiente se le impondrá una penalización de tiempo equivalente o cualquier otra penalización decidida por la Dirección de Carrera LATC.

En el caso de que una carrera se interrumpa antes de que se lleve a cabo una penalización de Vuelta Larga, el piloto correspondiente deberá cumplir con la penalización de Vuelta Larga en la segunda parte de la carrera si se reanuda, o con otra penalización (como una penalización de tiempo equivalente), según lo decida la Dirección de Carrera LATC.

La ruta de Vuelta Larga y la penalización de tiempo equivalente serán notificadas a los equipos antes de la primera sesión de prácticas.

1.19 "CARRERAS EN MOJADO" Y "CARRERAS EN SECO"

Todas las carreras se categorizarán como en mojado o en seco. Puede mostrarse un cartel en la grilla para indicar el estado de la carrera. Si no se muestra un cartel, la carrera se considera automáticamente en seco. El propósito de esta clasificación es indicar a los pilotos las consecuencias de las condiciones climáticas cambiantes durante una carrera.

1.19.1 Carreras en Seco – una carrera clasificada como en seco será interrumpida por el Director de Carrera LATC, si él/ella considera que las condiciones climáticas que afectan la superficie de la pista hacen probable que los pilotos deseen cambiar neumáticos.

1.19.2 Carreras en Mojado – una carrera clasificada como en mojado, que generalmente comienza en condiciones variables o mojadas, no se interrumpirá por razones climáticas y los pilotos que deseen cambiar neumáticos o hacer ajustes deberán entrar a los pits y hacerlo durante la carrera.

1.20 CONDUCTA DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS Y LA CARRERA

1. Los pilotos deben obedecer las señales de bandera, las señales luminosas y los carteles que transmiten instrucciones. Cualquier infracción de esta regla será penalizada según lo dispuesto en el artículo.

2. Los pilotos deben conducir de manera responsable, de forma que no cause peligro a otros competidores o participantes, ni obtener una ventaja injusta, ya sea en la pista o en el pit-lane. Cualquier infracción de esta regla puede ser penalizada.

3. Los pilotos deben utilizar únicamente la pista y el pit-lane. Sin embargo, si un piloto sale accidentalmente de la pista, podrá reincorporarse en el lugar indicado por los oficiales o en un lugar que no le proporcione ventaja. Se considerará que se ha obtenido ventaja, incluida al exceder los límites de la pista o al atajar, según lo detallado en los protocolos de la Dirección de Carrera LATC.

   Cualquier infracción de esta regla durante los entrenamientos o el warm-up será penalizada con la cancelación del tiempo de vuelta correspondiente y, durante la carrera, con una penalización decidida por la Dirección de Carrera LATC.

Las penalizaciones impuestas durante una carrera se comunicarán mediante un cartel mostrado al piloto en la línea de salida/meta durante un máximo de 3 vueltas. Si el piloto no cumple después de que el cartel haya sido mostrado 3 veces (5 veces en caso de una penalización de 2X Long Lap), será penalizado por la Dirección de Carrera ATC. En lugar de una penalización, puede imponerse una penalización de tiempo cuando sea necesario. También pueden imponerse más penalizaciones.

4. Cualquier reparación o ajuste a lo largo de la pista debe ser realizado por el piloto trabajando solo, sin asistencia externa, excepto la proporcionada por los marshals. Los marshals pueden asistir al piloto ayudándole a levantar la moto y sujetándola mientras se realizan las reparaciones o ajustes. El piloto puede recibir ayuda de los marshals o de otros para reiniciar la moto empujándola o para moverla, ya sea en la pista, al lado de la pista o en la vía de servicio. Ninguna persona, excepto los marshals o los pilotos, está permitida en el lado de la pista más allá de la primera línea de protección.

5. Si el piloto tiene la intención de retirarse, debe estacionar su moto en un área segura, tal como lo indique el comisario.

6. Si el piloto encuentra un problema con la moto que resultará en su retiro de los entrenamientos o la carrera, no debe intentar circular a baja velocidad hacia los pits, sino que debe apartarse de la pista y estacionar la moto en un lugar seguro, tal como lo indique el comisario.

7. Los pilotos que regresan lentamente a los pits para realizar reparaciones deben asegurarse de desplazarse lo más posible fuera de la línea de carrera.

8. Los pilotos pueden entrar a los pits durante la carrera, pero no se permite llevar la moto dentro del box de los pits.

   Añadir o quitar combustible en el pit lane está estrictamente prohibido después del inicio de la carrera. Cualquier infracción de esta regla será penalizada con una descalificación.

9. Los pilotos que detengan sus motores en los pits pueden ser asistidos por los mecánicos para reiniciar la moto.

10. No se permite que los pilotos transporten a otra persona en su moto ni que sean transportados por otro piloto en su moto (excepción: otro piloto o por otro piloto después de la bandera a cuadros o bandera roja).

11. Los pilotos no deben circular en sentido contrario en la pista, ni en la pista ni en el pit lane, a menos que lo hagan bajo la dirección de un oficial.

12. No se puede transmitir ninguna señal de ningún tipo entre una moto en movimiento y el equipo del piloto, o cualquier persona relacionada con el equipo de la moto, el inscrito o el piloto, excepto las señales del transpondedor de cronometraje, disparador de vuelta, GPS, mensajes legibles en un cartel de pit o los movimientos corporales del piloto o del equipo. Las señales de la cámara a bordo están permitidas, pero solo cuando dichas señales sean para los fines del Organizador del Campeonato y gestionadas por él.

13. Se aplicará un límite de velocidad de 60 km/h en el pit lane en todo momento durante el evento. Los pilotos deben respetar el límite de velocidad desde donde se coloque la señal de 60 km/h hasta donde se coloque la señal de 60 km/h tachada.
    Cualquier piloto que exceda el límite durante los entrenamientos estará sujeto a una penalización, y se podrán imponer penalizaciones más severas por infracciones repetidas.
    Por exceder el límite de velocidad en el pit lane durante una carrera, la penalización estándar será una penalización de 2X Vuelta Larga. Sin embargo, la Dirección de Carrera LATC podrá aplicar penalizaciones adicionales o diferentes (por ejemplo, por velocidad excesiva que cause peligro).
    La Dirección de Carrera LATC debe comunicar la infracción al equipo del piloto después de recibir la información del Oficial a cargo.

14. Está prohibido detenerse en la pista durante los entrenamientos y las carreras.

15. Durante las sesiones de práctica y los warm-ups, se permiten prácticas de largada:

    a) cuando sea seguro hacerlo, en la salida del pit lane antes de unirse a la pista, y
    b) después de pasar la bandera a cuadros al final de las sesiones de práctica y warm-ups, cuando sea seguro hacerlo, fuera de la línea de carrera y solo en la zona designada para práctica de largada y siguiendo el procedimiento, como se ha comunicado a los equipos antes de la primera sesión de práctica.

Cualquier piloto que se encuentre haya infringido esta regla será sujeto a una penalización instantánea. Otras penalizaciones pueden ser aplicadas.

16. Si algún piloto desea portar una bandera o realizar alguna celebración después de la bandera a cuadros, debe dirigirse al lado de la superficie de la pista en un lugar seguro para recoger la bandera y/o realizar las celebraciones, y luego reincorporarse al circuito cuando sea seguro hacerlo. Está prohibido detenerse en la recta de salida/meta después de la bandera a cuadros para cualquier tipo de celebración.

17. No se permite circular con motocicletas de carrera dentro del circuito, excepto en el pit lane, la vía de servicio o en la pista.

18. Después de la bandera a cuadros, los pilotos que circulen por la pista deben usar un casco de seguridad hasta que se detengan en el pit lane / parc fermé.

19. Salida del Pit Lane

    La carretera de salida del pit lane será definida por la Dirección de Carrera y estará marcada con líneas pintadas. Una línea blanca punteada (línea interrumpida) indicará el final de la vía de pit lane, que es el punto donde comienza la pista y donde se puede iniciar la carrera. Los pilotos deben mantenerse dentro de las líneas pintadas que definen la carretera de salida del pit lane hasta pasar la línea blanca punteada, durante todas las sesiones de pista (entrenamientos y carrera). Las infracciones pueden ser penalizadas con una penalización inmediata por parte de la Dirección de Carrera, y pueden aplicarse penalizaciones adicionales.

1.21 BANDERAS Y LUCES

Los marshals y otros oficiales muestran banderas o luces para proporcionar información y/o transmitir instrucciones a los pilotos. Todas las banderas se presentan agitadas. Los paneles luminosos pueden usarse además o en lugar de las banderas y pueden tener ligeras variaciones en su apariencia debido a limitaciones técnicas. Las banderas y luces en pista son señales oficiales.

1.21.1 Banderas y Luces utilizadas para proporcionar información

Bandera Verde

La pista está libre.

Esta bandera debe ser ondeada en cada puesto de marshals durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos, el warm-up, la vuelta de reconocimiento y la vuelta de warm-up. Debe ondearse en el puesto de marshal de la bandera inmediatamente después del incidente que haya necesitado el uso de una o más banderas amarillas. Esta bandera también puede ondearse en la salida del pit lane, junto con la señal oficial de la luz verde, como una señal adicional de que el pit lane está abierto.

Bandera Amarilla y Roja a Rayas

La adherencia en esta sección de la pista podría verse afectada por cualquier motivo que no sea lluvia, lo que podría generar condiciones inesperadas en la superficie. Esto puede incluir parches aislados de humedad en una pista seca, aceite, grava, césped u otros escombros. Esta bandera debe ondearse en el puesto del marshal de la bandera.

Bandera Blanca con Cruz Roja Diagonal (ancho del trazo de la cruz: 10 – 13 cm)

Gotitas de lluvia en esta sección de la pista, incluida la lluvia que afecta la superficie de la pista. Esta bandera debe ondearse en el puesto del marshal de la bandera.

Bandera Azul

Ondeada en el puesto del marshal de la bandera, esta bandera indica al piloto que está a punto de ser adelantado.
Durante las sesiones de práctica, el piloto en cuestión debe evitar molestar a otros pilotos circulando lentamente sobre la línea de carrera y debe permitir que el piloto más rápido lo adelantara. Durante la carrera, el piloto en cuestión está a punto de ser doblado. Debe permitir que el o los pilotos que lo están doblando pasen a la primera oportunidad, y está prohibido adelantar dentro de un grupo de pilotos doblados.
Ondeada en el puesto de marshal después de la salida del pit lane, esta bandera indica al piloto que sale del pit lane que otros pilotos se acercan por la pista. El piloto que sale del pit lane debe hacerlo de manera segura y sin interferir con los pilotos en pista.

Bandera a Cuadros Negra y Blanca

Esta (estas) bandera(s) se ondearán en la línea de meta para indicar el final de la carrera o sesión de entrenamientos.
El final de una sesión de entrenamientos está determinado por el cronometraje oficial según el Art. 1.15.2, el final de una carrera está determinado según el Art. 1.23.

Bandera a Cuadros Negra y Blanca + Bandera Azul

La bandera a cuadros negra y blanca se ondeará junto con la bandera azul en la línea de meta cuando un piloto (o varios) preceda de cerca al líder durante la última vuelta antes de la línea de meta (ver Art. 1.24.1).

Luz Verde

Esta luz debe encenderse en la salida del pit lane para señalar el inicio de cada sesión de entrenamientos, el warm-up, el inicio de la vuelta de reconocimiento y el inicio de la vuelta de warm-up.

Luces Azules Intermitentes

Se encenderán en la salida del pit lane en todo momento durante los entrenamientos y las carreras, excepto cuando se muestre la luz roja.

1.21.2 Banderas que transmiten Información e Instrucciones

Bandera Amarilla

Ondeada en cada fila de la grilla de salida, esta bandera indica que el inicio de la carrera está retrasado. Ondeada en una fila (o más) de la grilla de salida, esta bandera indica que un piloto en esa fila tiene dificultades.

Una bandera amarilla ondeada en el puesto del marshal indica que hay un peligro adelante al lado de la pista. Dos banderas amarillas ondeadas juntas en el puesto del marshal indican que hay un peligro que bloquea total o parcialmente la pista. El ondeo de una bandera amarilla simple o doble no indica el grado de peligro, sino solo la ubicación del incidente.

Los pilotos deben reducir la velocidad y proceder con precaución. Durante las sesiones de práctica y warm-up, el tiempo de vuelta de los pilotos que pasen por una o más banderas amarillas será cancelado.

Durante una carrera, está prohibido adelantar hasta que la bandera verde sea ondeada.

Una infracción de esta regla resultará en una penalización.

Si, inmediatamente después de adelantar, el piloto se da cuenta de que ha cometido una infracción, debe dejar pasar intencionadamente a los pilotos que haya adelantado. En este caso, no se le impondrá penalización.

Las penalizaciones impuestas durante la carrera se comunicarán a través de tableros exhibidos para el piloto en la línea de salida/meta. Si el piloto no cumple después de que el tablero haya sido mostrado 3 veces (5 veces en el caso de una penalización de 2X vuelta Larga), se le penalizará por parte de la Dirección de Carrera de la LATC.

Una penalización de tiempo puede ser impuesta en lugar de una penalización cuando sea necesario, y también se pueden aplicar otras penalizaciones.
Durante la vuelta de inspección final, esta bandera debe ser ondeada en el mismo lugar donde el marshal de bandera estará posicionado durante las prácticas, warm ups y carreras.

Bandera Roja y Luces Rojas

Cuando la carrera o la práctica sea interrumpida, la bandera roja se ondeará en cada puesto de marshal y las luces rojas alrededor de la pista se encenderán. Los pilotos deben regresar lentamente a los pits.

Cuando la salida del pit lane esté cerrada, se encenderá la luz, y la bandera roja puede ser utilizada en conjunto con la señal oficial de luz roja. Los pilotos no podrán salir del pit lane.

La bandera roja será presentada inmóvil en la grilla de salida al final de la vuelta de warm-up. La bandera roja también puede ser utilizada para cerrar la pista.
Las luces rojas se encenderán en la línea de salida durante entre 2 y 5 segundos para iniciar cada carrera.

Bandera Negra

Esta bandera se utiliza para dar instrucciones a un solo piloto y se ondeará en cada puesto de marshal junto con el número del piloto. El piloto debe detenerse en los pits al final de la vuelta actual y no podrá reiniciar la carrera cuando esta bandera sea resultado de una penalización.
Esta bandera también puede ser presentada a un piloto por una razón distinta a una penalización, por ejemplo, para aclarar un problema técnico no peligroso, como un problema con el transpondedor, o para indicar a un piloto en la vuelta de warm-up que llega a la entrada del pit lane después del coche de seguridad que debe entrar al pit lane.

Bandera Negra con Disco Naranja (diámetro de 40 cm)
Esta bandera se utiliza para dar instrucciones a un solo piloto y se ondeará en cada puesto de marshal junto con el número del piloto.

Esta bandera informa al piloto de que su motocicleta tiene problemas mecánicos que probablemente pondrán en peligro a él mismo o a otros, y que debe abandonar la pista de inmediato. El piloto no puede reincorporarse a la pista a menos que se le autorice a hacerlo por un oficial, y si lo hace, debe proceder directamente al pit lane para una inspección técnica.

1.21.3 Dimensiones de la Bandera

La dimensión de la bandera debe ser de 80 cm en el sentido vertical y 100 cm en el sentido horizontal.
La dimensión de las banderas será verificada el día anterior al primer día de la sesión de prácticas.

1.21.4 Color de la Bandera

Los Pantones para los colores son los siguientes:

Naranja: Pantone 151C

Negro: Pantone Black C

Azul: Pantone 298C

Rojo: Pantone 186C

Amarillo: Pantone Yellow C

Verde: Pantone 348C

Los colores de las banderas serán verificados el día anterior al primer día de la sesión de prácticas.

1.21.5 Tablero de Número del Piloto

Tablero negro (70 cm horizontal x 50 cm vertical) que permite que el número de carrera de un piloto sea colocado con un conjunto de números blanco, cuyo grosor mínimo de trazo es de 4 cm y la altura mínima de 30 cm. Este tablero debe estar disponible en cada puesto de marshal.

1.21.6 Puestos de los Marshals

La ubicación de los puestos será determinada durante la homologación del circuito.

1.21.7 Uniformes de los Marshals

Se recomienda encarecidamente que los uniformes de los marshals sean de color blanco o naranja (Ref. Pantone: 151C) y que el impermeable sea transparente.

1.23 FINAL DE UNA CARRERA Y RESULTADOS DE LA CARRERA

1.23.1 Cuando el piloto líder haya completado el número de vueltas designado para la carrera, se le mostrará una bandera a cuadros por un oficial situado en la línea de meta, a nivel de pista. La bandera a cuadros continuará mostrándose a los pilotos siguientes.

Si la bandera a cuadros se muestra en el momento incorrecto, se aplicará lo siguiente: En caso de que la bandera a cuadros se muestre temprano (antes de que se haya completado el número designado de vueltas), la clasificación se hará conforme cada piloto cruce la línea de meta, pasando la bandera a cuadros, de acuerdo con el procedimiento de vuelta/tiempo.

- Si esta bandera a cuadros se muestra antes de que se haya alcanzado la distancia que resulta de la carrera (dos tercios de la distancia de la carrera), la carrera se reiniciará según las disposiciones del Art. 1.25.

- Si esta bandera a cuadros se muestra después de que se haya alcanzado la distancia que resulta de la carrera (dos tercios de la distancia de la carrera), la carrera se considerará completada.

En caso de que la bandera a cuadros se muestre tarde (después de que el piloto líder haya completado el número designado de vueltas), la carrera se considerará completada al final de la vuelta en que el piloto líder completó el número designado de vueltas.
Cuando se muestre la bandera a cuadros, no se permitirá que ningún otro piloto ingrese a la pista desde el pit lane.

Tan pronto como se muestre la bandera a cuadros, se encenderán las luces rojas en la salida del pit lane y un marshal con una bandera roja se ubicará en la salida del pit lane.

Si un piloto(s) precede de cerca al líder durante la última vuelta antes de la línea de meta, el oficial mostrará simultáneamente la bandera a cuadros y la bandera azul tanto al(los) piloto(s) como al líder. Esto significa que la carrera ha terminado para el líder, mientras que el(los) piloto(s) que preceden de cerca al líder debe(n) completar la última vuelta y tomar la bandera a cuadros.

1.23.2 Para ser contado como finalista en la carrera e incluido en los resultados, un piloto debe:

a. Completar el 75% de la distancia de la carrera.

b. Cruzar el plano de la línea de meta (no en el pit lane, con la excepción del Art. 1.24.1.d)) dentro de los 5 minutos del ganador de la carrera. En caso de que el piloto no esté en contacto con la máquina, el tiempo de finalización se determina por la primera parte del piloto o de la máquina que cruce la línea de meta, lo que llegue último. En todos los casos, se tomarán en cuenta las infracciones, incluyendo pero no limitado a los límites de la pista y la ventaja obtenida, al determinar la validez de la vuelta. Esto incluye los casos en los que la máquina y el piloto están separados, en cuyo caso tanto la máquina como el piloto se tomarán en cuenta para determinar las infracciones.

1.23.3 Los resultados se basarán en el orden en que los pilotos cruzaron la línea de meta y el número de vueltas completadas.

1.23.4 En caso de una llegada fotográfica entre dos o más pilotos, la decisión se tomará a favor del piloto cuya parte delantera de la rueda delantera cruce primero el plano de la línea de meta.
En caso de que el piloto no esté en contacto con la máquina, el tiempo de finalización se determinará por la primera parte del piloto o de la máquina que cruce la línea de meta, lo que llegue último.
En caso de empate, los pilotos involucrados serán clasificados en orden de su mejor tiempo de vuelta realizado durante la carrera.

1.23.5 Los pilotos que ocupen las tres primeras posiciones serán dirigidos por los oficiales y procederán, lo más rápido posible y sin detenerse en los boxes de los pits, hacia el área de parc fermé y el podio para la ceremonia de premios. Las celebraciones en la pista después de la finalización de la carrera están permitidas. La participación en la ceremonia del podio por parte de los tres primeros pilotos es obligatoria.

1.24 INTERRUPCIÓN DE UNA CARRERA

Tenga en cuenta que en todos los casos de carreras interrumpidas o reiniciadas, el número de vueltas completadas se refiere al líder de la carrera, y una fracción de vueltas (2/3, 50%) se redondeará hacia abajo al número entero más cercano de vueltas.

1.24.1 Si el Director de Carrera de la LATC decide interrumpir la carrera, se mostrarán banderas rojas en la línea de meta y en todos los puestos de marshals, y las luces rojas se encenderán a lo largo del circuito. Los pilotos deben inmediatamente reducir su velocidad y regresar al pit lane.

Los resultados serán los obtenidos en el último punto en el que el líder haya completado una vuelta completa sin que se haya mostrado la bandera roja, y la clasificación se establecerá de la siguiente manera:

a) Para todos los pilotos que hayan cruzado la línea de meta en la misma vuelta que el líder antes de que se mostrara la bandera roja, se establecerá una clasificación parcial al final de esta vuelta.

b) Para todos los pilotos que no hayan cruzado la línea de meta en la misma vuelta que el líder antes de que se mostrara la bandera roja, se establecerá una clasificación parcial al final de la vuelta anterior.

c) La clasificación completa se establecerá combinando ambas clasificaciones parciales según el procedimiento de vuelta/tiempo.

d) Los pilotos que hayan entrado en el pit lane y este se cierre debido a una bandera roja, podrán ser clasificados según el número de vueltas completadas y el tiempo de cruce de la línea de meta virtual en el pit lane de la siguiente manera:

Si el piloto ha cruzado la línea de meta virtual en el pit lane, este tiempo se utilizará como el tiempo de finalización.

Si el piloto no ha cruzado la línea de meta virtual en el pit lane, se utilizará el último cruce de la línea de meta del piloto.
(En estos casos, no se aplica el requisito de Art. 1.23.2.b de que el piloto debe cruzar la línea de meta en pista).

En el momento en que se muestra la bandera roja, los pilotos que no estén compitiendo activamente en la carrera no serán clasificados.

Dentro de los 5 minutos posteriores a la aparición de la bandera roja, los pilotos que no hayan entrado en el pit lane, cruzando el punto de entrada al pit lane designado junto con su motocicleta, no serán clasificados.

Se puede conceder una exención en circunstancias excepcionales (por ejemplo, celebración posterior a la carrera en una carrera interrumpida que se considere completada según el Art. 1.24.4).

1.24.2

Si los resultados calculados muestran que menos de tres vueltas han sido completadas por el líder de la carrera, la carrera será considerada nula y se llevará a cabo una nueva carrera desde el principio.

Si se encuentra imposible reiniciar la carrera, entonces se declarará cancelada y la carrera no contará para la Copa.

1.24.3
Si tres vueltas o más han sido completadas por el líder de la carrera, pero menos de dos tercios de la distancia de la carrera, redondeado hacia abajo al número entero de vueltas más cercano, la carrera será reiniciada de acuerdo con el Art. 1.25.

Si se encuentra imposible reiniciar la carrera, los resultados contarán y se otorgarán puntos de la Copa de la siguiente manera:

- Si se completó menos del 50% de la distancia original de la carrera = puntos a la mitad.
- Si se completó el 50% o más de la distancia original de la carrera = puntos completos.

1.24.4
Si los resultados calculados muestran que se han completado dos tercios de la distancia de la carrera, redondeado hacia abajo al número entero de vueltas más cercano, la carrera se considerará completada y se otorgarán los puntos completos de la Copa.

1.24.5
Para los fines de este reglamento, “activo” y “compitiendo activamente” se definen como el piloto que está circulando en la pista, o intentando reparar/reiniciar la moto, o reincorporarse a la pista o regresar al pit lane. La Dirección de Carrera del LATC será el único juez de si un piloto está compitiendo activamente, y no será posible apelar la decisión de la Dirección de Carrera del LATC.

1.25 REINICIANDO UNA CARRERA QUE HA SIDO INTERRUMPIDA

Las carreras reiniciadas, en principio, seguirán los protocolos definidos en el Artículo 1.25. Sin embargo, dado que las condiciones locales del circuito y climáticas y las circunstancias pueden variar, la Dirección de Carrera podrá reprogramar las carreras reiniciadas en el programa de la carrera según sea necesario, y tomará la decisión final sobre si, cuándo y cuántas veces reiniciar cualquier carrera interrumpida, de acuerdo con las circunstancias.

Tenga en cuenta que en todos los casos de carreras reiniciadas, el cálculo de la distancia de la carrera requerida para declarar un resultado (2/3 de la distancia) se basa en el número de vueltas de la carrera actual, no en la distancia original de la Carrera 1.

1.25.1
Si una carrera debe ser reiniciada, se hará tan rápidamente como sea posible, siempre que las condiciones del circuito lo permitan. Tan pronto como los pilotos hayan regresado a los pits, el Director de Carrera de ATC anunciará un tiempo para que comience el nuevo procedimiento de salida, el cual, si las condiciones lo permiten, no debe ser posterior a los 10 minutos después de la primera exhibición de la bandera roja.

1.25.2
Los resultados de la primera carrera deben estar disponibles para los equipos antes de que se pueda iniciar la segunda parte de la carrera.

1.25.3
El procedimiento de salida para una carrera reiniciada seguirá el Procedimiento de Salida Rápida, Art. 1.18.21, a menos que la Dirección de Carrera de LATC indique lo contrario.

1.25.4
Las condiciones para la carrera reiniciada serán las siguientes:

i) En el caso de la situación descrita en 1.24.2 (menos de 3 vueltas completadas) anteriormente:

a. Todos los pilotos podrán empezar, incluidos aquellos que no hayan completado.
b. Las motocicletas pueden ser reparadas. Está permitido repostar.
c. El número de vueltas será dos tercios de la distancia original de la carrera, redondeado hacia abajo al número entero de vueltas más cercano.
d. Las posiciones de la grilla serán las mismas que las de la carrera original.

ii) En el caso de la situación descrita en 1.24.3 (3 vueltas o más y menos de dos tercios completados) anteriormente:

a. Solo los pilotos clasificados como finalistas en la primera carrera, según Art. 1.24, podrán reiniciar.
b. Las motocicletas pueden ser reparadas. Está permitido repostar.

c. El número de vueltas de la segunda carrera será el número de vueltas necesarias para completar dos tercios de la distancia original de la carrera, redondeado hacia abajo al número entero de vueltas más cercano, con un mínimo de 5 vueltas.

d. La posición de la grilla se basará en el orden de llegada de la primera carrera. Los pilotos clasificados 1 vuelta completa abajo (habiendo sido doblados por el líder de la carrera) en la primera carrera comenzarán la carrera reiniciada desde Pit Lane.

Los pilotos que han clasificado 2 o más vueltas completas (habiendo sido adelantados más de una vez por el líder de la carrera) en la primera carrera no serán elegibles para re largar.

e. La clasificación final de la carrera será establecida de acuerdo con la posición y el número consolidado de vueltas de cada piloto al tiempo en que cruzó la línea de meta al final de la última parte de la carrera. Se aplicarán las provisiones del Art. 1.23.2 (a excepción del 1.23.2.b para pilotos en el pit lane que podrían cruzar la línea de meta virtual en el pit lane).

1.25.5
En el caso del Art. 1.24.3 (carrera interrumpida con 3 o más vueltas completadas), cualquier penalización de posición de salida que se aplique a un piloto en la primera carrera, por ejemplo, una caída de posición en la grilla o comenzar la carrera desde el pit lane, se considerará como cumplida al momento de la salida original y no se aplicará a la carrera reiniciada.

Cualquier penalización existente que se haya aplicado antes de la carrera (por ejemplo, Penalización Vuelta Larga, Paso por Calle de Boxes) y que haya sido cumplida en la primera parte de la carrera, se considerará como servida y no se aplicará a la carrera reiniciada. Si tal penalización no se completó en la primera parte de la carrera, se trasladará y deberá cumplirse en la carrera reiniciada.

En el caso del Art. 1.24.2 (carrera interrumpida con menos de 3 vueltas completadas), la nueva salida será una carrera completamente nueva, por lo que cualquier penalización de posición de salida existente y otras penalizaciones aplicadas antes de la carrera se aplicarán.

Las penalizaciones aplicadas por infracciones (como salida en falso, límites de pista) durante la primera carrera que fue interrumpida con menos de 3 vueltas completadas, no se trasladarán normalmente a la carrera reiniciada. Sin embargo, la Dirección de Carrera de ATC puede designar específicamente una penalización por una infracción (por ejemplo, conducción peligrosa o irresponsable) en la primera carrera para que sea cumplida en la carrera reiniciada, si es necesario.

1.26 PUNTOS Y CLASIFICACIÓN

1.26.1 Los pilotos competirán por la FIM LA Talent Cup.

1.26.2 Para los pilotos, los puntos serán aquellos obtenidos en cada carrera.

1.26.3 Para cada carrera, se otorgarán puntos según la siguiente escala:

- 1º: 25 puntos
- 2º: 20 puntos
- 3º: 16 puntos
- 4º: 13 puntos
- 5º: 11 puntos
- 6º: 10 puntos
- 7º: 9 puntos
- 8º: 8 puntos
- 9º: 7 puntos
- 10º: 6 puntos
- 11º: 5 puntos
- 12º: 4 puntos
- 13º: 3 puntos
- 14º: 2 puntos
- 15º: 1 punto

1.26.4
Todas las carreras contarán para la clasificación de la Copa.

1.26.5
En caso de empate en el número de puntos, las posiciones finales se decidirán según el número de mejores resultados en las carreras (número de primeros lugares, número de segundos lugares, etc.). Si el empate persiste, se tomará en cuenta la fecha en el Cup en la que se obtuvo la posición más alta, con prioridad al último resultado.

1.26.6
El ganador, el segundo y el tercer lugar de la Serie LATC están obligados a asistir a una ceremonia oficial de la FIMLA o FIM. Las medallas necesarias para estos tres pilotos y el diploma para el ganador de la LATC serán proporcionados por FIM LA.

1.27 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS COMPETIDORES

1.27.1
Las instrucciones podrán ser dadas por el Director de Carrera, el Panel de Comisarios y/o el Secretario de la Prueba a los equipos y/o pilotos por medio de circulares especiales de acuerdo con los Reglamentos. Las circulares deben ser publicadas en el tablón de anuncios oficial o entregados por medios electrónicos tales como correo electrónico. Publicando en la pizarra de anuncios oficial o la entrega por otros medios se considerará como prueba de entrega.

1.27.2
Todas las clasificaciones y resultados de la práctica y la carrera, así como todas las decisiones emitidas por los oficiales, deben ser publicadas en el tablón de anuncios oficial o entregadas de alguna otra forma a los equipos. La publicación en el tablón de anuncios oficial o la entrega a los equipos por otros medios se considerará como prueba de entrega y publicación oficial.

1.27.3
Cualquier comunicación de la Dirección de la Carrera de ATC, los Oficiales Permanentes, el Panel de Comisarios o el Secretario de la Prueba a un equipo o piloto debe ser comunicada por escrito, incluidos medios electrónicos como correo electrónico y monitores oficiales de cronometraje. Igualmente, cualquier comunicación de un equipo o piloto hacia la Dirección de la Carrera de ATC, los Oficiales Permanentes, el Panel de Comisarios o el Secretario de la Prueba también debe hacerse por escrito, incluidos medios electrónicos como correo electrónico.

1.28 PERSONAL DE EQUIPOS EN LA ZONA DE PIT

Por razones de seguridad, se deben respetar estrictamente las siguientes reglas.

1.28.1
No se permitirá la presencia de personal del equipo en la zona de pit durante los entrenamientos, el calentamiento y la carrera de otra clase, a menos que estén realizando ajustes en su motocicleta.

1.28.2
El número máximo de personal del equipo por piloto en el área de trabajo frente a los pits está limitado a 6.

1.28.3
El número máximo de personal del equipo por piloto en la plataforma de señalización está limitado a 4.

1.28.4
Por razones de seguridad, no está permitido arrancar el motor de las motocicletas de carreras dentro del box de pit (permanente o temporal) en ningún momento. Los motores deben ser arrancados en la zona de pit o en otra ubicación fuera del box o carpa.

1.28.5
Por razones de seguridad, no se permite que el motor de la motocicleta esté en marcha durante ningún cambio de rueda.