

REGLAMENTO NACIONAL



2022

1. CONDICIONES Y RESPONSABILIDADES GENERALES

La **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** convoca para el año en curso al **CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDAD** que serán regulados por este reglamento, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. En caso de una disputa con respecto a la interpretación del Reglamento Nacional de Velocidad, será en el Comité Ejecutivo de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**, quien determine sobre 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 Comisión Técnica con asesoría de las comisiones extradeportivas.

Podrán participar en el **CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDAD** 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 VELOCIDAD - CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDAD EN TIERRA** deben registrarse por las regulaciones previstas en:

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

Es responsabilidad de Ligas, pilotos y miembros de cada equipo conocer y registrarse por los Códigos y Reglamentos de **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**. Los Oficiales de una válida serán responsables por las decisiones y acciones que tomen contrarias a las Reglamentaciones de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**, a los intereses del evento y del deporte; sus actos serán objeto de acciones previstas en el Código Deportivo y Disciplinario **FEDEMOTO**. Una prueba válida del **CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDAD** comienza desde el día sábado al momento de iniciarse las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido totalmente las siguientes formalidades:

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

Todos los oficiales, Comisarios y equipo médico nombrados en el evento, deben estar disponibles y operativos hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones.

2. MOTOCICLETAS

Las pruebas oficiales del Campeonato Nacional de Velocidad y GP Colombia están abiertas a las clases de motocicletas con características especificadas a continuación:

✚ TURISMO MEJORADO

Estas máquinas deben ser tipo turismo, con todas sus partes originales, pero admiten trucajes de acuerdo a la reglamentación técnicas específica de cada categoría . Mecánica Nacional.

✚ STOCK ORIGINAL

Con todas sus partes originales.

✚ FORMULA INTERNACIONAL

Esta maquinas son motocicletas tipo Racer de fábrica.

3. MODALIDADES Y CATEGORÍAS

VELOCIDAD EN CIRCUITO DE ASFALTO

50CC RACER – 110CC 4T INFANTIL CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima 6 años – edad máxima 9 años. La edad mínima será contar al primer día de la válida en la que participará el piloto y la edad máxima se contará al 1 de Enero del año en curso

CILINDRADA:

Motocicletas 50 CC 2 Tiempos Racer y Motocicletas Hasta 110 CC 4T.

ESPECIFICACIONES

- ⇒ Los pilotos deben dominar la motocicleta por sus propios medios, NO se permitirá el ingreso de acompañantes o mecánicos.
- ⇒ Todas sus partes originales, pero pueden realizarse trucajes a las mismas.
- ⇒ Sistema de Frenos LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Carburador hasta 24 milímetros – se permite trucajes sobre el mismo
- ⇒ Maniguetas LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Acelerador y Manubrio LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Sistema Eléctrico LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Encendido LIBRE
- ⇒ Suspensiones LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Escape se permite modificación total.
- ⇒ Motocicletas semiautomáticas y mecánicas

INFANTIL

CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima 8 años – edad máxima 12 años. La edad máxima se contará al 1 de Enero del año en curso

CILINDRADA:

Motocicletas hasta 80 CC 2 Tiempos y Motocicletas Hasta 110 CC 4T. NO podrán participar **MOTOCICLETAS RACER ni MOTOCICLETAS REFRIGERADAS POR AGUA.**

ESPECIFICACIONES

- ⇒ Los pilotos deben dominar la motocicleta por sus propios medios, NO se permitirá el ingreso de acompañantes o mecánicos.
- ⇒ Todas sus partes originales, pero pueden realizarse trucajes a las mismas.
- ⇒ Cigüeñal original: se permiten trucajes sobre el mismo sin que afecte la cilindrada permitida.
- ⇒ Pistón: Se podrá utilizar uno genérico NO RACER

SE PODRÁN MODIFICAR Y/O CAMBIAR

- ⇒ Sistema de Frenos LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Carburador: LIBRE MODIFICACIÓN
- ⇒ Maniguetas LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Acelerador y Manubrio LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Sistema Eléctrico LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Encendido LIBRE
- ⇒ Suspensiones LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Escape se permite modificación total.

115 CC INFANTIL (Turismo Mejorado) CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima 10 años. La edad mínima se contará a la fecha de la válida en la desee participar. Edad máxima 14 años. La edad máxima se contará al 1 de Enero del año en curso.

CILINDRADA:

Motocicletas hasta 115 CC.

ESPECIFICACIONES

- ⇒ **Ver anexo técnico 115cc**
- ⇒ Se permitirá la participación de estos pilotos únicamente en la Categoría INFANTIL y adicionalmente en 115 Élite siempre y cuando cuenten con Edad mínima de 13 años.
- ⇒ **Finalizada la carrera, las 3 primeras motocicletas deben entrar a parque cerrado para su respectiva revisión. Por decisión del Jurado Nacional se podrá determinar la revisión de las 3 primeras motos luego de terminadas las clasificaciones.**

115 CC INICIACION (Turismo Mejorado) CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima 16 años. La edad mínima se contará a la fecha de la válida en la desee participar.

CILINDRADA:

Motocicletas hasta 115 CC.

ESPECIFICACIONES:

- ⇒ **Ver anexo técnico 115cc**
- ⇒ NO podrán participar pilotos que, durante el año 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2019, 2020, 2021 hayan participado del Campeonato Nacional y/o GP Colombia categoría 115 Expertos.
- NO podrán participar quien haya competido en categorías novatos o inicio en los años 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2019, 2020, 2021 y haya ocupado los 10 primeros puestos en la general de una temporada, o quien haya obtenido pódium de una categoría novatos o inicio en una sola válida o carrera del campeonato nacional.
- ⇒ Ascenderán a la categoría expertos, los **10 primeros pilotos** clasificados en el Campeonato Nacional y aquellos que hayan tenido pódium durante el año 2021.

115 CC ELITE (Turismo Mejorado) CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima 13 años. La edad mínima se contará al primer día de la válida en la que el piloto va a participar.

CILINDRADA:

Motocicletas hasta 115 CC.

ESPECIFICACIONES

- ⇒ **Ver anexo técnico 115cc**
- ⇒ **Finalizada la carrera, las 5 primera Motocicletas deben entrar a parque cerrado para su respectiva revisión. Por decisión del Jurado Nacional se podrá determinar la revisión de las 3 primeras motos luego de terminadas las clasificaciones.**

115 CC MASTER (Turismo Mejorado) CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima 35 años – La edad mínima se contará al primer día de la válida en la que el piloto va a participar

CILINDRADA:

Motocicletas hasta 115 CC.

ESPECIFICACIONES

⇒ **Ver anexo técnico Categoría 115cc**

- ⇒ Pilotos de la categoría Master solo pueden competir en categorías Élite.
- ⇒ **Finalizada la carrera, las 5 primera Motocicletas deben entrar a parque cerrado para su respectiva revisión. Por decisión del Jurado Nacional se podrá determinar la revisión de las 3 primeras motos luego de terminadas las clasificaciones.**

150 CC (Turismo Mejorado) CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima 13 años. La edad mínima se contará al primer día de la válida en la que el piloto va a participar.

CILINDRADA:

Motocicletas hasta 150 CC. 2T. (La cilindrada tendrá una tolerancia del 3%)

ESPECIFICACIONES.

- ⇒ Sistema de Frenos LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Maniguetas LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Acelerador y Manubrio LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Sistema Eléctrico LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Cigüeñal SE PERMITE MODIFICACION
- ⇒ Biela SE PERMITE MODIFICACION
- ⇒ Caja de Cambios SE PERMITE MODIFICACION
- ⇒ Cilindro y Pistón NO RACER
- ⇒ Culatas SE PERMITE MODIFICACION
- ⇒ Clutch SE PERMITE MODIFICACION
- ⇒ Encendido LIBRE.
- ⇒ Suspensión LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Run funcionando.
- ⇒ Escape se permite modificación total.
- ⇒ No se permite conversión de motores refrigerados por agua a aire
- ⇒ Se podrán utilizar motores de Yamaha RT180 en chasis de RX o DT sin sobrepasar la cilindrada permitida.

SUPERMOTO

CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima 16 años. La edad mínima se contará al primer día de la válida en la que el piloto va a participar

CILINDRADA:

Motocicletas desde 175 CC hasta 250 CC (2T) y desde 290 CC hasta 450 CC (4T)

ESPECIFICACIONES.

- ⇒ RACER – FORMULA INTERNACIONAL. Motocicletas de Competencia de Fabrica.

PIT BIKE**CAMPEONATO NACIONAL****EDAD:**

Edad mínima de 13 años. La edad mínima se contará al primer día de la válida en la que el piloto va a participar.

CILINDRADA:

Categoría para motocicletas tipo Pit Bike 4tiempos refrigeradas por aire, motor de dos válvulas, con un cilindraje máximo de 150cc.

ESPECIFICACIONES.

⇒ Será obligatorio el uso de casco integral, no se admiten cascos de Motocross.

Reglamento motor y sus componentes.

- Culata original de dos válvulas – podrá ser porteada.
- Válvulas originales, no se podrá aumentar el diámetro de ellas.
- Árbol de levas original sin modificación.
- Cilindro original de la marca.
- Carcasas originales con cigüeñal.
- Caja de cambios de la marca - 4 cambios
- Diámetro de pistón mínima 55mm y máximo 58 mm.
- Carrera 60mm original.
- Carburador original o genérico sin exceder su diámetro original.
- Bobina de alta original.
- CDI original sin modificación.
- Encendido original (no rotor).
- Discos de frenos originales.
- Exosto original de la moto, sin modificación.
- Pipetas originales de la motocicleta
- Chasis originales y tijeras de SM, SP1, RFZ, RXF.
- Diámetro de los rines ambas 12 pulgadas.
- Las llantas deben ser Dunlop TT93GP

PARTES MODIFICABLES

- Suspensiones delanteras y traseras libres (comodidad piloto)
- Libre de timón (comodidad piloto)
- Con o sin filtro de aire.
- Se pueden modificar los rines sin exceder el diámetro de 12”
- Libre relación de sproket y piñón de salida
- Escape de libre elección siempre y cuando sea para motos tipo Pit Bike sin importar marca o referencia.

PIT BIKE 150 INFANTIL – CAMPEONATO NACIONAL**EDAD:**

Edad mínima 8 años – edad máxima 14 años. . La edad máxima se contará al 1 de Enero del año en curso.

CILINDRADA:

Categoría para motocicletas tipo Pit Bike 4tiempos refrigeradas por aire, motor de dos válvulas, con un cilindraje máximo de 150cc

ESPECIFICACIONES.

⇒ Será obligatorio el uso de casco integral, no se admiten cascos de Motocross.

Reglamento motor y sus componentes.

- Culata original de dos válvulas – podrá ser porteada.
- Válvulas originales, no se podrá aumentar el diámetro de ellas.

- Árbol de levas original sin modificación.
- Cilindro original de la marca.
- Carcasas originales con cigüeñal.
- Caja de cambios de la marca - 4 cambios
- Diámetro de pistón mínima 55mm y máximo 58 mm.
- Carrera 60mm original.
- Carburador original o genérico sin exceder su diámetro original.
- Bobina de alta original.
- CDI original sin modificación.
- Encendido original (no rotor).
- Discos de frenos originales.
- Exosto original de la moto, sin modificación.
- Pipetas originales de la motocicleta
- Chasis originales y tijeras de SM, SP1, RFZ, RXF.
- Diámetro de los rines ambas 12 pulgadas.
- Las llantas deben ser Dunlop TT93GP

PARTES MODIFICABLES

- Suspensiones delanteras y traseras libres (comodidad piloto)
- Libre de timón (comodidad piloto)
- Con o sin filtro de aire.
- Se pueden modificar los rines sin exceder el diámetro de 12"
- Libre relación de sproket y piñón de salida
- Escape de libre elección siempre y cuando sea para motos tipo Pit Bike sin importar marca o referencia.

200cc 2T Aire y agua – CON CONVERSIÓN CAMPEONATO NACIONAL

EDAD:

Edad mínima: 13 años La edad mínima se contará a la fecha de la válida en la desee participar.

CILINDRADA:

Motocicletas hasta 200 CC. 2T. – Se permite conversión

ESPECIFICACIONES.

- ⇒ Sistema de Frenos LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ NO Racer
- ⇒ Maniguetas LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Acelerador y Manubrio LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Sistema Eléctrico LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Encendido LIBRE.
- ⇒ Suspensión LIBRE MODIFICACIÓN.
- ⇒ Run funcionando.
- ⇒ Escape se permite modificación total.

CRS - 4T STOCK

GP COLOMBIA

EDAD:

Edad mínima 13 años. La edad mínima se contará a la fecha de la válida en la desee participar.

CILINDRADA:

Motocicletas hasta 220 CC. 4T

LLANTAS: Libre elección

ESPECIFICACIONES SE ENCUENTRAN EN EL REGLAMENTO TÉCNICO DE LA CATEGORÍA

4. COMPETENCIAS COMPLEMENTARIAS

El programa de una competencia puntuable para el **CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDAD** 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. **MÁXIMO 3 CATEGORÍAS PROMOCIONALES.**

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**, 30 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 20 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 de cualquier modalidad, 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 MIÉRCOLES antes del inicio de las clasificaciones oficiales. Esta inscripción oficial será acreditada por la Liga correspondiente.

Toda preinscripción se debe enviar a la Dirección General de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** con copia a la **LIGA** organizadora.

Las inscripciones para participar en eventos Internacionales, deben tramitarse a través de la Dirección General de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**.

6.1. Participación

Todo piloto inscrito en una prueba y que no participe en los entrenamientos o en alguna carrera, debe obligatoriamente informar de ello al **Director de Carrera**, así como el motivo de su no salida. Un corredor que participe en una prueba y manifieste de manera evidente o expresa en la pista su intención de no defender sus posibilidades, será excluido de la prueba y puede ser sancionado por ello.

6.2. Asignación de números

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

7. EQUIPO DE PROTECCIÓN

Todos los **PILOTOS PARTICIPANTES** de un evento, deben portar uniforme homologado para Velocidad en circuito de Asfalto (**CASCO HOMOLOGADO, TRAJE REGLAMENTARIO, GUANTES Y BOTAS**). Es responsabilidad de cada corredor elegir un casco, uniforme y botas que reúnan las condiciones de seguridad apropiadas. El casco, la protección ocular (**SUPERMOTO**) y uniforme han de ser conformes a la normativa **FIM ROAD RACING** (Ver en Reglamento Técnico - Anexo 1). Aunque la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas. Los corredores son los responsables de su protección, duración de uso de su casco y uniforme respectivo.

Durante los entrenamientos y carreras los pilotos han de ir equipados de la siguiente manera:

EQUIPOS Y UNIFORME DE PROTECCIÓN:

El equipo de competencia mínimo obligatorio a emplear por el piloto será el siguiente:

- ⊗ Casco Protector.
- ⊗ Botas de cuero o material equivalente que cubran los tobillos.
- ⊗ Guantes resistentes.
- ⊗ Traje de Cuero.
- ⊗ Con el fin de evitar rasguños en caso de accidente, los brazos de los pilotos deben estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección en material apropiado.
- ⊗ **LOS PILOTOS DE SUPERMOTO – VELOCIDAD EN ARENA PUEDEN USAR BOTAS DE MOTOCROSS.**

CASCOS:

- ⊗ Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas que indiquen la normativa de seguridad homologada por la FIM.
- ⊗ El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.
- ⊗ El pelo podrá estar por fuera del casco siempre y cuando se encuentre recogido. **LOS PILOTOS DEBEN USAR CASCO INTEGRAL CERRADO, ESTO PARA LAS CATEGORIAS DE VELOCIDAD EN CIRCUITO DE ASFALTO. SE EXCEPTUA SUPERMOTO DONDE PODRAN USAR CASCO DE MOTOCROSS - ENDURO.**
- ⊗ **PROTECCIÓN DE LOS OJOS (SUPERMOTO):** El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes prácticas y carreras respectivas.

ESTANDARES INTERNACIONALES PARA LOS CASCOS

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



	<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 Letonie, 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>
--	--

UNIFORME, EQUIPOS, MECÁNICOS Y PILOTOS FUERA DE PISTA

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.

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.

VERIFICACION DE MOTOCICLETAS

Si al momento de realizar la revisión técnica a la Motocicleta, por reglamento o por alguna protesta presentada, **NO** cumple con las normas establecidas en el presente Reglamento, (especificaciones de cada categoría) el piloto en cuestión será **descalificado de la carrera en el evento, tendrá multa económica de 1 SMLV y sancionado con una fecha del Campeonato que este en disputa.**

Para todas las categorías del **CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDAD**, **todo cambio, arreglo o modificación no contemplada en el presente Reglamento, será entendida como ilegal y/o no permitida, situación que generará la sanción del piloto de acuerdo a los que se especifica en el párrafo anterior.**

El concepto técnico emitido por los oficiales designados para el evento de la Inspección Técnica, **NO es susceptible de ninguna apelación.**

NÚMEROS EN LA MOTOCICLETA

Porta números delanteros

- Ⓜ 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.

a. Fondos - Números

Los colores del fondo y de los números varían según la categoría de la motocicleta. Los colores a utilizar serán los siguientes:

Las dimensiones mínimas de los números deben ser:

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



VELOCIDAD EN CIRCUITO DE ASFALTO
VELOCIDAD EN ARENA

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 fijadas y de manera visible y no deben ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

8. DESARROLLO DE LA PRUEBA

8.1. Verificación Administrativa

Los corredores inscritos para el **CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDAD** 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.

8.2. Verificaciones técnicas preliminares – Selección de la Máquina.

Antes de las prácticas libres y clasificatorias se efectuará un control médico y técnico de acuerdo con el horario previsto en el Reglamento del Campeonato y el Reglamento Particular del evento. Las verificaciones deben efectuarse en el mismo lugar de la prueba. En la verificación técnica, a un corredor se le puede exigir que presente alguna declaración escrita y firmada en relación con algunos elementos de su motocicleta y en la médica los corredores menores de edad se deben presentar con su apoderado. En una prueba y por clase, los corredores están autorizados a utilizar las motocicletas (máximo dos) que hayan presentado a los controles técnicos. Cada corredor ha de presentar al control técnico una motocicleta a su nombre con su número de Licencia Nacional.

Para la segunda motocicleta, hay dos posibilidades:

- ⦿ Puede presentar una segunda moto a su nombre con su número.
- ⦿ Un piloto puede presentar a control una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios corredores. En este caso el piloto debe indicar a los Comisarios Técnicos en el momento del control los nombres y números de los corredores que pueden utilizar esta motocicleta. Un corredor puede cambiar de motocicleta

antes de salir de la zona de espera a práctica, clasificación o carrera. El cambio final de una motocicleta a utilizar durante una carrera debe hacerse hasta 10 minutos antes de la salida de la carrera en cuestión (antes del cierre de la zona de espera). NO se puede cambiar de motocicleta en la partida, cualquier intento será tomado como asistencia externa y sancionado con la exclusión de la prueba.

En cualquier momento de la prueba:

- Ⓜ A petición del Comisario Técnico un piloto debe presentar su/s motocicleta/s o su equipo de seguridad a un control técnico.
- Ⓜ El corredor será el responsable de mantener su/s motocicleta/s y su equipo de seguridad en conformidad con los Reglamentos.
- Ⓜ El Jurado a petición del Comisario Técnico puede desclasificar a una motocicleta si su estado puede constituir peligro para el piloto o los demás participantes.

8.3. Controles Médicos

Al inicio de las prácticas el día sábado o domingo en el caso de Velocidad en Arena, se realizará un control médico especial por parte del médico oficial designado por la organización y que previamente ha sido presentado al Jurado Nacional. Todo corredor debe someterse al control médico especial o de lo contrario no podrá hacer parte de la prueba y su caso remitido a la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** por si hubiera lugar a algún tipo de sanción. Al final de la prueba el Jurado Nacional podrá realizar a los corredores que determinen, un control médico especial o antidoping.

8.4. Control del circuito

Se efectuará un control del circuito el día anterior a la sesión de entrenamientos. Si fuera necesario, se realizaría una nueva inspección del circuito antes del inicio de las practicas oficiales. El control será efectuado por el Presidente del Jurado Nacional junto con la Dirección de Carrera pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos.

8.5. Reunión con el Organizador

Después del control del circuito tendrá lugar una reunión con los Organizadores. Están obligados a asistir a la reunión: el Presidente del Jurado, el Organizador y representante de los pilotos. Están invitados a la misma los demás Oficiales de la prueba.

8.6. Aceptación de Pilotos en la partida.

Se permitirá participar a un máximo de 28 pilotos en Kartodromos y 36 pilotos para Autódromos para Velocidad. En el caso de Velocidad en Arena se aceptarán grupos máximo de 12 participantes. Estos serán seleccionados de acuerdo a las posiciones de la práctica clasificatoria.

8.7 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 Presidente de la Liga organizadora, además de los oficiales involucrados en el evento.

También puede asistir a esta reunión de información delegados de las diferentes Ligas. Durante esta reunión de información, todo lo concerniente al circuito y seguridad será expuesto (partida falsa, premiación, riego de pista (SUPERMOTO – VELOCIDAD EN ARENA), 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.

8.8 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.

8.9 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 mínima de 10 minutos para todas las clases.

Excepción: Si un piloto no puede tomar la partida en la sesión clasificatoria por una causa debidamente sustentada y documentada ante el Jurado Nacional y que obedezca a situación de FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO, podrá tomar la partida saliendo desde PIT LINE

8.10. Grilla de Partida.

La Pole Position o primera posición en la grilla de partida será para el piloto más rápido según las prácticas clasificatorias. La ubicación de esta primera posición será determinada en la **inspección al circuito**. La grilla de partida será dibujada sobre la pista de forma escalonada en líneas de tres o cuatro puestos, dependiendo del ancho de la pista, con una distancia de 1.5. A 2 metros entre puestos y una distancia de 3 metros entre líneas.

8.11. Procedimiento de Partida (VELOCIDAD EN CIRCUITO DE ASFALTO).

El orden de partida de los pilotos en la grilla para una o dos carreras es determinado por los resultados de la práctica clasificatoria.

ZONA DE ESPERA

El procedimiento a seguir en la zona de espera será el siguiente:

- 10 MINUTOS – Antes de la partida.

La puerta de la zona de espera o de Pits se abre para la **vueltas de reconocimiento**.

- 5 MINUTOS – Antes de la partida.

La salida de la zona de espera o Pits se cierra y ningún piloto más puede salir a la pista.

- El Director de Carrera puede, en esta etapa, declarar la carrera como “mojada” o “seca” y se lo indicara a los corredores en la grilla.

- Los corredores que tengan algún problema técnico en la vuelta de reconocimiento pueden regresar a la zona de espera para hacer sus ajustes. Si la salida de Pits aún está abierta podrá dar la vuelta de reconocimiento para llegar a la grilla, en caso contrario debe empezar la **vueltas de calentamiento** desde la zona de espera.

- Los corredores que estén en la grilla pueden, en esta etapa, hacer ajustes a la maquina o cambiar los neumáticos para adaptarla a las condiciones de la pista. Los calentadores de neumáticos se pueden usar en la grilla. **SE PROHIBE EL REABASTACIMIENTO DE COMBUSTIBLE.**

- 2 MINUTOS – Antes de la partida.

En este momento todas las personas deben salir de la grilla. El acompañante asistirá, tan rápido como le sea posible, al corredor para empujar y encender la motocicleta y abandonar la grilla.

- 1 MINUTO – Antes de la partida.

Todos los corredores deben estar en posición en la grilla de partida con los motores encendidos. No se permite más la asistencia de mecánicos. Si un corredor no puede encender su motocicleta debe retirarse hasta el lugar indicado por la Dirección de Carrera.

Un oficial, con la bandera roja caminara, fila por fila, bajara la bandera roja en cada una de las filas y en ese momento partirán los pilotos de esa fila, hasta llegar a la última.

Los corredores harán una vuelta, a velocidad limitada (**vuelta de calentamiento**). Tan pronto como todos los corredores de la grilla hayan pasado la salida de la zona de espera, se permitirá a cualquier corredor en espera, unirse a la **vuelta de calentamiento**. Luego se cerrará la salida de zona de espera.

Cuando los corredores regresen deben tomar sus posiciones con la rueda frontal de sus motocicletas sobre la línea que define a la grilla manteniendo una bandera roja en alto.

Cualquier corredor que tenga problemas con su máquina en la **vuelta calentamiento**, si las circunstancias lo permiten debe regresar a la zona de espera y tratar de solucionar su problema. Si soluciona el problema antes de que se efectuó la partida podrá retornar a la pista cuando parta la carrera después de que pase el último piloto, el oficial de la zona de espera indicara la partida.

Si a un corredor se le detiene el motor en la grilla de partida o tiene dificultad, debe permanecer en su motocicleta y en su puesto con el brazo levantado. NO se permite intentos de retrasar la partida. Lo anterior NO es motivo de retrasar la partida.

Una vez estén todos los pilotos ubicados en cada uno de los puestos de la grilla, un oficial colocado detrás de la grilla agitara una bandera verde.

El oficial frente a la grilla con una bandera roja caminara hasta un lado de la pista.

Se encenderá el semáforo con Luz Roja, la cual será apagada a criterio del juez de partida para empezar la carrera, entre 2 y 5 segundos después. En caso de fuerza mayor, se iniciará la carrera agitando la bandera a cuadros.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA

- Ⓢ La salida debe estar dispuesta de tal forma que permita una salida regular. No se podrán realizar reparaciones una vez situada la motocicleta en la zona de salida
- Ⓢ Las salidas se efectuarán en filas, serán colectivas y con el motor en marcha.
- Ⓢ Desde que un piloto se ha ubicado en su sitio en la parrilla de salida, éste no puede: Cambiarlo, volver a la zona de espera o recibir ayuda.
- Ⓢ Finalizada la vuelta de calentamiento, cuando todos los pilotos estén listos en la línea de Partida, el oficial de Grilla en la parte final agitara una bandera verde, el cual indica al Director de Carrera que se encuentran listos los pilotos para la partida.
- Ⓢ Inmediatamente el Director de Carrera o la persona que designe, frente a la grilla de partida levanta la Bandera Roja y dentro de los 5 segundos restantes de desplaza hacia un costado. Allí se encenderá el semáforo y este nuevamente se apagará entre 5 y 10 segundos, en donde se producirá la partida.
- Ⓢ Si un piloto tiene problemas mecánicos en la grilla de Partida, él debe esperar por asistencia hasta que la grilla de Parta. Una vez parta la carrera, él puede recibir ayuda para desplazarse a la zona indicada y recibir asistencia. La sanción por la violación de esta regulación es la descalificación de la carrera en cuestión.
- Ⓢ El piloto que anticipe la partida será impuesto la sanción de STOP AND GO. Se define como anticipación de la partida, el sobrepaso del eje delantero de la llanta sobre la línea de la posición que ocupa el piloto en la grilla antes de apagarse la luz roja. El director de carrera decidirá si se impone una sanción y debe notificarla a los equipos a más tardar 5 minutos después de la partida.
- Ⓢ Después que los corredores hayan pasado la salida del pasillo de Pits, el Comisario ubicado en la zona de espera, autorizara para que arranque cualquier piloto que aun este en esta zona.

8.12. Procedimiento de Partida

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

- Ⓢ **10 minutos antes de la Partida:** Se abre la zona de espera.
- Ⓢ **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.

8.13. 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.

- Ⓢ En caso de una salida falsa se realizará una nueva salida.
- Ⓢ Toda salida falsa será indicada agitando una bandera roja.
- Ⓢ Después de una salida falsa no está autorizado el cambio de motocicleta.
- Ⓢ El Director de Carrera puede solicitar la exclusión del/los corredores/es responsable/s de una salida falsa, no permitiéndoles tomar parte en la nueva salida.

8.14. 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 indicara 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.

8.15. Detención de una carrera **VELOCIDAD** prematuramente una carrera, de anular una parte o toda la carrera por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. En este caso se enseñará a los corredores una bandera roja.

1.- Antes de las 2 primeras vueltas

- ❖ Si una carrera es detenida antes de las 2 primeras vueltas, será recomenzada inmediatamente. Los corredores deberán regresar a la grilla de partida y una nueva salida será tomada lo antes posible. El cambio de motocicleta no está autorizado.
- ❖ Si uno o varios corredores son considerados responsables de la detención de la carrera, pueden ser sancionados con no tomar parte en la nueva salida.

2.- Después de las 2 primeras vueltas

- ❖ Si una carrera es detenida antes del 50% del tiempo programado, será recomenzada. Los corredores deberán regresar a la zona de espera y una nueva salida será tomada lo más pronto posible de acuerdo a lo que determine el Jurado Nacional después de enseñada la bandera roja.
- ❖ Si uno o varios corredores son considerados responsables de la detención de la carrera, pueden ser sancionados con no tomar parte en la nueva salida.
- ❖ Si una carrera es detenida después que haya transcurrido el 75%, la carrera será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior completa asignándoles la totalidad de los puntos correspondientes para el Campeonato.
- ❖ Si la detención se produce por accidente de uno o varios pilotos, estos no serán tenidos en cuenta para la Clasificación Final.

8.16. Asistencia Externa – Recorte del Recorrido

Cualquier asistencia en la pista está prohibida, salvo que por razones de seguridad lo ordene el director de carrera o sea realizada por un oficial de auxilio. La pena por violar esta disposición es la exclusión de la carrera. En la zona de mecánicos y señalización, las únicas personas permitidas son las autoridades, los señalizadores, los delegados y mecánicos, persona que serán los únicos que pueden hacer reparaciones o ajustes a las máquinas. Durante las prácticas y carreras las consultas entre los miembros de un equipo y los pilotos están restringidas a la zona de mecánicos y señalización. Los pilotos que se detengan a lo largo del recorrido para consultar con otras personas pueden obstruir el progreso de otros pilotos y esta acción será considerada como asistencia externa. Los pilotos que entren a la zona de reparación deben parar y esperar la señal del oficial antes de retornar nuevamente a la pista. La violación a esta regla se penará con la descalificación de la carrera en cuestión.

El piloto que entra a los Pits con su motocicleta durante la carrera o práctica, no se le permitirá reanudar esa carrera o práctica. No se permite radio – comunicación con los pilotos. El uso de dispositivos adicionales por parte de los pilotos en la grilla de partida, está prohibido. Está prohibido recortar el recorrido. La pena por recortar el recorrido será la descalificación de la respectiva sesión de práctica o carrera. Si es necesario, el Jurado podrá ordenar sanciones adicionales.

8.17. Señales Oficiales

Bandera verde... Pista Libre.

- ✚ Bandera roja, “agitada”... Parada obligatoria para todos los pilotos.
- ✚ Bandera con rayas amarilla... Aceite, agua u otra sustancia está afectando la adherencia en esta sección de la pista.
- ✚ Bandera azul... El piloto al que se le muestra la bandera le indica que va a ser adelantado por un piloto con mayor velocidad. Si la bandera esta inmóvil, indica que un corredor más rápido está acercándose. Si la bandera se muestra **AGITADA**, indica que el piloto más rápido está a punto de adelantarse.
- ✚ Bandera Blanca... hay un automóvil, ambulancia, vehículo o similar dentro del circuito. Cuando esa bandera se muestra inmóvil, indica al piloto que está próximo a encontrar dicho vehículo. Cuando esta bandera se muestra **AGITADA** indica que el piloto encontrara el vehículo en la próxima sección de la pista. Esta bandera será acompañada en la mayoría de los casos con la bandera amarilla.
- ✚ Bandera a cuadros negros y blancos... Final de la práctica/carrera.
- ✚ Bandera negra... Mostrada en la línea de meta junto con el número del piloto en cuestión, le indica a este que debe retirarse de la práctica o carrera en cuestión de manera inmediata.
- ✚ Bandera negra con un círculo naranja... Mostrada en la línea de meta junto con el número del piloto en cuestión, le indica a este que su motocicleta presenta problemas mecánicos que pueden causarle daños a él y/o a los demás corredores, por lo que debe salir de la pista inmediatamente. El piloto tendrá 3 giros para salir, de lo contrario será descalificado de la práctica o carrera en cuestión. Esta norma no aplica en carrera si restan 2 giros.

8.18. 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 esta norma será causal de sanciones que pueden acarrear la descalificación del evento.

8.19. 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**.

8.20. 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.

8.21. 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 75% 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.

8.22. Cronometraje y Control de Pasos

Los servicios de Cronometraje y control de paso deben estar colocados a la altura de la línea de llegada. El cronometraje se efectuará en centésimas de segundo y con registro de tiempos, empleándose a estos efectos el sistema de Transponder. Los servicios de Cronometraje podrán solicitar una fianza de hasta \$400. 000.00 a cualquier piloto, que será reintegrada al mismo una vez devuelto el Transponder. Si dicho Transponder no es devuelto perderá la fianza, además de la respectiva sanción.

8.23. 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.

**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.

8.24. 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.

8.25. 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 parque cerrado en las categorías que así lo solicite el Organizador quedara situado en la zona del pódium.

8.26. Protestas

- ✚ La protesta contra la elegibilidad de un piloto o motocicleta inscrita, tiene que ser hecha antes del inicio de las prácticas oficiales.
- ✚ La protesta contra la motocicleta tiene que ser hecha durante los 30 minutos posteriores a la llegada del ganador de la carrera.
- ✚ La protesta contra los resultados tiene que ser hecha dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de los mismos.

✚ Toda protesta tiene que ser presentada por escrito y firmada solo por el delegado del piloto implicado o afectado. Cada protesta debe referirse a un solo hecho y será dirigida al Jurado Nacional y entregada al Director de Carrera, junto con la fianza o cantidad monetaria establecida CD.

Después de terminada la competencia, solo se acepta demandas sobre aspectos técnicos de una máquina, dentro del mismo término de treinta (30) minutos del que habla el artículo anterior, previa consignación en efectivo de la suma que se relaciona a continuación de acuerdo a las categorías así:

Motocicletas 2T	\$ 300.000
Ⓜ Motocicletas 4T	\$ 400.000
Ⓜ Supermoto	\$ 500.000

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.

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

- 80% del valor para el piloto de la máquina demandada.
- 10% del valor para fondos de **FEDEMOTO**.
- 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**.

PARAGRAFO: 1

Cuando por razones técnicas no pueda verificarse el contenido de la demanda de una motocicleta, **FEDEMOTO** podrá trasladarla a un taller especializado y dispondrá de hasta ocho (8) días hábiles para efectuar el fallo. Este dictamen por ser de carácter técnico, no es susceptible de ningún recurso.

PARAGRAFO: 2

Piloto que se niegue a la revisión, se descalificará automáticamente.

8.27. Recurso de Apelación

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.

9. LICENCIAS DE PILOTOS

Anual todas las modalidades: \$ 170.000.00

Incluye póliza de accidentes personales expedida por Seguros del Estado.

Por evento todas las modalidades: \$ 120.000.00

Incluye póliza anual valor que se abona a licencia anual siempre y cuando se pague el saldo de \$60.000 antes de la siguiente fecha nacional (participe o no en ella). Si el deportista no hace el pago pierde la reserva del número de licencia nacional y el abono realizado, su próxima licencia por evento costará \$70.000.

El seguro tiene las siguientes coberturas:

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	\$ 3.000.000
AUXILIO FUNERARIO POR MUERTE ACCIDENTAL	\$ 4.000.000
GASTOS DE TRASLADO POR ACCIDENTE	\$ 100.000

10 PREMACIONES

10.1. Velocidad en pista

Para las categorías Promocionales o Monomarcas que se realicen en el Autódromo, se mantendrán las mismas condiciones estipuladas en el cuadro anterior para su realización. Frente a los valores de Premiación o clase de Premios se informarán en el Reglamento Particular del primer evento.

MODALIDAD	CATEGORIA	Nº PILOTOS	PUNT AJE	TROFEOS	PREMIACION
VELOCIDAD KARTODROMO	TODAS	6 Pilotos	X	X	Devolución de Inscripción al 1º, 2º y 3º
VELOCIDAD KARTODROMO	TODAS	Entre 7 y 10 Pilotos	X	X	Se distribuirá proporcionalmente entre el 1º, 2º y 3 el 70% de lo que se recaude en Inscripciones.
VELOCIDAD KARTODROMO	115 ELITE 150 CC SUPERMOTO 200 AIRE Y AGUA 2T	De 11 pilotos en adelante	X	X	1º Lugar \$ 500.000 2º Lugar \$ 300.000 3º Lugar \$ 200.000
	115 INICIO 115 MASTER PIT BIKE	De 11 pilotos en adelante	X	X	1º Lugar \$ 350.000 2º Lugar \$ 250.000

	220 4T INFANTIL 115 INFANTIL				3º Lugar \$ 150.000
--	------------------------------------	--	--	--	---------------------

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.

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.
- ⇒ El piloto deberá informar al médico de la competencia 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 equipos para su control técnico.
- ⇒ En todo momento durante la prueba el piloto es responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos. 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.
- ⇒ Dentro de la zona de pits, cuando los pilotos y sus acompañantes circulen en algún tipo de vehículo (motos, cuatris, scooter, etc.) 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 personas y con un número de pasajeros superior a los permitidos por la legislación vigente.
- ⇒ Está prohibido a los pilotos y sus asistentes conducir cualquier vehículo motorizado o bicicleta sobre la pista durante el transcurso de la prueba.
- ⇒ Los pilotos deben obedecer todas las señales oficiales que le sean dadas por los oficiales de carrera mediante banderas o paneles indicativos.
- ⇒ Los pilotos son responsables de asistir a todas las reuniones a que sean convocados, (estas podrán ser Obligatorias o Voluntarias) igualmente son responsables de estar al tanto de todas las informaciones dadas. La no asistencia de un piloto a una “Reunión Obligatoria” será sancionada con 5 puestos en la parrilla de salida. Los pilotos en una competencia son responsables de no causar ningún tipo de daño a los otros competidores participantes en un evento.
- ⇒ Solamente se autorizarán las siguientes señales entre los pilotos y las personas relacionadas con ellos: Los mensajes por pizarras en las zonas aprobadas y gestos corporales por el piloto. La comunicación con los pilotos por radio en entrenamientos o carrera está totalmente prohibida.

- ⇒ Todo corredor presente en una prueba que efectúe su verificación administrativa y no vaya a efectuar su verificación técnica debe informar de inmediato al Director de Carrera, de la misma manera cualquier piloto que no vaya a tomar la salida en alguna sesión de entrenos o manga, en cualquiera de los casos informando los motivos de su no participación. Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la clasificación general de la competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios acompañado de su motocicleta; el incumplimiento injustificado de esta norma conllevará a la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura del expediente disciplinario. **En adelante será obligatoria la utilización de una alfombra ecológica debajo de la motocicleta en la zona de pits, en especial cuando se realicen reparaciones.**

REGLAMENTO TÉCNICO PARA LOS CAMPEONATOS NACIONALES DE VELOCIDAD

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 se controlará:

CASCO: Debe encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en ANEXO.

Antes de los entrenamientos o carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deben verificar que todos los cascos están 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 se deslice por encima del mentón.
- ⊗ Que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.
- ⊗ El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.

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.



1.2 Porta números

En las placas Porta números deben de aparecer:

PARTE DELANTERA

- ⊗ Color del fondo de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato Nacional.
- ⊗ El número único nacional que posee el corredor.
- ⊗ El Departamento al cual representa.

PARTE TRASERA

- ⊗ Color del fondo de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato Nacional.
- ⊗ 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.

Los colores del fondo y de los números varían según la categoría de la motocicleta. Ver Reglamento.

1.3. Vestimenta pilotos y protecciones

Es responsabilidad de cada corredor elegir un equipamiento que reúna las condiciones de seguridad apropiadas.

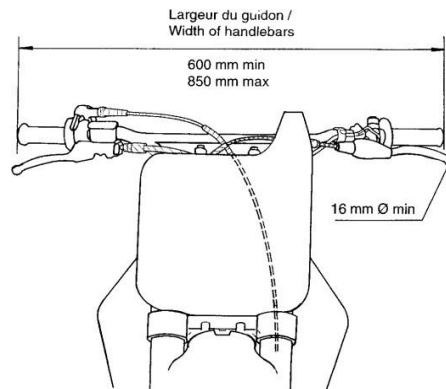
Toda la protección en general debe ser conforme a la normativa del Campeonato del Mundo. Aunque **FEDEMOTO** acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas. Los corredores son los responsables de juzgar la protección y la duración de uso. Durante los entrenamientos y carreras, los pilotos han ir equipados de la siguiente manera:

1.4. Maniguetas

Las maniguetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

1.5. Manubrio

El ancho del manubrio no debe ser menor a 600 milímetros ni mayor de 850 milímetros. Debe tener obligatoriamente un protector en aquellos manubrios de barra central, los que no poseen esta barra central deben poseer un protector ubicado en la mitad de manubrio que cubra la sujeción metálica del manubrio a la T superior de la horquilla. Los extremos del manubrio no pueden estar expuestos, deben estar tapados con un material solido o goma, como por ejemplo los puños. Si se utilizan protectores de manos en el manubrio, estos deben ser de material resistente que se puedan doblar y al doblarse recuperen su forma original, no podrán incluir barras metálicas así estas estén colocadas forradas dentro del protector.



1.6. Implementos para encender el motor de la Motocicleta.

Son obligatorios palanca para encender el motor o motor de arranque.

1.7. Apagador del Motor.

Toda motocicleta debe estar equipada con un apagador manual montado en un lado del manubrio, que pueda ser accionado con la mano puesta agarrando el puño del manubrio, debe ser capaz de detener el funcionamiento del motor.

1.8. Cubierta del Piñón de la Cadena

Si el piñón primario está expuesto, debe ser protegido por un implemento de seguridad o guarda cadena, que traen las motocicletas de origen y sirven para proteger al piloto de un contacto accidental con esta parte de la transmisión. Este implemento fue obligatoriamente diseñado para proteger al piloto.

1.9 Elementos generales de la Motocicleta a Inspeccionar.

- Ⓢ Rines
- Ⓢ Manillares
- Ⓢ Neumáticos
- Ⓢ Asiento
- Ⓢ Motor
- Ⓢ Rayos
- Ⓢ Frenos
- Ⓢ Suspensión
 - Ⓢ Cadena (cubre cadena)
 - Ⓢ Leva de freno y clutch
 - Ⓢ Protector del Piñón Primario
 - Ⓢ Silenciador (control de ruido)

- Ⓜ Porta números.
- Ⓜ Chasis.

Existiendo los mecanismos pertinentes y los montos en efectivos establecidos en el Código Deportivo **FEDEMOTO**, se podrá efectuar una medición de cilindros, debiendo ser el mecánico del equipo el encargado de desmontar la culata, y el técnico de la **FEDEMOTO** quien efectúe la medición.

La negativa por parte del piloto de esta verificación supondrá la exclusión automática de la carrera.

Debe ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos F.I.M. y **FEDEMOTO**, y la motocicleta será precintada (el precinto se colocará en el bastidor, debiéndose tomar nota de su número por el Comisario Técnico en la ficha correspondiente). Todo piloto está autorizado a emplear dos motocicletas presentadas al control técnico a su nombre.. No se puede cambiar de motocicleta en el transcurso de una manga. A la entrada de la zona de pre-parque, el Comisario Técnico efectuará un control de los precintos. Durante la prueba, el Comisario Técnico controlará los precintos y debe supervisar los trabajos realizados sobre las motocicletas en esta zona, con el fin de asegurarse de que ninguna puede ser origen de peligro.

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.

Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto en una motocicleta y que la misma puede suponer un peligro para los otros pilotos, lo notificará al Director de Carrera o a su adjunto; es su responsabilidad el excluir dicha motocicleta de los Entrenamientos o de la Carrera.

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.

1. 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

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

REGLAMENTO TÉCNICO PARA CIRCUITOS DE VELOCIDAD

1. INSPECCIÓN

1.1. Homologación

El circuito que ostente la candidatura para ser sede de una Válida del Campeonato Nacional de Velocidad deberá ser debidamente homologado por un miembro designado por **FEDEMOTO**, quien basado en el presente reglamento técnico hará una verificación de la pista y de las instalaciones, y 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. Si fuera necesario, se realizaría una nueva inspección del circuito. El control será efectuado por el Presidente del Jurado junto con la Dirección de Carrera pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos. 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 se hubieran de realizar modificaciones en la pista en el caso de Supermoto.

2. RECORRIDOS

2.1. VELOCIDAD

La Motovelocidad se realiza en un circuito de terreno pavimentado con las normas básicas de seguridad y protección necesaria (Autódromos o Kartodromo), en último recurso circuitos adaptados totalmente pavimentados y con los elementos necesarios de seguridad para atender el evento. Para que un circuito de Motovelocidad sea apto debe haber sido homologado previamente por la Comisión Técnica o en su defecto por la Comisión Deportiva de Velocidad y Supermoto o un delegado del Comité Ejecutivo de **FEDEMOTO**.

2.2. SUPERMOTO

Supermoto se realiza en un circuito de terreno mixto 70% pavimentado y 30% en tierra permanente o improvisado, con saltos naturales o artificiales utilizando motocicletas de Motocross, Trial y Enduro utilizando Motocicletas construidas especialmente para la modalidad. Estos circuitos deben cumplir con las normas básicas de seguridad y protección necesaria (Autódromos o Kartodromo), en último recurso circuitos adaptados que cumplan en su totalidad con los elementos necesarios de seguridad para atender el evento. Para que un circuito de Supermoto sea apto debe haber sido homologado previamente por la Comisión Técnica o en su defecto por la Comisión Deportiva de Velocidad y Supermoto o un delegado del Comité Ejecutivo de **FEDEMOTO**.

⇒ CARACTERÍSTICAS DEL CIRCUITO DE VELOCIDAD Y SUPERMOTO

La Motovelocidad se realiza en un circuito de terreno pavimentado con las normas básicas de seguridad y protección necesaria. **Supermoto** se realiza en un circuito de terreno mixto, 70% pavimentado y 30% en tierra permanente o improvisado, con saltos naturales o artificiales utilizando motocicletas de Motocross, Trial y Enduro o construidas especialmente para la modalidad. Ambas modalidades se realizan particularmente en (Autódromos o Kartodromos), o en último recurso circuitos adaptados, totalmente pavimentados y con los elementos necesarios de seguridad para atender el evento.

⇒ MEDIDAS

- ⊗ Cinta asfáltica en buenas condiciones, con una longitud mínima de mil (1.000) metros y seis (6) metros de ancho.
- ⊗ Una línea de META demarcada, en una recta de por lo menos ciento cincuenta (150) metros.
- ⊗ El recorrido de una competencia de Motovelocidad, en cada clase o categoría, no podrá ser inferior a quince (15) kilómetros, ni superior a treinta y dos (32) kilómetros.

⇒ SALTOS (SUPERMOTO)

Cada salto deberá estar enumerado en el plano del circuito; para la construcción de los obstáculos, será primordial tener en cuenta la seguridad de los corredores, espectadores y oficiales. Están prohibidos los saltos dobles o

triples y cualquier otro que se considere inseguro para los corredores, especial atención a la anulación de las rampas y recibidores adecuados. Distancia mínima entre vértice de 2 saltos es de 30 mts.

NOTA 1: Saltos dobles y triples son permitidos únicamente si el segundo y/o el tercero salen de la parte alta de la anterior. Están permitidas las olas o “Wahboards” con un máximo de altura de 50 cm, y mínimo entre crestas de 2.5 Metros. La composición y reparación de las superficies de la pista debe ser de un tipo capaz de retener agua, de fácil mantenimiento y que tenga una buena tracción.

NOTA 2. Previo a la realización de la Valida del Campeonato Nacional, los obstáculos de los circuitos obligatoriamente deben ser probados por los pilotos expertos, quienes harán las sugerencias y modificaciones a que haya lugar, siempre buscando la seguridad de los participantes.

⇒ **PUESTOS DE OFICIALES DE PISTA**

Debe de haber suficientes puestos para banderolistas 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.

⇒ **ZONA DE MECÁNICOS Y SEÑALIZACIÓN**

Debe ser ubicada de preferencia cerca de una curva. Tanto la entrada como la salida deben estar señalizadas, siendo necesaria la ubicación de un juez controlando la salida de los pilotos.

⇒ **GRILLA DE SALIDA**

Ancho Mínimo de Grilla: de acuerdo al ancho del carril (1mt. Por piloto)

Zona de Partida: Se debe demarcar filas de 4 pilotos escalonados y una distancia entre fila de 3 mts.

⇒ **ZONA DE ESPERA**

Debe tener acceso directo a los Pits. Totalmente cercada.

⇒ **ZONA DE LLEGADA**

Será ubicada en la misma línea de cronometraje, en suelo no accidentado (plano, sin obstáculo). 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.

⇒ **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 un 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.

⇒ **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.

⇒ **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

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

INTERPRETACION DEL REGLAMENTO NACIONAL DE VELOCIDAD DE CARRERAS EN CIRCUITO

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 **VELOCIDAD DE CARRERA EN CIRCUITO** entra en vigor el día 1 de Febrero de 2022 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 ANDRÉS RAMÍREZ B.
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 grabación magnetofónico y 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