



Liga de Motociclismo de Bogotá

## Capital Racing Stock

Deben leer cuidadosamente los siguientes términos y condiciones. La participación e inscripción en este evento implica que usted ha leído y aceptado estos términos y condiciones, y cualquier actualización que se publique sobre los mismos.

**TODO AQUELLO QUE NO ESTA PRECISADO Y AUTORIZADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO. EL JURADO DEPARTAMENTAL O NACIONAL SEGÚN EL CASO TENDRA LA POTESTAD DE ORDENAR LA REVISION DE OTRAS PARTES DE LAS QUE SE ESPECIFIQUEN EN EL PRESENTE REGLAMENTO.**

PILOTOS (EXPERTOS Y NOVATOS).

Se considera **piloto novato** el que cumpla las siguientes condiciones:

Piloto que nunca haya participado el año anterior en un campeonato o valida oficial o promocional organizada por alguna liga de motociclismo del país o por FEDEMOTO y que allá ocupado los 10 primeros puestos de la categoría en la que participo incluso si fue en una sola valida o carrera.

Piloto que nunca se haya inscrito en alguna liga aparte a la Liga de Motociclismo de Bogotá, LIMOBOG y que cumpla la condición en el ordinal anterior.

Se considera **piloto experto** el que cumpla las siguientes condiciones:

Piloto inscrito en alguna Liga diferente a la Liga de Motociclismo de Bogotá.

Piloto que haya participado el año anterior en un campeonato o valida oficial o promocional organizada por alguna liga de motociclismo del país o por FEDEMOTO y que allá ocupado los 10 primeros puestos de la categoría en la que participo incluso si fue en una sola valida o carrera.

Piloto que en clasificación este girando por dentro del 110% en los tiempos de la punta de la categoría expertos.

### **Categoría para hombres y mujeres:**

1.- Requisito indispensable ser mayor de (15) años a la primera fecha del campeonato (marzo).

2.- Sólo podrán competir aquellas motos que cumplan con los requisitos establecidos en el reglamento deportivo, y que se encuentren en buenas condiciones de funcionamiento, a criterio del personal técnico de los organizadores del evento, usualmente **los vacíos de estos criterios lo cubrirán el Reglamento Nacional de la Modalidad de Velocidad en Circuito de la Federación Colombiana de Motociclismo Fedemoto y el Reglamento Técnico de Motocicletas de Calle de la Federación Internacional de Motociclismo Latinoamérica FIM Latinoamérica**

Las motocicletas admitidas en la categoría CAPITAL RACING STOCK serán motocicletas hasta 2004T con sistema de carburación, NO se permiten motocicletas con sistema de inyección.

La apariencia de la parte delantera, trasera y el perfil de la CAPITAL RACING STOCK deben ser la forma homologada y producida orginalmente por el fabricante. El aspecto del escape se excluye de esta regla.

Especificaciones de la motocicleta

Todas las piezas y sistemas no mencionados específicamente en los siguientes artículos deben permanecer como las originalmente producidas por el fabricante de la motocicleta homologada.

### **Números y páneles**

Los colores de fondo y números para la categoría son:

Fondo Blanco

Números Negros.

Los tamaños para todos los números frontales son:

Altura mínima: 140 mm

El ancho mínimo: 80 mm

Espacio mínimo de 10 mm entre números.

El grueso del numero minimo 25 mm

El tamaño de todos los números de costado:

Altura mínima: 120 mm

El ancho mínimo: 70 mm

Espacio mínimo entre los números 10 mm

El número asignado y fondo para el piloto deben colocarse en la motocicleta de la Siguiete forma:

Uno en la parte frontal, El número debe estar centrado en el fondo blanco sin publicidad dentro de 25 mm en todas las direcciones.

Números de costados. Uno en cada lado de la motocicleta.

En caso de controversia relativa a la legibilidad de los números es decisión del Director Técnico FEDEMOTO.

#### • **Combustible**

Libre elección

#### • **Neumáticos**

•Dunlop de la referencia Alpha 13 h (hasta agotar existencias y Reemplazara Dunlop de la referencia Alpha 14).

• Corsa Referencia R93

• Dunlop referencia GT-601

• Corsa Referencia R99

#### • **Motor**

Original y homologado sin modificación alguna.

## • Sistema de Carburacion de Combustible Original

- El sistema de carburación de combustible original homologado debe ser usado.
- La única modificación permitida en el carburador será el chiclera (voquereles)
  - Las trompas de admisión de aire (pabellones venturi) deben permanecer como las originalmente producidas por el constructor para la motocicleta homologada. (no se permiten porting o mecanizado)
- Las mariposas de gas no pueden ser cambiadas ni modificadas.

## • Culata

- Debe ser la originalmente instalada y homologada sin modificación alguna
- El empaque de culata debe ser en su forma y medida original.

## • Árbol de levas

Los piñones de los árboles de levas (y los tornillos que los sujetan en su caso) deben ser los originalmente instalados y homologados sin modificación alguna.

Deben ser original de la motocicleta instalado por el fabricante para su comercialización en calle (NO se de permite variación de medida o desface)

## Piñones de leva o engranajes

- Debe ser la parte originalmente equipada y homologada sin modificación permitida.
- La cadena de levas debe permanecer como la homologada

## Cilindro

Debe ser la parte originalmente equipada (NO se permite variación en medida)

<b>Pistones</b>	Debe ser la parte originalmente equipada y homologada sin modificación permitida
<b>Anillos de pistón</b>	Debe ser la parte originalmente equipada y homologada sin modificación permitida
<b>Pernos de pistón y clips</b>	Debe ser la parte originalmente equipada y homologada sin modificación permitida

<b>Bielas</b>	Debe ser la parte originalmente equipada y homologada sin modificación permitida
<b>Cubierta del cárter / Caja de cambios</b>	Debe ser la parte originalmente equipada y homologada sin modificación permitida

### **Transmisión / caja de cambios**

- Deben ser las partes montadas de origen y homologadas con ninguna modificación permitida.
  - No se admitirán los sistemas Quick-shift (cambio ascendente) (incluyendo alambre y potenciómetro).
  - No se permite el sistema blipping (cambio hacia abajo).
- Sprocket de la rueda trasera, pasó de la cadena y el tamaño pueden ser cambiados.
  - Protector de la cadena con tal de que no se incorpora en el guardabarros trasero puede ser quitado.
- Se permiten los cambios invertidos

### **Clutch, embrague**

- Sistema de embrague (tipo húmedo) y el método de funcionamiento (por cable) debe permanecer original como el homologado no se permiten modificaciones ni mejoras.
- La campana de embrague (externa) debe ser la equipada original y homologada.

#### **• Radiador, sistema de refrigeración**

- Mallas de protección se pueden añadir en frente del radiador (s)
- Ventilador del radiador y el cableado pueden ser quitados. interruptores térmicos, sensor de temperatura y el termostato se pueden eliminar en el interior del sistema de enfriamiento.
- Tapa del radiador es libre.

#### **• Caja de aire**

- La caja de aire puede ser modificada o eliminada.
- El filtro de aire puede ser modificado o eliminado.

- **Suministro de combustible**

Deberá ser original y homologado sin modificación permitida

- **Sistema de escape**

- Los tubos de escape y silenciadores pueden ser modificados.
  - Por razones de seguridad, los bordes expuestos de la (s) salida de los escapes de tuberías deben ser redondeados para evitar los bordes afilados.

- **Sistema eléctrico**

Debe de ser el original como se homologo sin modificación alguna

- Las bujías pueden ser reemplazados.
- **NO** se permite los cables de alta.
- La batería está libre de marca y modelo
- Los CDI deben ser la originalmente instalada y homologada sin modificación alguna.
- Cualquier momento se podrá realizar sorteo de los CDI.

- **Generador, alternador, arranque eléctrico.**

- El alternador (ACG) debe ser el originalmente instalado y homologado sin modificación alguna.
  - El estator debe estar instalado en suposición original y sin desfase.
  - El arranque eléctrico debe funcionar normalmente y siempre estar operativo para arrancar el motor durante el evento.

- **Chasis y sub-chasis**

- El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (sub chasis) no está autorizado.

- **Suspensión delantera**

Puede ser modificada internamente, pero todos los compuestos exteriores debe de ser los originales Las horquillas deben ser las originalmente equipadas y homologadas

- **Suspensión trasera**

- El amortiguador trasero Puede ser modificada internamente, pero todos los compuestos exteriores debe de ser los originales

- **Rines**

- Los rines deben ser los originalmente equipados y homologados sin modificación permitida.
- Ejes de las ruedas deben permanecer como homologada.
- Cualquier válvula de inflado puede ser utilizada.
- Contrapesos de los rines pueden ser descartados, agregados.

- **Frenos**

Deberán ser los originales y homologados para la referencia de motocicleta.

- La fijación del soporte de la rueda debe seguir siendo el mismo que en el disco homologado.
  - La pinza (caliper) del freno trasero y delantero (montaje, soporte) deben ser la parte originalmente equipada y homologada sin modificación permitida.
- La bomba de freno delantero y trasero deben ser la parte originalmente equipada y homologada sin modificación permitida.
  - Las líneas de freno delantero y trasero pueden ser cambiadas
  - Pastillas de freno delantero y traseras pueden ser cambiadas.
  - Tomas de aire adicionales o conductos no están permitidos.

- **Manillar y controles manuales**

- El manillar se puede sustituir (a excepción de la bomba de freno).
- Manillar y controles manuales pueden ser reubicados o eliminados.
- El acelerador debe ser de cierre automático, regresando correctamente.
- El acelerador puede ser modificado a 1/4 milla.
- La palanca del embrague y freno pueden ser reemplazadas por otro modelo en el mercado. Se permite un ajustador de la palanca de freno.
  - Los interruptores se pueden cambiar, pero el interruptor de parada del motor y el botón de encendido de motor deben estar situados en el manillar.
- Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor de encendido funcional o botón de apagado montado en el manillar de la

derecha (al alcance de la mano sin soltar el manillar) que es capaz de detener el motor en funcionamiento.

- **Posapiés**

- Los posapiés y controles pueden ser reubicados (extensores).
- Los posapiés pueden ser de tipo rígido o tipo plegable
- Las puntas de los posapiés rígidos deben ser redondeadas como una esfera

- **Tanque de combustible**

- El tanque de combustible tiene que ser el original producido por el fabricante para la homologación de la motocicleta.
- La tapa del tanque puede ser cambiada. Cuando la tapa está cerrada el tanque debe ser a prueba de fugas y contar con un mecanismo de cierre que impida su apertura accidental en cualquier momento.

- **Carenado y carrocería**

- Carenado, guardafangos y carrocería tienen que ser semejantes al original producido por el fabricante para su homologación.
  - El carenado puede ser reemplazado por un duplicado del original.
  - El tamaño y las dimensiones tienen que ser las mismas como la parte original sin agregar ni eliminar nada del diseño.
  - La visera puede ser reemplazada o eliminada..

- **Asiento**

- El asiento, la base y las piezas asociadas a la carrocería pueden ser reemplazados con partes de similar apariencia como originalmente fue producido por el fabricante para su homologación.
  - La parte superior de la parte trasera alrededor del asiento puede ser modificada a un solo asiento
  - La apariencia de la parte trasera y los perfiles deben quedar conforme a la homologación.
  - Todos los ángulos expuestos deben ser redondeados.

**Los siguientes ítems pueden ser alterados o cambiados de la motocicleta**

- Cualquier tipo de fluido de frenos o suspensión puede ser usado
- Cualquier tipo de bujía y conector puede ser usado
- El contrapeso de balanceo de las ruedas puede ser eliminado, agregado o cambiado.
- Pintura externa y calcomanías.



• **Los siguientes ítems pueden ser removidos**

- Instrumentos, bases de instrumentos y cableado asociado
- Pito
- Placa y su base (retiro obligatorio)
- Caja de herramientas
- Tacómetro
- Velocímetro (OPCIONAL)
- Posapiés del pasajero
- Agarres del pasajero
- Protector de la cadena siempre y cuando no sea parte del guardafangos trasero
- Burros deben ser removidos (obligatorio)

• **Los siguientes ítems deben ser ajustados o modificados**

- Gato de la motocicleta debe ser removido (opcional)
- La luz frontal, la trasera y las intermitentes deben ser removidas o deben cubrirse con un material adecuado por seguridad.

**REVISION TECNICA FINAL/ PROTESTA –DEMANDA**

Las 3 primeras motocicletas del resultado final de la carrera EXPERTOS y NOVATOS, finalizada la premiación SE DEBEN trasladar a la zona de inspección técnica al parque cerrado para la respectiva revisión oficial, **revisión/destapada que se realizara sin ninguna clase de protesta ni costo alguno. Allí se realizarán los controles y revisiones básicas pertinentes en las cuales se verificara cubicaje.**

En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de EXCLUSIÓN de la Competición, el piloto tiene prohibido: Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto. Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera de dicho recinto. La capacidad del cilindro de cada moto es calculada por la formula geométrica que dara el volumen del cilindro.

**D= Diámetro**

**C = Recorrido del pistón desde su punto más baja**

**Capacidad =  $DXDX3.14XC/4$**

Además del cubicaje se revisara estado del sistema eléctrico de manera general, estado externo del motor, esto con el fin de garantizar el juego limpio en la categoría.

***En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de EXCLUSIÓN de la Competición, el piloto tiene prohibido: Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto. Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera de dicho recinto.***

b) La motocicleta podrá ser destapada sin ninguna clase de demanda o cancelación de dinero para **esta revisión oficial que será efectuada por mecánicos designados desde el inicio de la clasificación, capacitados y con la herramienta suficiente para ejecutar dicha revisión y utilizando el kit ecológico del piloto para evitar daños ambientales.**

c) En caso que la revisión sea más exhaustiva porque la revisión oficial no deja satisfecho la apreciación y **existe algún piloto, afectado por una decisión tomada en un evento, o como consecuencia de un comportamiento, un manejo o acto peligroso, desleal o fraudulento, tiene el derecho de presentar una protesta contra tal decisión PRESENTANDO LAS PRUEBAS EN CASO QUE SEA RESPECTO AL COMPORTAMIENTO DE OTRO PILOTO.**

d) No se puede presentar protesta alguna contra una constatación de hecho pronunciada por el Director de Carrera, el Árbitro, o cualquier otro oficial ejecutivo durante la carrera o las practicas cronometradas. Las constataciones de hecho dependen exclusivamente de una observación de facto sin ningún ajuste posible de la sanción que este estatutariamente y precisamente establecidas en los Reglamentos correspondientes del podio que tenga dudas aun pasada la revisión oficial **se podrá ejecutar la protesta o demanda correspondiente, dicha demanda debe ser ejecutada por escrito en los siguientes 10 minutos después del dictamen técnico.**

e) Toda protesta tiene que ser presentada y firmada solo por la persona implicada o afectada al delegado correspondiente a la Liga del piloto, este la presentara al Jurado del evento.

f) Cada protesta debe referirse a un solo hecho y debe ser presentada dentro de los 10 minutos posteriores a la publicación de los resultados, o a los 10 minutos después de que se exprese el dictamen técnico de la revisión oficial solo para temas de revisión exhaustiva del motor.

**g) La fianza será depositada al Jurado o Arbitro por quien protesta y le será devuelta en caso de que la protesta sea declarada valida o procedente, en caso contrario, el Jurado o Arbitro conservara la misma, la que será remitida definitivamente a el jurado y el organizador junto con la documentación correspondiente a la protesta.**

**h) El monto de la fianza para la protesta será de \$ 500.000.**

**i) Si verificada una motocicleta en su cilindrada se evidencia que se encuentra por fuera del reglamento, el piloto será descalificado de la carrera en cuestión, tendrá una multa económica de 1 SMLV y sancionado con una fecha.**

**j) Si la demanda no prospera el dinero será distribuido de la siguiente manera:**

50% del valor para el piloto de la máquina demandada.

30% del valor para fondos del organizador y el jurado.

20% del valor para el mecánico que realice el trabajo de revisión.

El piloto que se niegue a realizar la revisión oficial o la revisión exhaustiva automáticamente será descalificado.

**Si se retira la demanda se le devolverá al demandante el 60% de lo consignado y el 40% restante se destinará a fondos del organizador y el jurado**

## **EQUIPOS Y UNIFORME DE PROTECCIÓN, VESTIMENTA DE PILOTOS Y ACOMPAÑANTES.**

El equipo de competencia mínimo obligatorio a emplear por el piloto será el siguiente: Casco Protector de marca homologada, integral, no puede ser reparado o pintado por materiales no originales, con certificación DOT y Snell. Botas para carreras en motocicletas de velocidad que cubran los tobillos y que sean firmemente cerradas. Guantes resistentes en buen estado, no se permiten guantes de tela. Traje de Cuero (obligatorio para el autódromo). Adicionalmente todos los corredores, mecánicos y miembros de los equipos deben vestir de manera aseada, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito. En las zonas de acceso restringido (Paddock, zona de espera, zona de mecánicos...) sólo serán admitidas las personas que vistan convenientemente. Los zapatos tipo sandalia/chancas (con los dedos al aire) por razones de seguridad no están permitidos en la zona de mecánicos, zona de espera y Pits.

**COMPROMISOS DE CONDUCTA DE PILOTOS Y ASISTENTES** en todo momento los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones del Reglamento del Campeonato Nacional. Con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás corredores, miembros de equipos, oficiales y espectadores o cualquier otra persona implicada en la organización, todos los corredores han de estar física, psíquica y mentalmente en estado correcto para controlar su motocicleta.

- a) El piloto deberá informar al médico de la competencia de todos los problemas de salud que pueda tener y los medicamentos que estuviera utilizando.
- b) En cualquier momento durante la prueba y a solicitud del Comisario Técnico, el piloto debe presentar su(s) moto(s) y/o equipos para su control técnico. En todo momento durante la prueba el piloto es responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos.
- c) Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo y del resto de personas que utilicen sus pases y acreditaciones. Está totalmente prohibida la circulación por los pits de pilotos o miembros de su equipo sin camiseta.

El presente reglamento regirá a partir de su divulgación y aplicara para eventos nacionales cuando sea publicado por Fedemoto y a nivel distrital cuando sea publicado por Limobog.

D.A.  
LIMOBOG.  
**CAPITAL RACING STOCK**