

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

REGLAMENTO PARA EL CAMPEONATO COLOMBIANO DE MOTOCROSS



2020

1. CONDICIONES Y RESPONSABILIDADES GENERALES

La **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** convoca para el presente año al **CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS** en todas sus categorías, que serán reguladas por este reglamento, así como por las disposiciones complementarias, actualizaciones y modificaciones que puedan ser debidamente aprobadas. Todos los pilotos, el personal de los equipos, los Oficiales, organizadores, así como todas las personas implicadas en este Campeonato, se comprometerán a cumplir todas las normas de este reglamento.

Todas las acciones, juzgadas por los Oficiales responsables, contrarias a este reglamento (o antideportivas o que vayan en contra de los intereses del deporte en general o del evento en particular) estarán sujetas a las sanciones disciplinarias correspondientes estipuladas en el Código Deportivo y Código Disciplinaria de la **FEDEMOTO**.

Las referencias al género masculino en este reglamento se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

En caso de una disputa con respecto a la interpretación del presente Reglamento Nacional, será el Comité Ejecutivo de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** quien determine su interpretación, respetando siempre **REGLAMENTOS PROPIOS DE FEDEMOTO, REGLAMENTOS FIM y REGLAMENTOS FIM LATINOAMERICA**. En caso de no ser aplicable o confusa la aplicación de la precitada normatividad, se acudirá a los conocimientos técnicos, ponderación y sana crítica de los miembros de la Comisiones Técnica o Juzgamiento con asesoría de la comisión extradeportiva.

Podrán participar en el **CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS**, pilotos miembros de las Ligas Afiliadas a la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** y que tengan Licencia Deportiva Nacional vigente.

Todas las Ligas Afiliadas, sus Pilotos, Oficiales, Comisarios y delegados que participan en una válida del **CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS** deben regirse por las regulaciones previstas en:

- Código Deportivo Nacional
- Reglamento Deportivo.
- Reglamento Técnico.
- Código Antidoping

2. CAMPEONATO NACIONAL I – II SEMESTRE

2.1. CLASES Y CATEGORIAS

Las Clases y Categorías reconocidas para los **CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS** son las siguientes:

FORMULA INTERNACIONAL

Esta maquinas son motocicletas tipo Racer de fábrica (Road Racing).

CLASE ELITE

Categorías MX PRO – MX2

CLASE JUVENIL

Categorías MX 125

CLASE JUNIOR

Categorías MX 85 CC A

CLASE INFANTIL

Categorías 50 CC, 65 CC, 85 CC MINI

CLASE AMATEUR
Categorías INICIACION – MX1 NOVATOS

CLASE MASTER
Categoría MX MASTER

CLASE FOMENTO Y PROMOCIÓN
Categoría 50cc Mini

2.2. CATEGORÍAS

50 CC Mini

EDAD:

Mínimo 4 años y un máximo de 6 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

MOTOS ACEPTADAS:

KTM 50cc Mini
Cobra 50cc JR
PW 50
TTR 50
Cobra 50 P3
Pit Bike 50cc

CILINDRADA:

Motocicletas con cilindrada máxima de 50 cc

ESPECIFICACIONES:

- ⇒ **FONDO BLANCO – NUMEROS NEGROS.**
- ⇒ Pipeta y silenciador original
- ⇒ Rines delantero y trasero de 10" pulgadas
- ⇒ Carburador original
- ⇒ Suspensiones: Se permiten modificaciones únicamente internas.
- ⇒ Tasa del carburador original
- ⇒ Válvula o torque original (reed valve)
- ⇒ Manzanas y ruedas originales
- ⇒ Tijera original
- ⇒ Chasis original
- ⇒ Sistema de frenos original
- ⇒ El Clutch deberá ser original, sin embargo para la reparación se pueden usar repuestos diferentes a la marca original, siempre y cuando se respete el diseño original.
- ⇒ No se podrá modificar internamente el cilindro ni las carcasas de motor
- ⇒ Cigüeñal y biela, deberá ser la original, sin embargo para la reparación se pueden usar repuestos diferentes a la marca original, siempre y cuando se respete el diseño original
- ⇒ El triple clamp no se podrá modificar.
- ⇒ Pistón no podrá modificar, sin embargo para la reparación se pueden usar repuestos diferentes a la marca original, siempre y cuando se respete el diseño original.

50 CC**EDAD:**

Mínimo 6 años y un máximo de 8 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas con cilindrada máxima de 50 cc con neumático delantero 10" o 12" y trasero 10".

ESPECIFICACIONES:

⇒ Preparación Libre.

⇒ **FONDO NEGRO – NUMEROS BLANCOS.**

65 CC**EDAD:**

Mínimo de 8 años y un máximo de 10 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas con cilindrada entre 55 cc y 65 cc con neumático delantero de 14" y trasero de 12".

ESPECIFICACIONES:

⇒ Preparación Libre.

⇒ **FONDO BLANCO – NUMEROS NEGROS.**

85 CC MINI**EDAD:**

Mínimo de 10 años y un máximo de 12 años. 13 años si los cumple durante el presente año.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas con cilindrada entre 75 cc y 85 cc 2T, con neumático delantero hasta de 19" y trasero hasta 16".

ESPECIFICACIONES:

⇒ Preparación Libre.

⇒ **FONDO NEGRO – NUMEROS BLANCOS. (Los pilotos que deseen participar de la categoría 85 CC A, deben portar mínimo el numero frontal conforme a la categoría).**

85 CC**EDAD:**

Mínimo 10 años y un máximo de 15 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas con cilindrada entre 75 cc y 85 cc 2T, con neumático delantero hasta de 19" y trasero hasta 16".

ESPECIFICACIONES:

- ⇒ Preparación Libre.
- ⇒ **FONDO BLANCO – NUMEROS NEGROS.** (Los pilotos que deseen participar de la categoría 125 CC A, deben portar mínimo el numero frontal conforme a la categoría).

FEMENINA**EDAD:**

Mínimo de 12 años cumplidos.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir.

CILINDRADA:

Motocicletas desde 75 cc hasta 150 c.c. 2 T y desde 100 cc hasta 250 cc 4T.

ESPECIFICACIONES:

- ⇒ Preparación Libre.
- ⇒ **FONDO ROSADO – NUMEROS BLANCOS.** (Los pilotos que deseen participar de otras categorías, deben portar mínimo el numero frontal conforme a la categoría).

125 cc**EDAD:**

mínimo 13 años y un máximo de 17 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas desde 85 cc hasta 125 cc (2T).

ESPECIFICACIONES:

- ⇒ Preparación Libre.
- ⇒ **FONDO NEGRO – NUMEROS AMARILLOS.**

MX PRO**EDAD:**

Tengan como mínimo 16 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas desde 175 cc hasta 250 cc (2T) y desde 250cc (4t) hasta 450 cc (4t)

ESPECIFICACIONES:

- ⇒ Preparación Libre.
- ⇒ **FONDO BLANCO – NUMEROS NEGROS.**

®

MX 2**EDAD:**

Mínimo 15 años y un máximo de 24 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad



máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas desde 100 c.c. hasta 150 c.c. 2 T – y desde 200 c.c. hasta 250 c.c. 4 T.

ESPECIFICACIONES:

⇒ Preparación Libre.

⇒ **FONDO NEGRO – NUMEROS BLANCOS.**

MX MASTER**EDAD:**

Tengan como mínimo 35 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas desde 100 c.c. hasta 500 c.c. 2T. y desde 200 c.c. hasta 650 c.c. 4T

ESPECIFICACIONES:

⇒ Preparación Libre.

⇒ **FONDO AMARILLO – NUMEROS NEGROS.**

INICIACION**EDAD:**

Tengan como mínimo de 18 años.

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas desde 125 c.c. 2 T - Motos hasta 500 c.c. 2T. y desde 250 c.c. 4 T - Motos hasta 650 c.c. 4T.

ESPECIFICACIONES:

⇒ Preparación Libre.

⇒ **FONDO VERDE – NUMEROS BLANCOS**

⇒ Podrán participar en la categoría **INICIACIÓN** los pilotos que sean nuevos en la modalidad y que su nivel deportivo sea **NOVATO**.

⇒ Los pilotos de la categoría **INICIACION** que ocuparon **PODIUM** (1,2,3) en los años 2015 al 2019, NO Podrán participar de la categoría.

⇒ Los pilotos de la categoría **INICIACION** que ocuparon las **POSICIONES** 1 al 5 en los años 2015 al 2019, NO Podrán participar de la categoría.

MX NOVATOS**EDAD:**

Tengan como mínimo 15 años , máxima 34 años

Se considera la edad mínima la que el piloto tenga al primer día de la válida en la que desee competir y la edad máxima la que tenía al 1 de Enero de 2020.

CILINDRADA:

Motocicletas desde 125 cc hasta 250 cc (2T) y desde 250cc (4t) hasta 450 cc (4T)



ESPECIFICACIONES:

- ⇒ Preparación Libre.
- ⇒ **FONDO AZUL – NUMEROS BLANCOS.**
- ⇒ Podrán participar en la categoría **MX NOVATOS** los pilotos que sean nuevos en la modalidad y que su nivel deportivo sea **NOVATO**.
- ⇒ Podrán participar pilotos de las categorías con proyección a ascender en la siguiente temporada a categorías élite, siempre y cuando cumplan con el requisito de edad y cilindrada, es decir pilotos activos en la categoría 125cc, categoría Inicio.
- ⇒ Podrán participar pilotos que hayan ocupado pódium en otras modalidades, siempre y cuando sea su primer año en motocross o que ya habiendo participado, esa participación hubiese sido eventual (1 carrera máximo 2 en una temporada) y no hubiese obtenido pódium en esa participación en las temporadas 2017 al 2019.
- ⇒ NO Podrán participar pilotos que hubiesen quedado entre los 5 primeros de la clasificación general de la categoría en alguno de los dos campeonatos de 2017 al 2019, ni quien hubiese obtenido pódium en esos mismos años.

2.2. REGULACIONES COMPLEMENTARIAS A EDADES Y PARTICIPACION EN CATEGORIAS

- ⇒ Los pilotos de la modalidad de **ENDURO** de las categorías **E1, E2, E3, NO** podrán participar en la categoría **INICIACION**, si ocuparon **PODIUM** (1,2,3), u ocuparon los 5 primeros lugares de la clasificación general en los años 2016 al 2019, Si es su primer año en el campeonato nacional su categoría será **MX NOVATOS** siempre y cuando cumpla con los requisitos de edad y cilindraje de la moto.
- ⇒ Los pilotos de la modalidad de **ENDURO** de las categorías **PROFESIONALES – JUNIOR - MASTER** podrán participar únicamente en las categorías **MX PRO – MX2 – MX MASTER - 125CC** de acuerdo a su cilindrada y edad.
- ⇒ Los pilotos de la modalidad de **VELOCIDAD EN ASFALTO y VELOCIDAD EN ARENA, NO** podrán participar en la categoría **INICIACION**, si ocuparon **PODIUM** (1,2,3). Si es su primer año en el campeonato nacional su categoría será **MX NOVATOS** siempre y cuando cumpla con los requisitos de edad y cilindraje de la moto.

3. EVENTO / PRUEBAS

Los eventos se disputarán en las fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Nacional, permitiendo la participación en los mismos, todos los pilotos que se inscriban en tiempo y forma y que dispongan de la licencia correspondientes para tal efecto. Los eventos de estos Campeonatos se organizarán en los circuitos autorizados por la FEDEMOTO que cumplan con las normas establecidas en el presente reglamento. (Ver Normativa de Circuitos). No se podrá organizar ningún evento, si el organizador no dispone de todas las autorizaciones legales correspondientes. Los organizadores deberán disponer del personal y de la maquinaria necesarios para adecuar y mantener la pista en condiciones óptimas al igual que garantizar la seguridad de todos los asistentes (pilotos, mecánicos, equipos, personal FEDEMOTO, público, etc.) y llevar a cabo todas las funciones para el buen desarrollo del evento. El seguro de responsabilidad civil entrará en vigor el día antes del evento y durará hasta un día después del mismo. Un evento comenzará en el momento de iniciarse las verificaciones administrativas y técnicas y finalizará cuando se hayan cumplido totalmente las siguientes formalidades:

- Ⓜ Los resultados finales hayan sido aprobados.
- Ⓜ Todos los plazos para formular reclamaciones hayan sido cumplidos.
- Ⓜ Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc. hayan sido efectuados.

Si se presenta una reclamación, los resultados no serán oficiales hasta que el Jurado de la Prueba tome la decisión pertinente. Si se presenta un recurso de apelación ante la decisión del Jurado, los resultados no serán oficiales hasta el pronunciamiento del Comité Ejecutivo de FEDEMOTO. Todos los Oficiales, Comisarios y equipo médico deberán estar disponibles y operativos hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones.

4. COMPETENCIAS COMPLEMENTARIAS

El programa de una competencia puntuable para el **CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS** puede comprender, entre otras, competencias promocionales siempre y cuando se cumplan los siguientes parámetros:



- Ⓜ La categoría complementaria no sea igual a una del Campeonato Nacional.
- Ⓜ En la categoría promocional se efectúen los procedimientos de Chequeo Técnico, indumentaria y motocicleta correspondiente, así como afiliación a una Liga.

No obstante, utilizando la clasificación general de cualquier competencia se podrán establecer clasificaciones válidas para otras competencias que previamente hayan sido definidas en el Reglamento Particular del evento. La autorización de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** para realizar categorías promocionales, no implica responsabilidad alguna en dichas pruebas. Sin embargo, estas competencias complementarias y cualquier otra actividad que implique el tránsito vehicular sobre el circuito durante los días del evento, incluidas demostraciones y exhibiciones, deben ser autorizadas por la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**. Los horarios de las competencias promocionales estarán estipulados en los horarios oficiales de la válida.

5. REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular (R.P.) debe comprender todas las normas complementarias del Código Deportivo y Reglamento de la Modalidad; así como todas las especificaciones y detalles relativos a la competencia de que se trate, sin poder en ningún caso incumplir o modificar lo establecido en este Reglamento.

El RP para todas las competencias de Campeonatos Nacionales, debe enviarse a la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**, 25 días antes del evento para la pertinente aprobación, documento que debe estar acorde al modelo suministrado por la Dirección General de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**. Después de su aprobación se debe enviar hasta 15 días antes a la fecha de celebración de la competencia a todos los afiliados.

6. INSCRIPCIONES Y PARTICIPACIÓN

6.1. Inscripciones.

Toda inscripción para una Competencia Valida por el Campeonato Nacional, se realizará a través de la Liga respectiva, inscripción que debe formularse dentro del plazo estipulado por la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**, así:

CIERRE DE INSCRIPCIONES Y TRÁMITE OFICIAL

DIA SÁBADO antes del inicio de las clasificaciones oficiales. Esta inscripción oficial será acreditada por el delegado de la Liga correspondiente, el cual debe acreditarse con su credencial.

6.2. Asignación de números

La asignación de números se realizará de acuerdo a lo estipulado en el Código Deportivo **FEDEMOTO**.

Para cada categoría del **CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS**, los pilotos que deseen número fijo para toda la temporada, podrán elegirlo al realizar la inscripción, de acuerdo con las condiciones y criterios puntuales establecidos en el Código Deportivo **FEDEMOTO**.

Los números 1, 2 y 3 se reservarán para el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior

Los pilotos que obtuvieron el Título de Campeón en el último Campeonato, usaran como mínimo en la parte frontal el número 1, con fondo **ROJO – NUMERO BLANCO**.

1. NÚMEROS EN LA MOTOCICLETA

- Ⓜ Color de fondo de acuerdo a lo establecido para la categoría correspondiente.
- Ⓜ El número que ha sido asignado al corredor de acuerdo a lo establecido en el presente reglamento.
- Ⓜ El logo oficial del Campeonato Nacional y/o logo **FEDEMOTO**.
- Ⓜ El nombre del Departamento al que representa
- Ⓜ La publicidad del piloto está autorizada en las partes reseñadas en el diagrama.
- Ⓜ Las placas deben ser de forma rectangular en superficie plana, visible y fabricadas en una materia rígida y sólida. Las medidas del porta números serán como mínimo: 285mm X 235mm.
- Ⓜ Los números deben ser legibles, y al igual que el fondo, los cuales deben ser hechos en colores mates antireflectivos.



Las dimensiones mínimas de los números deben ser:

Altura: 140mm
 Ancho: 80mm
 Ancho del trazo: 25mm
 Espacio entre números: 15mm

IDENTIFICACIÓN CATEGORÍAS 2020  					
 50CC MINI 4 AÑOS - 6 AÑOS	 50CC 6 AÑOS - 8 AÑOS	 65CC HASTA 10 AÑOS	 85CC MINI HASTA 12 AÑOS	 85CC A HASTA 15 AÑOS	 FEMENINO MAYOR 12 AÑOS
 125CC 13 AÑOS - 17 AÑOS	 MX PRO MAYOR 16 AÑOS	 MX2 15 AÑOS - 24 AÑOS	 MX MASTER MAYOR 35 AÑOS	 INICIO MAYOR 18 AÑOS	 MX NOVATOS MAYOR 16 AÑOS

Los Campeones Nacionales de la temporada anterior, en caso de participar en la misma categoría, portarán la **PLACA FRONTAL** con el fondo rojo y cifras blancas.



Porta números Laterales

Debe haber una placa de cada lado de la motocicleta; deben estar fijas y de manera visible y no deben ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

7. EQUIPO DE PROTECCIÓN

Es responsabilidad de cada piloto elegir un casco y un equipo que reúna las condiciones de seguridad apropiadas. Tanto el casco, como la protección ocular, uniforme y botas han de ser conformes a la normativa FIM. Aunque la **FEDEMOTO** acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de los elementos que conforman cada equipo. Los pilotos son los responsables de juzgar la protección, la duración de uso **y el estado** de sus cascos y demás partes de su equipo.

Durante las practicas, clasificaciones y mangas, los pilotos deberán ir equipados de la siguiente manera:

1. CASCOS

- ⇒ Los cascos deberán poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de seguridad indicadas en la normativa FIM. (*Nota: Para más información, ver siguiente grafico*).
- ⇒ El casco deberá estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.
- ⇒ El pelo no podrá nunca sobresalir fuera del casco.

ESTANDARES INTERNACIONALES PARA LOS CASCOS

Para el uso de cascos, **FEDEMOTO** se guía por la normativa estipulada por la FIM. La siguiente es la tabla de códigos de homologación con el respectivo distintivo que deberá llevar el casco en su parte interior.



2. PROTECCION DE LOS OJOS

El piloto deberá llevar colocadas las gafas protectoras en el inicio de cada tanda de práctica, clasificaciones y mangas.

3. EQUIPO Y UNIFORME DE PROTECCIÓN

El uniforme mínimo a emplear en el inicio de cada tanda de práctica, clasificaciones y mangas será:

- ⇒ Botas de cuero o material equivalente de alta resistencia.
- ⇒ Guantes resistentes.
- ⇒ Pantalones largos (hasta los tobillos).
- ⇒ Camiseta de manga larga (con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una protección de material apropiado).
- ⇒ **PECHERA O PROTECTOR DEL TÓRAX/ESPALDA.**

- ⇒ **Numero de dorsal.** Los pilotos deberán llevar obligatoriamente su número de dorsal sobre la camiseta, o sobre la protección, en caso de llevar ésta sobre la camiseta. Éstos deben ser de tamaño y contraste suficiente para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje y Dirección de Carrera.

PARAGRAFO. Por seguridad del Piloto participante el uso de elementos tales como aretes, piercing y otros elementos que puedan perjudicar la integridad de los participantes durante las practicas o carreras está prohibido.

8. DESARROLLO DE LA PRUEBA

8.1. Consideraciones Generales.

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.

En todo momento, los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento y Código Deportivo.

Todos los pilotos han de estar en perfecto estado físico, psíquico y mental para controlar su motocicleta con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás pilotos, miembros de los equipos, oficiales, espectadores o cualquier otra persona implicada en la organización.

El piloto deberá informar al servicio médico de la competición de todos los problemas de salud que pueda tener y los medicamentos que estuviera utilizando.

En cualquier momento durante la prueba y a solicitud del Comisario Técnico, el piloto debe presentar su/s moto/s y/o equipo para su control técnico.

En todo momento, durante la prueba, el piloto es el responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos que rigen la prueba.

Podrá sancionarse por el Jurado Nacional con una de las siguientes sanciones: advertencia, sanción económica, penalización en tiempo, pérdida de puestos, pérdida de puntos para el evento y/o para el Campeonato, desclasificación o exclusión; cualquiera de las siguientes acciones:

- ⇒ **Tener un comportamiento antideportivo, agresivo, imprudente o inapropiado por parte de un piloto o de los miembros de su equipo y/o entorno, contra otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, Oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc..), dentro o fuera de la pista.**
- ⇒ **Conducir de una manera no responsable, la cual pueda representar peligro para otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, Oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc..), dentro o fuera de la pista.**
- ⇒ **Utilizar una motocicleta cuyo estado pueda constituir peligro para otros pilotos, mecánicos, miembros de equipos, Oficiales de carrera u otros (miembros de la Organización, del Promotor (en el caso de que lo hubiera), del equipo médico, de la prensa, del público, etc..), dentro o fuera de la pista.**
- ⇒ **Interferir o dificultar los tratamientos que considere el equipo médico recibidos a un piloto, por parte de los miembros del equipo y/o entorno.**
- ⇒ 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 prohibido a los pilotos y miembros de su equipo circular por la pista con cualquier clase de vehículo motorizado o bicicleta fuera de los horarios oficialmente establecidos para entrenamientos o carrera. (La sanción por no cumplir esta norma será la pérdida de 5 puestos en entrenamientos, y/o la suma de 1 minuto a su mejor

tiempo de carrera).

- ⇒ **Durante un evento, todos los pilotos deberán intentar, en todo momento, defender sus posibilidades de éxito. El piloto que no lo defienda intencionadamente, podrá ser sancionado por el Jurado de la Prueba.** Todo piloto presente en una prueba que efectúe su verificación administrativa y no vaya a efectuar su verificación técnica deberá informar de inmediato al Director de Carrera **o a cualquier miembro del Jurado Nacional.**

8.2. Pits - Paddock.

Dentro de esta zona exclusiva para pilotos, cuando éstos y/o sus acompañantes circulen en motocicleta o scooter, deberán hacerlo de forma no temeraria, entendiéndose por forma temeraria: el no tener las dos ruedas pegadas al suelo, no llevar casco, llevar una velocidad no adecuada al paso de las personas y con un número de pasajeros superior a los permitidos por la legislación vigente. (La sanción por no cumplir esta norma será la pérdida de 5 puestos en entrenamientos, y/o la suma de 1 minuto a su mejor tiempo de carrera).

Es obligatorio la utilización, en el área de pits, de una alfombra ecológica debajo de la motocicleta mientras esté allí depositada y en especial, cuando se realicen trabajos de reparación.

Los pilotos que entren a Pits – Paddock con su motocicleta durante una práctica, clasificación o manga no podrán reemprender la misma.

8.3. Señalización

Los pilotos deberán obedecer todas las señales oficiales que les sean dadas por los Oficiales de carrera mediante banderas o paneles indicativos.

La consulta entre los miembros del equipo y los pilotos, cuando éstos estén rodando en pista, estará limitada a la zona de señalización y mecánicos. Los pilotos que se detengan en el borde de la pista para consultar con otras personas pueden perjudicar la progresión de otros pilotos. Esta acción será considerada como ayuda exterior, y por consiguiente, la desclasificación de la práctica, entrenamiento o manga en cuestión.

Solamente se autorizarán las siguientes señales entre los pilotos y las personas relacionadas con ellos: Las informaciones e imágenes de los transponders del cronometraje y de las cámaras incorporadas. Los mensajes por pizarras en las zonas aprobadas y los gestos corporales por el piloto.

La comunicación con los pilotos por radio estará totalmente prohibida. La sanción a esta norma, será la exclusión de la prueba.

8.4. Verificación Administrativa

Los corredores inscritos para el **CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS** están obligados a acreditar su presencia e identidad mediante la Licencia correspondiente y el documento oficial de identidad. La lista de inscritos oficial se debe entregar al Jurado Nacional y al Director de Carrera al finalizar las verificaciones administrativas.

8.5. Verificaciones técnicas preliminares – Selección de la Motocicleta

Antes de la clasificación oficial, se efectuará un control técnico de acuerdo con el Reglamento Técnico del **FEDEMOTO** - Campeonato Nacional de Motocross. Las verificaciones técnicas deberán efectuarse en el mismo lugar del evento. **Los pilotos (o sus mecánicos) deberán presentarse a la verificación con todas las partes de la motocicleta limpias y en un estado óptimo para su marcaje.**

En las verificaciones técnicas, a un piloto se le podrá exigir que presente alguna declaración escrita y firmada en relación con algunos elementos de su motocicleta. En una válida y por categoría, los pilotos estarán autorizados a utilizar únicamente las motocicletas (máximo dos) que hayan presentado a los controles técnicos.

Cada piloto deberá presentar al control técnico, en la zona específica para ello, una motocicleta a su nombre con su número de licencia para ser verificada. Podrá verificar, si lo desea, una segunda moto. Para la segunda motocicleta, habrá dos posibilidades:

- 1) Podrá presentar una segunda moto a su nombre con su número de licencia nacional.
- 2) Un equipo podrá presentar al control técnico una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios

pilotos de la misma o diferente categoría (siempre que se cumpla con las normas técnicas establecidas). En este caso, el equipo deberá indicar a los Comisarios Técnicos, en el momento del control, los nombres y los números de licencias de los pilotos que pueden utilizar esa motocicleta, y sus categorías. En el momento en el que la motocicleta de equipo sea utilizada por uno de los pilotos en su categoría, **en cualquier manga o entrenamiento del evento**, ésta quedará asignada a este piloto, no pudiendo utilizarla ya ninguno de sus compañeros. **En este caso, la segunda moto podrá verificarse, si se desea, sin la placa portanúmeros.**

Un piloto podrá cambiar de motocicleta (**es decir, podrá cambiarla hasta 10 minutos antes de que comience la práctica, clasificación o manga**). Durante el control sonoro inicial y en la primera inspección técnica, un piloto (o sus mecánicos) solo podrán presentar una pipeta de recambio por motocicleta. El resto de pipetas de reserva podrán ser presentados cuando el Comisario Técnico lo autorice, después de que la totalidad de los participantes hayan realizado su verificación o en cualquier momento de la válida. **El límite máximo autorizado de ruido en la verificación inicial está indicado en el Reglamento Técnico de este mismo documento.**

En cualquier momento, durante el desarrollo de la prueba:

- ⇒ A petición del Comisario Técnico, un piloto deberá presentar su/s motocicleta/s o su equipo a un control técnico.
- ⇒ El piloto será el responsable de mantener su/s motocicleta/s y su equipo en conformidad con los Reglamentos.

El Jurado Nacional, a petición del Comisario Técnico, podrá excluir a una motocicleta **si éste considera que** su construcción o estado pueda constituir peligro para el piloto o los demás participantes.

8.6. Controles Médicos.

Al inicio de las prácticas el día sábado se podrá realizar un control médico especial por parte del médico oficial o por parte de algún médico designado por el jefe de los servicios médicos. Todo piloto que rehúse someterse a un control médico especial, será excluido de la prueba y su caso remitido a la **FEDEMOTO** por si hubiera lugar a algún tipo de sanción. El control médico especial podrá ser solicitado por el Jurado Nacional o por un Delegado de la Comisión Médica. Al final de la prueba el Jurado Nacional podrá realizar a los corredores que determinen, un control médico especial o antidoping. **El equipo médico deberá estar disponible y operativo hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones, aunque se recomienda que, al menos, una dotación médica permanezca en el circuito hasta que esté totalmente vacío el área de pits o paddock.**

8.7. Control del circuito.

Se efectuará un control del circuito el día antes del inicio del evento, o, si es el mismo día, siempre antes de la sesión de entrenamientos. Si fuera necesario, se realizaría una segunda inspección del circuito.

El control será efectuado por el Jurado Nacional junto con la Dirección de Carrera y el Organizador, pudiendo asistir al mismo, representantes de las ligas participantes. **En la medida de lo posible, deberá asistir al control del circuito el médico oficial de la prueba.**

8.8. Reunión con los Organizadores.

Después del control del circuito, tendrá lugar una reunión con los Organizadores. Estarán obligados a asistir a esta reunión el Jurado Nacional, **el médico oficial** y representantes del Organizador, pudiendo acudir los Delegados de las Ligas participantes. Estarán invitados a la misma los demás Oficiales de la prueba. **Si el médico oficial no puede asistir a la reunión, el Organizador deberá exponer al Jurado Nacional el Plan de Evacuación Médica del evento.**

8.9. Entrenamiento/Restricciones.

Está prohibido para los pilotos participantes en el Campeonato Nacional de Motocross, entrenar durante la semana anterior a la celebración de la prueba en el circuito donde vaya a celebrarse ésta, a no ser que la actividad sea autorizada por la **FEDEMOTO**. Del mismo modo, durante el mismo periodo de tiempo, queda totalmente prohibida cualquier tipo de actividad deportiva en el circuito sin previa autorización de la **FEDEMOTO**.

8.10. Reunión de Pilotos

Una reunión de información obligatoria se sostendrá entre el Director de Carrera y los pilotos en la grilla de partida después de las prácticas libres. Esta reunión de información debe involucrar a las siguientes personas: El Presidente del Jurado, el Director de Carrera, además de los oficiales involucrados en el evento. También puede asistir a esta reunión de información delegados de las diferentes Ligas. Durante esta reunión, se informará todo lo concerniente al circuito y seguridad (partida falsa, premiación, riego de pista, zona de espera, zona de mecánicos, prueba de ruido, motocicletas para el parque cerrado, lavado de motocicletas, alfombra ecológica, etc.). Después de la reunión de información, habrá una demostración del procedimiento completo de partida.

8.11. Reunión de Comisarios de Pista.

El Director de Carrera, conjuntamente con un miembro del Jurado, deberá organizar una reunión con los Comisarios de Pista antes de que empiecen los entrenamientos, donde se les explicará: - Señalización de banderas - Comportamiento. **(Actuación - Horarios - Equipo - Situación / colocación / seguridad)**

8.12. Cronometraje y control de pasos.

Los servicios de cronometraje y control de pasos deberán estar colocados a la altura de la línea de llegada. El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a estos efectos el sistema de **TRANSPONDER**, único sistema oficial en una Valida del Campeonato Nacional de Motocross. El sistema manual será un apoyo de control de pasos, pero en caso de alguna circunstancia el sistema que dará la veracidad del resultado, será el sistema de cronometraje con transponder.

El transponder tendrá que estar colocado en la barra izquierda delantera de la motocicleta, tanto en los entrenamientos, como en las mangas.

8.13. Sesiones de Prácticas

Los pilotos comenzaran las sesiones de prácticas desde la salida de Pits cuando el Comisario encargado de la orden o sea mostrada la bandera verde.

La duración de las prácticas será de acuerdo a lo estipulado en el RP del evento; el tiempo iniciará desde la salida de Pits.

El final de cada practica será indicado a través de la bandera a cuadros en movimiento sobre la línea de meta, al mismo tiempo será cerrada la puerta de ingreso a pista, después de que le sea mostrada la bandera a cuadros los corredores deben completar una vuelta más y entrar a Pits. El piloto que cruce nuevamente la meta podrá ser sancionado. Si una práctica es interrumpida por cualquier circunstancia la bandera roja será mostrada. Todos los pilotos deben retornar a los Pits, a una velocidad moderada. Cuando la práctica sea recomenzada, el tiempo faltante para ser completado debe ser mostrado e informado a todos los equipos. Los pilotos y mecánicos podrán encender sus motocicletas solamente en la dirección del circuito.

Después de que las prácticas han comenzado la superficie de la pista solamente podrá ser tratada bajo instrucciones del Director de Carrera y/o Jurado Nacional.

8.14. Clasificación (día anterior o antes de la competencia)

Todos los pilotos deben participar en la práctica clasificatoria, la cual es obligatoria para participar en la competencia (por lo menos con dos (2) vueltas, con un mejor tiempo no mayor al 115% del mejor tiempo de la práctica), cuyo horario se determinará en el Reglamento Particular, la cual tendrá una duración 15 minutos para todas las clases.

8.15. Prácticas de Arrancadas.

Antes del inicio de la Clasificación, se podrán efectuar ensayos de salida durante 5 minutos. Estos ensayos serán opcionales. Las salidas colectivas estarán prohibidas. Los mecánicos podrán ofrecer asistencia a los pilotos en estas salidas únicamente en la zona habilitada para ello. Sólo se permite en esta zona un mecánico por piloto.

8.16. Grilla de Partida

Los pilotos podrán preparar su lugar de partida sin ayuda de herramientas. **Esta acción la llevará a cabo únicamente el piloto.** Durante esta acción, no se podrá llevar el casco sobre la cabeza. **Durante esta acción, los pilotos tendrán prohibido tocar y/o manipular el partidador.**



Los pilotos al ingresar a la grilla de partida ya no podrán cambiar de motocicleta para esa práctica, clasificación o manga en cuestión.

En el momento en el que un piloto esté situado y preparado con su moto, en el sitio que haya elegido en el partidor, no podrá: cambiarlo, volver a la zona de espera, o recibir ayuda mecánica antes de la salida.

Si un piloto tiene problemas mecánicos en la zona de espera y no puede reparar su motocicleta antes de que se cierre la entrada al partidor, debe quedarse en la zona de espera hasta que haya caído el partidor. Una vez caído ésta, puede acceder a la grilla y emprender la carrera. La sanción por violación de esta regla es la desclasificación de la manga en cuestión.

Si un piloto tiene problemas mecánicos en el partidor debe esperarse a su caída para recibir ayuda. Una vez caído, puede recibir ayuda de su/s mecánico/s en el mismo partidor. La sanción por violación de esta regla es la desclasificación de la manga en cuestión.

8.17. Procedimiento de Partida.

El orden de partida de los pilotos en el partidor para ambas carreras es determinado por los resultados de la práctica clasificatoria.

- Ⓜ **20 minutos antes de la Partida:** Se abre la zona de espera.
- Ⓜ **10 minutos antes de la Partida:** El ingreso de motocicletas a la zona de espera es prohibido. La pena por la violación de esta regulación es la descalificación de la carrera en cuestión. Los pilotos de reserva que no tienen cupo en la partida, se retiran de la zona.
- Ⓜ **5 minutos antes de la Partida:** Después de una señal (silbato), todos, excepto los pilotos y un mecánico por piloto, dejan la zona de espera. Los pilotos deben prepararse para la partida.
- Ⓜ **2 minutos antes de la Partida:** Se autoriza el encendido de las máquinas.
- Ⓜ **1 minuto antes de la Partida:** El Director de Carrera dará la señal (silbato), levantará una bandera verde y desde ese momento todos los pilotos dejan la zona de espera e ingresarán en orden a la grilla de partida. El mecánico debe permanecer en la zona de espera hasta que la Partida haya sido dada.
- Ⓜ Una vez que un piloto ha tomado su posición en la grilla de Partida, él no puede cambiarla, regresar a la zona de espera o recibir asistencia.
- Ⓜ Cuando todos los pilotos están en la línea de Partida, el Director de Carrera o su adjunto, levantará una señal de "15 segundos" durante 15 segundos completos. Pasados los 15 segundos, él levantará una señal de "5 segundos" y la grilla descenderá entre 5 y 10 segundos después de que la señal de "5 segundos" es mostrada.
- Ⓜ El Miembro del Jurado de la **FEDEMOTO** ordenará el descenso de la grilla de Partida.
- Ⓜ Si un piloto tiene problemas mecánicos en la grilla de Partida, él debe esperar por asistencia hasta que la grilla de Partida haya caído. Una vez que la grilla de Partida haya descendido, él puede recibir la ayuda de su mecánico solo en esta posición. La sanción por la violación de esta regulación es la descalificación de la carrera en cuestión.
- Ⓜ El área frente y detrás de la grilla de Partida debe ser restringida y se preparará de una manera consistente proveyendo las condiciones tan igual como sea posible para todos los pilotos. Nadie excepto los oficiales y fotógrafos estarán permitidos en esta área y ningún arreglo del área será permitido.

8.18. Partida Falsa

Todas las Partidas falsas serán indicadas ondeando una bandera roja. Los pilotos tendrán que regresar a la zona de espera y la nueva Partida se llevará a cabo lo más pronto posible.

8.19. Reparaciones y reemplazos

Los pilotos tendrán la posibilidad de reparar su motocicleta o sustituir el silenciador, en la zona de reparación, durante la carrera. Cualquier reabastecimiento de combustible debe hacerse con el motor apagado. La utilización en la motocicleta del silenciador es de obligatorio cumplimiento, si en una competencia una motocicleta deja de tener este dispositivo o se le daña produciendo un ruido más fuerte de lo normal, recibirá en la línea de meta o llegada una bandera negra con círculo naranja inmóvil, que le indicará que dentro de los tres giros siguientes podrá ingresar a la zona de reparación y arreglar dicha situación. El incumplimiento de esta norma dará motivo de descalificación de la prueba en cuestión.

NOTA. La norma no es aplicable si la falla se presenta durante los dos últimos giros de la prueba.

8.20. Detención de una carrera.

El Director de Carrera tiene el derecho por razones urgentes de seguridad, o por otras causas de fuerza mayor, a detener una carrera prematuramente. Si una carrera se detiene en cualquier momento, antes de que más del 50% de los minutos hayan transcurrido, entonces se llevará a cabo una nueva partida completa. Los pilotos regresarán a los Pits y la nueva Partida se llevará a cabo 30 minutos después de la detención de la carrera. El Director de Carrera puede excluir de participar en la nueva Partida a uno o más pilotos, si considera que han cometido una falta en la carrera que fue detenida. Si una carrera es detenida después de que más del 50% de los minutos hayan transcurrido, la carrera será considerada completa. El orden final será con los lugares de los pilotos en la vuelta previa a aquella en que la bandera roja fuera desplegada. Cualquier piloto o pilotos señalados por el Director de Carrera de haber sido responsables de la bandera roja tendrán como resultado en la carrera una ubicación por detrás de los demás pilotos. Excepto en el caso de una partida falsa, una carrera puede reiniciarse solo una vez. Si es necesario detener una carrera por segunda vez, y si el 50% de los minutos no han transcurrido, será considerada nula y sin validez.

8.21. Ayuda exterior

Toda ayuda exterior a los pilotos en la pista, durante los entrenamientos y mangas, estará prohibida, salvo si es prestada por los Comisarios de la Organización, con el fin de garantizar la seguridad. Toda infracción de esta regla podrá ser sancionada.

Los Comisarios podrán prestar su ayuda para levantar las motocicletas y/o desplazarlas a un lugar seguro. No podrán sujetarlas mientras el piloto efectúe las reparaciones o ajustes. Todas estas reparaciones o ajustes en la pista deberán hacerse por el piloto, trabajando solo con los medios de los que sea portador y sin ayuda exterior. Los Comisarios no podrán tampoco ayudar a los pilotos a arrancar de nuevo la motocicleta, excepto en las categorías de la clase Infantil donde sí estará permitida esta ayuda. **Si el Jurado Nacional considerase que no dispusiese de suficientes Comisarios para ayuda en pista a pilotos, podrá autorizar, únicamente en las categorías infantiles y juveniles que estas ayudas las realicen miembros de los equipos de los pilotos, siempre atendiendo a las indicaciones propuestas por el Jurado.**

Si un piloto accidentalmente se sale de la pista durante los entrenamientos o mangas, puede continuar su participación regresando a ésta prudentemente por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo donde se produjo el abandono, sin obtener ningún tipo de ventaja.

Si un piloto se ve en la obligación de abandonar los entrenamientos o la manga por problemas mecánicos, con la consiguiente parada de su motocicleta, deberá abandonar la pista y situar la misma en una zona que no represente peligro ni entorpezca la trayectoria del resto de participantes, y siempre siguiendo las instrucciones de los Comisarios. En ningún caso deberá intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de mecánicos.

Está prohibido recortar la pista durante los entrenamientos oficiales o las mangas. El hecho de obtener una ventaja con esta acción entrañará su desclasificación. Además, el Jurado Nacional podrá aplicar sanciones suplementarias. Los mecánicos y señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto.

Los pilotos no se podrán detener en el borde de la pista, excepto por avería o caída, ya que pueden perjudicar la progresión de otros pilotos.

8.22. Zona de mecánicos (o zona de reparaciones).

Deberá habilitarse una zona al lado de la pista para las reparaciones y la señalización durante los entrenamientos y mangas. Únicamente las personas con la acreditación pertinente, podrán acceder a esta zona. No se permitirá el acceso a personas con la acreditación de otra categoría diferente a la que esté en pista en ese momento. No se permitirá la presencia de menores de 16 años en la zona, salvo si son pilotos participantes en la prueba.

Los pilotos podrán entrar en la zona de mecánicos para modificar, ajustar o reemplazar cualquier pieza de su equipo de seguridad o de la motocicleta, salvo el chasis, que estará **marcado**. En el caso del tubo de escape, éste deberá estar previamente verificado. El abastecimiento de gasolina estará permitido, pero siempre deberá ser efectuado con el motor parado.

Ningún cambio de equipo, abastecimiento de gasolina o servicio mecánico podrá efectuarse en la pista o fuera de la zona de mecánicos (excepto zona de espera, pits o paddock).

Los pilotos deberán entrar desde la pista a la zona de mecánicos siempre por la entrada específica indicada para ello. Si accidentalmente, el piloto sobrepasa y pierde esta entrada, deberá continuar y completar su vuelta. Entrar a la zona de mecánicos por la salida se considerará un intento de obtener ventaja por recortar la pista, por lo que la sanción será la desclasificación de la manga en cuestión.

Los pilotos que entren en la zona de mecánicos deberán conducir de una manera responsable. Deberán hacerlo lentamente y no podrán adelantar a otros pilotos. Una vez dentro, deberán detener completamente su motocicleta. **No detener completamente la motocicleta podrá ser motivo de sanción por el Jurado Nacional.**

Los pilotos que paren su motor en la zona de mecánicos podrán recibir ayuda para volver a arrancar sus motocicletas.

Al incorporarse nuevamente a la pista, deberán seguir las indicaciones del Comisario encargado de esta zona, antes de incorporarse de nuevo a ésta.

Los pilotos que entren desde la pista a la zona de mecánicos o Pits - Paddock deberán evitar la línea de carrera para evitar entorpecer al resto de pilotos.

8.23. Señales Oficiales

PIZARRAS

Serán dadas las señales oficiales por medio de una pizarra blanca de 750 mm de alto por 600 mm de ancho, con un número 15, en color negro, a un lado y el número 5 en el otro lado; y otra con un número 2, en color negro, a un lado y el número 1 en el otro lado. Los números medirán 500 mm de alto.

Señal Significado

- Ⓢ Pizarra, 15... 15 segundos para salir antes de que el procedimiento de Partida entre en su fase final.
- Ⓢ Pizarra, 5... La grilla de Partida descenderá dentro de los 5 a 10 segundos siguientes.
- Ⓢ Pizarra, 2... 2 vueltas para finalizar la carrera.
- Ⓢ Pizarra, 1... 1 vuelta para finalizar la carrera.

8.24. Banderas

Se harán las señales oficiales por medio de banderas que midan 750 mm de alto por 600 mm de ancho como sigue:



Bandera	Significado
 BANDERA ROJA	La carrera se detiene. Todos los pilotos deberán parar obligatoriamente y acudir a la zona que indiquen los Oficiales. Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
 BANDERA NEGRA Con el número del piloto	Parada obligatoria para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. Este piloto deberá abandonar la pista por los accesos que haya hacia el Paddock. Esta bandera debe presentarse inmóvil.
 BANDERA AMARILLA Inmóvil	Peligro, conducir prudentemente.
 BANDERA AMARILLA Agitada	Gran peligro, inmediato, reducir considerablemente la velocidad. Prohibición total de saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con la pérdida de 10 puestos de la manga o entrenamiento en cuestión, sin posibilidad de reclamación. (Constatación de hechos)
 BANDERA BLANCA CON ASPA ROJA	Indica la presencia de personal sanitario en la pista. Prohibición total de saltar y adelantar. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de la Competición con la pérdida de 10 puestos de la manga o entrenamiento en cuestión, sin posibilidad de reclamación. (Constatación de hechos)
 BANDERA AZUL Agitada	Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto. Mantenga su línea. Esta bandera deberá ser utilizada por Comisarios especializados.
 BANDERA VERDE	Pista libre para la salida de la manga. Solo se utilizará en el procedimiento de salida.
 BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS	Fin de la carrera. Esta bandera debe presentarse agitada.

Cuando varias banderas sean mostradas en la misma área, la bandera superior siempre tendrá prioridad sobre el resto de banderas (ej: la bandera amarilla agitada es superior a la bandera amarilla inmóvil)

8.25. Mangas - Resultados de una carrera.

En casos excepcionales el Jurado Nacional junto con el Director de Carrera podrá modificar estos periodos de duración. Durante la semana previa a la celebración de una prueba puntuable para el Campeonato Nacional de Motocross, queda totalmente prohibido cualquier tipo de actividad deportiva en el circuito sin la autorización de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**. Durante el desarrollo de las mangas queda prohibida la difusión de música. El uso del sonido se destinará en esos momentos exclusivamente para dar información al público del desarrollo de la manga y/o avisos a pilotos, personal de organización, etc.

Las mangas se terminan oficialmente al final de la vuelta en la que la bandera a cuadros ha sido mostrada al vencedor. El vencedor de una manga es el piloto que franquea primero la línea de llegada. En el momento de cruzar la línea de llegada el piloto debe estar en contacto de la motocicleta.

8.26. Presentación del evento y Actos Protocolarios

FEDEMOTO y/o el organizador pueden solicitar la presencia de los pilotos en la ceremonia de presentación oficial, rueda de prensa, y actos protocolarios. La asistencia a estos será de carácter obligatorio. El incumplimiento a ésta norma será causal de sanciones que pueden acarrear la descalificación del evento.

8.27. Actividades en Pista – Modificación Programación.

En casos excepcionales el Jurado Nacional junto con el Director de Carrera podrá modificar estos periodos de duración. Durante la semana previa a la celebración de una prueba puntuable para el Campeonato Nacional de Velocidad, queda totalmente prohibido cualquier tipo de actividad deportiva en el circuito sin la autorización de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**.

8.28. Medios de Difusión en el evento.

Durante el desarrollo de las carreras queda prohibida la difusión de música. El uso del sonido se destinará en esos momentos exclusivamente para dar información al público del desarrollo de la carrera y/o avisos a pilotos, personal de organización, etc.

8.29. Resultados

Las carreras se terminan oficialmente al final de la vuelta en la que la bandera a cuadros ha sido mostrada al vencedor. El vencedor de una carrera es el piloto que franquea primero la línea de llegada. En el momento de cruzar la línea de llegada el piloto debe estar en contacto de la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

- Ⓢ No pase por la línea de meta en los cinco (5) minutos que siguen a la llegada del vencedor.
- Ⓢ No cumpla con el 50% de la prueba.
- Ⓢ El Vencedor de la Válida es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos o vueltas independientemente del número de carreras que ha terminado. En caso de empate se tomarán en cuenta los puntos conseguidos en la última carrera.

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma, cruce la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta. Todos los corredores que participen en la carrera serán clasificados por el orden de llegada y según el número de vueltas efectuadas. Todos los pilotos que finalicen la carrera con el mismo número de vueltas que el vencedor serán clasificados por el orden en que han pasado la línea de llegada, seguidos por los corredores con una vuelta menos, después dos vueltas menos y así sucesivamente.

Todos los resultados deben de ser homologados por la Dirección de Carrera.

- Ⓢ Los resultados no serán oficiales hasta que no haya transcurrido el tiempo hábil para presentar reclamaciones.
- Ⓢ Si se ha presentado alguna reclamación, el resultado no será considerado como definitivo hasta que no se haya tomado una decisión por el órgano competente.

8.30. Criterios de Puntuación

Los puntos obtenidos en cada una de las competencias del Campeonato se acumularán a una clasificación general. El vencedor de una Válida del Campeonato Nacional de Velocidad es el piloto que obtenga mayor número de puntos en la sumatoria de las dos carreras. En caso de existir empate en una válida, éste se definirá a favor del piloto que haya tenido mejor posición en la segunda carrera. En caso de empate en la Clasificación Final, el puesto se definirá a favor de quien ocupe la mejor posición en la última competencia. En cada carrera se concederá puntos a los 15 primeros pilotos clasificados que crucen la línea de meta y que cumplan como mínimo con el 75% de las vueltas efectuadas por el vencedor.

En los casos en los que no se logre la grilla mínima para soltar una carrera, pero exista presencia de pilotos que hayan cumplido su proceso de inscripción a la válida, se les asignarán 8 (ocho) puntos como bonificación por su asistencia al evento.

TABLA DE PUNTOS	
POSICIÓN	PUNTOS
1°	15
2°	13
3°	11
4°	10
5°	9
6°	8
7°	7
8°	6
9°	5
10°	4
11°	3
12°	2
13°	1
14°	1
15°	1

Los resultados se considerarán oficiales al término del plazo de las reclamaciones. Si una reclamación y/o apelación es interpuesta, los resultados no podrán ser considerados como definitivos hasta tanto no sea tomada una decisión final por el órgano competente.

8.31. Resultados/Clasificación Final

Los resultados presentaran como mínimo la siguiente información:

•Logos, •Nombre de la prueba, •Fecha y lugar de celebración, •Categoría, •Posición, dorsal, nombre y apellidos de los pilotos, •Liga del corredor, •Motocicleta, •Pilotos clasificados, •Hora de publicación del resultado, •Nombre y firma del Director de Carrera.

Los resultados de las sesiones de entrenamientos y carreras se han de proporcionar a la prensa. Los resultados finales, debidamente firmados deben ser entregados al Jurado. Ceremonia de Entrega de Trofeos. En cada prueba se celebrará una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan. Los tres primeros clasificados de la general se dirigirán al lugar del Pódium con sus motocicletas para recoger el Trofeo correspondiente. La no presencia será sancionada con la pérdida de puntos y premios obtenidos.

8.32. Verificaciones Finales.

Inmediatamente después del final de la última carrera, las tres primeras motocicletas de cada carrera, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación. El Jurado Nacional tendrá la potestad de determinar la categoría a la que se le realizará medición de cilindraje y verificación visual. El parque cerrado en las categorías que así lo solicite el Organizador quedara situado en la zona del pódium.

8.33. Reclamaciones.

Media hora (30´), como máximo, después de la publicación de los resultados provisionales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Carrera o Jurado Nacional, acompañando a cada reclamación, un depósito de **QUINIENTOS MIL PESOS (\$ 500.000) Motos 4 Tiempos – CUATROCIENTOS MIL PESOS (\$400.000) Motos 2 Tiempos**, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, y el motivo de la reclamación. Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, del total del depósito será devuelta al reclamante el 90%. Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o, tras la decisión del Jurado Nacional, subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste. La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y por el piloto o persona autorizada por éste.

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



- a) 80% del valor para el piloto de la máquina demandada.
- b) 10% del valor para fondos de **FEDEMOTO**.
- c) 10% del valor para el mecánico que realice el trabajo de revisión.

Si se retira la demanda se le devolverá al demandante el 60% de lo consignado y el 40% restante se destinará a fondos de **FEDEMOTO**. Piloto que se niegue a la revisión, se descalificará automáticamente.

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni, por tanto, recurso de apelación, contra las decisiones del Director de Carrera / Jurado de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- Ⓧ Desclasificación en los entrenamientos o mangas por medio de la bandera negra
- Ⓧ Sanción por hacer caso omiso a la bandera amarilla o a la bandera blanca con cruz roja.

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo, toda liga o piloto, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos y Jurado Nacional, ante la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**. Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito correspondiente a un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente. El derecho de recurso expira a los quince días hábiles comprendidos después de la fecha de comunicación de la sanción. El derecho de recurso expira a los 5 días hábiles siguientes después de la fecha de comunicación de la resolución.

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s y enviada/s a la Comisión Disciplinaria. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre del procedimiento de apelación.

8.34. Sanciones

Tipos. Todas las infracciones que el Jurado Nacional considere oportunas podrán ser motivo de sanción. Las sanciones podrán ser:

- ⇒ Advertencia
- ⇒ Sanción económica (*)
- ⇒ Penalización en tiempo
- ⇒ Pérdida de puestos o puntos
- ⇒ Pérdida de puntos para el Campeonato
- ⇒ Desclasificación de una manga
- ⇒ Exclusión del evento.

Todas las sanciones impuestas por el Jurado Nacional deberán ser comunicadas al infractor en el lugar del evento, como mínimo oralmente, aunque se recomienda que se comuniquen por escrito. De no ser posible la comunicación en el evento, el hecho de que se vean reflejadas en los resultados oficiales publicados, se considerará un medio eficaz de comunicación.

() Las sanciones económicas que pudieran corresponder, serán solo aplicables a las categorías donde haya premios en efectivo. En el resto de categorías, únicamente serán aplicables el resto de sanciones.*

8.35. Control Antidopaje y Alcoholemia.

En una válida del Campeonato Nacional de Motocross pueden efectuarse controles antidopaje y alcoholemia según lo dispuesto en los Reglamentos correspondientes.

Al piloto que le resulte positivo el análisis, se le aplicaran las sanciones dispuestas en el Código Disciplinario de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** de acuerdo al Código Mundial Antidopaje.

9. LICENCIAS DE PILOTOS

La licencia de Piloto es el documento que habilita a sus titulares para su participación en cualquier competencia deportiva de Carácter Nacional según la modalidad solicitada. Los valores que se detallan a continuación son para cualquier categoría oficial que hace parte del Campeonato Nacional de Motocross.



- ⇒ Valor Licencia Nacional ANUAL \$ 110.000
 ⇒ Valor Licencia Nacional X EVENTO \$ 65.000

Ⓜ Estos Valores no incluyen póliza de accidentes.

9.1. Póliza de accidentes para competidores:

- ⇒ Valor Seguro ANUAL \$ 50.000

Ⓜ Coberturas de la póliza de accidentes:

AMPARO POLIZA ANUAL	COBERTURA
MUERTE ACCIDENTAL	\$ 26.000.000
DESMEMBRACIÓN	\$ 25.000.000
INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE	\$ 25.000.000
REHABILITACIÓN INTEGRAL	\$ 16.000.000
GASTOS MÉDICOS	\$ 5.000.000
AUXILIO FUNERARIO POR MUERTE ACCIDENTAL	\$ 4.000.000
GASTOS DE TRASLADO POR ACCIDENTE	\$ 100.000

10. PREMACIONES

MODALIDAD	CATEGORIAS	No. DE PILOTOS	PUNTAJE	TROFEOS	PREMIACION
MOTOCROSS	Todas	4 Pilotos	X	X	No aplica
MOTOCROSS	Todas	Entre 5 y 7 pilotos	X	X	Se distribuirá proporcionalmente entre el 1º, 2º y 3, de lo que se recaude en Inscripciones
MOTOCROSS	MX PRO MX 2 MX MASTER MX NOVATOS 125 CC 50 CC 65 CC 85 CC MINI 85 CC A INICIACION	Más de 8 Pilotos	X	X	1º Lugar \$ 400.000 2º Lugar \$ 300.000 3º Lugar \$ 200.000
	50 CC MINI	Más de 8 Pilotos	x	x	1º Lugar \$ 300.000 2º Lugar \$ 200.000 3º Lugar \$ 100.000

11. RUEDA DE PRENSA

Una vez terminada la ceremonia de pódium, los tres primeros clasificados de la general, tienen la obligación de ir inmediatamente a la rueda de prensa si la hubiera. La no presencia será sancionada con la pérdida de puntos y premios obtenidos.

12. REGULACIONES AMBIENTALES – ALFOMBRA AMBIENTAL

Es de carácter obligatorio la utilización de la alfombra protectora del medio ambiente para cada motocicleta que se encuentre en la zona de Pits, o que reciba asistencia en la zona de mecánicos dentro del circuito. La finalidad de la utilización de este tipo de implemento es la protección del medio ambiente, de forma que no tengan contacto con el suelo los combustibles, aceites y grasas que puedan caer cuando se trabaja con la motocicleta en las diferentes áreas del escenario.

La sanción al incumplimiento de esta norma puede ser la exclusión de la prueba en general.

REGLAMENTO TÉCNICO PARA LOS CAMPEONATOS NACIONALES DE MOTOCROSS

1. VERIFICACIONES TÉCNICAS

1.1. Verificaciones

Se desarrollarán de acuerdo a la normativa **FIM – FIM LATINAMERICA**. El piloto o su mecánico, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación general. El piloto o su mecánico, debe presentar su equipo. En la Verificación Técnica inicial el Comisario Técnico, controlara lo siguiente a nivel de seguridad y lo anotarán en la Ficha de Verificación Técnica:

- ❖ **CASCO:** Debe encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en ANEXO.
- ❖ **PROTECTOR DE TÓRAX/ESPALDA (PECHERA)**
- ❖ **MANILLAR**
- ❖ **MANETAS DE EMBRAGUE Y FRENO**
- ❖ **ACELERADOR**
- ❖ **CHASIS**
- ❖ **CUBRECADENAS**
- ❖ **PROTECTOR DEL PIÑÓN DE ATAQUE**
- ❖ **BOTÓN DE PARE**
- ❖ **NÚMEROS REGLAMENTARIOS**
- ❖ **NIVEL SONORO**

Finalizado el control técnico, el Comisario Técnico deberá entregar al Director de Carrera una lista, indicando los nombres de los pilotos y las motocicletas aceptadas, el nivel sonoro y los pesos de las motocicletas. **Los pilotos que no pasen el control técnico, no podrán tomar parte en el evento.**

CASCO

Deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normativa Internacional de Cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos, se detallan en el Reglamento de Cascos. Los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deberán verificar que todos los cascos estén conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas. Además, deberán controlar que:

- ⊗ El casco esté bien ajustado a la cabeza del piloto.
- ⊗ Que no sea posible que el sistema de retención (barboquejo) se deslice por encima del mentón.
- ⊗ Que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.
- ⊗ **El casco deberá estar intacto, sin golpes y sin arreglos en su construcción.**

ESTANDARES INTERNACIONALES PARA LOS CASCOS

Para el uso de cascos **FEDEMOTO** se guía por la norma que regula los Campeonatos Mundiales. La siguiente es la tabla de códigos de homologación con el respectivo distintivo que debe llevar el casco en su parte interior.

SNELL M2010/SNELL M2015	
	
	<p>E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Bielo Russia, E29 for Estonia, E30 (- vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Latvia, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (- vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 New Zealand.</p>

PROTECTOR DE TÓRAX/ESPALDA - PECHERA.

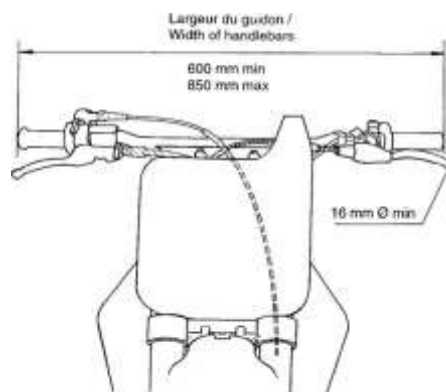
. Obligatorio. Deberá ser de material compuesto y estar homologado con la normativa EN1621. Podrá utilizarse por encima de la camiseta o por debajo de ésta. Como mínimo, debe quedar protegido el torso y la espalda.

MANILLAR.

El manillar no podrá tener un largo inferior a **600 mm.** ni superior a 850 mm. Todo manillar (con barra o sin ella) deberá llevar un protector. **Los extremos del manillar deberán estar tapados con tapones fabricados en material sólido o goma.** El largo máximo de las empuñaduras del manillar no deberá ser superior a 150 mm. y éstas deberán estar sujetas en los extremos del mismo. **Los protectores de manos, en caso de utilizarse, deberán ser de un material resistente.** Estará prohibido el uso de manillares fabricados en **titanio**, fibra de carbono, kevlar u otros materiales compuestos. **La reparación de los manillares de aleación ligera mediante soldadura estará prohibida.**

MANETAS DE EMBRAGUE Y FRENO.

Las manetas de embrague y freno deberán, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera **16 mm.** mínimo). Esta esfera podrá igualmente ser aplanada, pero, en cualquier caso, los bordes deberán estar redondeados (espesor mínimo de esta parte aplanada 14 mm.). Estas extremidades deberán estar fijadas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta. Tanto la maneta del embrague como la del freno deberán estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.



ACELERADOR.

El acelerador deberá retornar a su posición inicial cuando éste se deje de accionar.

CHASIS.

Se marcará con pintura y se anotará su número en la Ficha de Verificación, pudiendo ser precintado si no dispone de él o hay dificultad de lectura del mismo. (Si es así, se colocará un precinto en el bastidor).

CUBRECADENAS.

Un protector de cadena deberá fijarse de modo que impida que alguna parte del cuerpo del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

PROTECTOR DEL PIÑÓN DE ATAQUE.

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector que lo cubra lo suficiente para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

BOTÓN DE PARE.

Será obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor. Este botón deberá estar situado en el manillar en un lugar visible y accesible.

NUMEROS REGLAMENTARIOS

En las placas Porta números deben de aparecer:

parte delantera

- Ⓜ Color del fondo de acuerdo a la categoría.
- Ⓜ El número único nacional que posee el corredor.
- Ⓜ El Departamento al cual representa.

parte trasera

- Ⓜ Color del fondo de acuerdo a la categoría.
- Ⓜ El número único nacional que posee el corredor.

Las placas deben ser de forma rectangular en superficie plana y visible y fabricadas en una materia rígida y sólida, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm. Las cifras deben ser legibles y, como el fondo, deben ser fabricados en colores mates anti reflectantes.

CONTROL DEL NIVEL SONORO.

Todas las motocicletas deberán ser controladas a nivel sonoro y el resultado ser registrado en la Ficha de Verificación Técnica. La pipeta(s) deberán ser precintadas o marcadas con pintura. Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

- ❖ Seleccionar la gama Hi 80 – 130 dB/A.
- ❖ Calibrado a 93,5 dB/A o a 113,5 dB/A para tener en cuenta el capuchón de espuma para el viento. Colocar el capuchón de espuma para el viento en el micrófono.
- ❖ Activar la función “MAX-MIN” – ajustada en MAX.

Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación, este podrá estar situado en la zona de pódium si el Organizador decide exponer estas motos en la entrega de trofeos. Finalizado el control técnico, el Comisario Técnico deberá entregar al Director de Carrera una lista indicando los nombres de los pilotos y las motocicletas aceptadas. El Comisario Técnico debe controlar toda motocicleta implicada en un accidente con el fin de asegurarse que no se ha producido ningún defecto. No obstante, será responsabilidad del piloto presentar su motocicleta, su casco y equipo, para un nuevo control.

Al poder usar los pilotos cualquiera de las dos motocicletas en las mangas de la competición, el Comisario Técnico se encargará de que, si una de estas motocicletas ha participado en una manga, quedando entre los tres primeros clasificados, y no saliese en cualquier otra manga, sea depositada en el parque cerrado en el momento que previamente se determine. El Parque Cerrado deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. La zona deberá estar claramente delimitada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse que ninguna persona no autorizada pueda penetrar en él o tener acceso a las máquinas.

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.

MEDIDA DEL CILINDRAJE

La capacidad del cilindro de cada moto es calculada por la fórmula geométrica que dará el volumen del cilindro.

D= Diámetro

C= Recorrido del pistón desde su punto más bajo

Capacidad= $\frac{D \times D \times 3.1416 \times C}{4}$

4



REGLAMENTO TÉCNICO PARA LOS CIRCUITOS DE LOS CAMPEONATOS NACIONALES DE MOTOCROSS

El Motocross es una modalidad de motociclismo que consiste en una competición cronometrada sobre un circuito cerrado de tierra o arena, sinuoso y accidentado, con cuestas, saltos y giros, en la que los distintos participantes disputan una carrera con el objetivo de finalizar en primera posición.

1. INSPECCIÓN

1.1. Homologación

El circuito que ostente la candidatura para ser sede de una Válida del Campeonato Nacional de Motocross - Supercross, debe ser homologado por un miembro designado por **FEDEMOTO**, quien basado en el presente reglamento técnico hará una verificación de la pista y de las instalaciones, emitirá un concepto al organizador y a la Dirección General de **FEDEMOTO** sugiriendo los cambios pertinentes o rechazando de plano el circuito.

1.2 Inspección

A solicitud de la organización se realizará una primera inspección con los términos, tiempos y condiciones previstas en el Código Deportivo **FEDEMOTO**. Así mismo se efectuará un control del circuito el día anterior a la sesión de entrenos. El control será efectuado por el Presidente del Jurado junto con la Dirección de Carrera y el Organizador, permitiendo asistir al mismo, Delegados de Ligas participantes y Medico oficial de la Prueba.

Del resultado de esta inspección se autorizará o no la celebración de la prueba en cuestión, siendo válida la misma solo para esta prueba. Es obligatoria la presencia de maquinaria pesada con su correspondiente conductor por si fuera necesario realizar modificaciones en la pista.

2. RECORRIDOS

ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO

Un recorrido puede ser permanente o temporal. El recorrido debe realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.). El recorrido debe ser de tal naturaleza que permita limitar la velocidad a una media máxima de 55 Km/h. (Media calculada sobre una manga completa). No debe incluir secciones rectas que permitan alcanzar una velocidad elevada.

MEDIDAS

MOTOCROSS – CUATRIMOTOS

Longitud Mínima de Pista 1250 Mts

Longitud Máxima de Pista 1750 Mts

Ancho Mínimo de Pista 8 Mts

Barrera para espectadores Mínimo de 1.20 Mts de alto.

Área Mínima vertical entre el suelo y carteles de partida, llegada etc. 3 Mts

SUPERCROSS

Longitud Mínima de Pista 400 Mts

Longitud Máxima de Pista 700 Mts

Ancho Mínimo de Pista 6 Mts

Barrera para espectadores Mínimo de 1.20 Mts de alto.

Área Mínima vertical entre el suelo y carteles de partida, llegada etc. 3 Mts

VELOCIDAD MAXIMA

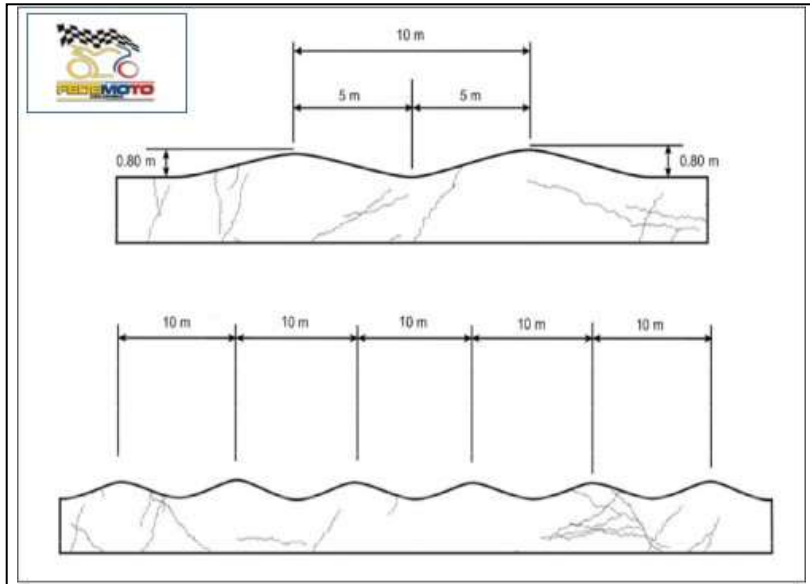
Velocidad Promedio no más de 55 km/h

SALTOS

Cada salto deberá estar identificado en un plano del circuito, Debe prestarse una atención muy especial al

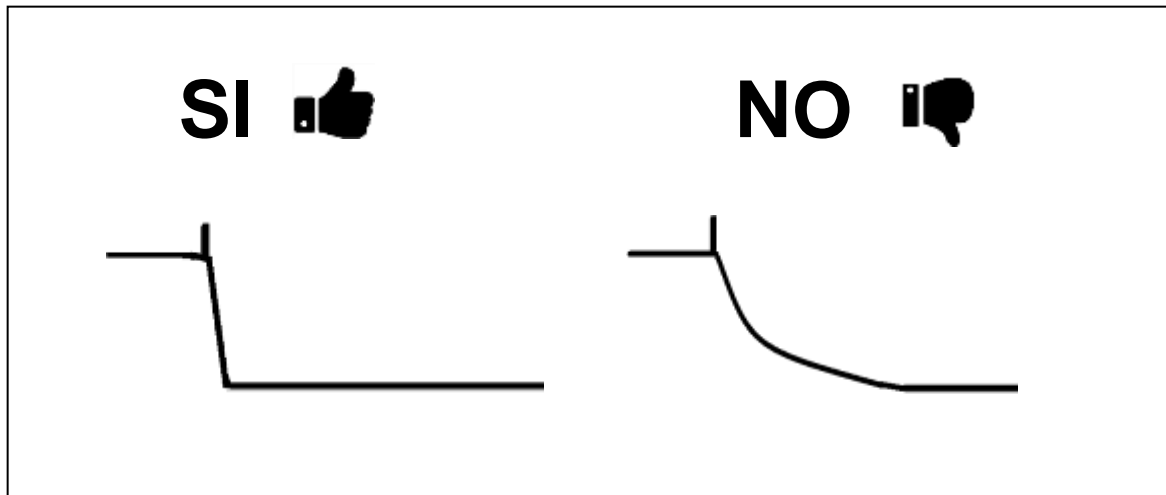


ángulo de los montículos para los saltos. La distancia entre montículos debe ser de 30 metros como mínimo (desde el punto superior o cima del montículo hasta el punto superior o cima del siguiente). Los saltos múltiples (dobles, triples, etc...) están prohibidos. Son considerados como saltos dobles, triples, etc... los saltos donde el segundo y/o tercer montículo(s), etc... se encuentra(n) justo en la zona de aterrizaje del primer y/o segundo montículo, etc... respectivamente. Los saltos conocidos como “Dubbies” no están permitidos. Las secciones de “Washboards-Whoops” no están permitidas. Las secciones de “Rolling Waves” se pueden incluir en el trazado. La distancia entre el punto más alto de una ola y la más próxima, debe ser, aproximadamente de 10 metros. La altura de cada ola está limitada, como máximo a 80cm. y la anchura de la ola en su base debe ser aproximadamente de 160cm.



PERALTES

En la medida de lo posible, en caso de que haya peraltes en las curvas, éstos deben ser escalonados. Evitar los peraltes de gran tamaño.

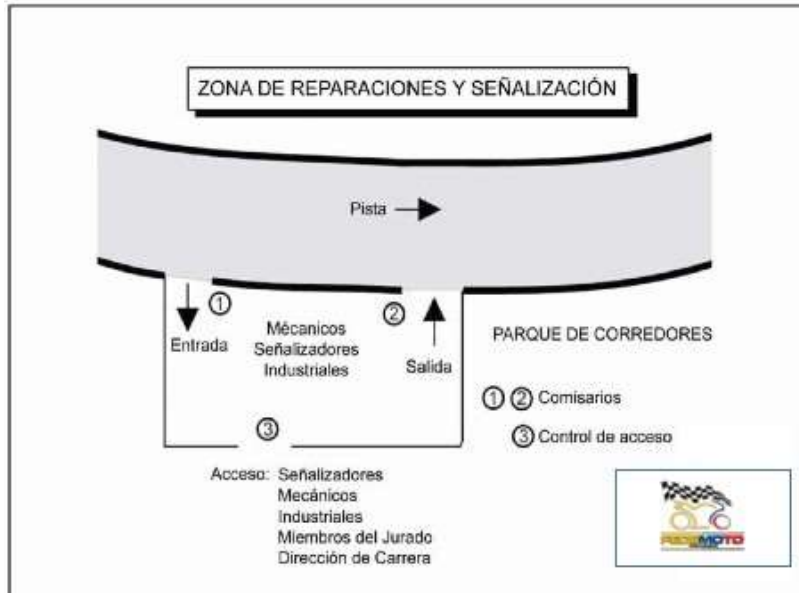


PUESTOS DE OFICIAL DE PISTA

Debe de haber suficientes puestos para Oficiales de Pista alrededor del circuito ubicados de tal manera que minimice el riesgo tanto para el oficial como para el piloto, estos puestos deberán estar numerados en el plano del circuito (teniendo como puesto #1 el primero luego de la partida).

ZONA DE MECANICOS Y SEÑALIZACION

Debe ser ubicada de preferencia cerca de una curva y no antes ni después de un salto, con un área mínima de 600 m². Tanto la entrada como la salida deberá estar señalizada (entrada & salida), siendo necesaria la ubicación de un banderillero controlando la salida de los pilotos. Debe proveerse al borde la pista, una zona para que los mecánicos realicen las posibles reparaciones y señalizaciones oportunas durante el transcurso de la carrera. Esta zona debe ser muy visible por los pilotos.



PROTECCION

Debe usarse pacas de heno forradas en plástico (o similar) para seguridad de los pilotos según criterio (postes de carteles, obstáculos, arboles, pódium, etc.)-

GRILLA DE SALIDA Y ZONA DE PARTIDA

MOTOCROSS - CUATRIMOTOS

Ancho Mínimo de Grilla: 30 Mts Efectivo (1Mt. Por piloto)

Ancho Máximo de Grilla: 40 Mts

Largo Máximo de Zona de Partida 125 Mts

Largo Mínimo de Zona de Partida 80 Mts

Partidor, Las parrillas de la grilla tendrán una altura mínima de 0.5 Mts De alto y 0.52 Mts como máximo. El área entre la grilla y la barrera trasera podrá ser de material natural o pavimentado. Barrera trasera de Zona de Partida a 3 Mts de la Grilla.

SUPERCROSS

Ancho Mínimo de Grilla: 20 Mts Efectivo (1Mt. Por piloto)

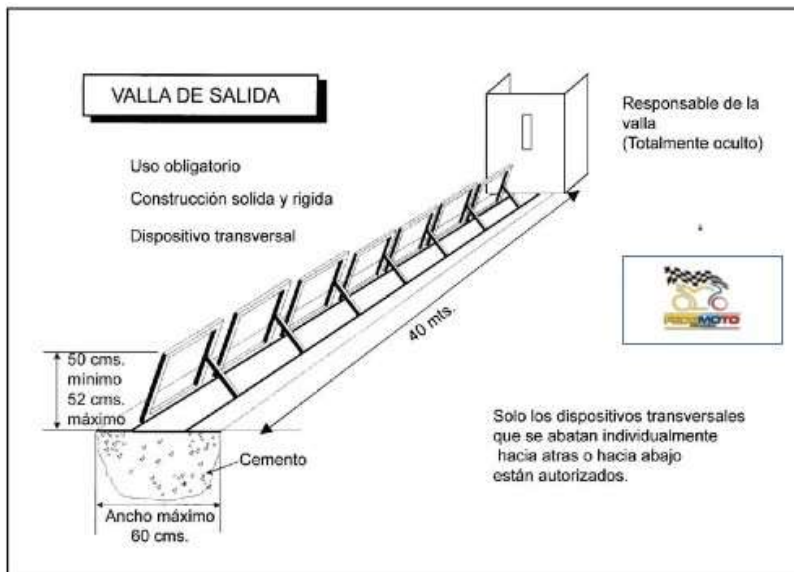
Ancho Máximo de Grilla: 30 Mts

Largo Máximo de Zona de Partida 80 Mts

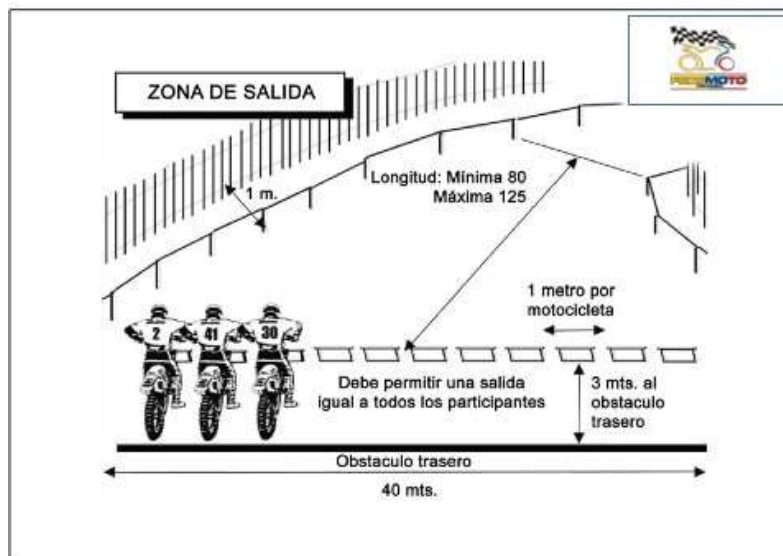
Largo Mínimo de Zona de Partida 40 Mts

Partidor, Las parrillas de la grilla tendrán una altura mínima de 0.5 Mts De alto y 0.52 Mts como máximo. El área entre la grilla y la barrera trasera podrá ser de material natural o pavimentado.

Barrera trasera de Zona de Partida a 3 Mts de la Grilla.



Esta valla de salida debe ser un dispositivo transversal, independiente, que se pliegue o baje hacia el piloto en el momento de su utilización. Debe ser de construcción sólida y rígida y garantizar una seguridad completa. Su funcionamiento será controlado manual o automáticamente.



ZONA DE ESPERA

Debe tener acceso directo a los pits con un área mínima de 320 m2 totalmente cercada (mínimo 2 Mts alto). Tendrá un reloj en la puerta con la hora oficial.

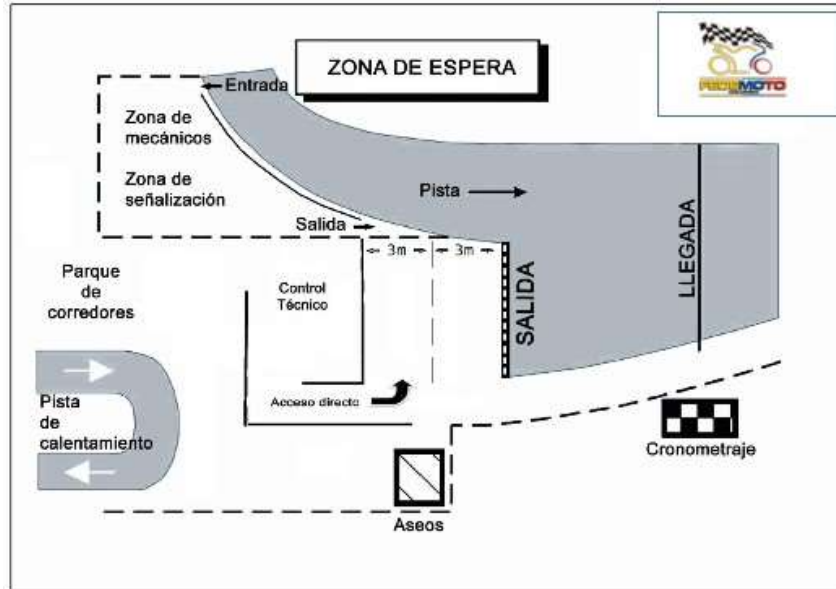
ZONA DE LLEGADA

Sera ubicada en la misma línea de cronometraje, en suelo no accidentado (plano, sin obstáculos). Esta zona deberá tener como mínimo 3 Mts al público con tramo directo hacia el Parque Cerrado y los Pits.

SISTEMA DE CRONOMETRAJE

Los servicios de cronometraje y de control deben estar situados a la altura de línea de llegada. Deberá indicarse con dos carteles, uno a cada lado de la pista, con el dibujo de una bandera a cuadros. Se colocará una línea/antena en la línea de llegada para el control de los Transponder según las indicaciones proporcionadas por el equipo de cronometraje, esta estará referenciada con un cartel a cada lado de la

misma con el dibujo de una bandera ajedrezada o la palabra Meta. El circuito debe disponer de una torre de control lo suficientemente amplia y con el máximo aislamiento acústico posible, para que pueda albergar, como mínimo, a 4 personas, con visión directa sobre la pista en la línea de llegada. Un reloj indicara el tiempo oficial de la carrera.



PISTA DE PRUEBA

Área mínima de 50 Mts de largo x 10 Mts de ancho (ida y vuelta).

ZONA PARA EL JURADO NACIONAL. Deberá instalarse un área cubierta, resguardado del ruido de la carrera, para las reuniones del Jurado y la Dirección de Carrera. El área debe ser accesible a los corredores y personal implicado en el evento, que deseen durante el transcurso de la competencia, realizar preguntas o someter reclamaciones o apelaciones.

PIT O PADDOCK O PARQUE DE CORREDORES

El parque de pilotos debe estar abierto y enteramente operativo a partir de las 8:00 horas del día de las verificaciones administrativas. El acceso de vehículos a motor en este parque permanecerá cerrado desde las 17:00 horas previas a la prueba hasta las 07:00 horas del día de la prueba. Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el parque de pilotos desde las 17:00 horas hasta las 7.00 horas de la noche precedente de la Competición. El parque de corredores debe estar situado, en la medida de lo posible, en una superficie horizontal. Debe estar vallado (aconsejable 1,70 m.) y vigilado por seguridad. Estará situado lo más cerca posible a la zona de salida (aconsejable acceso directo). Las dimensiones del parque de corredores responderán a las exigencias más estrictas, en función del lugar de la competición y del tipo de competición que se desarrolle en el circuito.

El organizador, deberá asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos. Ningún piloto/equipo tendrá derecho a la reserva en boxes de lugares para sí mismo u otro piloto/equipo que no se encuentre en el circuito si no está autorizado por el organizador. Los vehículos obligatoriamente deberán colocarse en los lugares que indique el organizador. El organizador deberá obligatoriamente establecer las zonas de ubicación necesaria y atendiendo en orden prioritario a los equipos con mayor dimensión siempre que estos hayan notificado con anterioridad sus necesidades de espacio.

La naturaleza y la superficie deber permitir el tráfico de vehículos competidores durante el tiempo que sea. Debe prestarse una particular atención a la evacuación de aguas. Las vías de circulación deben estar siempre abiertas, a fin de permitir a los vehículos su salida en cualquier momento del parque de corredores. Dentro del parque de pilotos, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición, deberá circular

lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de éstos, así como los Cuatrimotos, con excepción de los utilizados por los servicios médicos, protección civil, u organización. Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición por fuera del circuito, el piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar. Queda terminantemente prohibido a los pilotos y/o sus mecánicos conducir vehículos motorizados por la pista fuera de las horas marcadas para entrenamientos y carreras, al infractor de esta norma se le aplicará una sanción.

Debe estar equipado de baños, en perfecto estado de funcionamiento tanto para hombre como para mujeres, así como grifos de agua y puntos de corriente eléctrica suficientes para el correcto abastecimiento de todos los pilotos. El parque de corredores debe poseer un puesto de servicio médico y dispositivos para la lucha contra el fuego (extinguidores, etc.). Debe incluir una área cubierta para asegurar las verificaciones técnicas y el control administrativo con todo el equipamiento necesario. En el límite de esta zona debe habilitarse un tablero de anuncios para las comunicaciones oficiales. Las tomas eléctricas solo serán utilizadas para uso doméstico. Queda prohibido el uso de generadores eléctricos durante el periodo de SILENCIO, si por cualquier motivo (avería de la red, inexistencia de esta, etc.) fuera preciso su uso, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de los presentes sus ocupantes y deberán ser generadores silenciosos. Es obligatorio habilitar una o varias zonas de lavado de motocicletas, estando prohibido lavar estas fuera de estos lugares.

PARQUE CERRADO

Área totalmente cerrada y puerta con seguridad, podrá utilizarse la zona de espera para este fin si es adecuada.

ZONA DE LAVADO

Mínimo 2 puntos de lavado con drenaje hacia la tubería respectiva y en un lugar acondicionado y apropiado.

SECRETARIA DEL EVENTO

Debe contar con computadora, impresora, fotocopidora, teléfono e internet, acondicionada en un lugar cómodo y estratégico dentro del escenario.

AREAS ESPECIALES

Pódium, Puesto de Control Técnico, Sala de Jurado, Sala de Prensa, Zona de Publico, Parqueo, Ubicación de Puestos Médicos y Ambulancias, Camiones para Riego, Accesos.

En general un circuito no podrá ser homologado si atraviesa una zona de agua profunda, si el terreno es pedregoso o rocoso, exceso de polvo obstáculos con rampa/recibidor desproporcionados o con inadecuada angulación, si comprende zonas rectas que permiten alcanzar una velocidad muy alta.

INSTALACIONES PARA EL PÚBLICO.

Las instalaciones para el público deben estar de acuerdo con la legislación vigente y deben cumplir con las normas de construcción actuales. Las principales son:

- ❖ Tribunas (Accesos, sobrecargas,...).
- ❖ Parqueaderos de vehículos.
- ❖ Servicios médicos.
- ❖ Baños.
- ❖ Instalaciones anti-incendios
- ❖ Restaurantes/Cafeterías

SEGURIDAD

Las zonas de salida y llegada, el parque cerrado de pilotos, así como todos los lugares que rodeen el recorrido donde esté permitida la estancia del público, deben estar delimitados con barrera, esta barrera será lo suficientemente alta y resistente para contener al público. Debe estar prevista una zona de seguridad aproximadamente de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en lugares peligrosos, que deben ser de la anchura necesaria para asegurar la protección del público y de los pilotos. La pista debe estar delimitada por cinta que sobresalgan aproximadamente 50 cm.



Con el fin de evitar cortes en el circuito, se deberán extremar las medidas y poner todos los medios necesarios en aquellos puntos que así lo requieran. Se instalarán alrededor de todos los obstáculos peligrosos pacas de heno u otro material absorbente de los choques para proteger a los pilotos.

La pista debe estar libre de piedras grandes y las que salgan durante la competición deben ser retiradas. Está prohibida la utilización de llantas en el circuito, salvo para trazar una curva. Si éstas son utilizados en tal sentido, únicamente se emplearán llantas de automóviles turismo, debiéndose colocar en sentido horizontal y hasta una altura aproximada de 50cm., únicamente se utilizarán materiales naturales para su fijación, si fuese necesario, se podrán emplear estacas de madera, que en ningún caso serían de una altura superior a la de las llantas.

Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y nunca después de los entrenamientos de cada día, salvo en casos excepcionales, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo. Se debe disponer de los medios suficientes para poder regar la pista en cualquier momento de la prueba.

SONIDO

Se debe disponer de un sistema de altavoces. Deberá estar dividido en dos, una zona para señalización y avisos en el parque de corredores y otra para información al público.

SERVICIOS DE SOCORRO

Servicio Médico

La organización de este servicio debe estar bajo el mando de un jefe médico responsable, que actuará coordinado con la Dirección de Carrera. Es obligatoria la presencia de mínimo dos ambulancias con la suficiente cantidad de asistentes para asegurar la rápida evacuación de un herido en cualquier parte del circuito. Un médico, a ser posible traumatólogo será el responsable de la prueba, estando este bajo la tutela del Director de la prueba. Al menos una de las ambulancias ha de ser Medicalizada, estando equipada con su dotación completa tanto material como humana. (Médico, asistentes...) Debe habilitarse una carpa ya sea fijo o móvil para la correcta asistencia de los pilotos lesionados.

La composición del equipo y el material deben ser definidas conforme al Código Médico FIM, o en su defecto, conforme a las leyes actuales, en particular:

- Número de médicos
- Número de socorristas y material
- Número y tipo de ambulancias y material

La Dirección de Carrera y el jefe médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.

SERVICIO CONTRA INCENDIOS - EXTINTORES

Debe organizarse un servicio contra incendios (en ciertos lugares), en la zona de reparaciones y en el parque de corredores.

INTERPRETACION DEL REGLAMENTO NACIONAL DE MOTOCROSS – SUPERCROSS - CUATRIMOTOS

La interpretación y aclaración de las presentes Disposiciones Generales sólo puede hacerlo el Órgano de Administración de **FEDEMOTO**, por intermedio de su Representante o Delegado.

El Reglamento Nacional de **MOTOCROSS** entra en vigor el día 23 de Enero de 2020 y rige para todo el territorio Nacional, y será válido hasta nueva reforma.

Todas las disposiciones hechas con anterioridad respecto del Motociclismo Deportivo Colombiano, quedan derogadas en cuanto se opongan al presente Código Deportivo.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.



**CARLOS ANDRES RAMIREZ
PRESIDENTE**



ANEXO

REQUISITOS BASICOS PARA LA REALIZACION CUALQUIER TIPO DE COMPETENCIAS AVALADAS POR LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO.

Todo evento de Motociclismo Deportivo podrá realizarse previa verificación del cumplimiento de los siguientes factores:

- ❖ Médico Oficial del evento.
- ❖ Comisarios Deportivos debidamente acreditados para el manejo Deportivo.
- ❖ Puesto de Mando unificado (carpa o local) con servicio de entidad especializada en atención Pre – Hospitalaria adscrita al servicio seccional de salud o de riesgo, que incluya mínimo 2 ambulancias Tipo “TAM” con personal Paramédico suficiente.
- ❖ Servicio de Personal de Bomberos con extintores ABC suficientes en Pits y Circuito. Adicional Vehículo Cisterna.
- ❖ Servicio de Personal Policía Nacional. (suficiente para el cubrimiento del evento).
- ❖ Permisos respectivos (Secretaria de Gobierno, Espacio Público, Transito, Hacienda y Deportes).
- ❖ Demarcación y Encerramiento total del Circuito.
- ❖ Banderas reglamentarias, señales, numerador indicativo de vueltas y juzgamiento necesario para el cubrimiento del evento.
- ❖ Reglamento Particular del evento enunciando Comisarios que Juzgaran las competencias, características y generalidades relevantes.
- ❖ Equipos de comunicación.
- ❖ Equipo de perifoneo.
- ❖ Oficina acondicionada para la organización del evento.
- ❖ Relojes y tablero en secretaria e inspección técnica para información de participantes.
- ❖ Recipientes suficientes para desechos de basuras y lubricantes.
- ❖ Baños suficientes para zona de pits y público.
- ❖ Exigir documentación a los participantes (pólizas médicas y salud) y las motocicletas (seguros obligatorios y de propiedad).
- ❖ Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual y daños a terceros.
- ❖ Plan de Contingencia que contemple (evaluación, planificación, ejecución y viabilidad según las características del evento).

REQUISITOS DEPORTIVOS

1. Carta de concepto favorable de desarrollo del evento por parte de la Federación Colombiana de Motociclismo.
2. Permisos expedidos por cada una de las Entidades Gubernamentales, Entes de Seguridad y Prevención de Desastres del Lugar en donde se realice el evento. Los Eventos que se realizan en parques, escenarios o vías públicas deben anexar documento que acredite la autorización para el Cierre de Vías.
3. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual y Daños a Terceros por valor mínimo de:
 - Eventos en vías públicas \$ 50.000.000
 - Escenarios Especializados \$ 30.000.000

Se debe tener en cuenta que las alcaldías municipales son autónomas en solicitar pólizas de responsabilidad por otros valores.

4. Contar para el evento con Autoridades Deportivas; estas autoridades deben estar reconocidas por la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** con Licencia Clase “A” de la modalidad y por la Liga respectiva con Licencia Clase “B” para jueces de recorrido.
5. Elaborar y cumplir con el Plan de Contingencia y Plan de Emergencia entre lo que se destaca:



- ✚ Evaluación. ✚
- Planificación.
- ✚ Pruebas de Ejecución.
- ✚ Viabilidad.

Contenido del Plan de Contingencia

- a) La naturaleza de la contingencia
- b) Las repercusiones operativas de la contingencia
- c) Las respuestas viables
- d) Las implicaciones financieras de las respuestas
- e) Cualquier efecto en otro proceso

Junto al Plan de Contingencia de debe elaborar y cumplir el Plan de Emergencia que contenga los siguientes elementos:

Elementos:

- a) Identificación del escenario
- b) Objetivos operativos
- c) Medidas que se deben adoptar
- d) Investigación
- e) Conclusiones

Objetivos Generales

- a) Minimizar las perdidas - Objetivos Particulares
- b) Gestión y coordinación global
- c) Asignación de responsabilidades
- d) Activación del Plan de Emergencia
- e) Minimizar las perdidas