

REGLAMENTO DEL CAMPEONATO URUGUAYO DE MOTOCICLISMO DE VELOCIDAD EN TIERRA (VELO-TERRA) FÓRMULA INTERNACIONAL 2026 y de otras COMPETENCIAS DE VELOCIDAD EN TIERRA FÓRMULA INTERNACIONAL (VELO-CROSS)

Art. 1. De la FUM

1.1 La Federación Uruguaya de Motociclismo (en adelante FUM) -como delegada de la Secretaría Nacional del Deporte- planifica, autoriza, coordina, supervisa y ejerce (*) la fiscalización del Campeonato Uruguayo de la **modalidad Velocidad en Tierra Fórmula Internacional (o Veloterra) (**) Fórmula Internacional**), y de las competencias de Velocidad en Tierra Fórmula Internacional (o Veloterra) Fórmula Internacional), disputadas con motos de la clase Fórmula Internacional (en adelante FI), cuyas características específicas por categoría se definen en el Art. 15 de este reglamento, denominados respectivamente: Competencias Especiales o Campeonato Uruguayo de Motociclismo de Velocidad en Tierra Fórmula Internacional (o de Veloterra Fórmula Internacional) cuyas fechas son organizadas bajo la responsabilidad de instituciones afiliadas (***)).

() a la fiscalización y coordinación, se le agregan las funciones de planificar, autorizar, supervisar.*

*(**) Velo Cross: terminología utilizada en Brasil e Internacionalmente.*

*(***) se expone claramente que es siempre bajo responsabilidad de instituciones afiliadas.*

Art. 2. Definición y modo de disputa

2.1. El motociclismo de Velocidad en Tierra de Fórmula Internacional (o Veloterra Fórmula Internacional, conceptos que podrán abreviarse como VT.FI), es una modalidad deportiva del motociclismo disputada en circuitos de suelo de tierra movidos, y razonablemente humedecido, conformando un circuito cerrado.

2.2 El concepto VT.FI refiere a todas aquellas motos de producción exclusiva para la competencia. Solo pueden participar motos de Fórmula Internacional. Quedan excluidas aquellas unidades únicas en el país, salvo previa homologación del Consejo Directivo de la F.U.M a través de una comisión técnica conformada para resolver al efecto.

2.3 Asimismo, el Consejo Directivo podrá requerir el asesoramiento de la comisión correspondiente, a fin de establecer la aceptación o rechazo de aquellas unidades de marcas de ingreso reciente, que puedan asimilarse a alguna de las categorías establecidas en el presente Reglamento.

2.4. Todas las competencias en cada fecha se disputarán en dos series (mangas) con una duración determinada según la categoría –de acuerdo al tiempo que se establece en el Art. 15 de este mismo reglamento-, más dos vueltas. En caso de fechas del Campeonato Uruguayo, compartidas con similares de otras Federaciones Nacionales, en las categorías VT 1 y VT2, el Consejo Directivo podrá autorizar extender razonablemente el tiempo de duración de las series, e inclusive disponer la disputa en serie única con tiempo asimilable al respectivo certamen equivalente.

Art. 3. Normativa aplicable

En las competencias enumeradas será de aplicación este mismo Reglamento General, así como los Reglamentos Particulares correspondientes a cada fecha del campeonato o competencia especial -según corresponda-, y las resoluciones complementarias del Consejo Directivo de F.U.M, y en concordancia con el Código Deportivo de la F.U.M.

Art. 4. Del Campeonato Uruguayo de VT.FI y de las Competencias de VT.FI

4.1. En el año 2026 se realizará el Campeonato Uruguayo de VT.FI.

4.2. El Consejo Directivo queda facultado para agregarle complementariamente el nombre de un auspiciante o de una persona de señalados méritos a favor del Motociclismo.

4.3. El Campeonato Uruguayo de V.T.F.I (o V.C-F.I) se compondrá de entre seis y ocho fechas válidas. Serán puntuables para el Ranking Nacional de Velocidad en Tierra Fórmula Internacional.

4.4. El Consejo Directivo podrá autorizar competencias especiales de la especialidad V.T.F.I con características que serán expuestas previamente en el respectivo Reglamento Particular.

Art. 5. De la Circunscripción territorial, las excepciones, la asignación de fechas y del Ranking de Clubes

5.1. De la Circunscripciones

5.1.1. El Campeonato Uruguayo de VT.FI se disputará en una sola circunscripción con jurisdicción en el territorio nacional.

5.1.2. Excepcionalmente, se puede disponer la disputa de una fecha del Campeonato Nacional de V.T.F.I fuera del territorio nacional.

5.1.3. Una o más fecha válidas de los Campeonatos Uruguayos de VT.FI, o una competencia especial podrá coincidir, tanto al realizarse en el territorio nacional como en el extranjero, con celebraciones en simultáneo de Copas u Competencias de carácter internacional pertenecientes a otra Federación Nacional afiliada a la FIM-LA o a organizaciones regionales bajo jurisdicción de esas Federaciones Nacionales, lo que será expresado en el Reglamento Particular. El Consejo Directivo queda facultado para reglamentar con carácter general las referidas competencias.

5.2. De la Asignación de fechas del Campeonato Uruguayo de V.T.F.I

5.2.1. De acuerdo al art. 3.1 del Código Deportivo el Congreso (Asamblea) de la F.U.M fijará el Calendario Oficial de Competencias.

5.2.2. Conforme al art. 2.1.2 del Código Deportivo, al término del Congreso Anual, o del correspondiente Congreso Extraordinario (Asamblea Ordinaria o Asamblea Extraordinaria, según el nuevo Estatuto), y mediante el sistema u orden de prelación que se establece en el art. 5.2.3 de este reglamento, se asignarán las fechas del calendario.

5.2.3. En principio se convalidará la eventual propuesta que en conjunto puedan elevar los clubes interesados en acuerdo unánime. En caso de no ser posible ese acuerdo, se procederá a la asignación de fechas conforme al orden del Ranking de Clubes para la especialidad.

5.2.4. A la hora de asignar fechas del **Campeonato Uruguayo de VT-FI** la Federación Uruguaya de Motociclismo prestará especial atención a las propuestas que integralmente supongan:

- a) Alojamiento suficiente para competidores en el área de realización de la competencia, especialmente aquellos que dispongan precios preferentes o aún sin costo.
- b) Instalaciones específicas que faciliten la realización de la competencia.
- c) Cantidad de oficiales para asegurar hacer cumplir las reglas de la competencia, tomar decisiones imparciales y mantener el orden durante la competición.
- d) Comodidad para los espectadores que participan en la Competencia.
- e) Patrocinadores y financiamiento para cubrir los costos operativos de los pilotos, desarrollo de capacidad de networking, así como acciones que conecten significativamente con sus diversos públicos externos, que incluyen clientes, proveedores, distribuidores, periodistas y otros actores clave en la relación deporte-espectáculo.
- f) Premios (trofeos, medallas, en efectivo), etc.
- g) Asimismo, se considerarán como prioritarias a las competencias que tengan sede los escenarios cercanos a las respectivas fronteras de Brasil y Argentina.

5.2.5. Una vez establecido el calendario del Campeonato Uruguayo, en caso de surgir la necesidad de introducir cambios por razones de fuerza mayor -debidamente fundados-, el Consejo Directivo sesionando extraordinariamente, queda facultado a hacerlos, teniendo en cuenta no afectar los derechos de los clubes a los que ya se les asignó una fecha.

Art. 6. De la definición de los campeonatos de pilotos

6.1. La definición del campeón uruguayo de pilotos por cada categoría se realizará por el sistema de puntaje individual. El orden de prelación de los pilotos se obtendrá adjudicando el primer lugar al piloto que más puntos sumó teniendo en cuenta todos los obtenidos durante el campeonato. Sucesivamente -de acuerdo al orden respectivo del resultado de esa suma- se adjudicarán los siguientes lugares.

6.2. En caso de empate en puntos los pilotos serán ordenados en función del número de fechas ganadas en el campeonato. Si el empate continúa se apelará a los segundos lugares logrados, y así consecutivamente hasta que se determine un ganador.

Art. 7. De la definición de los campeonatos de clubes

7.1. El campeón de clubes del Campeonato Uruguayo de V.T.F.I se obtendrá por la suma de los puntajes individuales correspondiente a cada piloto defensor, que se ubicó entre los tres primeros puestos del total de cada una de de las categorías de las carreras válidas que componen el campeonato. En caso de empates en puntos se apelará al número de primeros puestos obtenidos por cada club; de subsistir el empate se apelará al número de segundos, terceros, cuartos, etc.

7.1. El campeón de clubes del Campeonato Uruguayo de V.T.F.I (o V.C-F.I) se obtendrá por la suma de del puntaje individual correspondiente solamente al piloto defensor mejor ubicado de cada club, en todas las categorías de cada una de las carreras válidas. En cada categoría, por cada válida, conforme al criterio expuesto solamente sumarán puntos tres pilotos. En caso de empate en puntos se apelará al número de primeros puestos obtenidos por cada club; de subsistir el empate se apelará al número de segundo puestos, y así sucesivamente.

Comentario: en esta variante solamente se considera el puntaje de un solo piloto por club. Por ejemplo sin en la categoría VT 1, el primero, el segundo y el tercero pertenecen al Club "Azul" solamente suma para este el primero. Si el cuarto y el quinto pertenecen al Club "Amarillo" solamente sumará puntos el cuarto, y así sucesivamente hasta encontrar el tercer club diferente.

Art. 8. De la definición de los campeonatos de escuderías y/ o marcas

8.1. El Consejo Directivo de F.U.M queda facultado para establecer que en la temporada 2024, el puntaje sumado por dos o más pilotos, quienes voluntariamente deseen conformar entre sí escuderías, pueda constituir un Ranking de Escuderías. Para el acceso al referido certamen podrán establecerse inscripciones diferenciadas. Las eventuales premiaciones pueden ser diplomas o menciones honoríficas.

8.2. El Consejo Directivo de la FUM queda facultado para establecer que en la temporada 2024, el puntaje sumado por hasta seis pilotos, quienes voluntariamente deseen conformen entre sí equipos por marcas de motos, pueda constituir un Ranking de marcas. Para el acceso al referido certamen podrán establecerse inscripciones diferenciadas. Las eventuales premiaciones pueden ser diplomas o menciones honoríficas.

8.3. El Consejo Directivo tiene facultades para rechazar nombres de marcas, así como de escuderías, que vulneren los principios de neutralidad, igualdad de género y de lucha contra la discriminación, expresados en el Art. 3 del Estatuto de la FUM, así como todo nombre que, en su texto o en las ideas derivadas de este, resulten ofensivas, y/o menoscabantes del espíritu deportivo. Asimismo, queda facultado para rechazar aquellas denominaciones que supongan la afectación a derechos sobre marcas o denominaciones de terceras empresas o personas.

8.4. El Consejo Directivo puede optar por establecer un solo concepto: marcas o escuderías, de modo que resolver a favor de lo establecido en 8.2 u 8.3 automáticamente represente la exclusión del otro.

Art. 9. Carné de piloto y/o licencia FUM.

Se aplicará la normativa establecida por el Consejo Directivo de FUM con carácter general para todas modalidades y categorías.

Art. 10. Derecho de los organizadores y de la aplicación de multas por la no realización de competencias.

10.1. En materia de derecho de los organizadores será de aplicación lo establecido con carácter general por el Código Deportivo.

10.2. En caso que una fecha válida del Campeonato Uruguayo no sea postergada, suspendida o anulada por razones de fuerza mayor, entre las que puede incluirse la imposibilidad económicamente razonable de realizarla, el Consejo Directivo aplicará al organizador infractor una multa cuyo monto será equivalente a la suma de un año de afiliación a la FUM o en la que en su defecto establezca el Consejo Directivo con carácter general para todas las competencias.

Art. 11. Entrada a las competencias

Solo estará exonerado del pago de entrada el personal de FUM afectado a tareas específicas en la competencia.

Art. 12. Reglamento particular

Será de aplicación lo establecido con carácter general por el Código Deportivo.

Art. 13. De los circuitos

13.1 Las pistas o circuitos tendrán un ancho mínimo de ocho (8) metros y un perímetro exterior de entre mil (1.000) y mil quinientos (1.500) metros. Los circuitos serán cerrados, trazados sobre tierra, y el piso deberá mantenerse ligeramente movido y húmedo, tanto el día de los entrenamientos como el día de las carreras.

13.2 Las competencias en categorías Formativas y Junior 50 cc se realizarán en circuitos más pequeños diferenciados, o utilizando parte del circuito mayor. Las rectas en estas categorías no pueden tener más de 60 metros.

13.3. Las curvas estarán correctamente delimitadas con elementos visibles que no impliquen riesgo para el piloto. Queda prohibido el uso de cubiertas. El Consejo Directivo queda facultado para establecer medidas adicionales o complementarias a favor de la seguridad de los pilotos.

13.4. La superficie de la pista deberá estar acondicionada en forma plana, y no puede presentar obstáculos naturales o artificiales, así como tampoco puede tener sectores con pozos piedras, ni peraltes, admitiéndose roderas. Asimismo, se deberá evitar desniveles pronunciados, caminos y/o senderos, y no puede ser cruzado por ningún curso de agua. En general, la pista no puede presentar obstáculos que impidan el normal desarrollo de las competencias.

13.5. Todos los circuitos deberán contar con servicios sanitarios higiénicos dotados de agua corriente o en su defecto baños químicos. Deberá haber al menos dos gabinetes, una para damas y otro para caballeros, que puedan cerrarse correctamente y que cuenten con un mínimo de comodidades aceptables.

13.6. Todos los circuitos deberán estar separados del público por un alambrado exterior de al menos cuatro hilos, o en su defecto, una barrera de contención eficiente que no represente riesgo para los pilotos, y las porteras de acceso y egreso de pilotos, ambulancias, etc., deberán estar claramente señalizadas.

13.7. El Comisario Deportivo actuante deberá verificar el estado general del circuito antes de la largada de las competencias, el organizador pondrá a disposición un vehículo apropiado para dicha tarea.

13.8. El Consejo Directivo podrá establecer requisitos adicionales en relación a la razonable presentación general del parque deportivo, comprendiendo este concepto tanto el circuito como el entorno, de modo que sea asimilable a los estándares internacionales comúnmente aplicables a este tipo de competencias deportivas.

Art. 14. De la homologación

Será de aplicación lo dispuesto en el art. 13 del Código Deportivo.

Art. 15. De las categorías oficiales

15.1. Categoría Escuela: Esta categoría es abierta a cualquier marca, podrán participar pilotos de hasta 6 años al 31 de diciembre del año anterior. La cilindrada máxima de estas máquinas será de: 50 cc 2t y 90 cc 4T. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 5 minutos más 2 vueltas.*

15.2. Categoría Junior: Esta categoría es abierta a cualquier marca, podrán participar pilotos de hasta 9 años al 31 de diciembre del año anterior. La cilindrada máxima de estas máquinas será de: 50 cc 2t y 90 cc 4T. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 8 minutos más 2 vueltas.*

15.3. Categoría 65 cc. La categoría 65 cc comprende a niños hasta 12 cumplidos al 31 de diciembre del año anterior. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 10 minutos más 2 vueltas.*

15.4. Categoría 85 cc. Esta categoría es abierta a cualquier marca, podrán participar pilotos de hasta 15 años cumplidos al 31 de diciembre del año anterior. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 10 minutos más 2 vueltas.*

15.5. Categoría Intermedia: Podrán participar sólo pilotos con poca experiencia. La edad es libre. Los motores de las máquinas serán en el caso de las 2 Tiempos (2T) de hasta 150 cc, y en el caso de las 4 Tiempos (4T) de hasta 250 cc. FI. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 12 minutos más 2 vueltas.*

15.6. 125 cc 2 T. En esta categoría podrán participar pilotos libre de edad con motos de hasta 125 cc. con motores 2 T. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 12 minutos más 2 vueltas.*

15.7. Categoría Master B. Podrán participar pilotos desde 50 años de edad cumplidos al 31 de diciembre del año anterior, así como pilotos rankeados en el campeonato inmediato anterior en la categoría Master B. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 12 minutos más 2 vueltas.*

15.8. Categoría Master A. Podrán participar pilotos desde 40 años de edad cumplidos al 31 diciembre del año anterior, así como pilotos rankeados en el campeonato inmediato anterior en la categoría Master A. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 12 minutos más 2 vueltas.*

15.9. Categorías: VT 2 A y VT 2 B . En esta categoría participarán pilotos mayores de 14 años de edad. Los motores de las máquinas serán en el caso de las 2 Tiempos (2T) de hasta 150 cc, y en el caso de las 4 Tiempos (4T) de hasta 250 cc. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 14 minutos más 2 vueltas.*

Las motos hasta 300cc 2T de ENDURO y hasta 250cc 4T ENDURO pueden competir en categorías de MX2 y VT2. (Asamblea Ordinaria 10 Febrero 2026)

15.10. Categoría VT 1. En esta categoría participarán pilotos mayores de 18 años de edad. Libre de Cilindrada de FI. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 14 minutos más 2 vueltas.*

15.11. FEMENINA. En esta categoría participarán pilotos exclusivamente de género femenino . Los motores de las máquinas serán en el caso de las 2 Tiempos (2T) de hasta 150 cc, y en el caso de las 4 Tiempos (4T) de hasta 250 cc. *Las series (mangas) de esta categoría serán de 12 minutos más 2 vueltas.*

Art. 16. De las categorías, invitadas, exhibición o monomarcas

16.1 En las fechas válidas el Consejo Directivo podrá habilitar la participación de otras categorías oficiales con carácter de monomarcas.

16.2. La facultad establecida en 16.1 puede ejercerse antes del inicio del Campeonato Oficial, y los requisitos mecánicos de las respectivas categorías serán expresadas como anexo en este mismo artículo.

16.3. Los organizadores de carreras, quedan autorizados a incluir categorías invitadas o de exhibición, con detalles que serán expuestos en el respectivo Reglamento Particular, y aprobados expresamente por el Consejo Directivo. En Asamblea Ordinaria del 10 de febrero 2026 se resuelve incorporar en todo el calendario nacional anual la categoría Invitada: Más 30 años, no permitiendo inscribir pilotos campeones nacionales de categorías superiores.

16.4. Entre las categorías invitadas o de exhibición, puede aprobarse la participación las motocicletas cuyo motor es propulsado mediante una fuente de energía eléctrica.

Art. 17. De los requisitos mecánicos para todas las categorías

17.1. El caño de escape con silenciador es de uso obligatorio.

17.2. Los posapiés serán rebatibles

17.3. Los soportes centrales y/o laterales serán excluidos de las máquinas, como también todo tipo de elemento o accesorio que se considere peligroso y/o que razonablemente pueda entenderse que desvirtúe el espíritu deportivo de la máquina (ej. faros, bocina, etc.)

17.4. Queda expresamente prohibido el uso de metanol o alcohol y sus derivados.

17.5. A partir del 1 de julio queda expresamente prohibido el uso sobre el casco de cámaras personales de alta definición on board (a bordo) tipo GoPro. Asimismo, deberá ser retirado el soporte respectivo. La instalación afecta al casco. Éste no sólo pierde su homologación, sino que reduce su seguridad la hora de brindar protección en caso de un accidente.

17.6. Las cámaras personales de alta definición on board (a bordo) podrán instalarse en la parte frontal de la motocicleta, siempre y cuando no afecten la visibilidad del número delantero identificador. El Consejo Directivo establecerá las especificaciones técnicas para la incorporación de estos artefactos.

17.8. Se recomienda el uso de protector de manillar.

Art. 18. De la verificación, de la responsabilidad, y del Parque Cerrado

Art. 18.1. Será el Comisario Deportivo, el Director de la Prueba y/o la Comisión Técnica (o el mecánico fiscal en su defecto) designada por la FUM los encargados de verificar la aptitud técnica de las máquinas para participar en cada competencia. En caso que el mecánico fiscal actuante tenga una vinculación próxima a un piloto, será subrogado para ese control específico por otra persona nombrada por el Comisario Deportivo.

Art.18.2. Además del Mecánico Fiscal, pueden participar del acto de verificación de la moto el piloto conductor y su mecánico. En el proceso se deberá preservar la privacidad en relación a componentes de la motocicleta.

Art. 19. De la vestimenta de los pilotos

19.1 Todo competidor bajo pena de no ser autorizado a participar en las pruebas o en los entrenamientos, deberá, obligatoriamente ajustar su vestimenta a los siguientes detalles, como condición mínima exigida: botas tipo cross con broches laterales, pantalón de competición, remera manga larga (no está permitido las mangas recogidas) casco tipo cross integral homologado, guantes, pechera protectora, antiparras. Es opcional el uso del protector cervical o collarín.

El casco debe estar abrochado y en condiciones seguras, y el pelo recogido.

19.2 Se prohíbe el uso de buzos o camperas con capuchas.

Art. 20. De la identificación

20.1. No se podrá adjudicar el mismo número a dos pilotos distintos durante mismo año o certamen. Tampoco se utilizarán números cuyo primer dígito sea un cero.

20.2. Cada motocicleta deberá contar con tres (3) placas de identificación (porta números) fijadas rigidamente sobre la misma. Dichas placas cumplirán con los siguientes requisitos: serán construidas de material rígido y sólido. Las medidas mínimas serán: 200 mm por 200 mm. Una de las placas deberá estar emplazada en la parte delantera. Su inclinación no podrá ser tal que no pueda permitir la individualización del número. Las otras dos (2) placas se situarán verticalmente en cada lado de la motocicleta. Serán visibles y no podrán ser ocultadas total o parcialmente por una parte de la moto o por el conductor.

20.3. En caso de que el Jefe de planilleros observe que alguna máquina presenta números fuera de reglamento, confusos, o poco visibles, lo hará saber al piloto. Si aún compitiera en esas condiciones, no tendrá derecho a reclamos sobre el planillaje efectuado y podrá ser pasible de una sanción.

20.4. En los entrenamientos oficiales se controlará el estado de los números indicándose al competidor en caso de números poco claros. En el momento de la largada nuevamente se controlará, no permitiéndose participar a los competidores advertidos que no hayan corregido el estado de los números.

20.5. Cada piloto deberá lucir su número de competidor en el dorso de su remera o pechera, de modo que pueda ser fácilmente advertido.

20.6. El hecho de que alguna máquina hubiera participado en anteriores competencias con alguna irregularidad, no la habilita bajo ninguna circunstancia a continuar compitiendo de esa forma.

Art. 21. De la sanidad

21.1. La sanidad –tanto en la jornada principal de competencias como en la de entrenamientos oficiales– estará presente todo el tiempo por medio de dos ambulancias, una especializada completa con médico y otra de traslado con cargo al club organizador. Sin menoscabo de lo precedente la F.U.M asignará un subsidio al pago de las ambulancias.

21.2. Se define como ambulancia al “vehículo destinado al transporte de heridos y enfermos, y de elementos de cura y auxilio” (R.A.E).

21.3. Las ambulancias tienen que ubicarse en un lugar estratégico y visible desde el interior del circuito, para el que tendrá fácil e inmediato acceso.

21.4. El médico o personal de la Salud autorizado podrá determinar la exclusión de un piloto de la competencia en caso que no se encuentre en condiciones apropiadas para competir. Asimismo, por vía del Reglamento Particular, podrán incorporarse controles para evitar el consumo de alcohol, estupefacientes u otros.

21.5. El Consejo Directivo queda facultado para introducir modificaciones a lo preceptuado antes del inicio de los respectivos campeonatos generales.

Art. 22. De la documentación, de las inscripciones y la verificación administrativa

22.1. Las inscripciones se realizarán conforme a lo que se establezca con carácter general la Federación Uruguaya de Motociclismo, o en su defecto el respectivo reglamento particular.

22.2. La Federación Uruguaya de Motociclismo y en su defecto, la organización de cada competencia, pondrá a disposición de corredores y delegados los medios para recibir las inscripciones.

22.3. Los corredores deberán presentar al inscribirse la documentación que con carácter general establezca la Federación Uruguaya de Motociclismo.

22.4. El Consejo Directivo queda facultado para establecer un fondo especial mediante aportes en efectivo de los propios deportistas, el que será destinado a fines específicos.

Art. 23. De los entrenamientos

El día, horario y las condiciones de entrenamiento y/o de reconocimiento del circuito debe establecerse en el Reglamento Particular. Este podrá ser modificado por el Consejo Directivo a la hora de su consideración, o por el Comisario Deportivo el día de la Competencia. También por razones de fuerza mayor el Comisario podrá suprimirlos.

Art. 24. Del Parque de Pilotos (Paddock), de la Zona de Prueba, de la Zona de Espera, de la Zona de Mecánicos, de la Zona de Señalizadores y del Parque Cerrado.

24.1. En una zona cercana a la largada se recomienda instalar un Parque de Pilotos (Paddock), con capacidad suficiente para todos los competidores. En ese parque solo podrán permanecer las carpas de los pilotos, y los vehículos deben ser retirados. Los Motorhome pertenecientes a pilotos serán ubicados en las inmediaciones del referido Parque.

24.2. El Parque de Pilotos contará con al menos los siguientes servicios: equipo de prevención de incendio, instalaciones sanitarias, parlantes de amplificación de sonidos. Estará organizado de tal modo que permita la exhibición de motos de cada equipo, y el tránsito apropiado y seguro del público a efectos de apreciarlas.

24.3. El Consejo Directivo, atendiendo a la jerarquía de la fecha Válida puede establecer la obligatoriedad del establecimiento del Parque de Pilotos o Paddock.

24.4. En cada recinto deportivo se dispondrá de una Zona de Pruebas especialmente marcada, donde las motos pueden calentar sin que exista peligro para pilotos y el público. Tendrá un largo mínimo de 50 metros, y al menos 10 metros de ancho.

24.5. En una zona cercana a la largada (preferiblemente con acceso directo a esta) se encontrará la Zona de Espera con capacidad suficiente para todos los pilotos participantes con sus respectivas motos. La Zona de Espera contará con un reloj en la puerta de entrada con la hora oficial de la prueba. Tendrá además equipo de prevención de incendios y en lo posible parlantes de amplificación.

24.6. Los pilotos y/o sus mecánicos deberán ingresar las motocicletas a la Zona de Espera hasta cinco (5) minutos antes de la hora de largada establecida para la respectiva categoría en la que participen, a efectos de tomar parte de la correspondiente verificación técnica. Las motocicletas deberán entrar y salir de esta zona con el motor apagado.

24.8. Los pilotos, mecánicos o personas no autorizadas deberán retirarse (30 segundos), antes del comienzo de la carrera. El piloto cuyo acompañante no atienda la orden de retirarse, puede ser excluido de la prueba. Tampoco se podrán realizar reparaciones ni reabastecimiento de combustible.

24.9. En caso que un piloto esté participando en una carrera, y está inscripto para intervenir en la inmediata siguiente con otra moto, este segundo vehículo podrá ser trasladado a la Zona de Espera por su mecánico o integrante de equipo, quién podrá permanecer hasta la llegada del conductor.

24.10. Los mecánicos podrán dirigirse a la Zona de Mecánicos, una vez que se de la orden de vuelta previa en la primera manga y una vez que el piloto ingresa a gateras en la segunda manga. Los mecánicos no podrán abandonar esta zona hasta tanto no concluya la respectiva manga.

24.11. La Zona de Mecánicos se ubicará en un lugar estratégico, del lado externo del circuito, después del puesto de control. Contarán con una puerta de entrada y otra de salida, ubicadas de tal modo que su acceso desde la pista, no represente riesgo para los propios mecánicos, pilotos, personal de la salud, u otras personas que cumplan tareas específicas en la competencia. A esta zona solo podrá ingresar –cuando corresponda- el piloto y/o un acompañante.

24.12. La Zona de Señalizadores (exclusiva para señalizadores) será situada en un lugar estratégico –exteriormente y cerca de la pista-, sin que su ubicación represente riesgo, para pilotos, personal de la salud, u otras personas que cumplan tareas específicas en la competencia.

24.13. El Parque Cerrado es el espacio donde se realiza la verificación técnica al término de cada competencia de acuerdo a lo establecido en el art. 18 de este Reglamento.

Art. 25. Reunión de pilotos

25.1. De considerarlo necesario el Director de la Carrera o el Comisario Deportivo podrá convocar a una reunión de pilotos entre las pruebas.

25.2. El Director de la Carrera podrá controlar o hacer controlar la lista de pilotos que no concurrieron a dicha reunión, pudiendo ser pasible de sanción.

25.3. El Comisario Deportivo, y el Director de la Carrera podrán convocar, al término de los entrenamientos, a reunión de la Comisión Deportiva (Según Código Deportivo).

Art. 26. Del área de partida, y de las largadas

26.1. El orden y horario de las competencias será estipulado en el Reglamento Particular. Por razones de fuerza mayor el Comisario Deportivo queda autorizado para introducir variantes. Las causas de las variantes serán consignadas luego en su informe a F.U.M.

26.2. Las largadas se efectuarán en forma colectiva, por partidador automático apropiado (partidor de 30 lugares) y ordenadas por categoría. En aquellas competencias en las que razonablemente se puede presumir que el número de pilotos participantes en cada categoría no alcanza a 24, podrá autorizar partidadores con hasta ese número de lugares.

26.3. Los competidores ingresarán al partidador en solitario (los menores de edad podrán ser acompañados por un asistente) exclusivamente desde la Zona de Espera, con motor apagado, luego que reciban la autorización correspondiente.

26.4. En el partidador serán ordenados por los oficiales de carrera para la largada conforme al siguiente criterio. En las competencias donde se practican pruebas de clasificación, se atenderá a la prioridad establecida por el resultado de estas. En caso que no se realicen pruebas de clasificación, en la primera serie (manga) de la primera fecha la prioridad será establecida atendiendo al ranking del año anterior. En las restantes competencias la prioridad para la primera serie se establecerá en función del ranking vigente. En la segunda serie de cada competencia se respetará el resultado respectivo de la primera serie.

26.5. No están permitidos trabajos de mecánicos en el partidador.

26.6. Será de aplicación lo establecido en el artículo 10.1.2 del Código Deportivo el que establece: En la largada: un cartel con el número 15 será mostrado durante 15 segundos, el que habilitará a los pilotos a encender los motores. Luego de encendidos todos los motores, este cartel se dará vuelta mostrando un número "5". Entre 5 y 10 segundos se producirá la bajada del partidador. Desde el momento que se muestra el cartel de "5" ningún piloto puede recibir ayuda externa, ni se detendrá el procedimiento de largada.

26.7 En categoría Formativas, Junior 50 cc, el acompañante podrá permanecer junto al piloto en la zona de largada sin perjudicar a otro competidor.

26.8 El Jefe de Largada, el Director de Prueba o el Comisario Deportivo podrá modificar lo anterior, permitiendo la presencia de los acompañantes que razonablemente se estimen necesarios.

Art. 27. Partida falsa

27.1. Si se produce una partida falsa (por mal funcionamiento del partidador) el Juez de Largada hará una señal previamente convenida a un Oficial colocado cien metros adelante del partidador con una bandera roja, y éste oficial, -agitándose- detendrá la competencia antes de que se cumpla y complete la primera vuelta al circuito.

27.2. En este caso, los competidores deberán retornar a la línea de largada y conservar las posiciones iniciales.

27.3. Si el Juez de Largada o el Comisario Deportivo detectan que un corredor se adelanta en la partida, se aplicará el siguiente criterio: si el corredor disminuye su velocidad en forma inmediata -hasta casi detenerse-, permitiendo el paso de todos los competidores antes del pasaje por la primera curva, no se aplicará sanción. Si el competidor continuó su marcha luego de la partida falsa, será penalizado con posiciones. En caso de reincidencia, se aplicará también la exclusión de la prueba (lo que se practicará mostrando bandera negra con una pizarra que indique el número del piloto en plena carrera, o al término de esta).

Art. 28. Del desarrollo de la prueba

28.1. En el transcurso de una competencia les está prohibido a los pilotos realizar maniobras desleales o peligrosas, manejo descuidado o aparatoso, exhibiciones de destreza, etc. Asimismo, no se permite -bajo ningún concepto- circular en sentido contrario al que se está desarrollando la competencia.

28.2. En todos los casos en el que el motociclista se salga de la pista, prestará especial atención que al reingresar lo haga -en la medida de lo razonablemente posible- por el sitio donde egresó, y que no moleste a ningún otro participante. En la situación de reingreso de un piloto a la pista será aplicable el criterio de ventaja deportiva, esto quiere decir que el corredor deberá permitir el paso de sus inmediatos perseguidores y reingresar cuando no sea peligroso para sí o para los demás pilotos.

28.3. El corredor que se viera obligado a hacer abandono de la competencia, se retirará inmediatamente, dentro de lo posible a la parte interior del circuito.

28.4. Al realizar una detención o bien una salida de pista voluntaria, se indicará tal intención, levantando un brazo.

Art. 29. De las sanciones en pista

29.1. La sanción por las infracciones enumeradas o por no atender lo dispuesto en 28.1 y/o 28.2, respectivamente, será el retiro de la competencia, lo que será indicado por parte del Director de la Prueba y/o el Comisario Deportivo.

29.2. El Director de Carrera y/o Comisario Deportivo podrá excluir en todo momento, una motocicleta en la que por su construcción o estado, sea o pueda constituir un peligro para el piloto o los demás participantes o el público.

29.3. Todo corredor que notoriamente manifieste que participa en la prueba sin ánimo de competir, podrá ser excluido por el Director y/o el Comisario de la Carrera. El Comisario Deportivo indicará el retiro de él o los corredores en cuestión, y elevará los antecedentes a la FUM.

29.4. Todo corredor –o sus acompañantes- que se considere/n, causante/s de un incidente que afecte a un competidor en la definición de la carrera o el campeonato, u obligue/n a interrumpir la carrera, dará lugar a la descalificación del primero y su situación será elevada al Tribunal de Penas.

Art. 30. De los banderilleros y el código de banderas

30.1. El equipo de banderilleros será proporcionado por el organizador el cual será responsable por la actuación de los mismos. El Consejo Directivo de FUM determinará el número mínimo para cada circuito, y verificará que su número sea el indicado a la hora de considerar el correspondiente Reglamento Particular. El banderillero debe estar identificado con camisas, uniformes o chalecos. A partir del 1 de diciembre de 2024, el color de estos será neutral, en ningún caso amarillo, azul o rojo, para que ellos no puedan confundirse con las banderas.

30.2. Cada participante está obligado a conocer y respetar el significado de las banderas de señalización y obedecer las indicaciones que con ellas se realicen.

30.3. Las banderas y las señales a utilizarse serán las establecidas en el Código Deportivo.

Art. 31. Ayuda exterior

31.1. La reparación de las motos solo podrá realizarse por parte de los mecánicos en la zona delimitada especialmente para esa función (Zona de Mecánicos). El piloto tiene que trasladar la moto personalmente y sin ayuda (la excepción está establecida en 31.2). En caso que el piloto no pudiera llevar la moto hasta esa zona, podrá trasladarse hasta allí por el perímetro del circuito, sin entorpecer el desarrollo de la prueba, en busca de la herramienta o repuesto necesario.

31.2. Los pilotos podrán recibir ayuda durante el desarrollo de una prueba, solo de parte de los oficiales de pista (Comisarios, banderilleros y ayudantes de pista) y con el solo fin de salvaguardar la seguridad general.

31.3. Los pilotos de las categorías Formativa podrán contar con el auxilio de sus acompañantes en casos estricta y razonablemente fundados.

Art. 32. Transportes de Carburantes

No puede ser transportado ningún carburante, si no es en un depósito o recipiente que se encuentre de manera permanente en la motocicleta. La infracción a esta disposición dará lugar a la exclusión de la prueba.

Art. 33. Sustitución de pilotos o número identificadorio

En el desarrollo de una prueba, no se permite el cambio de piloto, o de número identificadorio (número que se mantendrá por todo el año). La prueba se inicia con la entrada al Parque Cerrado (zona de Espera) y finaliza al término de la última manga.

Art. 34. Finalización de la competencia

34.1. Un cartel con los números "2" y "1" indicará a todos los competidores que faltan 2 y 1 vuelta, respectivamente, para el final de la competencia (Art.10.1.2 del Código Deportivo). Este será incorporado una vez el piloto cabeza de carrera cumpla el rango de tiempo establecido por serie de carrera.

34.2. Cuando el piloto cabeza de carrera ha cumplido el tiempo establecido, más las dos vueltas previstas, se le presentará a pie de pista en la línea de llegada la bandera a cuadros blancos y negros. La bandera no se retirará hasta que haya finalizado el paso de los demás pilotos.

34.3. Si uno o varios pilotos con vuelta perdida marchan delante y próximos al cabeza de carrera en la última vuelta, el juez de llegada presentará simultáneamente a la bandera de cuadros, la bandera azul. Esto significa que la carrera finaliza para el piloto cabeza de carrera, pero no para los pilotos que marchan delante del primero. Estos pilotos que marchan adelante deben completar otra vuelta hasta que les sea presentada la bandera a cuadros.

34.4. La carrera se considerará asimismo finalizada para todos los pilotos que marchen detrás del cabeza de carrera una vez que a este se les presentó la bandera a cuadros.

34.5. Todos los corredores participantes en una serie serán ordenados en base al orden de llegada a la línea de meta. En el caso de haberse retirado antes de llegar a la meta, la precedencia se establecerá ordenándolos en primer término de acuerdo al número de vueltas cumplidas efectuadas de mayor a menor. En caso de empate en función de su posición en la vuelta precedente a su abandono.

35.6 En caso de interrupción de una serie para definir las posiciones relativas de los pilotos se apelará a su ubicación en la vuelta precedente cumplida tras superar el cincuenta por ciento del tiempo establecido para la competencia.

Art. 35. Determinación del ganador

35.1. En todas las categorías será declarado ganador el piloto que obtenga más puntos en la suma de puntos correspondientes a las dos mangas disputadas.

35.2. Los casos de empate en puntos en una fecha se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mejor ubicación en la última serie.

Art. 36. Clasificación, ceremonia de entrega de premios y de las conferencias o ruedas de prensa

36.1. Al finalizar una carrera, solo quedarán clasificados todos aquellos corredores que hayan cumplido más de la mitad del tiempo establecido para la carrera.

36.2. La ceremonia de entrega de trofeos y medallas se considera parte de la competencia.

36.3. Deben concurrir además con su indumentaria deportiva de competencia (casco incluido) completa. En caso de que su ropa deportiva no esté en condiciones, por rotura, humedad o barro, podrá utilizar ropa deportiva de alternativa, acorde a la dignidad del acontecimiento.

36.4. El Comisario Deportivo y o/ el Director de la Carrera, resolverán si la indumentaria de alternativa se ajusta a las características del evento.

36.5. Los pilotos que no asistan a la respectiva ceremonia de entrega de trofeos y medallas, perderán los puntos y no tendrán derecho a trofeos.

36.6 En caso que, su ausencia esté justificada por una lesión física producida en carrera o por razones de fuerza mayor, podrá hacerse representar por un integrante de su equipo o delegado de su club.

36.7 El Consejo Directivo queda facultado para establecer la obligatoriedad de los pilotos de participar en una conferencia de prensa.

Art. 37. Puntuación por fecha

El puntaje será el previsto por el Código Deportivo de la FIM, siendo el mismo individual y por fecha disputada el siguiente: 1º-25, 2º-22, 3º-20, 4º-18, 5º-16, 6º-15, 7º-14, 8º-13, 9º-12, 10º-11, 11º-10, 12º-9, 13º-8, 14º-7, 15º-6, 16º-5, 17º-4, 18º-3, 19º-2, 20º-1.

Art. 38. De los reclamos

38.1. El derecho a reclamo sobre una motocicleta –ante la eventualidad que esté en infracción- le corresponde solamente al corredor a través del delegado de la institución que compite.

38.2. El derecho referido en **38.1** deberá ejercerse en un tiempo que no podrá exceder a los 30 minutos posteriores a la llegada del ganador de la carrera.

38.3. Toda reclamo por una eventual infracción mecánica deberá presentarse por escrito (o llenando un formulario elaborado al efecto por la Secretaría General de FUM) y acompañada de una caución de U\$S 200.

38.4. Durante la verificación técnica de la denuncia solo podrán estar presentes las Autoridades de la Prueba, el piloto, un mecánico designado por el piloto y un mecánico verificador designado por las Autoridades (el verificador puede ser una de ellas). Siendo los que se encargarán de efectuar los trabajos que sean necesarios.

38.5. Toda reclamo por eventuales acciones antirreglamentarias de un competidor deberá presentarse por escrito (o llenando un formulario elaborado al efecto por la Secretaría General de FUM) o por el delegado del Club al que pertenece el piloto.

38.6. La suma de dinero por caución establecida en **38.3** será reembolsada al denunciante si se comprueba que la reclamación es fundamentada. De lo contrario será entregada al denunciado a modo de indemnización.

38.7. Ante la eventual existencia de al menos un reclamo, la clasificación publicada por la organización tiene valor provisorio.

38.8. Hasta tanto no se disponga de un orden definitivo se retendrán los trofeos que corresponden a la categoría en la que se efectuó el reclamo.

38.9. Si se comprueba que el reclamo era fundado, el piloto cuya moto ha sido denunciada en infracción, será descalificado y los antecedentes elevados al Consejo Directivo de FUM, y este si lo entiende procedente, lo derivará al tribunal respectivo.

38.10. El piloto podrá apelar conforme a los procedimientos establecidos por el Código Deportivo, y las normas concordantes que establecidas por F.U.M.

Art. 39. Responsabilidades

39.1. Será de aplicación lo establecido con carácter general por el Código Deportivo.

39.2. Por el hecho de su inscripción, un piloto participante declara por sí, conocer y aceptar todo lo establecido en el presente Reglamento General, en el Reglamento Deportivo Motociclista, en las disposiciones generales para los Campeonatos Uruguayos o los campeonatos regionales de Motociclismo que establezca el Consejo Directivo de FUM, en lo dispuesto en el Código Deportivo de la FUM y el Internacional, comprometiéndose a respetarlos y a hacerlos respetar; y renunciar a recurrir por cualquier motivo a árbitros y/o tribunales civiles por hechos derivados de la organización o desenvolvimiento de las competencias del Campeonato Uruguayo, reconociendo como único organismo con Jurisdicción competente a la Federación Uruguaya de Motociclismo.

35.3. Todos pilotos participantes en competencias del Campeonato Uruguayo de V.T.F.I o intervienen por responsabilidad propia.

39.4. La F.U.M y sus instituciones afiliadas, organizadoras, según corresponda, de cada una de las fechas que conforman el Campeonato Nacional de V.T.F.I, no asumen ningún tipo de responsabilidad por los accidentes sufridos por los propios pilotos, o por sus colaboradores, durante el desarrollo de las competencias o sus entrenamientos oficiales. Asimismo, tampoco asume responsabilidad por las consecuencias sobrevenidas de ese accidente sobre la persona y/o los bienes de los pilotos o de sus colaboradores. La. F.U.M. y sus instituciones afiliadas, tampoco asumen responsabilidad por las consecuencias emergentes de esos eventuales accidentes sobre las personas o los bienes de terceros.

39.5. Cada competidor es responsable por sí mismo, por sus actos y por los actos de sus ayudantes en todo momento y situación; en particular en aquellas en que se atente contra el buen orden y disciplina que debe imperar en el Parque de Competidores (Paddock), Zona de Prueba, Parque Cerrado (Zona de Espera), Partidor, en la Parque Interior y Exterior del Circuito, y en las zonas de Mecánicos y Señalizadores. El piloto que se encuentre involucrado, será pasible de sanciones.

39.6. Está prohibida la realización de pruebas o carreras de motocicletas de competición en la zona destinada al público. La pena por violar esta disposición, puede ser hasta la eliminación del competidor de la prueba.

Art. 40. Postergación y suspensiones

40.1. Será de aplicación lo establecido con carácter general por el Código Deportivo.

40.2. La resolución de postergar el comienzo de una o más competencias correspondientes a una Fecha, y/o de suspensión de una competencia o la Fecha completa, podrá ser tomada— por causas imprevistas o de fuerza mayor- incluso hasta en la hora fijada para el comienzo en el Reglamento Particular. Cualquiera de estas decisiones las podrá tomar solamente el Comisario Deportivo de FUM.

40.3. Si el día anterior a la competencia, el organizador considera que se debe suspender la fecha, solicitará la presencia del Comisario Deportivo, quien decidirá al respecto en la pista. Los gastos de traslado y alojamiento —en esa circunstancia- del Comisario Deportivo estarán a cargo del Organizador.

40.4. Si la causa que pueda motivar una suspensión se presenta durante el transcurso de una fecha (ej. tormenta eléctrica, alerta naranja o roja vigente emitida por el INUMET, o de fuerza mayor), el Comisario Deportivo en acuerdo con el Director de Prueba quedan facultados para finalizarla antes de lo previsto. Los gastos de traslado en -esa circunstancia- del Comisario Deportivo, estarán a cargo del Organizador.

Art. 41. Validez de la fecha en caso de suspensión parcial

4.1. Para que una fecha del Campeonato Uruguayo de VT.FI o se tenga como válida, tendrá que haberse disputado por lo menos todas las primeras mangas de cada una de las dos, que por categoría, componen el programa de carreras.

4.2. Para que una fecha del Campeonato Uruguayo de VT.FI se tenga como válida, en caso de series (mangas) únicas, se tendrá que haber disputado el cincuenta por ciento de las categorías que los componen. Las carreras no disputadas correspondientes a las restantes categorías, podrán realizarse en una media jornada en una fecha posterior, o esas categorías en la siguiente fecha tendrán puntaje doble. La alternativa será resuelta por el Consejo Directivo.

Art. 42. De la modificación e interpretación del Reglamento General, y de la interpretación del Reglamento Particular.

42.1. El presente Reglamento General, podrá ser modificado, si circunstancias excepcionales así lo aconsejan. Tiene facultad para ello, la Federación Uruguaya de Motociclismo, actuando en Asamblea Ordinaria o bien Extraordinaria, citada a tal efecto.

42.2. La interpretación del Reglamento General corresponde directamente al Consejo Directivo de la F.U.M.

42.3. Durante la disputa de las competencias la interpretación de los Reglamentos Particulares de cada una de las fechas que integren el Campeonato Uruguayo, así como la resolución de las situaciones no previstas, corresponden al Comisario Deportivo actuante o en su defecto el Director de la Carrera, quienes además estarán facultados para modificarlos en caso de mediar situaciones que razonablemente lo justifiquen.

Art. 43. Autoridades de la prueba

Será de aplicación lo establecido con carácter general por el Código Deportivo.

Art. 44. Delegado para integrar la Comisión Deportiva

Las entidades a través de sus autorizados comunicarán en forma fehaciente quién les representa en cada una de las competencias.

Art. 45. Viáticos para autoridades de la Competencia designada por F.U.M (Comisario y planillaje)

Los viáticos serán establecidos con carácter general por el Consejo Directivo de la F.U.M.

Art. 46. Planillaje

46.1 El Consejo Directivo de F.U.M tiene a su cargo la designación de o las personas a cargo del Planillaje. Esta tarea podrá realizarse manualmente o mediante sistemas electrónicos.

46.2 El trabajo de o las personas que constituyen el equipo a cargo del planillaje será contratado por FUM, la que también se hará cargo de sus viáticos. Excepcionalmente el Consejo Directivo puede delegar esa tarea en el organizador en caso que este cuenta con personal y/o tecnología apropiada para ponerla en práctica.

46.3. El organizador deberá contar con energía eléctrica, ya sea originada en la Red de UTE o de un generador, para sostener el equipamiento de planillaje electrónico. El servicio tiene que estar disponible desde la jornada de entrenamientos a efectos de que el Comisario Deportivo pueda realizar la comprobación de funcionamiento.

Art. 47. Escala de premios y trofeos

47.1. Habrá trofeos para los tres (3) primeros pilotos en cada una de las categorías. El organizador podrá, si lo desea, entregar premios extras, ej. Trofeos, medallas, efectivo, artículos varios, etc.

47.2. Los trofeos serán homologados por el Consejo Directivo, debiendo ser acordes a la prueba.

47.3 El Consejo Directivo queda facultado para introducir cambios en la escala de premios, antes del inicio del campeonato incluyendo la posibilidad de habilitar la entrega de premios en efectivo.

47.4. Al término del campeonato, se otorgará un trofeo al Club Campeón Uruguayo de VT-MN o VC-MN tomando en cuenta el ranking acumulado de todas las categorías.

Art. 48. Disposiciones especiales según el número de inscriptos por categoría

48.1. Para la realización efectiva de una prueba, en una determinada categoría, se tendrá en cuenta un mínimo de participantes. En aquellas categorías, en las que no se ha dispuesto una reglamentación específica al respecto, si no hubiera número suficiente (5 motos) en dos competencias consecutivas, será declarada desierta. La categoría será eliminada para el resto del Campeonato Uruguayo y no será declarado un campeón.

48.2 En caso que, en el partidador a la hora de inicio de la competencia, la categoría 50 cc presente menos de cinco motociclistas, estos largarán juntos con los de categorías Formativas. Luego de dos fechas consecutivas de un mínimo de cinco participantes se anulará la categoría.

48.3 En caso que, en el partidador a la hora de comienzo de la competencia, la categoría 65 cc presente menos de cinco motociclistas, estos largarán junto con 85 cc o en su defecto el tiempo de carrera se reducirá a la mitad. En cualquier caso, se llevará puntaje entero para el Campeonato.

48.4. En caso que, en el partidador a la hora de inicio de la competencia, la categoría 85 cc presente menos de cinco motociclistas, estos largarán junto con 65 cc, o en su defecto el tiempo de carrera se reducirá a la mitad. En cualquier caso, se llevará puntaje entero para el Campeonato.

48.5. Ante la eliminación de una categoría el Director de la Carrera y el Comisario, podrán establecer cambios en el horario de disputa de las mangas de las restantes categorías, lo que será informado debidamente a todos los pilotos presentes en el establecimiento deportivo.

48.6. Atendiendo a que, el partidador disponible, y el número de pilotos inscriptos, no haga posible la operación aritmética anterior el Director de la Carrera y/o el Comisario, quedan facultados para establecer distribuciones en más grupos, clasificando por cada uno número tal que en la manga final solo estén presentes treinta competidores.

48.7 En todos los casos las mangas clasificatorias no otorgarán puntaje.

Art. 49. De pilotos extranjeros en el Campeonato Uruguayo y de pilotos nacionales en competencias fuera del territorio nacional.

49.1. Los pilotos extranjeros, para poder competir, deberán presentar carta de su federación nacional de origen. Intervendrán con el solo derecho a los premios de la respectiva carrera en la que intervinieron. Para competir sumando puntos para el campeonato anual deberán cumplir con los requisitos establecidos para todos los pilotos pertenecientes a la FUM (licencia nacional de piloto, carné del deportista, autorización correspondiente en caso de menores). Un piloto extranjero que intervino como tal, y en la siguiente quiere participar, cumpliendo con las exigencias establecidas a los pilotos de FUM- recobrará los puntos de la competencia anterior.

49.2. Los pilotos uruguayos con licencia FUM que pretendan competir en pruebas internacionales, o nacionales de VT-FI de otras Federaciones Nacionales afiliadas a la FIM, deben registrar participación en al menos dos fechas del Campeonato Uruguayo de VT-FI en el año 2023, o dos fechas del Campeonato 2024.

49.3. Los pilotos uruguayos con licencia FUM que pretendan representar a nuestra Federación en campeonatos, copas y/o torneos internacionales en representación de FUM serán autorizados y/o seleccionados atendiendo a que su desempeño sea considerado relevante en el Campeonato Uruguayo de VT-FI.

Art.50. Sobre coincidencias de las competencias nacionales e internacionales

En caso de coincidir las fechas del Campeonato Uruguayo de VT-FI y fechas del Campeonato Latinoamericano se le dará prioridad a esta última. En caso de coincidir fechas del Campeonato Uruguayo de VT- con Copas FIM-Latino América, la prioridad será del certamen nacional.

Art.51. Ascensos

Art.51.1. Los ascensos a pilotos pertenecientes a las categorías Escuela, Minicross, 65 cc, y 85 cc, se aplicarán en función de su edad.

Art.51.2. Los ascensos a pilotos pertenecientes a las categorías Intermedias - VT2 B queda sujeta a Asambleas Ordinarias, Extraordinarias y decisiones de Comisiones deportivas.

Art. 52. Normas medioambientales

52.1. Se prohíbe arrojar desperdicios en el sector de la prueba y alrededores. Se sancionará al piloto cuyos acompañantes también arrojen desperdicios.

52.2. Asados: podrán realizarse fuera del perímetro de seguridad de la pista y lejos de los combustibles. En toda ocasión, el fuego o carbón no deberá nunca encenderse directamente en el piso, sino dentro de una parrilla o asador que lo contenga. Una vez apagado deberán limpiarse los restos de carbón. (Los pilotos y sus acompañantes son responsables por la observancia del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional 436/2007 –con las modificaciones establecidas en los decretos 159/022 y 356/2023 que establece la

prohibición de inicio de todo tipo de fuegos, a excepción de casos puntuales que se detallan en la redacción, y que se extiende del 1 de noviembre al 30 de abril).

52.3. Bolsas de basuras: cada equipo deberá acumular sus desperdicios en bolsas de basuras que deberá llevarse del recinto.

52.4. Los equipos que efectúen trabajos en las motos en el sector del destinado al estacionamiento, deberán efectuarlo sobre una carpeta ecológica y/ o recipientes adecuados.

52.5. Está prohibido fumar cerca de los combustibles, beber alcohol y encender fuego en el interior del perímetro de seguridad de la pista y en todas las otras zonas habilitadas para la carrera.

52.6. Las sanciones aplicables, por infracción a las normas medioambientales dispuestas en este artículo así como por infracción al Decreto 436/2007 del Poder Ejecutivo 2007 –con las modificaciones establecidas en los decretos 159/022 y 356/2023-, serán las que determine con carácter general las Asambleas Generales Ordinarias o Extraordinarias y/o el Consejo Directivo de la F.U.M.

Art. 53. De los patrocinios, los derechos de televisación, imágenes, acceso a fotógrafos, periodistas.

El Consejo Directivo de la Federación Uruguaya de Motociclismo, en acuerdo con los clubes, establecerá un protocolo general relativo a patrocinios, derechos de televisación, imágenes, acceso a fotógrafos y periodistas.

Reglamento aprobado en el Congreso Ordinario de FUM celebrado el día 10 de febrero de 2026 en la ciudad de Montevideo, lugar: Casa de los Deportes.



Richard Domínguez

Presidente



Valeria Viré

Secretaria General



**Federación Uruguaya
De Motociclismo
Con Personería Jurídica
afiliada a FIM**

