



Reglamento 2025

1. Introducción	3
2. Responsabilidades	3
2.1. Deslinde de responsabilidad	3
2.2. Responsabilidades del piloto	3
3. Licencia de competidor	3
3.1. Mayores de edad	3
3.2. Menores de edad	4
4. Reglas de pista	4
5. Presencia de marcas	5
6. Membresía	5
6.1. Inscripción	5
6.2. Mensualidad	6
6.3. Box de la AMVP	6
6.4. Forma de pago	6
6.5. Multa	7
6.6. Ausencia temporal	7
7. Categorías	7
7.1. Categorías vigentes	7
7.2. Asignación de categorías	7
7.3. Asignación de números	8
8. Requerimiento de motos	8
8.1. Marcas permitidas	9
8.2. Categoría Junior	9
8.2.1. General	9
8.2.2. Comandos	9
8.2.3. Frenos	9
8.2.4. Chasis	9
8.2.5. Carenados	10
8.2.6. Motor	10
8.2.7. Escape	10
8.2.8. Ruedas	10
8.2.9. Relación	10
8.2.10. Cubiertas	10
8.3. GP Light, Evo y Pro	10
8.3.1. General	10
8.3.2. Comandos	11
8.3.3. Frenos	11
8.3.4. Chasis	12

8.3.5. Lastre	12
8.3.6. Carenado	12
8.3.7. Suspensión	12
8.3.8. Relación	13
8.3.9. Ruedas	13
8.3.10. Cubiertas	13
8.3.11. Motor	14
8.3.12. Admisión	14
8.3.13. Escape	14
8.3.14. Electrónica	14
8.3.15. Combustible	15
8.4. Modificaciones	15
9. Campeonato	15
9.1. Fechas	15
9.2. Cronograma	15
9.3. Derecho a carrera	16
9.4. Inspección médica	16
9.5. Inspección técnica	17
9.6. Requerimiento de pilotos	17
9.6.1. Equipamiento	17
9.6.2. Uso de cámaras (GoPro, 360, etc.)	18
9.6.3. Peso mínimo	18
9.7. Reunión de pilotos	19
9.8. Banderas	19
9.9. Clasificación	21
9.10. Procedimiento de largada	22
9.11. Accidente de un piloto	23
9.12. Interrupción de carrera	23
9.13. Sistema de puntuación	24
9.14. Podio y premiación	26
9.15. Dinamómetro	26
9.15. Protestas	27
9.16. Sanciones	28
9.16.1. Descalificaciones	28
9.16.2. Conducta antideportiva en pista	28
9.16.3. Penalizaciones	29

1. Introducción

La Asociación de MotoVelocidad del Paraguay (AMVP) tiene como objetivo brindar un entorno seguro y divertido para las personas que estén interesadas en incursionar o continuar su carrera en el mundo deportivo en dos ruedas sobre asfalto. Además, busca potenciar las habilidades de pilotaje de motocicletas, fomentando el crecimiento y la pasión por este deporte.

Excluyendo carreras de exhibición y el Maratón, los pilotos compiten por puntos por evento. Habrá trofeos y premios cuando sea posible. En todas las fechas de carrera se contará con la presencia de una o dos ambulancias, siempre priorizando la seguridad de los participantes en todo momento. Es obligatorio que todos los pilotos, padres o encargados en caso de un menor, lean el reglamento antes de solicitar su licencia de competición.

2. Responsabilidades

2.1. Deslinde de responsabilidad

Se advierte que el acceso al circuito es bajo las siguientes condiciones:

Cualquier persona que se encuentre dentro del recinto del circuito (competidores, aficionados, autoridades de prueba, acompañantes, familiares, espectadores y público en general), son responsables de los mismos liberando a representantes del circuito y a la AMVP, sus autoridades, sus organizadores y sus patrocinadores, de toda responsabilidad en cuanto a accidentes, daños materiales y/o personales, sean estos ocasionados por actos de cualquier naturaleza, ya sean accidentes o hechos fortuitos que pudieran acontecer, liberando además a los responsables del circuito y de la AMVP de toda responsabilidad civil o penal.

2.2. Responsabilidades del piloto

- El piloto es responsable de asegurar el correcto funcionamiento de su motocicleta para participar de prácticas y/o competencias, resguardando así su seguridad y la de los demás pilotos. Entiéndase, si la motocicleta no se encuentra en condiciones no debe ingresar a pista.
- El piloto es responsable de cualquier daño ocasionado a la pista y sus alrededores.
- El piloto es responsable de conocer y cumplir con el reglamento vigente.

3. Licencia de competidor

Es obligatorio asociarse a la AMVP, sea solamente para practicar y/o competir en el campeonato, sea una fecha o todas. Los costos de asociación, ya sean mensualidades o matrículas, serán correctamente socializados por la comisión de la AMVP a los pilotos y a todos los interesados.

Requisitos para solicitar licencia de competidor:

3.1. Mayores de edad

- Fotocopia de cédula de identidad.

- Ficha médica (se renueva de manera anual. Se pondrá fecha tope para la entrega de los exámenes solicitados. Posterior a esa fecha el piloto no podrá practicar ni competir en carreras oficiales).
- Deslinde de responsabilidad firmada.

3.2. Menores de edad

- Fotocopia de cédula de identidad.
- Ficha médica. (se renueva de manera anual. Se pondrá fecha tope para la entrega de los exámenes solicitados. Posterior a esa fecha el piloto no podrá practicar ni competir en carreras oficiales).
- Autorización de los padres **por escribanía**.
- Deslinde de responsabilidad firmado por el responsable del menor.

4. Reglas de pista

- Está **PROHIBIDO**, el uso de alcohol, drogas, o estar bajo su influencia.
- El tránsito por los boxes no debe superar los 10 kph.
- Está **PROHIBIDO** hacer wheelies, calentar cubiertas o cualquier comportamiento irresponsable.
- Bajo **NINGUNA** circunstancia se puede transitar en contramano, ni en la pista, ni en los boxes.
- **Obligatoriamente**, se debe circular en la pista con la **visera cerrada**.
- La entrada y salida de pista será **ÚNICAMENTE** por los puntos indicados para ello.
- A fin de evitar accidentes, antes de **entrar a la pista**, debe frenar y asegurarse de que no se acerca otro piloto.
- Si desea **salir de pista** avise varias curvas antes levantando la mano o sacando una pierna durante 1 a 2 segundos. El piloto debe hacer bien abierta la curva de salida para no incomodar a otros pilotos que siguen en pista. Es muy peligroso salir de pista a última hora sin previo aviso. Puede estar un piloto detrás y chocan por el abrupto cambio de línea/trayectoria. Complete más una vuelta y ahí salda con el aviso previo adecuado.
- Respete la línea blanca de entrada y salida de boxes.
- Si un piloto avisa que saldrá de pista pero a último momento decidió continuar girando, igual debe salir y volver a entrar. **NO** puede cambiar de idea/línea/trayectoria a último momento.
- Se avisará con bandera o gestos el término de la sesión de práctica. **NO DISMINUYA ABRUPTAMENTE LA VELOCIDAD**. Complete la vuelta bajando en forma gradual la velocidad hasta salir de la pista.

- **NUNCA** acorte camino por otras configuraciones de la pista. Siga la configuración que se encuentra configurada, complete la vuelta y salga de pista correctamente.
- **NO PARE** en la pista para: descansar, practicar largadas, esperar a un amigo o hacer algún ajuste mecánico. De tener un problema mecánico, levante la mano, salga de la línea de carrera y entre a los boxes, si no puede salir andando entre al pasto en una zona fuera de peligro.
- Si desea descansar, salga de la línea de carrera y mantenga una velocidad razonable hasta salir de la pista. Evite ser un obstáculo para los demás pilotos.
- Si sufre una caída y está en condiciones levántese y empuje su motocicleta al pasto. Si la motocicleta está en condiciones, asegure que no se esté acercando otro piloto y vuelva a entrar. Si la motocicleta no está en condiciones espere el término de la sesión de práctica para empujar la motocicleta a los boxes.
- Si otro piloto sufre una caída, **NO PARE** para auxiliarlo. Siga su vuelta, entre a los boxes y deje que el personal asignado para ello ayude al piloto caído.
- Sea previsible, no cambie abruptamente de línea, no deje de acelerar de repente, no frene de repente antes de su punto de frenar a fin de evitar que el piloto que está detrás suyo lo impacte.
- Si va a realizar un adelantamiento, siempre hágalo con responsabilidad, asegúrese de dejar bastante tiempo y espacio por la seguridad de ambos pilotos.

5. Presencia de marcas

Queda prohibida la presencia de cualquier marca de motos que no sea un auspiciante oficial de la AMVP. Tanto dentro de la pista, afuera, así como también en boxes.

Cada piloto tiene permitido en su box de 3m x 3m exhibir las marcas de sus patrocinios personales siempre y cuando no haya conflicto con los auspiciantes oficiales de la AMVP. En lonas colgadas, logos en su toldo, banner de hasta 1.50 de altura desde el piso. Queda prohibido el uso de banderolas. Promotoras y/o sombrillas o cualquier otro tipo de publicidad que esté en conflicto con auspiciantes oficiales también quedan prohibidas.

Queda permitido colocar en la moto, casco y/o traje cualquier marca que un piloto quiera.

Es obligatorio que cada moto tenga el logo de su marca en ambos lados del tanque en su lugar original y en su porta número. La AMVP proveerá de dichas calcomanías a los pilotos.

En caso de que haya un patrocinador titular del campeonato será obligatorio usar parche en el traje y calcomanías en la moto en el lugar especificado por la Comisión.

Cualquier duda hablar con un miembro de la Comisión Directiva.

6. Membresía

6.1. Inscripción

Todo invitado tiene hasta 3 prácticas libres, si desea continuar con las prácticas debe inscribirse e incorporarse a la AMVP, para lo cual debe abonar la inscripción según corresponda:

INSCRIPCIÓN		
Categoría	Concepto	Importe
Light, Evo y Pro*	Membresía al Karting Club Paraguayo	200.000
	Membresía a la AMVP	300.000
	Cuota social	200.000
Total		700.000
Junior*	Membresía al Karting Club Paraguayo	200.000
	Membresía a la AMVP	300.000
	Cuota social	100.000
Total		600.000

* En el caso de los pilotos menores de edad es obligatorio que uno de los padres se asocie al KCP.

6.2. Mensualidad

Todos los pilotos que deseen practicar y/o competir deberán estar al día con el pago de sus obligaciones a la AMVP, según detalle que se presenta a continuación:

MENSUALIDAD		
Categoría	Concepto	Importe
Light, Evo y Pro	Cuota social AMVP	200.000
	Cuota social del Karting Club Paraguayo	80.000
	Solidaridad	20.000
Total		300.000
Junior	Cuota social AMVP	100.000
	Cuota social del Karting Club Paraguayo	80.000
	Solidaridad	20.000
Total		200.000

Como incentivo a la inclusión de nuevos pilotos a la AMVP, la Comisión ha decidido implementar una iniciativa de beneficio cuando un socio activo invite a un nuevo piloto. Cuando el nuevo piloto abone los aranceles de inscripción y pase a ser socio activo de la AMVP, quien lo haya referido tendrá una cuota exonerada y/o cualquier beneficio que la comisión considere en ese momento. Esto aplicará únicamente para pilotos invitados que se inscriban por primera vez a la AMVP, no aplicará a pilotos que se reincorporen.

6.3. Box de la AMVP

Los pilotos podrán guardar sus motocicletas en el contenedor o depósito de la AMVP, para lo cual deberán firmar un contrato de arrendamiento cuyo costo mensual es de 100.000 Gs, lo cual le da derecho a guardar:

- 1 motocicleta
- 1 traje de cuero
- 1 casco
- 1 par de guantes
- 1 par de botas
- 1 protector de espalda

6.4. Forma de pago

Los pagos se realizarán vía transferencia Bancaria habilitada en el Banco Ueno N° 619143592 a nombre de la Asociación de Motovelocidad del Paraguay con ruc 80105475-3.

6.5. Multa

El no pagar la mensualidad antes de la fecha diez (10) del mes está sujeto a una multa de 50.000 Gs.

Si la carrera cae antes del diez (10) del mes, como mínimo un día antes de la fecha de carrera tiene que pagar la mensualidad. El pagar la mensualidad en el día de la carrera es penalizado por empezar la primera y segunda tanda desde el último lugar de la grilla, pero sin afectar los puntos de clasificación.

6.6. Ausencia temporal

Si un piloto se ausenta por un periodo de 6 meses o más, y al mismo tiempo, deja de pagar sus obligaciones con la AMVP, al momento que desee reiniciar sus actividades de prácticas y/o competencias deberá volver a abonar la inscripción inicial, según tarifario vigente.

Así también, el piloto pierde derecho de exclusividad sobre el número de carrera que utilizó durante el tiempo que fue socio activo. Dicho número de carrera podrá ser utilizado por otro socio activo en ese momento.

Al piloto que se ausente por lesión causada dentro o fuera de pista se le exonera la cuota social de la AMVP, pero no el 80.000 gs correspondiente a la cuota social del KCP y el 20.000 correspondiente a solidaridad.

7. Categorías

7.1. Categorías vigentes

Actualmente existen 4 categorías vigentes, todas serán regidas por el presente reglamento:

- GP Junior
- GP Light
- GP Evo
- GP Pro

Cada categoría debe tener un mínimo de 3 pilotos para largar en cada fecha del campeonato. En caso de que 2 o menos pilotos se presenten, la categoría se considera abandonada en esa fecha entonces esa categoría no correrá en esa fecha del campeonato. No se recuperará esa fecha del campeonato para esa categoría. En caso de que se presenten solamente 3 o 4 pilotos la Directora de Carrera definirá si largan solos o juntos con otra categoría.

7.2. Asignación de categorías

Los pilotos nuevos deberán completar una (1) temporada en la Categoría GP Light y tendrán derecho a permanecer la temporada completa en disputa del campeonato. Si lo deseara, el

piloto podrá solicitar su ascenso a la categoría GP Evo o GP Pro en su primer año de Light, petición que quedará pendiente de aprobación por la Comisión Directiva.

Los pilotos que completen un año en la Categoría GP Light, sin embargo, sus tiempos sean superiores en 3,0 segundos respecto al mejor tiempo de la categoría GP Evo, podrán solicitar permanecer en la categoría Light un segundo año, **sin ser inamovibles**. Con la excepción del campeón de cada año de GP Light quien obligatoriamente ascenderá a la categoría GP Evo.

Un piloto puede quedarse varios años en la Categoría GP Evo hasta mejorar lo suficiente para ir a GP Pro. Con la excepción del campeón, 2do y 3ro colocado de cada año en la categoría GP Evo quien obligatoriamente ascenderán a la categoría GP Pro por un (1) año como mínimo.

Consideraciones:

- Un piloto que esté en su primer año de GP Light pero sus tiempos en dos carreras consecutivas sea menos de 1,5 segundos del mejor tiempo del día de la categoría GP Evo, obligatoriamente ascenderá a la categoría GP Evo desde la siguiente fecha.
- El piloto que en su segundo año de GP Light logre un tiempo de vuelta en carrera que sea menos de 2,0 segundos del mejor tiempo del día de la categoría GP Evo, obligatoriamente ascenderá a la categoría GP Evo desde la siguiente fecha.
- El piloto de GP Evo que logre un tiempo de vuelta en carrera que sea menos de 1,0 segundo del mejor tiempo del día de la categoría GP Pro, obligatoriamente ascenderá a la categoría GP Pro desde la siguiente fecha.
- Hasta la quinta fecha del campeonato, se aplicarán las reglas relativas a cambios de categoría en el presente año. Los tiempos registrados en las fechas 6 y 7 no serán considerados para modificaciones en el año en curso ni en el siguiente.

El piloto que subiera de categoría durante el año perderá los puntos ganados en la categoría y participará en su nueva categoría con cero (0) puntos.

Cabe aclarar que todo esto es muy fluido por la cantidad de variables que hay en carreras de moto. La última palabra sobre en cual categoría debería competir cada piloto la tendrá la Comisión Directiva.

Tiempos aproximados por categoría (en Trazado 1):
(Esta no es una regla rígida)

47 a 41 segundos.....GP Light
41.5 a 38 segundos.....GP Evo
38.5 o mejor..... GP Pro

7.2.1. Descenso de Categoría por Edad

Queda permitido que un piloto de la categoría GP Pro, una vez cumplidos los 50 años de edad, y que considere que, debido a su avanzada edad, ya no logra competir de manera efectiva en

dicha categoría, pueda solicitar su descenso a GP Evo. La aprobación de esta solicitud quedará sujeta al análisis y decisión de la Comisión Directiva.

La solicitud de descenso deberá presentarse antes del inicio del campeonato o, de manera excepcional, dentro de las dos primeras fechas del calendario oficial.

En caso de que el piloto que descendió a GP Evo finalice el campeonato entre los tres primeros puestos de la clasificación general, deberá ascender nuevamente a GP Pro por un período mínimo de un año calendario, sin posibilidad de solicitar un nuevo descenso durante ese tiempo.

Este procedimiento podrá repetirse dos veces. Si el piloto vuelve a descender, y nuevamente obtiene un resultado que lo obligue a ascender, quedará fijado de manera permanente en la categoría GP Pro.

7.3. Asignación de números

Queda permitido repetir números de motos en diferentes categorías pero no se puede repetir números en la misma categoría.

El piloto nuevo a la categoría, sea de subir o bajar de categoría, es el que tiene que elegir otro número.

En caso de que dos o más pilotos entrantes a la misma categoría soliciten el mismo número de moto, se le dará preferencia al primero que lo solicite, siempre y cuando esté al día con sus obligaciones con la asociación.

El número uno (1) queda reservado para el campeón de GP Pro. Si el piloto elige usar el número uno (1) su número habitual queda reservado hasta la siguiente temporada.

8. Requerimiento de motos

Regla fundamental: Si una modificación no está indicada como **permitida**, **no es permitida**.

Las motos permitidas serán las marcas habilitadas por la Comisión Directiva como sponsors oficiales de la AMVP, además deberán cumplir como mínimo, con las siguientes características (aparte de ser

Característica técnica	Rango de valores
Potencia de motor (en rueda)	Hasta 12.0 hp
Potencia de motor (en cigüeñal)	Hasta 13.0 hp
Tamaño de llantas	10 - 12 pulgadas
Cilindradas	125 - 150cc (4 tiempos)

8.1. Marcas permitidas

Categoría	Marca/Modelo
GP JUNIOR	Kayo KMB-60.
GP LIGHT	Honda Grom 125 cc CF Moto Papio 125 cc Benelli Tnt 135 cc
GP EVO	
GP PRO	

8.2. Categoría GP Junior

Esta categoría es monomarca, obligatoriamente se corre con la Kayo KMB-60.

8.2.1. General

- El número del piloto debe estar visible y colocado en la parte frontal del carenado.
- Se deberá remover la patita.
- Será obligatorio el uso de calcomanías de la AMVP y auspicios del campeonato en la ubicación designada por la AMVP.
 - Uso obligatorio de calcomanías de sponsors oficiales del campeonato en motos.
 - Uso obligatorio del parche AMVP en indumentaria (monos).

8.2.2. Comandos

- Los posapiés no deben tocar el piso cuando la moto está inclinada.
- Acelerador en buen funcionamiento.
- Botón de corte de motor en funcionamiento.
- Puntas de manubrio sin metal filoso expuesto.
- Palancas de freno en buenas condiciones y con puntas redondeadas.
- Ambos frenos en correcto funcionamiento.
- Guardapuños o cubre puños son altamente recomendados, pero no obligatorios.

8.2.3. Frenos

- Está permitido cambiar el freno delantero y trasero, de cable a hidráulico.

8.2.4. Chasis

- Chasis original sin modificaciones.
- La suspensión original de fábrica no se puede reemplazar.
- Está permitido el cambio del aceite de la suspensión delantera.
- Está permitido calzar la suspensión trasera.

8.2.5. Carenados

- Es obligatorio el uso de los carenados originales.
- Está permitido remover el guarda barro trasero.
- Está permitido remover el protector de cadena.

8.2.6. Motor

- (Estándar) no se puede colocar pistón sobre medida.
- Está permitido el cambio de carburador por otra marca del mismo diámetro.
- Deberá estar limpio y libre de grasa, aceite y suciedad.
- Las líneas de combustible u otros fluidos deberán estar aseguradas.
- Es obligatorio el uso del “catch can” de 100 ml.
- Está permitido el cambio de los seguros de válvula (chaveta) y es altamente recomendado reemplazarlos cada 6 meses.

8.2.7. Escape

- Es obligatorio el uso del escape original de fábrica sin modificaciones.

8.2.8. Ruedas

- No se pueden cambiar/modificar las llantas originales de fábrica.

8.2.9. Relación

- No hay restricción en cuanto a cambios de piñón, corona ni cadena.

8.2.10. Cubiertas

- Obligatoriamente se usa la Shinko 87-4240 Tire 560 Series. Tamaño 80/90-10.

8.3. Categorías GP Light, Evo y Pro

En estas categorías se puede utilizar cualquiera de las tres marcas oficiales:

CF Moto Papió 125 cc, Honda Grom 125 cc, Benelli Tnt 135 cc.

8.3.1. General

- Se deberá reemplazar el faro original por una careta (porta número).
- El color del fondo del porta número y diseño del número quedan a preferencia del piloto. Las únicas obligaciones son que el número mida 12 cm de altura como mínimo y haya contraste entre el número y el fondo, además que esté claramente visiblemente el número del piloto en competencia sea de día o de noche.
- En el porta número deben ir solamente el número del competidor, calcomanía de la AMVP y/o cualquier otra calcomanía designada por la AMVP. **No se permitirá otro tipo de calcomanías que no estén validadas por la AMVP.**
- Se deberán remover los señaleros, reflectores, espejos, bocina, patita, porta chapas y las chapas.
- Se deberá desconectar o remover la luz de freno.

- Será obligatorio el uso de calcomanías de la AMVP y auspicios del campeonato en la ubicación designada por la AMVP. La falta de las calcomanías obligatorias serán razón para descalificar al piloto del resultado de la fecha.
 - Uso obligatorio de calcomanías de sponsors oficiales de campeonato en motos.
 - Uso obligatorio de parche AMVP en indumentaria (monos).

8.3.2. Comandos

- Está permitido el cambio del tablero original, pero NO es obligatorio contar con un tablero en funcionamiento.
- Es obligatorio desconectar y/o remover la bocina.
- Está permitida la eliminación de los comandos de señaleros.
- Es obligatorio que la moto arranque en cualquier cambio.
- Es obligatorio el cambio o modificación de los posapiés originales. Se deberá remover los posapiés del pasajero.
- Los posapiés no deben tocar el piso cuando la moto está inclinada ni tener puntas filosas.
- Está permitido el uso de un acelerador corto y cambio del cable de acelerador.
- El acelerador debe funcionar correctamente, asegurar que al girar la moto no se trabe el acelerador.
- Botón de corte de motor en funcionamiento.
- Está permitido el cambio del manubrio. Las puntas del manubrio deben estar sin metal filoso expuesto.
- Se permite el uso del "lap timer" (registro de tiempo por vuelta) a través de sensor o satélite. En ningún caso se admitirá la preeminencia del registro de tiempo individual de cada piloto sobre el registro oficial.

8.3.3. Frenos

- Está permitido el cambio de palancas de freno, embrague, grips.
- Las palancas de freno y embrague deben estar en buenas condiciones y con puntas redondeadas.
- Guardapuños o cubre puños son altamente recomendados, pero no obligatorios.
- Ambos frenos (delantero y trasero) en correcto funcionamiento.
- Está permitido el cambio de las mangueras de freno de goma a mangueras de metal.
- Está permitido el cambio de las pastillas de freno.
- Está permitido el cambio de líquido de freno.
- Está permitido el intercambio de bomba de frenos entre los modelos de moto del campeonato. Ej: Instalar la bomba de freno de una Grom en una Papio o Benelli.
- Está permitido el intercambio de mordaza de freno entre los modelos de moto del campeonato. Ej: Instalar la mordaza de una Grom en una Papio o Benelli.

8.3.4. Chasis

- Está prohibido cualquier tipo de modificación, corte, soldar, desoldar, etc. del chasis (cuadro) o basculante (brazo oscilante) sin previa autorización de la Comisión Directiva.
- Queda prohibido el uso de tornillos de aluminio o titanio a menos que así venga de fábrica la moto.

- Está permitido soldar por el basculante (brazo oscilante) soportes, que no sobresalgan más de 2 cm, donde se puede agarrar el caballete trasero.
- Está permitido el cambio de rulemanes del cuello del chasis a rulemanes cónicos.

8.3.5. Lastre

- El lugar y forma en la que estén instalados los lastres para llegar al peso mínimo deberán ser aprobados por verificación técnica en pista, previo a cada carrera.

8.3.6. Carenado

- Es obligatorio el uso de los carenados originales o réplicas de fibra de vidrio respetando la forma de los originales.
- Queda prohibido el uso de fibra de carbón para reemplazar los carenados originales
- Es obligatorio que cada moto tenga el logo de su marca en ambos lados del tanque en su lugar original y en su porta número. La AMVP proveerá de dichas calcomanías a los pilotos.
- Se permite la incorporación de “alas” en el porta número. Sin bordes puntiagudos o filosos.
- Está permitido remover el guarda barro trasero.
- Está permitido remover el carenado detrás de la horquilla, que une los carenados de los costados.
- Está altamente recomendado agregar carenado bajo de carrera (palangana).
- Es obligatorio pasar la inspección técnica con todos los carenados puestos y en condiciones. Pero si en una caída durante el día de carrera se dañan los carenados al punto de que no se pueden utilizar igual se permitirá al piloto que termine el día de carrera faltando uno o varios carenados (cubre tanque, cola, guardabarro, porta número)

8.3.7. Suspensión

- Suspensión trasera y delantera sin pérdida de fluidos y en buenas condiciones.
- Está prohibido cualquier tipo de modificación a los puntos de anclaje de la suspensión trasera sin previa autorización de la Comisión Directiva.
- Está permitido cambiar el aceite de la suspensión delantera.
- No está permitido el cambio de los resortes por otros que no sean originales.
- Está permitido calzar los resortes de la suspensión delantera.
- No está permitido ningún tipo de cambio a la suspensión trasera original, independientemente de la categoría del piloto, aparte de calzar el resorte de una manera aprobada por la Comisión Directiva.
- Está permitido el uso de amortiguadores traseros “aftermarket” en cualquiera de las tres categorías. “Aftermarket” se refiere a una pieza, en este caso una suspensión trasera, de otra marca que no sea el equipo original que viene por la moto. Siempre que sea de un fabricante de suspensión debidamente reconocido. Ej.: Ohlins, YSS, Racing Bros, etc.
- Está permitido el intercambio de suspensión trasera entre los modelos de moto del campeonato.

8.3.8. Relación

- No hay restricción en cuanto a cambios de piñón, corona ni cadena.

8.3.9. Ruedas

- Deben ser las originales y en buen estado, sin modificaciones aparte del color.
- Está permitido cambiar los rulemanes, pero el uso de rulemanes de cerámica y/ híbridos está prohibido.
- Está permitido cambiar las válvulas de aire.
- No está permitido utilizar nitrógeno para el inflado de ruedas.

8.3.10. Cubiertas

- Está permitido el uso de cubiertas de carrera o cubiertas originales en las prácticas, pero deben ser lisas y respetar las medidas de las originales.
- De momento solamente está habilitada para carreras oficiales la marca de cubiertas MITAS.
- Queda prohibido el uso de calentadores de cubiertas.
- Se podrá utilizar compuesto de cubierta “*medium*” o “*soft*” según lo que comunique la comisión directiva.
- Se realizará el lacre de cubiertas de manera a garantizar que cada piloto utilice un único juego de cubiertas para todas las carreras del año.
- Es obligación del piloto asegurar que inicie su primera carrera del año ya con sus cubiertas lacradas.
 - Existirá una penalidad para el piloto si utiliza una cubierta distinta.
 - La penalización será iniciar la carrera desde boxes, tras cumplir la penalidad de tiempo según lo indicado en la siguiente tabla (los segundos de penalización se cuentan desde el momento de largada).
 - Los pilotos que utilicen moto alquilada deberán adquirir sus propias cubiertas y utilizar el mismo juego todo el año, caso contrario deberán utilizar cubiertas lacradas de años anteriores.

TABLA DE PENALIDAD						
Fecha	2da	3ra	4ta	5ta	6ta	7ma
Segundos desde el inicio de carrera	10	10	10	10	10	10
		10	10	10	10	10
			13	12	10	10
				15	13	12
					17	15
						20

- El piloto penalizado si podrá realizar las vueltas de calentamiento con los demás pilotos.
- La penalización aplicará sin distinción de causa; es decir, sin importar el motivo por el que un piloto decida cambiar la cubierta, la penalización será aplicada.
- Las cubiertas serán para el día de carrera en su totalidad y para todas las actividades realizadas en pista (práctica, clasificación, movilidad en boxes, carrera).

8.3.11. Motor

- No está permitida ninguna modificación de los componentes internos del motor. Con la única excepción siendo el cambio de discos y resortes del embrague por nuevos, siempre originales de fábrica.

- Si están permitidas las modificaciones estéticas como tapas de válvulas, tapa/medidor de aceite de motor, protecciones de motor, etc. Se recomienda instalar tapón de drenaje de aceite de aluminio o inoxidable con imán. Algunos ya vienen perforados para el alambre de seguridad.
- Deberá estar limpio, libre de grasa, aceite, suciedad o pérdida de fluido.
- Las líneas de combustible u otros fluidos deberán estar aseguradas.
- Deberá estar asegurado con alambre de seguridad (safety wire) el tapón y la tapa de aceite. (Tanto para carreras como para prácticas normales).
- En las tres marcas de motos habilitadas si se saca la caja de aire original, deben contar con un "Catch Can". Sería una botella de 100 ml donde va una manguera desde el respiradero del motor hasta la botella. Tanto la botella como la manguera serán proveídos gratuitamente por la AMVP.
- Está permitido agregar soporte de eje de cambio.
- Está permitido el cambio de bujía, pero no la *modificación* de la bujía, ni instalar la bujía sin su arandela.
- Es obligatorio que las CF Moto Papio instalen protección de motor en la tapa del embrague.
- En la Honda Grom se permite instalar una bomba de aceite de alto flujo. Ej: TAKEGAWA Super Oil Pump
- A la Honda Grom y CF Moto Papio se le permite agregar un radiador de aceite. (así como tiene la Benelli original de fabrica)

8.3.12. Admisión

- Desde la garganta de admisión para afuera, no hay restricción de modificaciones.
- En la Honda Grom está permitido el disco para girar la boca de la admisión con el fin de instalar ciertos tipos de filtro de aire.

8.3.13. Escape

- El escape no debe tocar el piso cuando la moto está inclinada.
- Debe contar con algún tipo de silenciador que permita respetar el umbral de sonido permitido por la AMVP, el cual será de 105 decibeles. La medición de sonido se realizará durante la inspección técnica desde 4 metros detrás y 2 metros a la derecha de la moto en máximo rpm O desde la recta principal cuando la motocicleta pase la meta en la recta principal a velocidad de carrera.

8.3.14. Electrónica

- No está permitido ningún cambio o modificación al sistema eléctrico (ECU) y sus componentes.
- No está permitido ningún cambio o modificación al sistema de inyección de combustible. Pico inyectores, mangueras y bomba de combustible.
- Las ECU serán lacradas para garantizar igualdad de condiciones. En caso que el lacre sea manipulado el piloto será sancionado con la posibilidad de descalificación de la carrera o podrá ser obligado a restablecer las configuraciones de fábrica o incluso adquirir una ECU original para seguir participando del campeonato según corresponda.
- La AMVP se reserva el derecho de obligar a un piloto a usar una ECU original proveída por la asociación. Al finalizar el día de carrera la Dirección de Carrera devolverá el ECU del piloto y recuperará la ECU que usó el piloto.

- Si se podrá realizar las siguientes modificaciones:
 - Batería
 - Modificación del cable para eliminar el aviso de la patita abajo.
 - Eliminar ignición original y reemplazar con botón/switch (para eliminar la llave)
 - Reemplazar botón/switch de corta corriente por otro aprobado por el Director de Carrera.

8.3.15. Combustible

- De estaciones de servicio nacionales. Prohibido aditivos y combustible de aviación.

8.4. Modificaciones

- En la CFMoto Papio 2023 o modelo anterior que haya actualizado su suspensión delantera se permite instalar una mesa superior que no sea la original siempre y cuando sea para poder usar los manillares de carrera.
- Actualizaciones permitidas de una moto modelo anterior respecto a su modelo nuevo:
 - Papio 2022 o antes se puede instalar la suspensión delantera invertida de la Papio 2023/24.

9. Campeonato

9.1. Fechas

El campeonato consiste en ocho (8) fechas, dónde la fecha con puntuación más baja de cada piloto es descartada. La fecha a ser descartada no puede ser una en la cual el piloto fue descalificado en ninguna tanda.

La octava fecha del campeonato solamente puede ser descartada por pilotos que participan de la fecha con excepción por razones médicas confirmado por el Director Médico de la AMVP. Es decir, un piloto que no se presenta en la 8va fecha recibirá 0 puntos por esa fecha pero su descarte tiene que ser su peor fecha de entre la 1ra y 7ma fechas.

En semanas de carrera, desde el lunes hasta después de la carrera, queda prohibido que entren a pista invitados. Solamente miembros de la AMVP pueden ingresar a pista con excepción de niños/niñas en categoría GP Junior.

En caso de lluvia u otra razón que no se pueda llevar a cabo en la fecha marcada una carrera, si es sábado se reprogramará la carrera para el domingo. Si nuevamente no se puede llevar a cabo se reprogramara para el lunes de noche. Si nuevamente no se puede llevar a cabo se reprogramara para el martes de noche. Si es domingo se reprogramará se reprogramara para el lunes de noche. Si nuevamente no se puede llevar a cabo se reprogramara para el martes de noche. En caso de que en ninguna de esas alternativas sea posible correr se verá la opción de usar la Fecha de Recuperación al final del calendario o hacer una doble fecha en otra fecha del campeonato.

9.2. Cronograma

El cronograma será socializado con los competidores como máximo 1 (un) día antes de la carrera. Los últimos detalles serán concretados en la reunión de pilotos.

	Duración	Actividad	
	01:00	Inspección técnica	
	00:20	Reunión de pilotos	
	00:07	Práctica Clasificatoria de Junior 1	
	00:07	Práctica Clasificatoria de Light 1	
	00:07	Práctica Clasificatoria de Evo 1	
	00:07	Práctica Clasificatoria de Pro 1	
	00:07	Práctica Clasificatoria de Junior 2	
	00:07	Práctica Clasificatoria de Light 2	
	00:07	Práctica Clasificatoria de Evo 2	
	00:07	Práctica Clasificatoria de Pro 2	
	00:15	1ra Carrera Junior (7 vueltas)	
	00:20	1ra Carrera Light (16 vueltas)	
	00:20	1ra Carrera Evo (16 vueltas)	
	00:20	1ra Carrera Pro (16 vueltas)	
	00:15	2da Carrera Junior (7 vueltas)	
	00:20	2da Carrera Light (16 vueltas)	
	00:20	2da Carrera Evo (16 vueltas)	
	00:20	2da Carrera Pro (16 vueltas)	
	00:30	Premiación	

9.3. Derecho a carrera

El piloto debe estar al día con todas sus obligaciones con la AMVP para competir (cuota social, alquiler de box, solidaridad, etc).

Un piloto nuevo debe contar con un mínimo de 8 prácticas para tener derecho a participar en una fecha oficial del campeonato. No obstante, la Comisión Directiva y/o Director de Carrera podrá evaluar casos específicos donde solicite al piloto que complete más de 8 prácticas para aprobar su participación según su desempeño en pista o incluso habilitar al piloto sin la necesidad de contar con las 8 prácticas mencionadas.

Queda prohibido que un piloto participe en una categoría por primera vez en la última fecha del campeonato.

Los pilotos de las Categorías GP Light y GP Evo pueden solicitar correr en su categoría y también en una categoría superior como invitado, entendiéndose Evo o Pro según corresponda, en una misma fecha. No obstante, la Comisión Directiva y/o Director de Carrera tendrá la última palabra sobre la solicitud. En el caso que se permita, el piloto invitado no participará de la clasificación en la categoría donde corre como invitado y empezará ambas carreras desde el último puesto.

9.4. Inspección médica

Los pilotos deben contar con la Ficha médica al día y con aprobación del Director Médico, el Dr. Omar Leiva.

Los días de carrera todos los pilotos deben dirigirse a la ambulancia con su casco para realizarse la inspección médica donde se pondrá una calcomanía en el mentón del casco. Sin esa calcomanía el piloto no estará habilitado para competir ese día.

Habilitación de piloto post-operatorio: si un piloto tiene un accidente dentro o fuera de pista que haya implicado una cirugía será necesario contar con el alta médica del doctor de cabecera para incorporarse nuevamente a las prácticas y participar de las carreras.

9.5. Inspección técnica

Los pilotos deberán llevar su moto para la inspección técnica en la recta principal frente al toldo de Dirección de Carrera. Una vez que se revise la moto y se encuentre en estado acorde al reglamento se le pondrá una calcomanía al lado del número de carrera. El piloto que lleve su moto a revisar después del cierre del horario de inspección técnica tendrá como sanción largar último en la primera tanda.

- Cada piloto tiene la opción de inscribir hasta dos (2) motos por categoría. (En caso de usar dos motos igual debe considerar las reglas de cubiertas lacradas).
- Queda prohibido cambiar de moto durante una misma tanda. Si está permitido usar motos diferentes para la tanda 1 y 2.
- Queda prohibido el uso de la misma moto para dos (2) pilotos de la misma categoría.
- Queda permitido el uso de la misma moto para dos (2) pilotos de diferentes categorías.

9.6. Requerimiento de pilotos

9.6.1. Equipamiento

Los pilotos deberán presentar sus equipos de seguridad en el área de inspección técnica, y deberán contar con:

- Mono de cuero en buen estado de una (1) o dos (2) piezas unidas por un cierre.
 - Se permitirán daños/agujeros menores. Daño que podría permitir una lesión al piloto queda a discreción del Director de Carrera permitir si el piloto puede competir.
 - Queda permitido usar cinta racing para tapar agujeros en el mono con la autorización del Director de Carrera.
 - Queda prohibido usar cinta racing como única forma de sostener a los sliders por el mono. Es decir, el velcro tiene que sostener el slider, pero se puede reforzar con cinta racing.
 - Es obligatorio el uso del parche "AMVP" en el mono de carrera en el pecho. Qué lado queda a criterio del piloto.

- Guantes de cuero en buen estado. No se permitirá usar guantes con dedos o partes de dedos o manos expuestos.
- Protector de columna/espalda.
- Casco:
 - “full-face” con sello de DOT, Snell o ECE en buen estado. No se permiten cascos modulares ni el uso de accesorios que sobresalgan/cuelgan del mismo.
 - El abroche del casco debe ser el sistema “anillos Doble-D”.
 - Visera de color transparente o ámbar durante las prácticas/carreras de noche.
 - En caso de una caída donde se daña la visera del casco queda prohibido continuar con la carrera al menos que el piloto tenga anteojos o un casco con visera oscura incorporado u otra forma de protección de ojo.
 - Una vez iniciada la fecha de carrera (el momento que entra en pista la primera moto para la primera sesión del día) queda prohibido, bajo ninguna circunstancia circular en pista sin casco o cualquier otro elemento del equipamiento de seguridad. Esto se sancionará con empezar ambas tandas de carrera de esa fecha desde el último puesto.
 - Queda prohibido el uso de cualquier equipamiento de comunicación por radio (Intercom) con el piloto.
- Botas de carrera o *motocross* en buen estado.
- Queda prohibido usar joyería en pista (anillos, collares, pulseras).

9.6.2. Uso de cámaras (GoPro, 360, etc.)

Queda permitido el uso de cámaras por el casco, por el traje (con el harness) y por la motocicleta de una manera que no sobresalga de la moto.

No está permitido la “cola de alacrán” o cualquier otro tipo de extensor para sostener la cámara.

Las cámaras deben estar bien fijadas por la motocicleta y/o piloto de manera segura, inclusive que no se separe la cámara de la moto en el caso de una caída (con alambre de seguridad o cintillo debe quedar junto a la moto/piloto). En el caso de que una cámara se separe de una moto/piloto, sea práctica o día de carrera, el piloto será sancionado.

9.6.3. Peso mínimo

Se establece un peso mínimo de 170 kg por piloto, dicho peso será calculado por la siguiente fórmula:

$$\text{PESO de MOTO} + \text{PESO de PILOTO} + \text{PESO de COMBUSTIBLE} + \text{LASTRE} \geq 170 \text{ kg}$$

La unidad de medida será kilogramos. El pesaje será realizado a todos los competidores al término de cada tanda de clasificación y carrera.

Los pilotos que tengan hasta 5 kg más del peso mínimo o que utilicen lastre deberán ir directamente a la balanza para el pesaje oficial luego de cada clasificación y cada carrera, caso contrario el piloto será descalificado de la clasificación y/o carrera según corresponda. Los pilotos que pesan 5 kg o más del peso mínimo en el primer pesaje (después de clasificación 1) no serán obligados a pesarse después de cada salida en pista.

Los lastres deberán ir por el chasis, debidamente asegurados con alambre o chaveta de seguridad a criterio de la Dirección de Carrera. Los pilotos que llevan lastre tienen que avisar durante la inspección técnica que llevan lastre para su debido control.

Todos los competidores deberán poner su firma en la planilla de pesaje después de cada ida a la balanza señalando así su conformidad con el peso registrado.

Etapas de clasificación: Si el pesaje de un piloto resultare inferior al peso mínimo establecido, su clasificación es invalidada de manera automática, si en ambas clasificaciones el piloto no cumple con el peso mínimo el piloto tendrá la última ubicación en grilla, en cada tanda de la jornada de competencia.

En caso que la clasificación de más de un piloto sea invalidada, la última posición en grilla será definida por sorteo, siendo el Director de Carrera el responsable de dicha acción, así como la debida y evidente comunicación del resultado del sorteo.

Etapas de carrera: Si el pesaje de un piloto resultare inferior al peso mínimo establecido después de una carrera, el piloto será descalificado de dicha carrera de manera automática obteniendo cero (0) puntos en esa tanda.

El piloto debe pesarse después de cada carrera, aunque no termine la misma.

El Director de Carrera podrá decidir qué pilotos deben obligatoriamente pesarse y que pilotos no.

9.7. Reunión de pilotos

Al inicio del día de carrera habrá una reunión de asistencia obligatoria para todos los pilotos y tendrá como finalidad presentar al Director de Carrera y que éste dicte los lineamientos y pautas del día de carrera, así también, será aprovechado el espacio para la toma de decisiones circunstanciales del evento, a criterio del Director de Carrera.

Si un piloto no está presente **para el inicio de la reunión** tiene como consecuencia la pérdida de 8 (ocho) puestos en la grilla de largada para la primera carrera del día. Ej: Si un piloto logra la *pole position* pero no estuvo en la reunión largará desde el 9no lugar, sin afectar los puntos de clasificación.

Orientación de pilotos nuevos

Al término de la reunión de pilotos se realizará la orientación de los pilotos que correrán por primera vez. Aquí se hablará sobre las normas de seguridad, las banderas y sus significados, la etiqueta de pista, líneas de carrera, los procedimientos para entrada y salida de pista, los

procedimientos de largada de carrera, etc. Esta orientación estará a cargo del director de carrera.

9.8. Banderas

Las banderas se utilizarán para comunicarse con los pilotos mientras estén dentro de la pista. Las banderas se mostrarán desde la línea de final de carrera y en los puestos de banderilleros definidos para el efecto.

Los pilotos están obligados a prestar atención a las banderas en todo momento. No existe excusa para “no ver la bandera.”



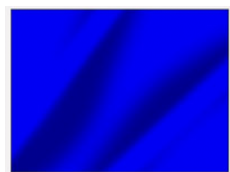
Verde — La pista está libre de peligro. Esta bandera debe ser presentada durante la primera vuelta de cada sesión de práctica y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento previas a la carrera.



Amarilla — Indica peligro en pista. Los pilotos deberán proceder con cuidado y mantener su posición respecto a la posición de los otros corredores. Está prohibido adelantarse. Los pilotos que pasen bajo la bandera amarilla estarán expuestos a algún tipo de penalización si es que no ceden las posiciones ganadas inmediatamente.



Roja — Indica la suspensión de la práctica o carrera. Ocurrió un incidente que requiere de atención médica o hay peligro en la pista. Los pilotos deberán levantar la mano izquierda inmediatamente, disminuir su velocidad y entrar a los boxes en la primera oportunidad que tengan.



Azul — indica que un piloto (rezagado) está por ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos. Se le muestra la bandera azul a modo de informarle que viene alguien bastante más rápido y que no se asuste cuando sea pasado. Al lado de la bandera azul se mostrará un cartel indicando cuántos pilotos lo están por alcanzar.

Hay obligación de ceder la posición en pista o cambiar de línea para permitir que el piloto más rápido pase.

Se aclara que no se debe disminuir de velocidad abruptamente para no causar un posible accidente. Lo correcto es seguir su ritmo de carrera y no hacer ningún cambio de línea abrupto. Sean predecibles en lo posible para evitar accidentes.

En caso de que dos rezagados están peleando por posición, al ver la bandera azul queda prohibido aprovechar la situación para pasar al rival cuando éste se abre para permitir que pasen los líderes. El piloto que si aprovecha la bandera azul tendrá 5 curvas para devolver la posición antes de que se le aplique una sanción de 10 segundos a su tiempo total de carrera.

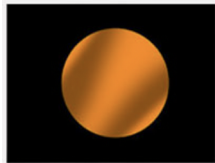
El piloto más rápido tiene la OBLIGACIÓN de pasar de una manera segura que no les exponga a peligro ni al piloto más lento, ni a sí mismo. Si el piloto más rápido causa un accidente por una pasada muy agresiva o imprudente, será sancionado según criterio del Director de Carrera.



Negra — Indica que el piloto ha sido descalificado de la carrera. Debe ir directo a boxes. Se usa en combinación con un cartel de números indicando a cuál piloto se refiere. En caso de no contar con cartel de números una segunda bandera enrollada se usará para apuntar al piloto cuando este en la recta principal.



Negra y blanca en diagonal — Indica advertencia por mala conducta a un piloto. Se usa en conjunto con otra bandera enrollada para apuntar al piloto siendo advertido o un cartel con su número de carrera. La primera vez se trata de una advertencia. La segunda vez en la misma carrera indica al piloto que deberá entrar a los boxes para una pasada de boxes como penalización. La tercera vez se usará directamente la bandera negra indicando al piloto que deberá retirarse inmediatamente de la pista, siendo descalificado de esa carrera.



Negra con círculo rojo — Indica problema mecánico de la motocicleta. El piloto deberá levantar la mano izquierda inmediatamente, disminuir la velocidad y salir de pista inmediatamente. Esto no significa continuar a los boxes, si no salir al pasto, fuera del asfalto, lo antes posible y fuera de una zona de peligro.

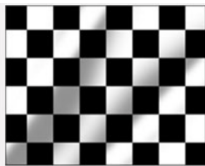


Roja y amarilla — Indica que existe un deterioro de la adherencia en esta sección de la pista por una causa distinta a la lluvia, puede ser aceite, combustible, agua u otros fluidos.

Banderas cruzadas [X] — Dos banderas enrolladas formando una X. Indica la mitad de la carrera.



Blanca — Indica que queda una (1) vuelta antes de la finalización de carrera.



A cuadros — Fin de la práctica o carrera. Se presenta agitada en la línea de llegada, los pilotos deberán completar la vuelta y proceder a la balanza según corresponda.

9.9. Clasificación

Durante el día de carrera habrá dos clasificaciones y dos carreras. En la clasificación un piloto puede entrar y salir de boxes la cantidad de veces que desee. Todas las reglas de carrera deben ser respetadas.

Todos los pilotos obligatoriamente deben entrar a clasificar y completar al menos una vuelta para definir su posición en la grilla de carrera. Si un piloto no realiza la clasificación, empezará

ambas carreras desde el último lugar de la grilla, incluyendo cualquier configuración de la grilla que sea implementada en las carreras, exceptuando situaciones de reinicio de carreras.
Si más de un piloto no hace tiempo de clasificación se les pondrá en la grilla de acuerdo a quien hizo primero la verificación técnica.

El mejor tiempo de ambas prácticas clasificatorias definirá la grilla de largada para la primera carrera.

El tiempo mínimo de clasificación para una carrera, sea para Light, Evo o Pro, es de 6 segundos o menos del tiempo de la pole position de su categoría.

Ejemplo: Si la pole position es de 39.0 segundos el piloto debe lograr una vuelta de 45.0 segundos o mejor para poder competir esa fecha.

Si el piloto logra un tiempo de 6 segundos o peor se permitirá que largue en ambas tandas desde el último lugar, pero recibirá bandera negra antes de ser sobrepasado por el líder por cuestiones de seguridad del mismo y los demás pilotos.

El piloto que obstruya sin intención la vuelta a otro competidor que esté clasificando, será sujeto a sanción del Director de Carrera. Esto podría ser la eliminación de su vuelta rápida y/o perder posiciones en grilla de largada.

El piloto que obstruya intencionalmente la vuelta a otro competidor que esté clasificando, será sancionado con la última posición de la grilla en ambas carreras de la fecha y la pérdida de 5 puntos de campeonato.

Consideraciones:

- En el caso de no contar con fiscalización electrónica, la grilla para la primera carrera se definirá con un sorteo al azar.
- En caso de falla en el funcionamiento o caída del sensor oficial de vueltas durante la prueba de clasificación, se considerará al piloto sin tiempo y deberá largar desde la última posición en la primera tanda. En caso de ocurrir esta situación durante la carrera, el Director de Carrera podrá autorizar la continuidad del piloto, debiendo controlar su posición de forma visual, mediante un mapa de carrera o filmación

La grilla de la segunda carrera de todas las categorías será formada invirtiendo los resultados de la primera carrera desde el primero al décimo lugar, siempre y cuando el piloto haya recibido puntos en la primera carrera (entiéndase, completar el 75% de las vueltas y ver bandera a cuadros con moto andando) y haya hecho un tiempo de clasificación. A partir del décimo primer puesto se respeta el orden de los resultados de la primera carrera.

Resultado de Carrera 1		Largada de Carrera 2	
1	2	10	9
3	4	8	7
5	6	6	5
7	8	4	3
9	10	2	1
11	12	11	12

9.10. Procedimiento de largada

Desde el momento que el Director de Carrera habilita la pista los pilotos tendrán 3 minutos para salir de boxes y entrar a pista para formar grilla. Si pasan los 3 minutos el piloto no formará grilla y saldrá último desde boxes para las vueltas de calentamiento. Ese piloto ocupará su posición en la cual clasificó para la largada.

Un piloto que no forme grilla y tampoco haga las vueltas de calentamiento largará desde los boxes. Una vez que la grilla entera pase por la curva 1 se le dejará entrar a la pista en último lugar.

Después de las vueltas de calentamiento los pilotos deberán volver a sus posiciones de largada. Ambas vueltas de calentamiento deberán durar en total como máximo 1 minuto y 35 segundos. Si un piloto tarda más del tiempo permitido perderá su posición de grilla y largará en último lugar. Su posición de grilla quedará vacía.

La forma correcta de alinearse en su posición de la grilla es con el eje delantero justo detrás de la línea o grampa y de manera perpendicular con la línea o grampa.

En el caso que haya semáforo de largada, una vez prendida las luces el eje delantero de la moto no podrá pasar el final de la grampa. Si la largada se hace con bandera una vez que el oficial levante su brazo el eje delantero de la moto no podrá pasar el final de la grampa. Está permitido un muy leve movimiento siempre y cuando el eje delantero no pase el final de la grampa.

La carrera inicia cuando se apaga el semáforo o cuando el Director de Carrera inicia el movimiento de bajar la bandera.

Se considerará una largada quemada si el eje delantero de la moto pasa el final de la línea o grampa antes del inicio de carrera, en dicho caso al tiempo total de carrera del piloto que cometió la infracción se sumará diez (10) segundos. En caso de ocurrencia el Director de Carrera podrá actuar de oficio.

Si existiera un error en el procedimiento de largada se mostrará la bandera roja, la largada será abortada, se volverá a armar la grilla (sin vuelta de calentamiento) y se volverá a largar.

9.11. Accidente de un piloto

Todo piloto que desee retomar la competencia en caso de una caída o un despiste, deberá hacerlo sin obstruir el paso ni apeligurar a los demás competidores. El piloto debe fijarse si su moto pierde fluido antes de volver al asfalto.

9.12. Interrupción de carrera

Si el Director de Carrera decide interrumpir una carrera debido a condiciones climáticas, caída grave de un piloto o por alguna otra razón, se mostrará la bandera roja. Los pilotos deben levantar el brazo izquierdo para indicar que van a reducir su velocidad, luego reducir progresivamente su velocidad e ir directo a los boxes. Los resultados serán tomados para cada piloto que aún esté participando cuando haya pasado por la meta en la vuelta anterior a la bandera roja.

Si los resultados calculados muestran que el líder de la carrera ha completado menos de dos (2) vueltas, entonces la carrera será anulada e invalidados los puntos, y se hará una nueva carrera completa. Si se hace imposible una nueva partida, entonces se declarará cancelada la fecha y la carrera no será válida para el premio o campeonato.

Si doce (12) de diez y seis (16) vueltas o quince (15) de veinte (20) vueltas (75% de la duración) de la carrera han sido completadas por el líder entonces la carrera será tomada como completa y todos los puntos serán asignados para el premio o campeonato.

- Los resultados serán compuestos por el orden de los competidores en la última vuelta completada por el líder antes de la bandera roja con excepción del piloto por el cual se saca la bandera roja, quien quedará con un DNF, (did not finish, no llevará puntos).
- Para sumar puntos, un piloto tiene que haber completado mínimamente el 75% de las vueltas que hizo el ganador y estar compitiendo en el momento que se mostró la bandera roja.

Si más de dos (2) vueltas han sido completadas por el líder de la carrera pero menos del 75% de la distancia original de la carrera, entonces se hará una nueva partida. Si no es posible hacer una nueva partida, entonces se contarán los resultados y serán asignados la mitad de los puntos, para el campeonato.

Posiciones de largada en una nueva partida

Ante una interrupción por bandera roja, se considerará la última vuelta completada por el líder de la carrera para armar la grilla de la nueva partida. Ejemplo: Si una bandera roja se muestra cuando el líder está en la octava vuelta, el resultado de la carrera será de siete (7) vueltas completadas y la 2da parte consistirá de nueve (9) vueltas. La grilla se armará considerando el resultado de la séptima vuelta.

Los resultados serán compuestos por el orden de los competidores en la última vuelta completada por el líder antes de la bandera roja con excepción del piloto por el cual se saca la bandera roja (si aplica), quien largará en la última posición en la nueva partida si es que la moto sigue en condiciones para competir. La moto debe pasar nuevamente por la inspección técnica antes de volver a pista.

Si la bandera roja fue generada por necesidad de asistencia médica a un piloto, el mismo quedará inhabilitado para correr el resto del día de carrera.

Si el director de carrera encuentra que la pista está en condiciones la grilla deberá formarse de forma inmediata luego del accidente, de lo contrario la grilla se formará una vez que la pista se encuentre en condiciones (Ejemplo: luego de la limpieza de pista, inclemencia climática, etc.)

9.13. Sistema de puntuación

Las carreras serán de 8 vueltas para la categoría Junior y de 16 vueltas para las categorías Light, Evo y Pro. En la última fecha del campeonato las carreras de GP Light, Evo y Pro serán de 20 vueltas y valdrán más puntos.

Se deberá completar por lo menos el 75% de vueltas y terminar la carrera (entiéndase, recibir la bandera a cuadros con moto andando) para recibir sus respectivos puntos. Ej: si la carrera consiste en diez y seis (16) vueltas en total el piloto deberá completar al menos doce (12) vueltas y cruzar la meta al final de la carrera.

Los puntos serán distribuidos hasta el décimo puesto de la siguiente manera:

1ro	15
2do	13
3ro	11
4to	9
5to	7
6to	5
7mo	4
8vo	3
9no	2
10mo	1

Los puntos en la 8va (octava) fecha serán distribuidos hasta el décimo puesto de la siguiente manera (La fecha marcada de recuperación se considera que toma el lugar de la fecha que no se pudo llegar a cabo. Es decir, no es la última, ni la séptima fecha):

1ro	22
2do	19
3ro	16
4to	13
5to	10
6to	8
7mo	6
8vo	5
9no	4
10mo	2

Al piloto que logre el primer puesto en la clasificación (pole position) se le otorgará un (1) punto.

En caso de que dos o más pilotos hagan el mismo tiempo de clasificación, y además sus tiempos son los más rápidos (pole position), obtendrán el mismo puntaje.

Ej.: Si dos o más hacen el mismo mejor tiempo, cada piloto obtendrá 1 punto.

La posición en grilla en caso de tiempos iguales será definida por sorteo, debido a que no existe una diferencia deportiva comparable, siendo el director de carrera el responsable de dicha acción, así como la debida y evidente comunicación del resultado del sorteo.

Los pilotos invitados llevarán los puntos correspondientes al puesto que terminaron en la carrera y clasificación si logran la pole.

Cálculo para podios:

La suma de puntos de clasificación y de ambas carreras define el puntaje de la fecha.

- El que obtuvo el mayor puntaje queda con el primer puesto.
- El que obtuvo el segundo mayor puntaje queda con el segundo puesto.
- El que obtuvo el tercer mayor puntaje queda con el tercer puesto, y así sucesivamente.

En el caso de un empate en una fecha del campeonato se define de la siguiente forma:

1. El piloto con el mejor resultado considerando ambas tandas de la fecha.
2. En caso de que ambos tengan el mismo mejor resultado, el piloto con el mejor 2do resultado.
3. En caso de que ambos tengan el mismo 2do resultado, el piloto que hizo la vuelta más rápida teniendo en cuenta ambas carreras (considerando la primera y segunda tanda).

Los puntos serán acumulados durante las 8 fechas y la premiación general del campeonato será dada al final de la temporada.

Observación: en caso de empate de puntos de campeonato se define el puesto de campeonato por quien tiene más victorias de tandas individuales durante la temporada. En caso de empate de cantidad de victorias el piloto con más segundos puestos, y así sucesivamente.

9.14. Podio y premiación

Queda establecido un solo podio por categoría y por fecha, el cual se realizará según cronograma del evento.

Se premiará a los primeros cinco (5) lugares de cada categoría siempre y cuando haya un mínimo de siete (7) pilotos compitiendo en dicha categoría, de lo contrario se premiará los primeros tres (3) lugares de dicha categoría. En la categoría Junior se premiará los primeros cinco (5) lugares sin importar la cantidad de competidores.

Todo piloto que sea llamado a recibir su premio deberá presentarse al podio vistiendo su indumentaria deportiva (traje de carrera cerrado y botas) obligatoriamente. En caso de fuerza mayor, el piloto podrá nombrar un sustituto, para recibir el premio, el cual deberá ser autorizado por la Dirección de Carrera.

9.15. Dinamómetro

En las fechas de carreras donde esté presente el dinamómetro se cobrará 50.000 gs por piloto, dicho monto deberá ser abonado antes de la carrera. El proveedor oficial del dinamómetro es el Sr. Pablo Pavani. En caso de un cambio de dinamómetro, los límites de potencia serán re-verificados.

Al terminar la 2da tanda de la fecha, los pilotos de las categorías GP Light, GP Evo y GP Pro deberán salir de pista y dirigirse directamente al lugar donde se encuentre el dinamómetro o al parque cerrado según orientación del Director de Carrera en la reunión de pilotos.

Las pasadas de las motos en el dinamómetro serán con las ruedas traseras a una presión de 20 psi en el medidor del proveedor del dinamómetro.

Queda prohibido cualquier modificación a las motos al terminar la carrera.

Tolerancia permitida:

- La potencia máxima en rueda será de 12.0 hp. Sin tolerancia
- La potencia máxima en cigüeñal será de 13.0 hp. La tolerancia es de 1.5% (0.21 HP)

Evaluación:

Una moto que supere los 20% de diferencia entre HP rueda y HP Motor está sujeta a una inspección técnica profunda realizada por la AMVP. Los gastos asociados a la verificación correrán por cuenta del piloto responsable de la motocicleta.

Una moto que supere el HP rueda y/o Hp Motor está sujeta a una inspección técnica profunda que será realizada por la AMVP. Los gastos asociados a la verificación correrán por cuenta del piloto responsable de la motocicleta.

En ambos casos la motocicleta no puede salir del parque cerrado (el área de medición de dinamómetro) y quedaría en poder de la AMVP.

Las indicaciones de resguardo y verificaciones mecánicas serán proveídas por la AMVP, a fin de que el proceso de verificación sea lo más transparente posible:

- Si las tomas de potencia son antes de las carreras y un piloto supera uno o ambos límites, el piloto podrá modificar la moto para estar dentro del límite. Esa modificación tendrá que recibir el visto bueno del Director de Carrera y ser lacrado para poder competir.
- Si las tomas de potencia son después de las carreras y una moto supera uno o ambos límites, el piloto será descalificado.

9.15. Protestas

Solamente los pilotos compitiendo en la misma carrera podrán presentar protestas. Dos tipos de protestas serán aceptadas:

Protestas deportivas referentes al comportamiento o conducción de otro piloto. Las protestas deberán ser dirigidas por escrito al Director de Carrera en un tiempo no mayor a quince (15) minutos después del final de la carrera. Pasado ese lapso de tiempo quedarán sin efecto o no serán tenidas en cuenta.

Protestas de violaciones técnicas deberán ser dirigidas por escrito al Director de Carrera en un tiempo no mayor a quince (15) minutos después del final de la carrera adjunto con el recibo

de pago (si aplica). Pasado ese lapso de tiempo quedarán sin efecto o no serán tenidas en cuenta. Las verificaciones técnicas se harán bajo la supervisión del Director de Carrera y un representante de la marca de la moto.

El Director de Carrera también podrá verificar de oficio sin que haya protesta. Si la moto está fuera de reglamento se le devuelve el dinero al que protestó. Si no está fuera de reglamento se le entrega al piloto que fue protestado para que arme de vuelta su moto.

Los costos de protestas serán lo siguiente:

- 150.000 Gs. - Verificaciones menores. (Ej: Bujía, rulemanes, cubiertas, suspensión trasera etc.)
- 200.000 Gs. - Verificación de suspensión delantera.
- 200.000 Gs. - Verificación de admisión, cuerpo del acelerador o filtro de aire.
- 500.000 Gs. - Apertura de uno o ambos costados del motor.
- 650.000 Gs. - Verificación de ECU, mapa o sistema eléctrico. (Ej: pico inyector, bomba de combustible)
- 1.500.000 Gs. - Verificación de cabeza, cilindro, pistón y biela.

9.16. Sanciones

9.16.1. Descalificaciones

Se creará una comisión deportiva compuesta de cinco (5) personas con dos (2) de reserva. En el caso de que un miembro de la comisión deportiva esté involucrado en algún incidente, perderá su voto como miembro de la comisión deportiva. Los miembros que estén en la misma categoría de los pilotos involucrados en el incidente perderán su voto como miembro de la comisión deportiva y se acudirán a los miembros de reserva.

La comisión deportiva tendrá la palabra final sobre todas las decisiones tomadas por el Director de Carrera en lo que respecta a las descalificaciones o penalizaciones en el caso de una apelación.

Las apelaciones deberán ser dirigidas por escrito al Director de Carrera en un tiempo no mayor a quince (15) minutos después de la decisión tomada por el mismo. Se podrá remover puntos, premios, imponer penalidades en futuros eventos y hasta prohibir la participación en futuros eventos, pero no limitado a, por las siguientes razones:

- Participación en prácticas o carreras sin previa inscripción.
- Participación en prácticas o carreras sin haber aprobado la inspección técnica o tener expuesta la calcomanía de aprobación de la inspección técnica.
- Ignorar banderas u órdenes de los oficiales de carrera, sea de manera intencional o no.
- Consumir o estar bajo la influencia de alcohol o drogas en los boxes o en pista.
- Operar una motocicleta o cualquier vehículo de manera peligrosa en los boxes o en pista.
- No respetar la velocidad máxima de 10 km/h en los boxes.
- Efectuar maniobras peligrosas, injustas, sucias o mal intencionadas en pista, ya sea durante clasificación o carrera.
- Mala conducta dentro o fuera de pista durante un evento.
- La falta de calcomanías obligatorias.

- Violar repetidas veces el reglamento de la AMVP.
- Ingresar en contramano sobre la moto en boxes, ya sea en clasificación o carrera.

Observación: El piloto, en todo momento, será responsable de la conducta de los miembros de su equipo y/o parientes. Cualquier transgresión por parte de ellos, podrá ser cargada mediante penalización directamente al piloto.

9.16.2. Conducta antideportiva en pista

La comisión de la AMVP se reservará el derecho de penalizar o multar a cualquier piloto que exhibiera una conducta anti-deportiva en pista, a ser determinada por el Director de Carrera.

1ra ofensa: 200.000gs

2da ofensa: 350.000gs

3ra y futuras ofensas: 500.000gs

El piloto debe abonar la multa antes de volver a entrar en pista, sea práctica o carrera.

Ofensas reiteradas podrían ser causa de descalificación para futuros eventos.

Los oficiales de carrera también tendrán la potestad de determinar cuáles pilotos están exhibiendo conducta inapropiada en pista.

9.16.3. Penalizaciones

- El Director de Carrera tendrá la potestad de restar puntos, premios, trofeos y también la de suspender a un piloto por el resto de la fecha de carrera. En caso que la sanción corresponda la penalización del piloto por más de una fecha, ésta deberá ser analizada y ejecutada por la Comisión Directiva. En ciertos casos, la penalización consistirá en agregar tiempo al resultado final de la carrera, a criterio del Director de Carrera.
- El pagar la mensualidad en el día de la carrera es penalizado por empezar la primera y segunda tanda desde el último lugar de la grilla, pero sin afectar los puntos de clasificación.
- Se cobrará 50.000 Gs. de multa al piloto por la falta del parche en los días de carrera.
- Es responsabilidad del piloto presentarse al podio vistiendo su indumentaria deportiva (traje de carrera cerrado y botas), la falta a esta exigencia será multada con Gs. 100.000 (guaraníes cien mil).
- Es obligatoria la presencia en el podio. Los pilotos que no se presenten o efectúen gestos reprobatorios o faltas de respeto hacia los ganadores, la organización, auspiciantes, medios de comunicación, otros pilotos y en general toda falta al protocolo en la ceremonia de premiación, serán multados con hasta Gs. 500.000.- (guaraníes quinientos mil) y los antecedentes remitidos a la Comisión Directiva de la AMVP que podrá determinar adicionalmente una suspensión por una o más fechas.
- Es responsabilidad de cada piloto devolver los sensores una vez finalizadas las dos carreras, el piloto deberá entregar su documento de identidad para retirar el sensor y una

vez que devuelva el sensor se le devolverá su documento. Si el piloto no devuelve el sensor en la fecha tendrá una multa de 100.000 Gs.

MIEMBROS DE LA COMISIÓN DIRECTIVA

Presidente:	Pedro Valiente
	0971-780-643
	krocme@yahoo.com
Vicepresidente:	Sergio Caballero
	0985-834-800
	sercaba@gmail.com
Secretario General:	Israel Ruetalo
	0981-836-422
	isceruz@gmail.com
Tesorero:	Nathalia Ochoa
	0984-645-820
	sno.ochoa@gmail.com

