



NUEVO CÓDIGO DEPORTIVO

CAPÍTULO I

FACULTADES DE LA AUTORIDAD DEPORTIVA NACIONAL

Artículo 1.

El presente Código Deportivo tiene por objeto reglamentar la práctica del automovilismo deportivo nacional, a través de normas reglamentarias generales, que establecen los procedimientos y formas de aplicación, con base en su normatividad estatutaria, que permitan que exista seguridad, orden, justicia y equidad para todas las personas físicas y morales afiliadas a la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (en lo sucesivo denominada FEMADAC), en su responsabilidad de ser la máxima autoridad rectora del Automovilismo Deportivo Nacional.

Artículo 2.

De acuerdo con la Ley General de Cultura Física y Deporte y la normatividad que de ella deriva, FEMADAC está reconocida por las autoridades nacionales como la máxima autoridad del automovilismo deportivo en la República Mexicana y en consecuencia, es la única entidad facultada para sancionar y avalar eventos, campeonatos y competencias de automovilismo deportivo que se realicen en ella en coordinación con la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo que corresponda.

Asimismo, FEMADAC está reconocida por la Federación Internacional del Automóvil (en lo sucesivo denominada (FIA) y afiliada a la Confederación Deportiva Mexicana, A.C. (en lo sucesivo denominada CODEME), así como por la Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte (en lo sucesivo, CONADE).

Artículo 3.

La Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. es la máxima autoridad nacional en materia de automovilismo deportivo, y ejerce sus funciones representada por su Presidente como máximo representante de la misma, en ejercicio de las facultades estatutarias y de la normatividad aplicable en el ámbito deportivo y reglamentario, delegando las distintas especialidades que conforman el deporte a sus Comisiones Nacionales asociadas.

Cada Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo asociada a FEMADAC es la máxima autoridad rectora en su modalidad y ejerce sus funciones, representada por su Presidente como máximo representante de la misma, en el ejercicio de las facultades estatutarias y de la normatividad aplicable en el ámbito deportivo y reglamentario de su especialidad.

Artículo 4.

Para auxiliarse en sus funciones, el Consejo Directivo de FEMADAC y el de las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo afiliadas, podrán designar, en funciones de comisiones temporales, a los siguientes órganos:

- a) Comisión Reorganizadora, esta Comisión será nombrada en todos aquellos casos en los que, a juicio del Consejo Directivo existan situaciones o irregularidades graves en el funcionamiento de alguna Comisión Nacional, o cuando por penalización o por causa ajena a ésta, carezca de integrantes del Consejo Directivo; su designación será por un período de noventa días naturales y será nombrada por el Consejo Directivo de FEMADAC.
- b) Comisiones Especiales para desahogar asuntos que requieren análisis y propuesta concreta para su desarrollo, con una duración de acuerdo al plan de trabajo aprobado.
- c) Comité de Arbitraje y Recursos para estudiar y resolver los recursos o impugnaciones contra resoluciones que afecten a los asociados y/o personas físicas o morales afiliadas a FEMADAC o a sus comisiones afiliadas.

Artículo 5.

Dentro de sus facultades se encuentra fomentar, normar, reglamentar, sancionar, encauzar y supervisar la práctica del automovilismo deportivo, para avalar los campeonatos y eventos nacionales e internacionales que se celebren en la República Mexicana, por conducto de las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo afiliadas según la especialidad que a cada una corresponda.

Artículo 6.

FEMADAC es la única facultada para expedir las licencias deportivas a los competidores en las diferentes categorías o especialidades del automovilismo deportivo y las acreditaciones de servicios a aquellas personas que participen e intervengan en el desarrollo de seriales y eventos debidamente avalados y sancionados, cumpliendo funciones delegadas por FEMADAC o sus



Comisiones Nacionales, diversas al ámbito competitivo o brindando servicios de apoyo a los mismos.

Artículo 7.

El objetivo de FEMADAC es apoyar, coordinar, organizar, fomentar, reglamentar y sancionar la práctica del automovilismo deportivo y de exhibición en el territorio de la República Mexicana, buscando la unidad de todas las personas que participan en esta disciplina, a través de la coordinación de esfuerzos y los principios de respeto, apoyo mutuo y juego limpio, acatando la normatividad del deporte federado.

Así como autorizar, respetar y hacer cumplir sus estatutos, el presente Código Deportivo y los estatutos y reglamentos de las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo afiliadas, así como los de las Asociaciones, Clubes y de los promotores/organizadores reconocidos de conformidad por éstas, con las normas reglamentarias establecidas.

Artículo 8.

FEMADAC representa al automovilismo deportivo nacional ante los órganos e instancias de Apelación y Arbitraje del deporte, que conforme a disposiciones legales se constituya en el ámbito nacional.

Artículo 9.

FEMADAC avala y autoriza el desarrollo de eventos deportivos de automovilismo deportivo en todas sus modalidades y especialidades.

Artículo 10.

FEMADAC es el órgano de consulta para pilotos, promotores/organizadores, asociaciones, clubes, oficiales y autoridades deportivas.

Artículo 11.

Como máxima autoridad deportiva vigilará que se cumplan las medidas de seguridad, el orden y disciplina general en los eventos y seriales de automovilismo deportivo.

Artículo 12.

FEMADAC puede reformar, modificar, eliminar o adicionar cualquier artículo del presente Código, si lo considera pertinente y necesario a fin de mantenerlo actualizado, para beneficio del automovilismo deportivo nacional.

Artículo 13.

El presente Código Deportivo es aplicable en toda la República Mexicana, para los eventos y/o seriales que se celebren fuera del territorio mexicano por todos aquellos promotores y organizadores, registrados debidamente ante FEMADAC y afiliados a la Comisión Nacional correspondiente.

Artículo 14.

El presente Código Deportivo fue reformado por la Asamblea Extraordinaria de los asociados de FEMADAC celebrada el 27 de febrero de 2025 y abroga las disposiciones anteriores, dejando sin efecto cualquier publicación anterior.

CAPÍTULO II

LINEAMIENTOS Y PRINCIPIOS NORMATIVOS

Artículo 15.

Todas las normas contempladas en el presente Código, son obligatorias y el incumplimiento a cualquiera de éstas, será penalizado

Artículo 16.

La aplicación de una penalización/castigo por cualquier infracción no prevista en este Código, quedará a juicio de FEMADAC

Artículo 17.

Las infracciones y responsabilidades que rebasen la normatividad del Deporte Federado, se regirán por el derecho común.

Artículo 18.

La aplicación de este Código Deportivo se limita exclusivamente al automovilismo deportivo, por lo que cualquier otra actividad como puede ser motociclismo, acrobacia o análogas y que con carácter complementario y de espectáculo, se desarrollen en los

eventos de automovilismo deportivo, no implicarán responsabilidad alguna para FEMADAC y sus Comisiones Nacionales afiliadas.

Artículo 19.

La sanción deportiva de los seriales y eventos de automovilismo deportivo nacional consiste en supervisar que éstos se realicen y practiquen en forma organizada y debidamente reglamentada dentro de un marco general de seguridad y disciplina deportiva, y el cumplimiento de las normas del presente Código, estatutarias y de reglamento de la Comisión Nacional correspondiente y los reglamentos de competencia y técnicos, previamente aprobados y autorizados.

Artículo 20.

La sanción deportiva se ejecuta por conducto de los Comisarios Deportivos, que en su caso designen las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo afiliadas, con el aval de FEMADAC, o los que designe esta última, quienes serán la máxima autoridad deportiva para tales eventos, sujetándose el promotor y organizador y los pilotos y equipos participantes, a sus acuerdos y determinaciones pronunciadas en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 21.

FEMADAC tiene la facultad para aplicar penalizaciones y/o multas independientemente de la penalización deportiva y/o multas que aplique la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo respectiva, por violaciones a normas estatutarias y/o normas reglamentarias, así como al incumplimiento, de acuerdos, circulares y boletines emitidos por la autoridad deportiva y/o promotores/organizadores, autódromos o circuitos.

Artículo 22.

Se considera norma reglamentaria general la que proviene de FEMADAC o de cualquiera de sus Comisiones Nacionales afiliadas y que establecen requisitos, condiciones, derechos y obligaciones por la participación en eventos de automovilismo deportivo de su competencia.

Artículo 23.

Es norma reglamentaria especial la que proviene de un Promotor y que regula aspectos técnicos exclusivamente de un determinado serial o especialidad.

Artículo 24.

La norma técnica especial se sujeta para su aplicación a la norma reglamentaria general y en cualquier caso de interpretación o controversia prevalecerá esta última, salvo aspectos técnicos expresamente regulados en la norma técnica especial.

Artículo 25.

La aplicación de las normas del presente Código, estatutarias y reglamentarias, tanto generales como especiales, se realizan de manera general y a tal aplicación quedan sujetos las personas físicas y morales afiliadas a FEMADAC y toda persona que de una u otra forma intervenga en eventos y seriales de automovilismo Deportivo debidamente registrados y sancionados por ella, o por la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo respectiva.

Artículo 26.

Contra la aplicación del presente Código y normas estatutarias y reglamentarias, no podrá invocarse falta de conocimiento y no exime al(los) infractor(es) de su responsabilidad.

Artículo 27.

El cumplimiento de la normatividad vigente del presente Código, se especificará en los reglamentos de cada Comisión Nacional afiliada. Tales normas deberán ser congruentes y no se deberán oponer ni contravenir a este Código. Este Código se aplicará en caso de omisiones, ambigüedad y falta de disposición expresa en los reglamentos de las Comisiones Nacionales y el del promotor/organizador debidamente autorizados.

Artículo 28.

Los promotores de eventos o seriales de automovilismo deportivo deberán solicitar su registro y reconocimiento a la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo correspondiente a la especialidad que promueven para obtener el aval de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., a efecto de que los eventos que realicen tengan el reconocimiento oficial en el Automovilismo Deportivo Federado Nacional.

Artículo 29.

El registro y reconocimiento otorgado como promotores, así como su cancelación, serán facultades exclusivas de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., por conducto de la Comisión Nacional correspondiente.

Artículo 30.

El promotor ya sea persona física o moral deberá garantizar a satisfacción el estricto cumplimiento de sus fines en todos los aspectos referentes y por los medios legales e idóneos que para tal efecto se determinen por FEMADAC y la Comisión Nacional respectiva, tales como fianzas, seguros, etc.

Artículo 31.

FEMADAC suspenderá o retirará un permiso de organización al promotor - organizador que incurra en incumplimiento, incapacidad organizativa o deficiencias en las medidas generales de seguridad

Artículo 32.

EVENTO O CAMPEONATO NACIONAL

Un evento o serial nacional o un individual es todo aquel que se celebre en territorio mexicano.

Artículo 33.

EVENTO O CAMPEONATO INTERNACIONAL

Se considera evento internacional a un evento que forma parte de un campeonato, que se corra en dos o más países, además de territorio mexicano, con la participación de pilotos que se trasladan al país en donde se llevará a cabo el evento, con el único fin de competir en éste.

Artículo 34.

COMPETENCIA INTERNACIONAL QUE CRUCE TERRITORIO MEXICANO

Cuando la ruta de una competencia cruce territorio mexicano, los organizadores deberán de obtener el consentimiento y el aval de FEMADAC que a su vez solicitará la sanción a la Comisión Nacional correspondiente.

Artículo 35.

Ninguna competencia podrá llevarse a cabo en el país sin permiso de organización emitido por la Comisión Nacional correspondiente y el aval de FEMADAC.

Artículo 36.

EVENTO INDIVIDUAL

El permiso de organización para un evento individual deberá presentarse con un mínimo de 60 días de anticipación.

Artículo 37.

El promotor/organizador se sujetará para la resolución de cualquier controversia y en forma sucesiva al Comité de Arbitraje y Recursos de la Comisión Nacional que corresponda; al Comité de Arbitraje y Recursos de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A. C., al Consejo Directivo de CODEME; así como en última instancia a la jurisdicción y competencia de la Comisión de Apelación y Arbitraje del Deporte.

Artículo 38.

El promotor y organizador tendrá derecho y obligación de comparecer ante el Consejo Directivo o Comité de Arbitraje y Recursos de la Comisión Nacional que corresponda y los Comités análogos de FEMADAC cuando sea necesario.

Artículo 39.

La formulación del calendario definitivo se hará por conducto de FEMADAC, exigiendo a los promotores y organizadores fechas límites para su inscripción con una cuota que fijará FEMADAC.

Artículo 40.

Únicamente aquellos eventos que están inscritos en el Calendario de FEMADAC, serán reconocidos oficialmente y cuentan con el aval y la sanción correspondiente.

Artículo 41.

SEGUROS DE ACCIDENTES PERSONALES DE LICENCIAS Y ACREDITACIONES

El seguro de accidentes personales que tiene la licencia deportiva FEMADAC, no tendrá validez en ningún evento que no haya sido sancionado por la Comisión Nacional correspondiente y con el aval de FEMADAC.

Artículo 42.

Una competencia no deberá ser promovida por un grupo que no esté reconocido por FEMADAC y las Comisiones Nacionales.

La violación a este artículo ameritará el VETO al grupo organizador y a cada una de las personas que lo integran, así como una

penalización a los participantes.

Artículo 43.

EXPEDICIÓN DE LICENCIAS Y ACREDITACIONES:

I.- FEMADAC es la única facultada para expedir las siguientes licencias deportivas y acreditaciones para automovilismo deportivo:

- Licencia deportiva de pilotos y navegantes.
- Acreditaciones a controles, miembros de equipos, oficiales de pista, médicos y prensa.
- Credenciales para el Consejo Directivo y directivos de FEMADAC, delegados estatales y para los miembros del Consejo Directivo y Comisarios Deportivos de las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo afiliadas.

II.- Para tener el derecho a los beneficios y facilidades que otorga FEMADAC a sus afiliados, la persona interesada deberá contar con la licencia deportiva vigente.

III.- Las licencias y acreditaciones que expida FEMADAC, podrán ser expedidas mediante su impresión física en los formatos que al efecto corresponden a dichos documentos, o también mediante documentos electrónicos, caso en el cual deberán contar con los requisitos necesarios para poder validar y constatar su legítimo otorgamiento y procedencia.

Artículo 44.

FEMADAC vigilará el cumplimiento en tiempo y forma de la resolución de las Comisiones Nacionales respecto a protestas e incidentes que ocurran dentro de un evento y serial.

Artículo 45.

FEMADAC presentará a las Comisiones Nacionales sus observaciones sobre el desempeño de sus Comisarios y el desarrollo general de los eventos cuando lo considere pertinente.

Artículo 46.

Se considera una infracción muy grave la indebida utilización de los fondos privados o de las subvenciones, créditos, avales y demás ayudas proporcionadas.

Artículo 47.

Se considera una infracción muy grave las actuaciones dirigidas a predeterminar, mediante soborno o intimidación plenamente comprobadas, el resultado de una elección del Consejo Directivo, haciéndose acreedor desde una suspensión hasta la expulsión.

Artículo 48.

Cualquier procedimiento fraudulento o cualquier acto que perjudique los intereses de una competencia o los del automovilismo deportivo en general, se considera una infracción muy grave y será motivo de una suspensión temporal, pudiendo llegar hasta la expulsión.

Artículo 49.

Se considera una infracción muy grave las declaraciones que pretendan desacreditar o que lesionen la imagen de cualquier piloto competidor, autoridad deportiva, promotor, organizador, asociación y club y serán motivo de una suspensión hasta la expulsión.

Artículo 50.

Cualquier acto que a juicio de FEMADAC y las Comisiones Nacionales, propicie la desunión o división de la estructura o de los miembros del automovilismo deportivo nacional, será una infracción muy grave.

Artículo 51.

Se considerará una falta muy grave, el incumplimiento de penalizaciones impuestas que no admitan recurso alguno.

Artículo 52.

La resolución de cualquier eventualidad no contemplada en el presente Código Deportivo, será facultad de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.

Artículo 53.

El emblema de FEMADAC y de la Comisión Nacional correspondiente deberá ser utilizado en todos los eventos sancionados y avalados por las mismas.



CAPÍTULO III

COMISIONES NACIONALES DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Artículo 54.

FEMADAC reconoce como una Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo, a la fecha de publicación del presente Código, a los siguientes organismos como rectores de las siguientes especialidades:

- Comisión Nacional de Aceleración, A.C.
- Comisión Nacional de Automóviles Clásicos de Competencia, A.C.
- Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo Recreativo, A.C.
- Comisión Nacional de Kartismo, A.C.
- Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta (Off Road), A.C.
- Comisión Nacional de Pista, A.C.
- Comisión Nacional de Rallies México, A.C.
- Comisión Nacional de Automóviles de Colección (Vintage), A.C.

Artículo 55.

Cada Comisión Nacional reconocida representa sin menoscabo de la suprema autoridad de FEMADAC, la máxima autoridad de su especialidad.

Artículo 56.

Deberán elaborar un reglamento de su especialidad, cuyas normas deben ser congruentes y no se deberán oponer ni contravenir a este Código.

1. Este reglamento deberá ser registrado y entregado a FEMADAC, para ser difundido entre sus afiliados.
2. El reglamento de las Comisiones Nacionales deberá ser respetado y acatado en su totalidad.

Artículo 57

Las Comisiones Nacionales de automovilismo deportivo, podrán solicitar la intervención de FEMADAC, para los conflictos que surjan en su seno, así como asuntos técnicos o deportivos entre sus afiliados que salgan de su competencia. Para lo cual se reunirá en pleno el Consejo Directivo de FEMADAC.

Artículo 58.

Las Comisiones Nacionales reglamentan bajo su autoridad la organización y desarrollo de todos los eventos correspondientes al automovilismo deportivo de su especialidad.

- I. Tienen la facultad de emitir opinión, consulta, dictamen o asesoría técnica en cuanto se requiere para la construcción, uso mantenimiento, conservación y diversificación de instalaciones o espacios deportivos destinados al automovilismo deportivo de su especialidad.
- II. Penalizarán a sus afiliados en los casos de infracciones a las normas que regulan su Comisión Nacional, a la de FEMADAC y a las faltas cometidas a los reglamentos aprobados de promotores y organizadores.
- III. Serán autoridad deportiva, dirigente y representativa, sin menoscabo de la autoridad de FEMADAC, en los eventos que se realicen en territorio mexicano.
- IV. Las Comisiones Nacionales tienen la responsabilidad, por conducto de sus Comisarios deportivos, de verificar que todos los pilotos competidores cuenten con su licencia deportiva FEMADAC, para autorizar su participación en un evento.
- V. Integrarán un Comité de Arbitraje y Recursos para que resuelva, en tiempo y forma, lo conducente respecto a los asuntos controvertidos que se refieran a su Comisión Nacional, o que le sean turnados para tal efecto, por autoridades deportivas.
- VI. Vigilarán el cumplimiento de las fechas de su calendario anual, informando por escrito de cualquier cambio a FEMADAC.
- VII. Informar por escrito a FEMADAC sus actividades mensuales, entregando copia de las penalizaciones y castigos impuestos a cualquiera de sus afiliados, para integrarlos en los expedientes deportivos respectivos.
- VIII. Deberán presentar un padrón o censo de las instalaciones para la práctica del automovilismo deportivo de su especialidad.



IX. Informar oportunamente a todos sus afiliados el procedimiento en tiempo y forma para la resolución de protestas, penalizaciones y castigos, eventos y demás actividades que tenga programadas.

X. Registrar ante FEMADAC a sus Comisarios Deportivos, con anterioridad al inicio de los seriales y eventos de su especialidad, los cuales deberán contar con los conocimientos y capacidad suficiente para desempeñar su cargo.

XI. Recibirán, examinarán y resolverán las protestas y faltas, así como los asuntos controvertidos que se presenten en un evento, que le sean turnados, que no hayan podido ser resueltos durante el mismo, por el Comisario, los cuales deberán ser resueltos en un plazo máximo de cinco días, avisando por escrito al interesado de la resolución de la misma.

XII. Los resultados de penalizaciones aplicadas en un evento por el Comisario, deberán ser dados a conocer por escrito por la Comisión Nacional correspondiente.

XIII. Deberán presentar un registro de las asociaciones y clubes afiliados a su Comisión, informando oportunamente los cambios de Mesa Directiva que tengan.

XIV. Las Comisiones Nacionales fijarán una cuota o aportación para la sanción de eventos y/o seriales. Dicha cuota deberá ser cubierta por el promotor/organizador antes del inicio del evento y/o serial de que se trate, para obtener la sanción correspondiente.

CAPÍTULO IV

ASOCIACIONES Y CLUBES

Artículo 59.

Las asociaciones y clubes deberán registrarse ante la Comisión Nacional que corresponda a su modalidad para su afiliación, y será la Comisión quien los registre en FEMADAC.

Artículo 60.

Las Asociaciones de Pilotos representan los intereses de una agrupación que puede estar formada por pilotos de una o varias categorías.

1. Podrán presentar y proponer todo tipo de ponencias e iniciativas con relación a cualquier aspecto técnico, reglamentario y organizativo del automovilismo deportivo de su especialidad, por conducto de su representante.
2. En ningún caso la Asociación de Pilotos tendrá autoridad en un evento o serial.

Artículo 61.

FEMADAC entregará un formato que deberán llenar a satisfacción y que deberán acompañar de la siguiente documentación.

- a) Escritura Constitutiva otorgada ante Notario Público.
- b) Cédula de R.F.C.
- c) Personas que integran su Mesa Directiva.
- d) Relación de todos sus socios activos.

Artículo 62.

FEMADAC reconoce a las Asociaciones y Clubes de automovilismo deportivo afiliadas debidamente ante la Comisión Nacional de su respectiva modalidad, en el ámbito territorial de las Entidades Federativas y de la Ciudad de México.

- I. Los estatutos y reglamentos de las asociaciones y clubes afiliados deberán mantenerlos actualizados y acordes a los de la Comisión Nacional de la especialidad de que se trate y de FEMADAC.
- II. Deberán tener su domicilio en territorio nacional y comunicarlo a FEMADAC y la Comisión Nacional de su especialidad e informar cualquier cambio que tuviera.



III. El 1º de enero de cada año, deberán informar por escrito a FEMADAC y a su Comisión Nacional de cualquier cambio o modificación en su Mesa Directiva.

IV. Las asambleas relativas a elección de miembros del Consejo Directivo deberán realizarse ante la presencia del presidente de la Comisión Nacional correspondiente, o de la persona que éste designe, debidamente acreditado.

V. La protesta de la Mesa Directiva electa al cargo será rendida oficialmente ante el presidente de la Comisión Nacional correspondiente, o ante la persona que éste designe debidamente acreditada, en la propia asamblea. En caso de ausencia de éstos, si existe el quórum, la protesta será válida si es efectuada ante la Asamblea.

VI. Realizar, oportuna y reglamentariamente, una Asamblea Ordinaria Anual y entregar copia del acta respectiva a la Comisión Nacional correspondiente y a FEMADAC, respectivamente.

VII. Convocar oportuna y reglamentariamente de la celebración de Asambleas, para lo cual deberá obtener previamente de la Comisión Nacional de su especialidad, el aval correspondiente o de su delegado.

VIII. Acatar los acuerdos de la Asamblea General de Asociados, así como los dictados por el Consejo Directivo de su Comisión Nacional y de FEMADAC que no se opongan a los mismos.

IX. Registrar y mantener actualizado, a través de licencia y acreditación de FEMADAC, a todos sus afiliados, quienes serán registrados en el Sistema de Registro del Deporte Federado "SiRed", de CODEME.

X. Elaborar su programa y calendario anual de eventos deportivos y actividades relevantes, así como sus reglamentos técnico-deportivos, actualizados y acordes con los de la Comisión Nacional correspondiente, para que puedan ser difundidos entre sus afiliados.

XI. Resolver lo conducente entiendo y forma como lo establece este Código, respecto a los asuntos controvertidos en su asociación o club.

a) Disponen de un máximo de 10 días hábiles a partir de la fecha en que se haga de su conocimiento el asunto a tratar, debiendo emitir resolución.

b) La resolución tendrá carácter de Acuerdo del Consejo Directivo y deberá hacerse del conocimiento de la o las personas relacionadas, debiendo enviar copia a su Comisión Nacional y a FEMADAC.

XII. Integrar un Comité de Arbitraje y Recursos, para que conozca y resuelva en tiempo y forma debida lo conducente, respecto a los asuntos controvertidos que se refieran a su asociación o club.

XIII. Presentar a la Comisión Nacional correspondiente y a FEMADAC cuanto informe le sea requerido dentro de los 15 días siguientes a la solicitud, independientemente del informe anual que deberá presentar a su Asamblea de Asociados del desarrollo de sus actividades.

XIV. Abstenerse de afiliar, proponer o postular para algún cargo a persona u Organismo Deportivo inelegible o que esté penalizado por la Comisión Nacional de su especialidad y/o FEMADAC.

XV. Prestar su cooperación cuando se trate de actos culturales, cívicos, desfiles atléticos, festivales de beneficencia y todos aquellos de interés deportivo y los que convoque la Comisión Nacional de su especialidad y FEMADAC.

XVI. Pagar puntualmente las cuotas ordinarias y extraordinarias que acuerde la Comisión Nacional de su especialidad.

XVII. Dar aviso oportuno a la Comisión Nacional de su especialidad y de FEMADAC de las penalizaciones impuestas a cualquiera de sus miembros.

XVIII. Comunicar al Consejo Directivo de su Comisión Nacional los conflictos que surjan en su seno, dentro de los 30 días naturales siguientes a su resolución o en su siguiente junta de Consejo Directivo.

XIX. Someter al arbitraje del Consejo Directivo de su Comisión Nacional y de FEMADAC las diferencias que puedan surgir entre asociación y club, o entre sus miembros, en caso de no haber conciliación posible.



XX. Presentar un padrón o censo de las instalaciones para la práctica del Automovilismo Deportivo de su especialidad en su entidad.

XXI. Acatar las resoluciones emitidas por el Consejo Directivo y el Comité de Arbitraje y Recursos de la Comisión Nacional de su especialidad y de FEMADAC, sin menoscabo de ejercitar los recursos que se establecen en este Código y demás normatividad.

XXII. Acatar las resoluciones de la Comisión de Apelación y Arbitraje del Deporte, conforme lo dispone la Ley de Estímulo y Fomento del Deporte, una vez agotadas todas las instancias que establece el presente Código.

XXIII. Responder de los compromisos económicos o de cualquier índole, contraídos con motivo de eventos nacionales e internacionales realizados por la asociación o club.

XXIV. Informar a la Comisión Nacional de su especialidad y de FEMADAC cualquier reforma a sus Estatutos y Reglamentos, para que los registre y certifique, como requisito previo para que la reforma se presente para su aprobación a la asamblea respectiva de la asociación o club.

a) Toda reforma de estatutos una vez aprobada deberá ser protocolizada ante Notario Público para que pueda producir efectos frente a terceros.

XXV. Entregar a la Comisión Nacional de su especialidad y a FEMADAC los resultados de eventos y competencias que celebren dentro de los 15 días siguientes a su realización, o al término que marquen los estatutos de la Comisión Nacional correspondiente.

CAPÍTULO V

DELEGADOS

Artículo 63.

I. El delegado está obligado a representar y atender la opinión y el interés general de su Entidad Federativa.

a) Su designación será facultad del Presidente de FEMADAC, o la de los Presidentes de las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo afiliadas a FEMADAC, respectivamente.

b) Se hará por escrito y se expedirá una identificación oficial de FEMADAC, registrando su nombramiento en CODEME para su afiliación al Sistema Nacional del Deporte "SiRED".

II. Podrán ser nombrados uno o más delegados en una entidad, designados por las Comisiones Nacionales para atender a su especialidad. El delegado nombrado por FEMADAC y el de la(s) Comisión(es) colaborarán estrechamente en el desempeño de sus funciones.

III. Los delegados atenderán los asuntos que le encomiende FEMADAC, en el ámbito territorial de su Entidad Federativa y coordinarán los trabajos de FEMADAC en el marco de los sistemas estatal y nacional del deporte.

IV. El delegado representa la máxima autoridad en su entidad, sin menoscabo de la suprema autoridad de FEMADAC, y de la Comisiones Nacionales afiliadas.

V. Por su conducto, los pilotos y demás personas afiliadas en lo individual podrán presentar y proponer todo tipo de ponencias e iniciativas con relación a cualquier aspecto estatutario, técnico o reglamentario.

Artículo 64

El delegado no podrá ejercer funciones de promotor/organizador, ser piloto o jefe de equipo.

Artículo 65.

El delegado no podrá intervenir en las decisiones deportivas de un evento, a menos de que haya sido nombrado como Comisario del mismo. Deberá presentar sus observaciones por escrito a FEMADAC.

Artículo 66.

Es su responsabilidad mantener informados a los afiliados de su entidad, a través de boletines, circulares e información general que emanen de FEMADAC y de las Comisiones Nacionales



Artículo 67. FUNCIONES

- I. Tramitar las licencias deportivas en su entidad, enviando la documentación a FEMADAC, para su expedición, encargándose de entregar las mismas.
- II. Informar mensualmente por escrito a FEMADAC sobre las actividades y asuntos en los que haya intervenido en el ejercicio de su cargo.
- III. Recabar la documentación de las asociaciones, clubes, organizadores y autódromos o circuitos de su entidad, para su registro en FEMADAC y afiliación a la Comisión Nacional correspondiente.
- IV. Mantener actualizado un directorio y padrón de su entidad de:
 1. Asociaciones, clubes organizadores.
 2. Autódromos, kartódromos y circuitos.
 3. Autoridades deportivas, estatales y municipales.
 4. Equipos de rescate y hospitales.
- V. Mantener informados a los pilotos y demás afiliados de su entidad de los acuerdos emitidos por FEMADAC y sus Comisiones, así como de los beneficios, derechos y obligaciones que tienen.
- VI. Apoyar con su presencia en los eventos estatales, regionales o locales, que se realicen en su entidad, para el trámite de licencias de competidor y sanción del evento, cuando así lo requiera y solicite FEMADAC.
- VII. El delegado apoyará las funciones del comisario de los eventos que se realicen en su entidad, respetando su autoridad deportiva en los mismos.
- VIII. Apoyar ante autoridades gubernamentales el trámite de las solicitudes que las asociaciones, clubes y organizadores que deseen presentar, para obtener el aval estatal para los campeonatos correspondientes.
- IX. Conocer y en su caso, mediar para obtener acuerdos conciliatorios en las quejas, impugnaciones y revocaciones de las penalizaciones/castigos y otros inherentes que presenten por escrito los pilotos, clubes y asociaciones afiliados.
- X. Avalar con su presencia las reuniones de las asociaciones y clubes deportivos en su entidad, reconocidas por FEMADAC.
- XI. Firmar con el presidente de la Asociación y Club, en representación de FEMADAC y de la Comisión Nacional respectiva, las convocatorias y actas de las asambleas que conforme a las mismas se realicen.
- XII. Asistir cuando sean convocados, y participar con derecho a voz y sin derecho a voto en las juntas del Consejo Directivo de FEMADAC y de las Comisiones Nacionales.
- XIII. En seriales o eventos estatales, regionales o locales, el delegado deberá vigilar que los organizadores cumplan con los requisitos de organización del evento, así como inspeccionar la pista o circuito para realizar el mismo, en el tiempo y forma que lo establece este Código.
- XIV. El delegado deberá cumplir cabalmente sus funciones, en caso contrario FEMADAC podrá revocar su nombramiento.

CAPÍTULO VI

COMISARIO DEPORTIVO

Artículo 68.

Los Comisarios Deportivos para sancionar los eventos que tengan registrados e inscritos en el calendario de FEMADAC, serán designados previa conformidad de esta, por las Comisiones Nacionales correspondientes. Será facultad de las Comisiones Nacionales designar a uno o a varios Comisarios Deportivos para conformar un Colegio de Comisarios, así como adjuntos o suplentes, para sancionar un evento, haciéndolo del conocimiento del promotor/organizador, por escrito. En cualquier caso, en que el presente Código se refiere al comisario Deportivo y se haya constituido un Colegio de Comisarios Deportivos, esa referencia se entenderá que incluye a ese Colegio de Comisarios Deportivos y los miembros que lo conformen. En caso de constituirse un Colegio de Comisarios, se designará



un Presidente del mismo, y las decisiones serán tomadas de forma colegiada por la mayoría; en caso de empate, tendrá voto de calidad el Presidente del Colegio de Comisarios que se haya designado.

Artículo 69.

Será facultad del Comisario Deportivo el designar Comisarios Deportivos auxiliares, para cubrir las necesidades que se presenten en un evento, los cuales obrarán bajo sus instrucciones y responsabilidad, correspondiendo al Comisario Deportivo titular tomar las decisiones que correspondan.

Artículo 70.

I. El Comisario del evento tendrá la máxima autoridad para la aplicación del Código Deportivo, de los reglamentos de la Comisión Nacional correspondiente y de los reglamentos del promotor/organizador. Conciliará cualquier reclamación que pudiera surgir en el evento.

II. En un evento, FEMADAC podrá intervenir en la toma de decisiones para la debida aplicación de los reglamentos y del presente Código.

Artículo 71.

El Comisario, con o sin protesta presentada, cuenta con absoluta autoridad para penalizar a cualquier piloto/competidor que viole el presente Código y reglamentos de la Comisión Nacional respectiva y del promotor, haciéndolo del conocimiento del Director de Carrera.

Artículo 72.

Es obligación del Comisario y es su responsabilidad resolver en el evento cualquier protesta o situación irregular que se presente con un piloto y/o equipo, que no requiera análisis de parte de la Comisión Nacional correspondiente.

Artículo 73.

El Comisario, junto con el Director de Carrera, tomarán las decisiones que considere necesarias y que no requieren de análisis de parte de la Comisión respectiva con relación a los reglamentos. En todos los casos prevalecerá la opinión del Comisario.

1. El Comisario en todos los casos deberá estar disponible y accesible durante el desarrollo del evento.
2. Deberá verificar con el Director de Carrera:
 - a) Ubicación de los puestos de servicio.
 - b) Sistemas de radiocomunicación.
 - c) Los servicios médicos y de rescate que sean los adecuados y estén ubicados en los lugares debidos.
 - d) Que las condiciones generales de seguridad estén cubiertas.
 - e) Solicitar al encargado de inscripciones que verifique las licencias deportivas de los pilotos competidores y solicitar al término de la inscripción el listado correspondiente.
 - f) Verificar que la lista de inscritos y la de cronometraje correspondan.

I. FUNCIONES DE LOS COMISARIOS

Como regla general los Comisarios de los eventos no serán responsables en ninguna forma de la organización y no tendrán ninguna función ejecutiva con relación de ésta.

1. Por consiguiente y con relación a esto, en el desarrollo de sus funciones no incurrir en ninguna responsabilidad, excepto ante la Autoridad Deportiva Nacional bajo cuyos reglamentos actúan. Como única excepción, cuando el evento es organizado por una Comisión o por FEMADAC, los Comisarios podrán ejercer las funciones de organizadores.
2. Los comisarios presentarán a la Comisión correspondiente sus reportes con copia para FEMADAC, a más tardar dos días después del evento, en caso de incidentes graves deberán reportarlo de inmediato, entregando la relación de inscritos, los resultados, las protestas y sus resoluciones.

Artículo 74.

El Comisario deportivo del evento tendrá la máxima autoridad para la aplicación del presente Código, de los reglamentos de la Comisión Nacional respectiva y los del promotor/organizador, previamente autorizados.



- I. El Comisario Deportivo tratará de conciliar cualquier reclamación que pudiera surgir en un evento y decidirá que penalización imponer en caso de violaciones, quedando para los afectados el recurso que corresponda.
- II. No permitirá la salida a ningún competidor que no cuente con su licencia deportiva vigente y en su caso deberá hacer el trámite correspondiente.
- III. En caso de mangas o heats, podrán alterar la composición y el número de éstos.
- IV. Podrá autorizar el cambio de pilotos.
- V. Podrá aceptar o rechazar cualquier propuesta de los oficiales del evento.
- VI. Podrá imponer penalizaciones o multas.
- VII. Podrá decretar suspensiones y descalificaciones, para aplicar y respetar el reglamento de la Comisión, el del promotor/organizador y el Código Deportivo.
- VIII. Podrá prohibir la participación en las competencias de aquellos pilotos o automóviles que consideren peligrosos o que así le haya sido reportado por el Director de Carrera, o que hayan sido suspendidos por alguna Comisión Nacional o FEMADAC y a los que no cuenten con licencia deportiva vigente. Esta decisión no estará sujeta a discusión.
- IX. Podrá solicitar el retiro de las instalaciones en donde se lleva a cabo el evento de cualquier persona que considere de conducta antideportiva. Esta decisión no estará sujeta a discusión.
- X. Podrá posponer una competencia por motivos de seguridad. Esta decisión no estará sujeta a discusión.
- XI. Las decisiones del Comisario, deberán ser respetadas y acatadas de inmediato,
 - a) Cualquier sanción impuesta por el Comisario deportivo durante una carrera que implique que el sancionado deba cumplir con una entrada a fosos (pass through, stop and go, o retiro de la competencia), deberá ser cumplida de inmediato. Esta decisión no estará sujeta a discusión;
 - b) En caso de ameritarlo, el Comisario deportivo deberá ordenar se coloque bandera negra al piloto del auto sancionado, quien deberá de inmediato dirigirse a fosos; en caso de que el sancionado no obedezca en la primera ocasión, se le volverá amostar la bandera negra en dos ocasiones más, para dar como máximo tres ocasiones, y en caso de no obedecer a ésta tercera indicación, de contarse con cronometraje electrónico, se retirarán sus tiempos del mismo; en caso de no contarse con cronometraje electrónico, se dejará de contar sus vueltas.
 - c) Adicionalmente, por el solo hecho de haber desobedecido la bandera negra en esas tres ocasiones, el sancionado será descalificado del evento y suspendido cuando menos una carrera. Esta decisión no estará sujeta a discusión.
- XII. Podrá detener la carrera, si ésta no cumple con las garantías suficientes de seguridad, para los participantes y/o el público asistente. Esta decisión no estará sujeta a discusión.
- XIII. Podrá modificar el programa, así como la posición de las líneas de arranque y de llegada en base a una petición del Director de Carrera, de tal forma que garantice una mayor seguridad para el público y los competidores.
- XIV. Podrá, en caso de así requerirlo, nombrar a uno o más Comisarios suplentes, a efecto de cubrir mejor un evento.
- XV. Deberá solicitar la lista de inscritos por categoría, antes del inicio de la calificación, que deberá ser la definitiva, ya que las inscripciones deben cerrarse antes del inicio de la práctica calificada.
- XVI. En eventos de rallies, ejercerá sus funciones con el Director del Evento, y sus funciones se llevarán a cabo tal y como lo establece el reglamento de la Comisión Nacional de Rallies.
- XVII. En caso de infracciones a los reglamentos, el Comisario tomará las decisiones pertinentes.
 1. Si la falta o violación requiere de una investigación posterior y no puede ser resuelta dentro del evento, o bien requiere ser

investigada por haber afectado los resultados del mismo, pero ha sido conocida fuera de éste, FEMADAC y la Comisión Nacional respectiva, una vez recibidos los reportes, efectuada la investigación y establecida la infracción, aplicarán la sanción en un plazo máximo de 72 horas a partir del momento en que sea decretada.

La licencia deportiva deberá ser retenida en garantía siempre que sea posible, mientras se dé la resolución. Serán aplicables para el inicio del procedimiento que corresponda, según la gravedad de la infracción de que se trate, los plazos previstos en los estatutos de FEMADAC o la Comisión Nacional correspondiente, según sea el caso, pero para su cómputo se entenderá que éste inicia en el momento en que los hechos son conocidos por la autoridad.

2. En caso de que la infracción amerite una penalización o de tratarse de una protesta o investigación que deba ser analizada o efectuada con posterioridad al evento, y siempre que ello sea posible, el Comisario Deportivo deberá retener la licencia deportiva al piloto sujeto a penalización o investigación, entregándola al Delegado o remitiéndola a FEMADAC.

3. Concluida la investigación, deberá hacer del conocimiento del investigado, de FEMADAC, de la Comisión Nacional correspondiente y de los campeonatos o eventos en los que el investigado participe, el resultado de la misma.

4. Una vez cumplida la penalización o concluida la investigación si ésta resultase favorable al investigado, se le devolverá su licencia deportiva.

Las decisiones, resoluciones y sanciones que emita el Comisario Deportivo o el Colegio de Comisarios Deportivos, deberán emitirse conforme a los formatos autorizados para ello, que constan en el Apéndice respectivo de este Código.

CAPÍTULO VII

LICENCIAS Y ACREDITACIONES

Artículo 75.

FEMADAC en su carácter de máxima autoridad del automovilismo deportivo nacional, es la única facultada para expedir las licencias deportivas a los pilotos afiliados que participen en seriales y eventos de automovilismo deportivo que se celebren en territorio nacional, cualquiera que sea su especialidad, así como las acreditaciones a aquellas personas que participen e intervengan en el desarrollo de eventos, cumpliendo facultades delegadas por la FEMADAC o sus Comisiones Nacionales, diversas en el ámbito competitivo o brindando servicios de apoyo a los mismos.

Artículo 76.

La licencia de competidor y acreditación que expide FEMADAC, es el único medio de validación y verificación de los miembros afiliados a la Federación y a las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo, registradas en el Sistema de Registro del Deporte Federado (SiRED).

- Licencia deportiva de competidor
- Acreditación
- Controles (rallies), jefe o Director de equipo, Mecánicos, Oficiales de Pista, Médicos y Prensa
- Credenciales a Directivos y Delegados de FEMADAC y Comisiones Nacionales.

Artículo 77.

I. La licencia deportiva será expedida únicamente por FEMADAC, y constituye un certificado que establece la aptitud y capacidad del titular para la conducción de vehículos de competencia en eventos de automovilismo deportivo, sancionado y avalado por FEMADAC y la Comisión Nacional correspondiente.

II. La persona a la que se le otorgue la licencia deportiva y acreditación debe conocer, cumplir y respetar el presente Código, el Reglamento de la Comisión Nacional correspondiente y el Reglamento del Campeonato, o evento en el que participe. El desconocimiento de los mismos no lo exime de su responsabilidad.

III. Las Comisiones Nacionales, asociaciones, clubes, delegados, promotores y organizadores aceptan reconocer únicamente las licencias y acreditaciones emitidas por FEMADAC.



IV. FEMADAC fijará anualmente una cuota para otorgar y expedir la licencia deportiva, acreditación y permisos únicos por evento.

V. Las licencias deportivas y acreditaciones FEMADAC vencen el 31 de diciembre de cada año y son válidas en toda la República Mexicana. Estas deberán ser renovadas anualmente.

VI. La licencia puede ser emitida a nombre de una persona que utilice un seudónimo, pero nadie puede usar dos seudónimos. La persona que está registrada con un seudónimo, no podrá usar su nombre original hasta que no haya obtenido una nueva licencia con dicho nombre.

VII. Cualquier persona que desee una acreditación o calificar como piloto competidor, deberá llenar una solicitud formal para la obtención de su licencia deportiva.

VIII. Los pilotos que deseen competir en otra categoría de la que ampara su licencia de competidor, podrán hacer el cambio, cubriendo la diferencia del costo de la misma y entregando la licencia motivo del cambio.

IX. El piloto cuenta con 10 días a partir de la fecha del recibo, para recoger su licencia de competidor, pasado este tiempo su recibo no tendrá validez y tendrá que hacer el trámite nuevamente, con el costo correspondiente.

X. La reposición de la licencia de competidor por extravío tendrá un costo de 4 (cuatro) Unidades de Medida y Actualización (UMAS) vigente a esa fecha.

XI. Una vez expedida una licencia deportiva, no se hará ninguna devolución del costo de la misma.

XII. No se aceptarán las formas de solicitud de licencia y acreditación ilegibles o con datos incompletos.

XIII. Proporcionar datos falsos u omitirlos será motivo de una penalización.

1. REQUISITOS

- a) Llenar y firmar la solicitud y formade seguro.
- b) Certificado de examen médico, (original).
- c) Mayores de 40 años, un electrocardiograma.
- d) Mayores de 50 años: prueba de esfuerzo.
- e) Certificado de laboratorio de tipo de sangre.
- f) Licencia de tránsito (original y copia).
- g) Fotografía sin gorra, lentes ni nada que cubra el rostro.
- h) No estar sancionado en o por alguna Comisión Nacional. En caso de haber sido sancionado y haber cumplido con una sanción de suspensión que derive de la comisión de conductas antideportivas o agresivas, que denoten mal manejo de las emociones del piloto o su equipo, o un deficiente manejo del vehículo de competencia e instrumentos relacionados con el mismo, FEMADAC o la Comisión Nacional correspondiente podrán requerir al solicitante que, como requisito previo al otorgamiento de la nueva licencia deportiva o acreditación, el solicitante acredite de forma fehaciente haber reparado el daño causado y corregido y superado las causas que provocaron la suspensión, pudiendo requerirle incluso que presente una caución de no ofender o garantía de buen comportamiento para otorgarla, y denegándola en caso de no cumplir con lo solicitado.
- i) Comprobación de aptitudes, y en su caso, cursos de manejo deportivo, cuando así lo determine la comisión correspondiente.
- j) En casos especiales, podrán solicitarse requisitos adicionales que de ello deriven.

La falta del cumplimiento de alguno de estos requisitos, podrá ser motivo de rechazo de la solicitud, pero en caso de otorgarse, la falta de cumplimiento de los requisitos marcados como inciso b), a j), será responsabilidad del solicitante, quien no podrá reclamar por ello.

XIV. MENORES DE 18 AÑOS pero mayores de 16 años deberán anexar además de los requisitos solicitados una carta de autorización y responsiva firmada por el padre o tutor, así como una carta de aval del campeonato y categoría en la que pretenda competir.

XV. NOVATOS

La autorización para expedir una licencia deportiva a una persona que carezca de edad o experiencia previa como competidor en competencias deportivas automovilísticas de la especialidad en la que pretende participar, quedará a juicio de la Comisión Nacional respectiva y de otorgarla, esta será provisional y estará condicionada a la comprobación de aptitudes y en su caso, a la realización de cursos de manejo virtual y real, y a la observación de la capacidad y comportamiento del participante en cuestión, quien quedará bajo observación cuando menos durante los tres primeros eventos, para poder expedirle la licencia deportiva definitiva.

A) En el caso particular de circuitos de óvalo, no se permitirá la participación de ningún novato, hasta que no cuente por lo menos con tres eventos en los que haya demostrado su capacidad, quedando a juicio del Comisario y Director de Carrera su participación en el evento en cuestión.

B) En el caso de eventos de circuito sancionados por la Comisión Nacional de Pista, los novatos deberán cumplir, además, con los siguientes requisitos:

1.- Aprobar un examen de conocimientos generales y específicos en cuanto a cuestiones básicas de manejo deportivo y de conducta en competencias de automovilismo deportivo, así como a la normatividad existente en el Código Deportivo. Una vez aprobado, la licencia se entregará condicionada al cumplimiento del siguiente requisito.

2.- Avalar su capacidad de manejo en automovilismo deportivo en la categoría que pretenda participar. Este requisito podrá ser cumplido en cualquiera de las siguientes formas:

a) Obtener el aval escrito de un piloto de la categoría en la que pretende competir que por su experiencia y trayectoria en el automovilismo deportivo puedan sean reconocidos por la propia Comisión Nacional de Pista como capaz de emitir avales, o;

b) Cursar y aprobar un curso de manejo deportivo de competencia para pilotos llevado a cabo en cualquiera de los distintos autodromos del país, cuyo otorgante se encuentre avalado ante FEMADAC, o reconocido internacionalmente, presentando las evidencias necesarias, o;

c) En caso de pretender acreditar su capacidad de manejo de automovilismo deportivo en un evento de la categoría en la cual esté interesado en participar, podrán hacerlo participando únicamente en las prácticas libres de un evento previo, (NO calificación y NO carrera), bajo estricta observación del Comisario y Director de Carrera de ese evento previo, quienes al finalizar el mismo emitirán conjuntamente su evaluación en la que determinarán si consideran que el piloto es apto o no para competir en esa categoría, o si requiere de mayor aprendizaje y/o práctica. En este caso, el solicitante solo podrá participar en competencias de la categoría referida, hasta después de recibir la evaluación aprobatoria, por lo que no podrá participar en la calificación o carrera en el evento en que realicen la prueba en las prácticas libres, si no hasta la fecha siguiente.

3.- Cuando los novatos cumplan con los requisitos establecidos en el punto anterior en cualquiera de las tres formas establecidas, podrán competir en la siguiente carrera, pero quedarán sujetos a la evaluación del Director de Carrera, de los Comisarios Deportivos en el evento, y al visto bueno del promotor, cuando menos en los siguientes 3 (tres) eventos. En caso de que en cualquier momento esta evaluación sea no satisfactoria, el solicitante tendrá que repetir el proceso, cumpliendo los apartados "b" y "c" del punto 2 que antecede.

Los promotores deberán de incluir los puntos anteriores, relativos a la participación de novatos, en sus reglamentos, en un anexo o en la convocatoria en caso de iniciada la temporada."

XVI. LICENCIAS KARTS PARA CATEGORÍAS INFANTILES:

Para las categorías infantiles de esta especialidad se expedirán licencias, con cartas de autorización y responsivas del padre y de la madre del menor, siempre y cuando por la edad del menor esté contemplado en los reglamentos respectivos avalados por la Comisión Nacional de Kartismo.

XVII. ACREDITACIÓN DE OFICIALES DE PISTA

Serán acreditados mediante solicitud de las asociaciones, clubes, o de pistas y circuitos, reconocidos por FEMADAC y la Comisión correspondiente.

XVIII. ACREDITACIÓN PRENSA

Para la obtención de esta acreditación, deberán presentar una carta de presentación del medio donde prestan sus servicios y llenar las formas correspondientes.

Esta acreditación será su pase para todos los eventos y circuitos en territorio nacional.

XIX. LICENCIA PARA COMPETIDORES EXTRANJEROS

1. El piloto extranjero que se traslada a territorio mexicano con el único propósito de participar en un evento nacional, deberá presentar la licencia deportiva de su país de residencia, para que FEMADAC le expida su licencia nacional. En caso de no contar con la licencia deportiva vigente de su país, deberá presentar documento manifestando la conformidad de su Asociación Deportiva Nacional (ASN) o Club de origen.



2. Los pilotos extranjeros, con legal estancia en territorio mexicano, serán considerados como nacionales, presentando copia de su forma migratoria.

XX. CREDENCIAL

FEMADAC expedirá una credencial a sus Directivos, Delegados, Presidentes de Comisiones Nacionales y sus Mesas Directivas.

a) En caso de que algún miembro de las Mesas Directivas de las Comisiones Nacionales, o un Delegado, dejara de ejercer sus funciones, deberá entregar su credencial.

XXI. FEMADAC podrá negar el otorgamiento de una licencia deportiva y acreditación, con bases fundadas y justificadas.

Entre las causas justificadas para no otorgar la licencia deportiva, se encontrará el que el solicitante esté sancionado o esté pendiente del pago, cualquier adeudo a su cargo para con FEMADAC o cualquiera de sus Comisiones Nacionales.

La presentación de solicitud de licencia o acreditación FEMADAC y el pago o depósito de su importe, no implica que FEMADAC se encuentre obligada a otorgarla.

Artículo 78.

SEGUROS DE ACCIDENTES PERSONALES

Todas las licencias y acreditaciones cuentan con un Seguro de Accidentes Personales, 24 horas antes y después de finalizar el evento. Válido únicamente en eventos avalados FEMADAC y sancionados por la Comisión Nacional correspondiente.

1. El aviso de accidentes ocurridos en los eventos avalados por FEMADAC y sancionados por sus Comisiones Nacionales asociadas, deberá ser reportado por escrito a FEMADAC, el día hábil siguiente de lo ocurrido por escrito haciendo un resumen de lo sucedido y detallando el o los afectados y vehículos y personas involucradas.
2. FEMADAC proporcionará la asesoría y las formas necesarias para la gestión del reembolso de los gastos médicos.
3. Con el aviso de accidente deberán presentar copia de su licencia o acreditación deportiva vigente.

CAPÍTULO VIII

RESPONSABILIDAD DE PILOTOS Y EQUIPOS

Artículo 79.

Toda persona que cuente con una licencia o acreditación deportiva FEMADAC, se compromete a cumplir y respetar el presente Código Deportivo, los estatutos y reglamentos de la Comisión Nacional a la que pertenezca y el o los reglamentos del serial en donde participe, y se obliga a competir bajo el principio del sano espíritu deportivo y del juego limpio.

I. El piloto competidor tiene la obligación y responsabilidad de tramitar su licencia deportiva vigente en las oficinas de FEMADAC o con el Delegado de su entidad, para poder inscribirse a un evento.

II. El piloto competidor tiene la obligación de estar debidamente inscrito y contar con su licencia deportiva para poder participar en una competencia.

a) A la persona que participe como competidor en una competencia sin estar inscrito y sin contar con licencia deportiva vigente, se le retirará de la competencia y no se le permitirá reingresar a la misma, no tendrá derecho a puntos, ni a premios, y su participación en los eventos que así haya competido no contará para los efectos del serial o campeonato en el que haya participado.

b) La persona que participe en una competencia sin licencia deportiva vigente, para la obtención o renovación de la misma, deberá pagar como sanción el equivalente a 3 veces el valor de la que corresponda a la categoría máxima en la que haya participado sin la misma.

III. Queda prohibida la participación en una competencia de otro competidor que no sea el que esté inscrito en el vehículo.

a) El piloto inscrito que permita la participación no autorizada de otro piloto no inscrito o sin licencia deportiva en su vehículo, será descalificado del evento y el piloto que compita en su lugar sin dar aviso será penalizado.

b) En caso de que el piloto que compita en lugar del inscrito sea sancionado, ambos pilotos serán solidarios y se les aplicará la misma sanción en cuanto a las infracciones que cometan, considerándose la infracción como grave, y la reincidencia como muy grave.



IV. El piloto es responsable de los actos en los que incurra cualquier miembro de su equipo, así como de sus invitados y patrocinadores.

V. Será obligación del piloto el acreditar ante FEMADAC al personal de su equipo. El piloto que desee ser representado por un miembro de su equipo, deberá registrarlo y acreditarlo ante FEMADAC. De no cumplir este lineamiento, únicamente el piloto competidor podrá presentar ante las autoridades deportivas sus inconformidades o protestas.

VI. Durante un evento, el no continuar en las prácticas y/o carrera por cualquier motivo, no exime al piloto y su equipo de su responsabilidad en el cumplimiento y respeto de los reglamentos y Código Deportivo.

VII. RETIRO DE LA LICENCIA

a) Cualquier persona que se inscribe, participa, compite o en cualquier forma interviene en una competencia que no esté avalada y sancionada por FEMADAC y su Comisión Nacional correspondiente, será suspendido y le será retirada su licencia deportiva.

b) El piloto al que se decreta suspensión tendrá un plazo máximo de 72 horas para entregar su licencia deportiva, después de haber recibido la notificación. Cualquier retraso en la entrega de la licencia será agregado al término de la suspensión.

VIII. Después de un accidente, la Comisión Nacional correspondiente o FEMADAC podrán solicitar al piloto presentar una responsiva original de un médico con cédula profesional, que establezca su aptitud y capacidad física para seguir compitiendo en futuros eventos.

IX. Anualmente se evaluará la reexpedición de licencias deportivas, o el retiro de la misma, si se considera que durante la actuación deportiva de un piloto disminuyen sus aptitudes de manejo, o por haber manifestado en forma reiterada una conducta contraria al presente Código, reglamentos de la Comisión Nacional correspondiente y al del promotor/organizador.

X. Todos los pilotos deben conocer el significado de las banderas.

XI. Deben respetar las indicaciones de los oficiales y autoridades del evento, durante los entrenamientos, calificación y carrera.

XII. Todos los competidores inscritos en un evento deberán cumplir y respetar el horario de las prácticas, calificación y carrera establecidos en el programa.

XIII. Los pilotos competidores deberán competir observando, para sí mismos y los demás, la más amplia disciplina, respeto y espíritu deportivo.

XIV. El piloto es responsable de que su auto de competencia se encuentre dentro del reglamento técnico y de seguridad de la competencia en donde participe.

XV. El piloto aceptará la revisión que determine el responsable técnico del evento, por el Comisario o por protestas presentadas.

XVI. Los datos en la solicitud de licencia deberán ser correctos, el darlos falsos u omitirlos será motivo de una penalización.

XVII. Queda prohibido que un piloto empuje su auto para cerrar su vuelta o finalizar una carrera, éste deberá terminar bajo sus propios medios.

XVIII. La pista únicamente podrá ser utilizada por los pilotos en prácticas y carrera y en su categoría, dentro del programa del evento, la infracción a este punto será la descalificación.

XIX. El piloto que se vea obligado a detener su auto, voluntaria o involuntariamente, debe ser retirado de la pista. En caso de no poderlo realizar por sí mismo, es obligación de los oficiales de pista ayudar a retirarlo.

XX. Si en esta maniobra el piloto logra arrancar su motor:

a) En prácticas y carrera podrá continuar si no ha cometido ninguna infracción al realizar esta maniobra.

b) Si un auto, después de haber sido retirado de una zona peligrosa por los oficiales de pista, logra arrancar por sus propios medios, podrá reincorporarse a la práctica o carrera.

- XXI. Todas las reparaciones que se efectúen en la pista las deberá hacer el piloto con las herramientas y refacciones que lleve a bordo.
- XXII. Es obligatorio al abandonar una práctica o carrera, cortar el interruptor (switch) maestro de corriente.
- XXIII. Es obligatoria la asistencia de los pilotos inscritos en un evento, a la junta de pilotos, sin que exista pretexto de por medio. Esta junta la celebrará el Director de Carrera y el Comisario.
- XXIV. El piloto tiene la obligación de dirigirse al Comisario Deportivo del evento, para presentar una protesta o cualquier inconformidad por escrito y será el Comisario Deportivo quien determinará las medidas correspondientes al caso.
- XXV. La reclamación verbal a otro competidor, miembros de equipo, personal de la organización promotora, oficiales del evento o autoridad deportiva, queda estrictamente prohibida. Cualquier inconformidad deberá presentarse por escrito ante el Comisario Deportivo del evento. El no cumplir este punto, será considerado como infracción grave y será motivo de sanción que va de una multa, hasta la descalificación del evento.
- XXVI. La agresión física y/o verbal a otro competidor, miembros de equipo, personal de la organización y promotora, oficiales del evento o autoridades deportivas, será considerada como infracción muy grave y será penalizada con la descalificación del evento y suspensión.
- XXVII. Los pilotos deberán mantener un manejo deportivo durante las prácticas, calificación y carrera, respetando al máximo las trayectorias en curvas y en recta respetando el carril y su trayectoria, sin utilizar maniobras bruscas.
- XXVIII. Un piloto que intenta rebasar no deberá en ningún caso aprovecharse de sacar dos llantas de la pista para tratar de adelantarse a la entrada de una curva.
- XXIX. A la entrada de una curva, si el piloto que intenta rebasar por dentro, lleva ya las llantas delanteras de su auto a la altura del piloto del otro auto, éste tiene la preferencia y el que está siendo rebasado deberá cederle el lugar suficiente para que lo rebase.
- XXX. El cambio de carril intempestivo en rectas para impedir que otro competidor lo rebase está totalmente prohibido.
- XXXI. El piloto que tenga un derrape o trompo dentro o fuera de la pista, podrá continuar la carrera reintegrándose por sus propios medios, con extrema precaución, vigilando sobre todo el paso de los demás vehículos.
- XXXII. Todos los competidores deberán siempre facilitar el rebase a autos más rápidos, sobre todo, a los punteros.
- XXXIII. Ningún piloto con licencia deportiva, deberá participar en eventos que no estén autorizados y avalados por una Comisión Nacional y FEMADAC, considerándolo como una falta muy grave.
- XXXIV. Queda prohibida la participación en una competencia al amparo de una licencia deportiva que no corresponda a la del participante, siendo corresponsables el titular y el usuario indebido de la misma de ello. Ambos pilotos serán sancionados y la infracción se considerará grave, y en caso de reincidencia, muy grave.
- XXXV. Queda estrictamente prohibida la participación en eventos y competencias bajo el influjo de drogas y/o sustancias prohibidas y/o bebidas embriagantes.
- XXXVI. En caso de que un piloto esté tomando algún medicamento por prescripción médica, deberá informarlo al médico responsable del evento.
- XXXVII. Queda estrictamente prohibido, el uso de narcóticos, anfetaminas o cualquier tipo de estimulantes. El piloto que por prescripción médica debe tomar fármacos, deberá notificarlo al médico del evento y deberán ser autorizados por el mismo, para poder competir.
- XXXVIII. Durante y después del desarrollo de un evento, el piloto podrá ser requerido para una revisión médica y no podrá rehusarse.
- XXXIX. Durante la vuelta de ganador de los tres primeros lugares, queda estrictamente prohibido subir a otra persona ajena al piloto y/o rebasar a otro auto ganador. El incumplimiento a este punto será motivo de la descalificación automática.
- XL. Es una infracción muy grave cualquier intento o acto de soborno, directo o indirecto a cualquier persona que desarrolle funciones oficiales o empleado en una competencia y el acceder a la oferta por parte del oficial o empleado.
- XLI. Cualquier acción que tenga por objeto la inscripción o participación en una competencia de un automóvil que es inelegible para

participar, será motivo de penalización tipificada como grave.

XLII. Cualquier declaración pública en contra de las decisiones tomadas durante el desarrollo de una competencia, ya sea en contra de las autoridades deportivas o de los organizadores, es una infracción muy grave.

XLIII. Se considera una infracción muy grave cualquier declaración pública que tenga como fin presionar a las autoridades deportivas o al promotor, organizador o club, cuando se haya presentado una protesta o apelación.

XLIV. El manejo que revele dolo o intención de causar daño a otro u otros vehículos durante el desarrollo de eventos y competencias, se considera una infracción muy grave y será motivo de descalificación automática del evento y suspensión.

XLV. Se considera una infracción muy grave el desobedecer la bandera negra, y el hacerlo en más de tres ocasiones en el mismo evento, se considera como conducta no solo muy grave, sino también dolosa, por lo que todas las infracciones que a partir de ese momento cometa el competidor sancionado con ella, se considerarán como muy graves.

CAPÍTULO IX PROTESTAS

Artículo 80.

Este derecho radica únicamente en los pilotos competidores, quienes podrán ejercerlo por conducto de alguno de los miembros de su equipo, siempre y cuando éste haya sido acreditado ante FEMADAC y cuente con su acreditación correspondiente. Las protestas solo se aceptarán respecto a vehículos o competidores que pertenezcan a la misma categoría o clase del vehículo o competidor protestante, o que hayan competido en la misma competencia y categoría de éste.

I. PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA

Deberá presentarse por escrito, dirigida a la Comisión Nacional a través del Comisario del evento, anotando:

- a) Nombre del serial y lugar del evento.
- b) Nombre, número de auto y categoría del que protesta y su número de licencia deportiva.
- c) Nombre y número del auto protestado.
- d) Detallar el motivo de la misma.
- e) En ausencia del Comisario se debe entregar al Revisor técnico o aun oficial del evento.
- f) El Comisario, el Revisor técnico o el oficial respectivo, deberá anotar la hora en que recibe la protesta y entregarla al Comisario del evento.
- g) Firma del piloto que protesta.
- h) Sólo en caso de contar con una acreditación, el Director o jefe de equipo podrá firmar la protesta.

1. TIEMPO LÍMITE PARA PRESENTAR UNA PROTESTA.

Una protesta en contra de un competidor o protesta de carácter técnico debe presentarse dentro de los 30 minutos siguientes, después de finalizar la carrera.

Artículo 81.

Las protestas deberán entregarse al Comisario o a un oficial autorizado del evento, en caso de que el Comisario no esté disponible en ese momento, podrá entregarse a un oficial del evento para que se reciba en el tiempo oportuno, firmando éste una copia de recibido.

Artículo 82.

Únicamente se permiten protestas individuales, por auto y/o por piloto. Las protestas que no se refieran a aspectos técnicos, no tendrán costo.

Artículo 83.

Las protestas en contra de los hándicaps o la forma como fueron elaboradas las mangas (heats), deberán presentarse cuando menos una hora antes del anuncio de la carrera.



Artículo 84. PROTESTAS TÉCNICAS

Las protestas de carácter técnico serán turnadas para su inspección al oficial encargado de la revisión y deberán estar acompañadas de la cuota en efectivo que indique el reglamento del promotor/organizador.

1. En caso de no contemplarlo, será equivalente a 100 (cien) Unidades de Medida y Actualización (UMAS) vigente a esa fecha.
2. Por cada pieza o punto específico adicional que se proteste, se deberán cubrir 50 (cincuenta) Unidades de Medida y Actualización (UMAS) vigente a esa fecha.
3. En la protesta técnica por escrito se debe especificar claramente la o las piezas que se protestan.
4. Si la protesta procede, se le devolverá el dinero al piloto que protestó.
5. Si la protesta no procede, se entregará al protestado el 100% del valor de la protesta.
6. Si al estar realizando la revisión mencionada en la protesta, se encuentra cualquier anomalía al reglamento del promotor, el vehículo quedará automáticamente descalificado del evento y se harán acreedores a las penalizaciones correspondientes.
7. Las protestas sobre violaciones visibles de un auto competidor a cualquier falta al reglamento técnico de la categoría en cuestión deberán presentarse 120 minutos antes del inicio de la calificación o carrera en la cual el auto tomará parte.
8. El piloto protestado será informado inmediatamente para que corrija la falta. Este tipo de protesta no tiene ningún costo y no exime al protestado de una nueva revisión del mismo punto, al final de la calificación o carrera.
9. En todos los casos, será el Comisario del evento quien informe de las decisiones finales para considerarse oficiales.
10. Las protestas en contra de las decisiones de la revisión técnica y/o mecánica deberán presentarse inmediatamente después de conocer el piloto el resultado de la revisión.

Artículo 85.

PROTESTA A UN MOTOR DURANTE LA CALIFICACIÓN

- I. Si el motor tiene que seguir siendo utilizado para continuar con el programa, se sellará por el Revisor técnico. En el caso de que el motor requiera de alguna reparación, solo podrá efectuarse ante la supervisión del protestante y del Revisor técnico.
- II. Si el motor es desmontado del auto, deberá entregarse para su custodia al Revisor técnico.
- III. Si el protestado volviera a utilizar el motor, durante el transcurso del evento, se le devolverá en los términos del punto a), sin que esto libere al protestado de no volverlo a entregar al finalizar el evento o al terminar de utilizarlo.

Artículo 86.

PROTESTAS SIN FUNDAMENTO

- I. Las protestas que, a juicio del Comisario y oficiales del evento, sean presentadas en forma antideportiva, no serán aceptadas y podrá ser motivo de descalificación del evento.

Si se juzga que una protesta es presentada sin ningún fundamento y se comprueba que el autor de la protesta actuó de mala fe y con dolo, será descalificado del evento y la Comisión Nacional correspondiente y FEMADAC podrán, además, aplicar desde una multa hasta la suspensión.

CAPÍTULO X

PROMOTOR / ORGANIZADOR

Artículo 87. REGISTRO

FEMADAC entregará un formato que los promotores y organizadores deberán llenar a satisfacción y que deberán acompañar de la siguiente documentación:

- a) Escritura constitutiva otorgada ante Notario Público para el caso de personas morales.

- b) Cédula R.F.C. (Constancia situación fiscal).
- c) Nombre de las personas que integran su cuerpo administrativo y Comité Organizador, así como las funciones que desempeñen, las cuales deberán cubrir todas las necesidades básicas del evento o los eventos a realizarse, conforme a la especialidad de la(s) que se trate.
- d) Solicitud de registro para su afiliación. (FEMADAC entregará la forma).
- e) Información sobre las especialidades y categorías objeto de su promoción, con toda la información técnica y reglamentación interna correspondiente.
- f) Presentación del proyecto de calendario que realizará, con la descripción de las fechas y circuitos o rutas en donde se llevarán a cabo los eventos relativos.
- g) Toda aquella información relativa solicitada en forma adicional.
- h) Nombre o designación de la categoría objeto de la promoción, el cual deberá reunir los requisitos de originalidad, exclusividad y propiedad correspondientes.
- i) Deberán presentar el sistema de puntuación aplicable a los seriales que desean organizar, así como la forma y términos, en que serán premiados los competidores que resulten ganadores.

Artículo 88.

I. Siempre y cuando el reglamento particular del campeonato o serial, previamente registrado y autorizado por la Comisión Nacional correspondiente, lo permitan, la puntuación final para éstos podrá hacerse en base al 80% de los mejores resultados de cada piloto, o de cualquier forma similar que permita descartar el peor resultado de cada competidor, en ese año, del respectivo serial o campeonato.

II. En caso de ser descalificado un piloto de alguna carrera, ésta no podrá ser eliminada de la puntuación final.

Artículo 89.

En una misma plaza, no se autorizará el registro de un segundo promotor/organizador que promueva una misma categoría. En caso de presentarse más de un promotor/organizador, se evaluará de acuerdo a las propuestas y estructura con la que cuente.

Artículo 90.

Una vez registrado un promotor, la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo correspondiente y FEMADAC, le extenderán por escrito el reconocimiento y certificado de organización que deberá renovar anualmente.

Artículo 91.

SOLICITUD PERMISOS DE ORGANIZACIÓN

I. La autorización para la organización de competencias deportivas será emitida por la Comisión Nacional correspondiente, avalada por FEMADAC.

II. Para los campeonatos que comprenden varias fechas se debe presentar la solicitud del permiso para todos los eventos que lo integran, antes de su inicio.

Artículo 92.

El promotor ya sea persona física o moral deberá garantizar a satisfacción de FEMADAC y de la Comisión Nacional que corresponda, el estricto cumplimiento de sus fines en todos los aspectos referentes y por los medios legales e idóneos que para tal efecto se determinen por FEMADAC y la Comisión Nacional respectiva, tales como fianzas, seguros, etcétera.

Artículo 93.

Todos los eventos y seriales deberán contar con un Seguro de Responsabilidad Civil para ser autorizados, presentando copia de la póliza correspondiente ante FEMADAC y la Comisión Nacional que corresponda.

Artículo 94

REGLAMENTO TÉCNICO Y DE COMPETENCIA

I. Deberán entregar con 60 días de anticipación antes de su impresión, el reglamento técnico de sus categorías que formarán parte de su serial o evento y el reglamento de competencia, para que éste sea aprobado y autorizado.



II. Para su distribución deberá contar con el sello y la firma de FEMADAC y de la Comisión Nacional correspondiente, y es su obligación entregarlos a cada competidor.

III. El promotor/organizador no podrá distribuir su reglamento técnico y de competencia antes de su autorización.

IV. El reglamento técnico únicamente podrá ser modificado en el aspecto de seguridad de los vehículos de competencia, previa autorización de la Comisión Nacional correspondiente y de FEMADAC, salvo causas de fuerza mayor, plenamente justificadas y presentadas por el promotor/organizador por escrito, para su evaluación y autorización correspondientes.

V. Ningún cambio de especificaciones o adiciones a los reglamentos técnicos y de competencia de los promotores/organizadores de un evento o serial, debe considerarse oficial si no está por escrito y autorizado con firma y sello de FEMADAC y la Comisión Nacional correspondiente.

VI. El promotor/organizador tiene la facultad de considerar el reclamo de motor para las categorías objeto de su promoción. En cuyo caso deberá incluirlo en su reglamento indicando el costo y procedimiento del mismo.

Artículo 95.

REGISTRO DE CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS AUTOS

Deberán presentar los planos de construcción de los autos para su evaluación, acompañado del reglamento técnico de la categoría.

Artículo 96.

COMISARIO DEPORTIVO EN EL EVENTO

Celebrar sus eventos con un representante de la Comisión Nacional que tenga el carácter de Comisario deportivo de los mismos al cual deberán reconocer como máxima autoridad deportiva para tales eventos sujetándose, por tanto, a sus acuerdos y determinaciones pronunciadas en ejercicio de sus funciones, proporcionándoles los medios adecuados para cumplir tal fin.

I. Deberá entregar al Comisario del evento, o representante de FEMADAC, copia de la lista de inscritos antes del inicio de las prácticas calificadas, momento en el que deberán cerrarse las inscripciones.

Artículo 97.

INSCRIPCIÓN DE EVENTOS Y SERIALES

Para el registro de su calendario de eventos, el promotor/organizador deberá anexar los contratos de arrendamiento, comodato, uso o cualquier otro documento que contenga compromiso o intención del propietario de autódromos, kartódromos o circuitos o administradores de los mismos, debidamente facultados, por el cual se garantice al promotor/organizador el uso del inmueble en la fecha propuesta, indicando los servicios que le ofrece.

Artículo 98.

FEMADAC y sus Comisiones Nacionales no avalarán ni sancionarán ningún evento de automovilismo deportivo que, a pesar de encontrarse registrado, pretendan realizar en autódromos que tengan notorias deficiencias en cuanto a su seguridad y constituyan riesgo tanto para los pilotos participantes y sus equipos como para el público asistente, sugiriendo en cualquier caso al promotor el cambio de autódromo o circuito.

Artículo 99.

REGISTRO DE CALENDARIO

El registro de un calendario de eventos de automovilismo deportivo que realice un promotor o un organizador, ante FEMADAC, tendrá una cuota o aportación que fijará la propia Federación, de acuerdo al tabulador que elaborará anualmente. Las cuotas correspondientes deberán ser cubiertas 15 días antes de iniciar el evento o el serial de que se trate.

I. Deberán presentar su calendario tentativo a más tardar el 31 de octubre de cada año ante FEMADAC, acompañado de las cartas compromiso de los autódromos, para la reservación de su fecha y plaza.

II. FEMADAC convocará a una reunión a más tardar el 30 de noviembre de cada año, con los promotores y organizadores, para analizar en forma definitiva el calendario y registrarlos oficialmente.

III. Una vez registrada determinada fecha para un evento en los términos señalados, cualquier modificación a la misma y/o plaza, sin causa de fuerza mayor que lo justifique, tendrá una multa que fijará FEMADAC.

IV. CLASIFICACIÓN DE EVENTO

a) NACIONAL

Eventos que se llevan a cabo en cuatro o más Estados a nivel nacional.

b) REGIONAL

Eventos que se llevan a cabo en autódromos de Estados colindantes entre sí.

c) ESTATAL

Eventos que se llevan a cabo en una misma ciudad o en el mismo Estado.

Artículo 100. CONVOCATORIAS

I. Cada uno de los eventos programados y registrados, debe contar con una convocatoria que especifique:

- a) Fecha, lugar, horario y categorías participantes.
- b) Límite de autos en cada carrera.
- c) Directorio del Comité Organizador, donde se indique el responsable directo del evento.
- d) Responsable médico.
- e) Nombre y domicilio del hospital a cargo el día del evento.
- f) Comisión Nacional que sanciona como autoridad.
- g) Monto de los premios y trofeos asignados a cada categoría
- h) Forma de arranque y vueltas de cada categoría.
- i) Costo de la inscripción por categoría.
- j) Y demás información referente al evento.
- k) Nombre del Comisario del evento.
- l) Deberá tener impreso el emblema de FEMADAC y de la Comisión Nacional correspondiente.

Artículo 101.

Cualquier cambio en la convocatoria o programa del evento deberá hacerse por escrito y notificarlo a todos los pilotos que deberán firmar de enterado.

Artículo 102.

El monto total de los premios ofrecidos no podrá ser inferior al 50% del total de la inscripción del evento. Los premios de contingencia no se incluyen en el renglón anterior, éstos son complementarios.

Artículo 103. PREMIOS DE CONTINGENCIA

Para hacerse acreedor a los Premios de Contingencia, el piloto competidor deberá llevar los anuncios así propuestos en los lugares indicados por el promotor/organizador del evento o serial en donde participe.

Artículo 104.

El promotor/organizador que no cumpla con lo ofrecido en su convocatoria y respetar su reglamento, se hará acreedor a una multa y/o al retiro de su certificado de promotor/organizador.

Artículo 105.

Las acreditaciones de prensa que presenten los medios de comunicación y credenciales expedidas por FEMADAC, tendrán el acceso al evento, sin necesidad de solicitar otro tipo de pase.

Artículo 106.

LÍMITE DE AUTOS POR PISTA O CIRCUITO

I. La cantidad de autos participantes en cada carrera se regulará con base al tipo de pista, su ancho y trazo, largo y tipo de vehículos. El Director de Carrera y el Comisario lo decidirán.



II. Para facilitar el cronometraje, los números de competencia de los automóviles deberán ser de dos cifras únicamente, del 2 al 99, respetando el número 1 para el campeón del año anterior.

Artículo 107. COMITÉ ORGANIZADOR

I. Todas las personas que integran un Comité organizador, deberán estar capacitadas y con la suficiente experiencia para el desempeño de sus cargos y funciones.

II. Un oficial no debe desarrollar una función diferente a la que se le confió en su nombramiento. No está autorizado a competir en ningún evento en el cual esté desempeñando una función de oficial u organizativa.

III. Las penalizaciones que se impongan en un evento, serán aplicadas únicamente por el Director de Carrera y/o el Comisario y su decisión deberá ser respetada.

IV. El Comité Organizador deberá en todo momento respetar y cumplir las decisiones y disposiciones de las autoridades deportivas del evento. El incumplimiento a este punto será motivo de una suspensión a la persona de la organización que lo infrinja.

Artículo 108. INSCRIPCIONES

I. Cualquier promotor y organizador que reciba una inscripción de un piloto, que no cuente con su licencia deportiva, se hará acreedor a una multa por tres veces el valor de la licencia, y en caso de reincidir, esta multa se multiplicará por tres, cada vez que esto ocurra.

II. El cierre de inscripciones deberá ser antes del inicio de las prácticas calificadas. Debiendo informarlo en la convocatoria. La falta de cumplimiento a este punto será motivo de una multa.

III. El encargado de inscripciones deberá requerir al piloto que se inscribe que presente su licencia deportiva vigente.

IV. En caso de que un piloto tramite su licencia deportiva en el evento, presentará el recibo correspondiente.

Artículo 109.

No permitir la participación en sus eventos de personas suspendidas o expulsadas por una Comisión Nacional y/o FEMADAC.

Artículo 110.

Durante el desarrollo del evento, el promotor/organizador, vigilará que los accesos a áreas restringidas como los fosos (pits) y riel, así como zonas cercanas a la pista, estén libres de personas no autorizadas a la organización.

Artículo 111.

MÉDICO RESPONSABLE Y SEGURIDAD

I. En todos los eventos, el promotor deberá contar con un responsable médico, capacitado para atender los accidentes que pudieran presentarse, aprobado y acreditado por el Director médico de FEMADAC, y será el encargado de verificar que cuenta con el equipo adecuado en caso de un siniestro.

II. En todos los eventos el promotor/organizador deberá contar con servicio médico adicional al de la pista, para atender al público. Debiendo cubrir en su totalidad el área donde se encuentra el público. En ningún momento deberá descuidarse la pista.

III. El promotor/organizador, deberá contar con los servicios de un hospital de la entidad en donde realice su evento, lo más cercano al circuito posible, con las instalaciones y equipo necesario, para casos de emergencia.

IV. Si el médico responsable del evento considera que un piloto no está habilitado físicamente para participar en el evento o continuar en el mismo, deberá darlo a conocer al Director de Carrera y al Comisario, presentando por escrito el motivo y su decisión deberá ser respetada.

V. El promotor/organizador deberá contar con salidas de emergencia para ambulancias, que deberá hacer del conocimiento del médico del evento y del Comisario, para que lo informen a los operadores de las ambulancias. Dichas áreas siempre deberán estar despejadas.

VI. El promotor/organizador deberá contar con suficiente seguridad pública durante el desarrollo del evento.



VII. El promotor/organizador, en todos sus eventos, deberá contar con el equipo adecuado de rescate, herramientas, grúas, ambulancias, bomberos, autos de intervención, etcétera.

Artículo 112.

PROGRAMA Y HORARIO DEL EVENTO

El horario de un evento, previamente establecido en el programa, debe ser respetado en su totalidad, los retrasos o cambios imprevistos en el mismo sin previa justificación, serán motivo de una multa de parte de la Comisión Nacional correspondiente.

I. Deberá considerarse dentro de su programa un margen de tiempo para poder recuperar retrasos que puedan suscitarse durante el programa por causas de fuerza mayor.

II. En caso de tener que suspender una práctica libre o calificada, deberá reponerse el tiempo de la suspensión a la categoría afectada, hasta completar el tiempo programado.

III. En caso de verse imposibilitados para reponer el tiempo faltante, por causas de fuerza mayor, únicamente se podrá disminuir el tiempo de la práctica libre.

Artículo 113. JUNTA DE PILOTOS

I. Debe realizarse una junta de pilotos antes de que inicie la competencia, y deberá notificarse en el programa la hora y lugar de la misma, pudiendo realizarse al terminar de la última práctica del día anterior a la misma. En similares condiciones, deberá realizarse una junta de Jefes o Directores de Equipo.

II. La presencia de todos los pilotos participantes es obligatoria. La impuntualidad e inasistencia será penalizada.

III. Previo a la junta deberá pasarse lista de asistencia, y la junta deberá llevarse a cabo con la presencia del Comisario del evento y/o representante de FEMADAC, además del Director de Carrera.

IV. El Comisario verificará la asistencia con la lista de inscritos.

V. Las decisiones y resoluciones que se tomen en la junta de pilotos, aprobadas por el Comisario Deportivo, serán obligatorias para todos los participantes y se entenderá que forman parte del reglamento para el evento en cita.

Artículo 114.

I. El promotor/organizador deberá cubrir la cuota de la sanción de su evento o serial, que fije la Comisión Nacional correspondiente, con antelación a la celebración del mismo.

II. Las observaciones y recomendaciones que FEMADAC y/o la Comisión Nacional respectiva, presenten a los promotores/organizadores, deberán ser consideradas por los mismos.

III. En caso de que por causas de fuerza mayor no puedan llevarse a cabo, deberán presentar por escrito los motivos justificados, los cuales serán analizados.

CAPÍTULO XI

PISTAS - CIRCUITOS - CARRETERAS - RUTAS

Artículo 115.

Todas las pistas, circuitos y rectas se regirán por el presente Código y las normas de diseño y seguridad que determinen el Comité de Seguridad de FEMADAC y los reglamentos de las Comisiones Nacionales de automovilismo deportivo.

Artículo 116.

La selección de cualquier ruta de carretera deberá ser aprobada por la Comisión Nacional de Rallies o la de Off Road, o la correspondiente y la solicitud de aprobación deberá contener el itinerario y la distancia exacta que se recorrerá.

Artículo 117.

REGISTRO DE LAS PISTAS Y CIRCUITOS

El registro y reconocimiento otorgado, así como su cancelación, será facultad exclusiva de FEMADAC a través de la Comisión Nacional correspondiente.

I. Para su registro deberán presentar la siguiente documentación:

- a) Acta constitutiva de la empresa, que estará al frente del inmueble deportivo.
- b) Cédula R.F.C./ Constancia de situación fiscal.
- c) Planta de conjunto y localización.
- d) Planos del circuito, especificando:
Longitud de rectas, curvas, ancho, escapes.
- e) Protecciones del circuito (rieles, taludes, bardas de contención, trampas y llantas).
- f) Zonas de acceso al público.
- g) Caminos de servicio y puntos de acceso.
- h) Torre de control, áreas de fosos (pits), parque cerrado.
- i) Puestos de oficiales.

II. Los autódromos, circuitos y rectas de aceleración, por sus características serán homologados de acuerdo a las categorías que puedan participar.

III. Los autódromos, pistas, circuitos, rutas etc., deberán contar con la autorización de la Comisión Nacional correspondiente, y el Comité de Seguridad de FEMADAC, la cual dictaminará su seguridad para otorgar un certificado de operación.

IV. Por las características especiales de cada pista y circuito, se revisarán de manera muy especial las medidas de seguridad existentes principalmente para el público asistente.

V. Deberán contar con un seguro de Responsabilidad Civil, presentando copia de la póliza a la Comisión Nacional respectiva.

VI. Para el uso de las pistas para entrenamientos fuera de eventos, los responsables de las instalaciones deberán exigir la licencia deportiva vigente, y de ninguna manera permitir la entrada a ningún piloto que no cuente con la misma. La falta de cumplimiento a este punto será motivo de una multa, que dictaminará la Comisión Nacional correspondiente, hasta el veto a la instalación.

VII. El certificado tendrá vigencia de un año renovable y se clasificará de acuerdo a sus características.

VIII. CIRCUITO, PISTA O PISTA DE ACELERACIÓN DE CARÁCTER TEMPORAL

En caso de que el evento a efectuarse vaya a realizarse en un circuito, pista, pista de aceleración o cualquier similar que no tenga instalaciones adecuadas permanentes, además se deberá agregar:

- 1.- Plano del lugar en el que va a llevarse a cabo el evento, con todas las anotaciones relevantes y necesarias.
- 2.- Pista de Aceleración o Circuito, detallando el sentido hacia donde se correrá, los obstáculos que en él o rodeándolo se encuentran y puedan afectar a los participantes, la colocación de pits, la colocación de tribunas o lugares donde estará el público.
- 3.- Medidas de seguridad tomadas para proteger a los competidores, participantes y público, aislándolos de puntos peligrosos como coladeras, hidrantes, postes, teléfonos, árboles, rocas, construcciones, banquetas o similares, con dovelas, llantas, o medidas similares, detallando su colocación y características conforme a las normas existentes en el Código Deportivo.
- 4.- Medidas de seguridad físicas y humanas tomadas para separar al público de las zonas de peligro, y para controlar su acceso a ellas.
- 5.- Colocación de puestos de oficiales y detalles de la forma en que serán resguardados éstos, para protegerlos de incidentes que puedan dañarlos.
- 6.- Colocación de vehículos de intervención, asistencia médica, control de incendios, grúas, escapes, etcétera.
- 7.- Elementos de control de incendios en el circuito, así como en los pits.
- 8.- Datos de Geo Localización (GPS) del lugar donde va a efectuarse el evento.

9.- Cualquier otro elemento que sea relevante para la valoración de los riesgos y el otorgamiento de la autorización, en su caso.

IX. EVENTO NOCTURNO EN CIRCUITO

Adicional a los requisitos habituales:

1.- Todos los puestos de oficiales deberán contar con 4 lámparas de tipo señal nocturna para aviación o aeropuerto, de pilas, con pilas suficientes; dos lámparas serán de luz amarilla, una lámpara de luz roja y una azul. Podrán ser usados adicionalmente círculos reflejantes con los mismos colores.

2.- El puesto de meta debe estar perfectamente iluminado, para que los pilotos puedan observar claramente cualquier señalización puesta, ya sea pizarrón con números y/o banderas.

3.- Es obligatorio el uso de letreros con material reflejante: Pits Abiertos, Pits Cerrados, números en el auto insignia.

4.- El auto insignia debe contar con una torreta y deberá llevar un letrero con números para señalar a los vehículos en la parte trasera; estos números deberán ser de material reflejante.

5.- Todos los autos competidores deberán de contar con luces delanteras (faros) y traseras, además de luz de freno, y éstas deberán de funcionar en todo momento, cuando menos una delantera y una trasera, siempre y cuando con ellas sea posible ver el circuito y ser observado por los demás participantes. Los faros no deberán sobrepasar la altura del cofre.

6.- Se tendrá que contar con energía eléctrica suficiente en torre de control y salida de pits, para cubrir todas las necesidades del evento.

Artículo 118.

FEMADAC y sus Comisiones Nacionales afiliadas se reservan la facultad de realizar conjuntamente con los promotores reconocidos, revisiones periódicas a las pistas y circuitos, en los cuales se realicen eventos de automovilismo deportivo, a efecto de supervisar las condiciones en que se encuentran y certificar que reúnen los requisitos de seguridad establecidos en los reglamentos generales y especiales para su uso, formulando las recomendaciones que correspondan a promotores, propietarios o administradores, para subsanar cualquier deficiencia o mejorar las condiciones en cuanto a su seguridad se refiere.

Artículo 119.

Para la contratación de una pista o circuito, es obligatorio que el propietario o administrador del mismo, debidamente facultados, extienda un contrato de arrendamiento, comodato, uso o cualquier documento que contenga compromiso o intención de su parte, por el cual se garantice al promotor/organizador el uso del inmueble y los servicios que ofrece.

CAPÍTULO XII

OFICIALES EN UN EVENTO

Artículo 120.

Los oficiales de un evento deberán contar con la suficiente experiencia y conocimientos necesarios para cumplir debidamente con sus funciones, respetando y haciendo cumplir los reglamentos y Código Deportivo, así como los del serial correspondiente.

I. DIRECTOR DE CARRERA

Es el responsable del buen funcionamiento del evento en el aspecto deportivo. Sus funciones específicas son:

- a) Mantener el orden en coordinación con las autoridades que son responsables de la seguridad pública.
- b) Asegurarse que todos los oficiales de pista tengan la información que requieren para llevar a cabo sus funciones.
- c) Controlar a los competidores y sus vehículos y evitar, en caso necesario, la participación de algún piloto suspendido o descalificado, con el apoyo del Comisario del evento.
- d) Evitar que un piloto tome parte en una competencia para la cual no ha calificado, con el apoyo del Comisario del evento.

- e) Asegurarse de que cada vehículo sea tripulado por el piloto inscrito y supervisar que los autos participen en sus categorías respectivas.
- f) Cuidar que los autos lleguen formados a la línea de arranque, para poder dar la señal.
- g) Dialogar con el Comisario del evento con relación a cualquier propuesta para modificar el programa o a violaciones a los reglamentos y/o protestas de parte de los competidores.
- h) Asegurar que el horario del programa del evento se respete.
- i) Presentar ante el Comisario del evento, a los pilotos y/o miembros de equipo que se considere que con su conducta violaron reglamentos.
- j) Recibir protestas y transmitir las al Comisario, quien tomará las medidas que sean necesarias.
- k) Recabar los informes de los cronometristas, revisores técnicos y observadores de pista, junto con la información necesaria para la determinación de los resultados.
- l) Presentar a la Comisión Nacional que corresponda con copia a FEMADAC el reporte del evento.
- m) Deberá vigilar y coordinar con base en inscripciones reales, la lista de competidores con nombre y número de autos para cronometraje.

II. DIRECTOR DE PISTA

Se encuentra bajo la autoridad del Director de Carrera y es el responsable de distribuir al personal en los puestos y que cuenten con el equipo que necesitan.

III. RESPONSABLE DE CRONOMETRAJE

Su función es informar el tiempo de cada competidor durante la calificación y la competencia.

- a) Preparar y firmar de acuerdo con su responsabilidad los reportes y entregarlos al Director de Carrera y al Comisario.
- b) Enviar a solicitud del Comisario o de la Comisión Nacional correspondiente las hojas originales del cronometraje.
- c) No deberá comunicar ningún tiempo o resultado, excepto al Director de Carrera y/o al (los) Comisario(s).
- d) Es el responsable de que los vehículos lleven colocado el transmisor (chip) en el lugar adecuado.
- e) Recibir la lista correcta de los inscritos, con el nombre de los pilotos competidores y sus números de competencia.
- f) En carreras de duración, deberá entregar reportes cada hora.
- g) Al finalizar las prácticas, calificación, vueltas de calentamiento (warm up) y carrera, entregar los tiempos al Director de Carrera y Comisario para que sean firmados de autorizados.
- h) El cronometraje computarizado siempre deberá contar con un cronometraje manual de respaldo.
- i) Es el responsable de comunicar la última vuelta, excepto en las carreras de duración, así como el final, al Director de Carrera.
- j) En todas las carreras, los cartelones que indican el número de vueltas que lleva el puntero, deberá llevarse en forma regresiva.

IV. FUNCIÓN DE REVISOR TÉCNICO

- a) Verificar la revisión de seguridad de los autos, para permitir su participación en el evento.
- b) Verificar los automóviles, antes, durante y después del evento, si esto es requerido por el Comisario y/o el Director de Carrera.
- c) Utilizar los instrumentos de medición aprobados por la Comisión Nacional correspondiente, provistos por los organizadores en los casos necesarios.
- d) Preparar y firmar bajo su propia responsabilidad sus reportes y entregarlos al Comisario y al Director de Carrera, notificando de inmediato cualquier anomalía que se encuentre.

V. DIRECTOR DE FOSOS (PITS)

Está bajo las órdenes del Director de Carrera, tiene bajo su responsabilidad el orden y seguridad de esta área; distribuye al personal y equipo en las zonas necesarias; coordina las acciones de cierre y apertura de fosos (pits), coordina las acciones de sus oficiales.

VI. FUNCIONES DE LOS OFICIALES DE FOSOS (PITS)

Controlarán cualquier tipo de reabastecimiento a los autos, aplicando las prescripciones previstas en los reglamentos del promotor/organizador.

- a) Estarán bajo las órdenes del Director de fosos (pits), al cual deberán reportar inmediatamente cualquier anomalía o violación cometida por un piloto.
- b) Al término de las competencias deberán entregar un reporte al Director de fosos (pits), ya sea verbal o por escrito, de acuerdo con las instrucciones que hayan recibido.

VII. FUNCIONES DE OFICIALES DE PISTA

Los Observadores de pista ocuparán a lo largo de la misma los puestos asignados a ellos por el Director de Pista.

- a) Tan pronto como el evento se inicia cada uno de los Observadores está bajo las órdenes del Director de Carrera, a quien deberán reportar inmediatamente por los medios de comunicación con los que cuente, los accidentes o incidentes que ocurran en la sección de pista que se les ha asignado.
- b) A los oficiales de banderas se les confía la señalización, también podrán ser observadores.
- c) Al finalizar la competencia, todos los Observadores deberán entregar un reporte por escrito de los incidentes, accidentes y anomalías que hayan ocurrido en su sector, con copia a los Comisarios del evento.

VIII. SECRETARIO DEL EVENTO

- a) Preparar formatos de reporte, boletines especiales a los competidores.
- b) Mantener actualizada la lista de inscritos a cronometraje y a Dirección de Carrera.
- c) Emitir boletines, información y sanciones a pilotos, enviados a fosos(pits) durante el evento.
- d) Entregar la información de los tiempos y resultados.
- e) Elaborar carpetas de información para el Director de Carrera y el Comisario.
- f) Coordinar la recepción de protestas y/o reclamos y de acuerdo a estas, emitir los boletines de información correspondiente.

IX. DIRECTOR GENERAL DEL EVENTO

No tiene facultades ejecutivas dentro del área deportiva de un evento, esta facultad es exclusiva del Director de Carrera y del Comisario y no podrá intervenir de ninguna manera.

Es el responsable ante todas las autoridades deportivas y gubernamentales del evento en general.

Es el responsable de que todos los oficiales del evento, oficiales de pista y personal de su organización cuenten con el equipo y material necesario para llevar a cabo eficientemente sus funciones, incluyendo el uniforme o chaleco que los identifique.

CAPÍTULO XIII

FOSOS (PITS) - PARQUE CERRADO

Artículo 121

Los fosos (pits) son una zona restringida, en la que ninguna persona podrá permanecer o entrar sin que porte el gafete oficial correspondiente.

Artículo 122. CIRCULACIÓN EN FOSOS (PITS)

I. La velocidad máxima de circulación en el área de fosos (pits) es de 20 kph. y en el carril rápido (fastlane) de 60 kph. El no respetar esta disposición será motivo de una multade parte de FEMADAC, hasta la descalificación del evento y no elimina la posibilidad de que se aplique conjuntamente una penalización por parte de la Comisión Nacional correspondiente.

II. En casos particulares, por las características de una pista y su área de fosos (pits), la velocidad del carril rápido deberá ser disminuida y el promotor/organizador tiene la obligación de informarlo en la convocatoria.

Artículo 123.

Durante la realización de un evento en la zona de fosos (pits), deberán respetarse estrictamente los siguientes lineamientos:

- I. Queda estrictamente prohibido la presencia de niños menores de 14 años.
- II. Es obligatorio despejar de vehículos y remolques la parte trasera y el interior de los fosos (pits), respetando los espacios asignados.
- III. Están autorizadas hasta cuatro personas para atender un vehículo en la zona externa del foso (pit) correspondiente. Este número podrá variar sólo si lo establece el reglamento autorizado del promotor/organizador. Por cada persona extra que intervenga será penalizado.
- IV. Queda estrictamente prohibido el uso de sopletes o de herramientas que puedan producir chispas en el interior y la parte frontal de los fosos (pits).
- V. Si el piloto rebasa su foso (pit) al intentar detenerse, únicamente podrá regresar al mismo empujado por sus mecánicos.
- VI. Queda estrictamente prohibido circular en sentido contrario o en reversa mecánica en la zona de fosos (pits). Será motivo de una multa y penalización que contemple el reglamento del promotor.
- VII. Cualquier reparación fuera de los fosos (pits), deberá ser realizada únicamente por el piloto, la ayuda de terceros será motivo de una multa y significará la descalificación del auto.
- VIII. En cada foso (pit) y por un auto competidor se deberá contar en forma obligatoria:
 - a) Extinguidor de polvo ABC con una capacidad mínima de 4 kg
 - b) Una escoba o cepillo.
 - c) Un recipiente para desechos de combustible, solventes y aceite.
- IX. Queda estrictamente prohibido ingerir bebidas alcohólicas y fumar durante el desarrollo del evento, en esta área.
- X. Queda estrictamente prohibido arrojar sobrantes o desechos de combustible, solventes y aceites en el interior de las coladeras de fosos (pits). Es obligatorio contar con un recipiente para estos desechos. El equipo que infrinja esta norma se hará acreedor a una multa de parte de FEMADAC además de la penalización que indique en su reglamento el promotor.
- XI. Desde el momento en que salga el primer automóvil, el carril rápido (fast lane) de los fosos (pits) debe permanecer libre de cualquier persona o vehículo de servicio, no autorizado por la Dirección de Carrera.
- XII. La salida de fosos (pits) debe quedar libre y sólo permanecerán las personas autorizadas por el Director de fosos (pits).
- XIII. Se deberá notificar mediante cartelones visibles para todos los fosos (pits), para informar el tiempo para la apertura y cierre de la salida de fosos (pits). (10, 5, 3 y 1 minuto).
- XIV. No se permite el reabastecimiento de combustible fuera del área de los fosos (pits), o en la parrilla de salida.
- XV. Para el reabastecimiento de combustible, es obligatorio contar con una persona del equipo con un extinguidor de un mínimo de 4 Kg de capacidad.
- XVI. La persona que abastece de combustible a un vehículo, deberá contar con un traje antifuego y por lo menos con máscara (balaclava), si no tuviera casco.

Todas las personas involucradas en el área de fosos deberán vigilar cuidadosamente de no portar ropa inflamable como: nylon, acrílón, rayón, etcétera.

Artículo 124. PARQUE CERRADO

En todos los eventos se deberá contar con un área adecuada, para llevar a cabo las revisiones de seguridad y técnicas.

- I. **Revisión Seguridad, Técnico Mecánica:** Esta revisión es primordial en un evento y se debe llevar con transparencia y claridad, para evitar malas interpretaciones y confusiones. El Revisor técnico deberá tener un asistente mínimo y ambos deben tener pleno conocimiento de los reglamentos y capacidad en el desempeño de sus funciones.

II. El parque cerrado es obligatorio en aquellas competencias para las cuales se tiene previsto la revisión de seguridad y técnica/mecánica de los automóviles.

III. Deberá estar ubicado lo más cerca posible de la entrada de fosos(pits). En caso de que la báscula se encuentre en otra área, el revisor deberá contar con personas que lo asistan para cubrir el pesaje y el parque cerrado.

IV. Los competidores están obligados a llevar sus autos al parque cerrado, como se prevé en el reglamento del promotor/organizador o como lo establece este Código o el reglamento de la Comisión Nacional respectiva, aún cuando se prevea que no haya revisión, deberán permanecer ahí los 30 minutos reglamentarios.

V. Si durante la revisión de seguridad, el Revisor técnico encuentra una falta o el auto no tiene la elegibilidad para la categoría correspondiente, tiene la facultad de negarle el acceso a la pista, avisando al Director de Carrera y al Comisario; y su decisión será inapelable.

VI. El Revisor técnico deberá contar con la herramienta y equipo necesarios para efectuar las revisiones correspondientes. En caso de no contar con el suficiente personal para llevar a cabo las revisiones, la revisión respectiva la realizarán los mecánicos del auto, vigilados por el Revisor técnico.

VII. El procedimiento que deberá seguir es el siguiente:

- a) **Calificación:** Después de terminar sus vueltas de calificación, los autos deberán pasar de inmediato a la revisión técnica.
- b) **Carrera:** Al finalizar una carrera, el responsable de la revisión deberá encontrarse presente en el parque cerrado para recibir a los autos que terminen extraoficialmente en los seis primeros lugares de cada categoría.
- c) Durante los 30 minutos siguientes de finalizada la carrera, ninguna persona podrá tocar los autos y no se permitirá la entrada a ninguna persona ajena o involucrada con los seis primeros lugares. Únicamente el Revisor técnico o su asistente podrá estar presente.
- d) Al iniciar la revisión sólo podrán estar presentes dos personas como máximo por auto, además del responsable técnico y el Comisario y/o representante de FEMADAC.
- e) En caso de una revisión por protesta, se permitirá la presencia de un representante del protestante.
- f) La revisión podrá ser igual para todos los autos. El sexto lugar queda como reserva para su revisión, si fuese descalificado cualquiera de los cinco primeros lugares.
- g) Únicamente al final de la carrera podrá realizarse una revisión por sorteo, en cuyo caso los diferentes puntos de la revisión deberán estar por escrito y en sobres cerrados. Los pilotos o los representantes de los cinco primeros lugares escogerán un sobre que indicará el tipo de revisión que se le efectuará a su auto.
- h) Si al estar realizando la revisión específica, se encuentra cualquier anomalía al reglamento, el vehículo y piloto quedarán automáticamente descalificados, independientemente de hacerse acreedores a otras penalizaciones.

VIII. Se vigilará de manera muy estricta la conducta de todos los presentes en el parque cerrado. La(s) persona(s) que incurra(n) en cualquier tipo de falta y no respeten estos puntos, serán descalificadas y penalizadas.

IX. La revisión deberá efectuarse en el lugar del evento el mismo día de éste; en caso de fuerza mayor o de no contar con los elementos o condiciones necesarias para hacerlo en el evento, se efectuará la revisión posteriormente en algún otro lugar, caso en el cual:

- a) El organizador en conjunto con el Revisor Técnico y el Comisario Deportivo, dispondrán lo necesario para realizarlo a la brevedad en la fecha, lugar y hora especificados, debidamente señalado.
- b) El organizador dispondrá de lo necesario para incautar los vehículos, motores o partes a revisar y ponerlas bajo su resguardo hasta el momento de la revisión.
- c) En caso de ser imposible lo preceptuado en el inciso anterior, dispondrá de lo necesario para sellarlos vehículos, motores o partes a revisar de modo que no puedan ser alterados por los competidores o sus equipos. Este procedimiento de sellado será bajo responsabilidad del Organizador y Revisor Técnico.



X. En la revisión, deberá estar presente el Revisor Técnico oficial, un Comisario Deportivo y el piloto o representante de cada vehículo a revisar, junto con dos mecánicos por auto. Ninguno de ellos podrá tocar el auto hasta que el Revisor lo indique.

La ausencia del piloto, su representante o mecánicos será responsabilidad de ellos y obrará en su perjuicio, por lo que no se suspenderá de ninguna forma la revisión.

XI. La decisión que tome el Revisor Técnico será oficial y definitiva y se dará a conocer por escrito, firmada por él mismo y el Comisario Deportivo con copia a la Comisión Nacional que corresponda.

XII. Cualquier piloto y/o vehículo que deba presentarse a revisión y no lo haga en el momento adecuado, implicará su descalificación automática.

CAPÍTULO XIV

CARRERA

Artículo 125.

Ningún piloto podrá tomar parte en una carrera sin antes haber participado por lo menos en un entrenamiento previo a la carrera.

- I. Para autorizar una carrera, deberá ser arrancar con un mínimo de seis automóviles.
- II. Para tener derecho a puntuación y premios en una carrera, se deberá haber recorrido más del 50% de la misma.
- III. Los vehículos que sean 20% más lentos que el puntero podrán ser retirados de la carrera, por representar un peligro.
- IV. Si la carrera es suspendida antes de completar el 50% del recorrido total y no puede ser reiniciada, la(s) categoría(s) afectada(s) tendrá doble puntuación en el siguiente evento de la serie. Si esto ocurre en el último evento, o este es un evento individual, se correrá al día siguiente a juicio del promotor/organizador.
- V. Al finalizar la carrera los tres primeros lugares podrán dar una vuelta más portando la bandera que indica el lugar obtenido: Cuadros Primer lugar, Blanca Segundo lugar y Verde Tercer lugar
- VI. Al finalizar la carrera, en la vuelta de ganador, queda estrictamente prohibido subir al vehículo a cualquier persona, así como rebasar a los demás autos en el circuito.
- VII. Al finalizar la carrera, los seis primeros lugares, deberán pasar directamente de la pista al parque cerrado.

VIII. PRÁCTICAS

Los tiempos de entrenamiento serán determinados en la convocatoria y programa del evento del organizador.

- a) El Director de Carrera podrá detener una práctica si considera que es necesario, recuperar un vehículo o si una zona de la pista necesita limpieza y este tiempo deberá reponerse a la categoría afectada, hasta completar el tiempo programado.
- b) La posición de arranque será determinada por el mejor tiempo logrado por cada piloto durante la práctica de calificación.
- c) No se podrá autorizar el arranque de un piloto que, en su calificación en su misma categoría, emplee más del 20% del tiempo del mejor calificado. Quedando a juicio del Director de Carrera.
- d) En el caso de que dos categorías compitan en la misma carrera, el auto calificado más rápido en la categoría lenta no debe ser más lento que el 20% del auto más rápido de la categoría rápida.
- e) Estas medidas no se tomarán en cuenta en eventos de resistencia.

Artículo 126. PARRILLA DE SALIDA

Si por causas de fuerza mayor o mal tiempo es necesario cancelar las prácticas calificadas, la parrilla de salida podrá ser determinada de la siguiente manera, por el Director de Carrera y/o Comisario:

- a) La práctica de calentamiento que se realiza el día de la carrera podrá ser calificada.
- b) Por sorteo.
- c) La parrilla de salida debe ser publicada antes de que inicie la formación de parrilla.
- d) En caso de que uno o más pilotos hayan logrado el mismo tiempo, los lugares de arranque serán determinados por el piloto que haya logrado primero el tiempo.
- e) Las distancias mínimas entre dos coches en la parrilla de salida deben ser entre 6 y 10 mts. de acuerdo a la categoría.
- f) Todos los pilotos son responsables de estar a tiempo y en su posición en la parrilla de salida. La salida de los autos de la zona de fosos (pits) a la pista, será cerrada en el tiempo establecido en el programa del evento.
- g) Los autos que no hayan salido a tiempo, deberán esperar a que por la salida de fosos (pits) pase el auto que ocupe el último lugar de la parrilla de salida, respetando la señal del oficial de salida de fosos (pits).
- h) Durante el tiempo en que esté abierta la salida de fosos (pits), para dirigirse a la parrilla, los competidores podrán reingresar a fosos (pits), circular por el carril rápido (fast lane) a velocidad permitida y con mucha precaución y volver a salir a la pista, cuantas veces el tiempo lo permita.
- i) Los espacios en la parrilla deberán ser respetados.
- j) En caso de que la línea de salida sea después de la salida de fosos (pits) se realizará una parrilla falsa que debe estar colocada frente de los fosos (pits) y una vez que den la vuelta de reconocimiento, se colocarán en la parrilla definitiva (es recomendable que el lugar de la parrilla falsa y definitiva sea la misma).

Artículo 127. ARRANQUE

El arranque es el momento en que se da la salida a uno o varios competidores que arrancan juntos. En el caso del cronometraje, el tiempo se iniciará en el momento en que se da la señal de arranque.

- I. Un competidor será considerado que arrancó en el momento en que la orden de arranque es dada.
- II. Queda prohibido detenerse o rebasar durante las vueltas de reconocimiento.
- III. La separación entre los autos en las vueltas de reconocimiento deberá ser y mantenerse de 10 mts. aproximadamente.
- IV. El procedimiento de arranque será el siguiente:
 - a) En las vueltas de reconocimiento, los autos deben conservar sus posiciones, sin rebasar. Una vez iniciado este procedimiento queda prohibido cambiar de vehículo.
 - b) Cualquier piloto que no pueda arrancar su auto para las vueltas de reconocimiento, podrá ser ayudado por sus mecánicos. No podrá reincorporarse a su posición en la parrilla y deberá tomar la salida al final de la misma.
 - c) Si algún problema se presenta cuando los autos llegan a la parrilla al final de las vueltas de reconocimiento, que deberán siempre ser dos, se presentará una bandera roja y se cancelará el arranque.
 - d) Si se dieran más vueltas de reconocimiento éstas serán descontadas de la distancia total de la carrera.
 - e) No se permite el reabastecimiento de combustible ni de ningún otro líquido, ni recibir asistencia mecánica.
 - f) Si después del arranque un auto queda detenido los oficiales lo retirarán de la zona peligrosa.
 - g) Cualquier violación de las reglas relacionadas con el procedimiento de arranque será penalizado.
 - h) El procedimiento de arranque de carrera podrá variar en caso de que las condiciones climatológicas o de seguridad así lo ameriten.
- V. Un piloto puede cambiar de automóvil después de haber registrado su mejor tiempo en clasificación y retendrá su posición de arranque, previniendo que lo haga en el auto de la misma marca, tipo, grupo y categoría y en el cual haya estado inscrito como parte del equipo. Si éste no es el caso, arrancará al final de la parrilla.
- VI. Después de la publicación final de la parrilla de salida, los lugares de los autos que no arrancan deberán de dejarse vacíos, los

demás competidores arrancarán en la posición tal y como fue publicada en la parrilla de salida.

Artículo 128.

AUTO MULETO

El uso de un auto muleto se permite si éste está contemplado dentro de los reglamentos del serial o campeonato de que se trate. Debe cumplir con los reglamentos de seguridad y elegibilidad establecidos por el auto original.

Artículo 129.

El organizador podrá escoger el tipo de arranque, ya sea a auto lanzado o auto parado.

I. ARRANQUE AUTO LANZADO

a) Una salida lanzada es aquella que se da cuando el automóvil está en movimiento en el momento de dar la señal, después de haber completado las dos vueltas de reconocimiento.

b) Para un arranque lanzado, los competidores deberán, durante dos vueltas, ser guiados por un auto insignia. A partir de esto se considerará que el evento se ha iniciado cuando el auto líder (no el auto insignia) cruza la línea de salida. Estas vueltas podrán aumentar si a juicio del arrancador lo considera necesario, y estas vueltas adicionales serán descontadas de la longitud total de la carrera.

II. ARRANQUE AUTO PARADO

El arranque a auto parado es aquel en el cual todos los autos están detenidos al momento de recibir la señal de salida.

Artículo 130. ARRANQUE EN FALSO

Un arranque en falso ocurre cuando antes de que se dé la señal, un piloto se mueve hacia adelante de su posición prescrita.

I. Penalizaciones por arranques en falso: Cualquier piloto que haga una salida en falso, será penalizado sumándole un tiempo "x" a su tiempo total de carrera, la penalización debe ser avisada a su equipo de manera obligatoria.

a) El tiempo x varía según la gravedad de la falta cometida pudiendo llegar hasta la descalificación a juicio del Director de Carrera y del Comisario del evento, pudiendo aplicarse también una multa.

b) La penalización podrá ser durante la carrera mediante una bandera negra ordenando al piloto penalizado una entrada y salida de fosos (pits) (stop and go), con o sin tiempo de parada.

Artículo 131.

Cualquier otro tipo de arranque deberá ser especificado claramente en la convocatoria del organizador y deberá ser autorizado por el Comisario del evento.

Artículo 132.

LIMITE DE AUTOS POR PISTA O CIRCUITO

I. La cantidad de participantes en cada categoría se regulará con base en el tipo de pista, el ancho y el trazo, el largo y el tipo de vehículos. El Director de Carrera y el Comisario del evento tienen la facultad para determinar lo anterior.

II. Las categorías que sobrepasen esas cantidades serán informadas al término de sus pruebas de calificación para realizar una carrera de calificación, la cual puede efectuarse al finalizar las prácticas o al inicio del programa del evento.

a) Participarán los autos que ocupen los cinco últimos lugares o más, del máximo permitido.

b) Los cuatro primeros de esta carrera de calificación ganarán su derecho a ocupar los últimos cuatro sitios de la parrilla de salida.

c) Los dos primeros autos no calificados, podrán estar listos en la zona de fosos (pits), para que en caso de que uno o dos vehículos no arranquen, se puedan incorporar inmediatamente después de que pase por el área de fosos (pits) el último auto de la parrilla.

Artículo 133. MANGAS (HEATS)

Una competencia puede ser en mangas (heats). La composición de estos será determinada por el Comité Organizador y será publicada en el programa. La composición de las mangas (heats) podrá ser modificada si esto fuera requerido por el Director de Carrera y/o el Comisario del evento.

Artículo 134

ENCADENAMIENTOS DURANTE CARRERA

El Director de Carrera podrá decidir un encadenamiento si las condiciones de la pista lo requieren:

- I. El Director de Carrera dará la orden de poner banderas amarillas en los puestos y sacar los letreros de auto insignia.
- II. Los pilotos deberán disminuir su velocidad, circular con precaución y conservar sus posiciones (queda prohibido rebasar).
- III. A la orden del Director de Carrera el auto Insignia ingresará a la pista con la torreta prendida. A una velocidad adecuada a la categoría. Todos los autos se colocarán atrás de él.
- IV. Irán pasando al auto insignia a la indicación de éste hasta que el líder quede atrás de él.
- V. En todos los puestos se mantendrán las banderas amarillas estáticas, excepto en el lugar del accidente y cuando el contingente circule en la zona del puesto se agitarán hasta que el último auto deje la zona.
- VI. Una vez que se restablezcan las condiciones adecuadas en la pista, el Director de Carrera indicará al auto insignia que apague su torreta al pasar por la línea de meta para indicar la última vuelta del encadenamiento.
- VII. El auto insignia entrará entonces a fosos (pits) o se detendrá en un lugar previamente determinado y con la bandera verde se dará reinicio a la carrera en la línea de meta.

Artículo 135.

Al recibir la bandera verde para finalizar el encadenamiento, los competidores no podrán rebasar, hasta que el auto puntero haya cruzado la línea de meta en donde se muestra la bandera verde.

Artículo 136.

En carreras consideradas de duración o resistencia, en caso de ocurrir un encadenamiento durante las dos primeras vueltas la entrada a fosos (pits) estará cerrada.

Artículo 137. FINAL DE CARRERA

- I. En las carreras a vueltas, es obligatorio indicar a los competidores la última vuelta con bandera blanca.
- II. En carreras de duración a tiempo, no se podrá indicar última vuelta con bandera blanca.
- III. La señal del final con bandera a cuadros, será dada cuando el auto líder haya cubierto la distancia programada.
- IV. En el caso de que la señal del final sea dada inadvertidamente o por cualquier causa antes de que el auto líder haya cumplido las vueltas o el tiempo establecido, la carrera será terminada en el momento que la señal sea dada.
- V. En el caso de que la señal del final sea dada después de que se haya cumplido la última vuelta establecida o haya transcurrido el tiempo determinado, la carrera se considera terminada de acuerdo con el paso de los autos sobre la línea de meta en el momento en que la distancia o el tiempo total fue cumplido.
- VI. Después de recibir la bandera a cuadros, los autos deben completar una vuelta más a velocidad moderada y dirigirse los seis primeros lugares a parque cerrado y los demás deberán ingresar a fosos (pits).

Artículo 138.

DETENCIÓN DE CARRERA

En caso de detener una carrera, la bandera roja será mostrada en el puesto principal y en todos los puestos de la pista. Los autos deben reducir la velocidad y regresar a la zona de arranque.

- I.- La detención de la carrera es responsabilidad del Director de Carrera del evento.
- II.- La clasificación para el nuevo arranque de la carrera será establecida tomando como base la vuelta anterior en la que la carrera fue detenida.
- III.- La carrera se reiniciará cuando el Director de Carrera determine que las condiciones de la pista están restablecidas.

IV.- Cuando la bandera roja se muestra en las dos primeras vueltas.

- a) Es un nuevo arranque.
- b) Los autos deben retornar a sus posiciones originales en la parrilla.
- c) Todos los autos que arrancaron podrán hacerlo nuevamente.
- d) Se correrá a la distancia programada. Los autos deberán ocupar sus posiciones de salida inicial en la parrilla.
- e) Únicamente podrán arrancar los autos que tomaron la primera arrancada y los autos de reserva o muletos inscritos que hayan cumplido con la revisión técnica, estos últimos podrán sustituir al auto original.
- f) Podrán cambiar los autos muletos que hayan sido debidamente inspeccionados en los fosos (pits), pero no puede haber dos vehículos con el mismo número en la parrilla.
- g) Debe haber suficientes oficiales vigilando el cumplimiento de estos puntos.
- h) Se debe limpiar la pista lo más rápidamente posible.
- i) Si antes de la detención, un auto entrara a fosos (pits), y es detenida la carrera, dicho competidor debe arrancar desde fosos (pits) en el nuevo arranque.

V.- Cuando la carrera se detiene **después de que se hayan cumplido más de dos vueltas y antes del 75% de la carrera.**

a.- Los autos deben regresar a la parrilla y detenerse antes de la parrilla de salida donde les indiquen los oficiales. Una vez que sean conocidas las posiciones de arranque se empujarán los autos a sus posiciones de salida.

b.- No podrán recargar combustible ni ningún líquido.

c.- No podrán hacer ninguna reparación de ningún tipo, ni cambiar llantas, a menos de que la carrera se haya detenido por lluvia y se haga el cambio por llantas con dibujo.

d.- La carrera será considerada en dos partes. **La primera termina en la última vuelta anterior a que la carrera sea detenida, cuando el líder de competencia cruza la línea de meta, quedando el resto del contingente conforme al lugar que ocupen en esa vuelta.**

e.- **El orden de salida de la segunda parte será el orden que hayan quedado en la última vuelta anterior a que haya sido dada la señal de detención, cuando el líder cruza la línea de meta, quedando el resto del contingente conforme al lugar que ocupen en esa vuelta.**

f.- La distancia de la segunda parte será la distancia programada, restando la distancia recorrida, menos tres vueltas.

g.- Únicamente los autos que tomaron parte en el arranque original podrán tomar la salida, siempre y cuando hayan regresado a la parrilla por sus propios medios, por la ruta autorizada, y que no hayan sido retirados oficialmente.

h.- No podrán utilizarse los autos muletos.

i.- En caso de que la carrera haya arrancado con el aviso de pista mojada (wet race), no podrá detenerse, para el cambio de llantas.

VI.- MAS DEL 75% DE LA DISTANCIA PROGRAMADA

La carrera se considera terminada en la última vuelta anterior a que se detuviera la carrera, cuando el auto líder haya pasado por la línea de meta, quedando el resto del contingente conforme al lugar que ocupen en esa vuelta.

Artículo 139. CLASIFICACIONES

El automóvil que clasifica en primer lugar es aquel que ha cubierto la distancia establecida en el menor tiempo posible.

- a. Los autos serán clasificados de acuerdo a las vueltas que completen.
- b. Los autos que completen el mismo número de vueltas, serán clasificados por el orden en el cual pasaron la línea de meta.
- c. Si un auto demora más del doble del tiempo que la vuelta más rápida del ganador de la carrera para recorrer su última vuelta, ésta no será tomada en cuenta.
- d. La clasificación oficial será publicada después de la carrera en el lugar que indique el programa del evento y que deberá estar firmada por el Director de Carrera y el Comisario.

Artículo 140. EMPATES

- I. **En carrera:** En el caso de un empate, para definir al ganador se tomarán en cuenta los tiempos de calificación.
- II. **En campeonatos,** se determinará al ganador tomando en cuenta el mayor número de primeros y segundos lugares obtenidos durante la temporada y así sucesivamente.

Artículo 141. RESULTADOS

- I. Los resultados serán extraoficiales hasta que el Director de Carrera y el Comisario hayan revisado todos los reportes inherentes a la carrera.

Los resultados estarán sujetos a correcciones por parte del Comisario del evento. En cuyo caso el promotor/organizador deberá esperar la decisión final para poder entregar los trofeos y premios correspondientes, así como publicar el estado del campeonato.

- II.- Con los resultados extraoficiales se realizará la premiación, en la que se premiarán, según el reglamento de la categoría o campeonato, al primero o a los tres primeros lugares, según corresponda, mínimo.

En cualquier caso, de que, por alguna sanción o descalificación técnica, alguno de los premiados pierda el lugar que se le otorgó en la premiación, será obligación del piloto o pilotos sancionados o descalificados, devolver el trofeo o premio recibido, al organizador o a la autoridad deportiva, y el no hacerlo, será motivo de sanción que puede llegar a la suspensión.

CAPÍTULO XV

BANDERAS Y SEGURIDAD EN PISTA

Artículo 142.

Las banderas pueden ser reemplazadas por señales luminosas roja, amarilla y verde, que tendrán el mismo significado que las banderas.

- a) Dimensiones:

Su dimensión mínima debe ser de 60X80 cm de colores firmes.

- b) La bandera roja y la bandera a cuadros deben tener una dimensión mínima de 80x100 cm sujetas a un palo por uno de los lados de 80 cm de alto que sobresalga de la bandera 15 cm para sujetarse.

I. Significado de Banderas

- **VERDE:** Pista libre o arranque. Si es colocada en un puesto posterior a una bandera amarilla o doble bandera amarilla, significa que a partir de ella la pista está libre y no está encadenada, reanudar ritmo de carrera.
- **BLANCA:** Última vuelta de la carrera. En puesto uno (meta). Auto lento dentro de la pista o vehículo de intervención, (en zona de puesto de oficiales), esta bandera no se muestra con este objetivo en el puesto uno (meta).
- **ROJA:** Peligro. Todos los vehículos deben dirigirse lentamente a la zona de meta y detenerse con precaución. No podrán entrar a fosos(pits) durante la carrera. Durante prácticas o calificación deberán ingresar a fosos (pits) inmediatamente. En carreras de karts, al mostrar esta bandera, deberán detenerse de inmediato en el lugar en donde se les muestre.
- **AMARILLA AGITADA:** Peligro. No rebasar. Reducir velocidad.
- **AMARILLA EN TODA LA PISTA:** Problema grave en la pista. Entra auto insignia, todos los autos se formarán atrás de él. Prohibido rebasar.

- **AMARILLA DOBLE AGITADA EN UN SOLO PUESTO:** Incidente o accidente grave cerca del puesto que implica posible bloqueo parcial o total de la pista. Precaución extrema, bajar mucho la velocidad. Prohibido rebasar, prepararse a posible maniobra inesperada o parar completamente.
- **AMARILLA CON LETRERO S/C:** Pista encadenada, compactar el contingente y seguir auto insignia.
- **AZUL ESTÁTICA:** Se muestra al auto que va a salir o está saliendo de pits, cuando hay vehículos circulando en pista o van a rebasarlo.
- **AZUL AGITADA. En práctica:** Un auto más veloz está a punto de rebasar al auto al que se le muestra la bandera azul.

En carrera: Un auto más veloz está a punto de lapear al auto al que se le muestra la bandera azul agitada. El auto al que se le mostró la misma, deberá prepararse para ser rebasado y facilitar el rebase inmediatamente. El incumplimiento de esta norma podrá ser motivo de un Stop and Go, para el auto que va a ser lapeado. Esta también podrá ser mostrada a autos significativamente más lentos, que disminuyan el ritmo de la carrera de los que le siguen.

- **ROJA CON AMARILLO EN FRANJAS HORIZONTALES:** Precaución. Pavimento resbaloso (sólo se muestra estática).
- **BANDERA NEGRA / CÍRCULO NARANJA:** Desperfecto mecánico, se muestra sólo en puesto uno (meta) acompañada de un pizarrón con el número del auto que deberá ingresar a fosos (pits) a reparar la falla mecánica.
- **BANDERA NEGRA:** Penalización aun auto, acompañada de pizarrón con el número de auto que deberá ingresar a fosos (pits) y reportarse con el oficial en salida de fosos (pits).
- **BANDERA NEGRA Y BLANCA EN DIAGONAL:** Amonestación por conducta antideportiva, acompañada de un pizarrón con el número del auto, el piloto deberá respetar los reglamentos bajo pena de ser descalificado y no debe entrar a fosos (pits).
- **BANDERA A CUADROS, BLANCOS Y NEGROS:** La práctica, calificación o carrera ha finalizado.

II. Clasificación por ubicación Las banderas se dividen según el puesto en que se utilizan:

- a) **Puesto uno o de meta,** únicamente puede mostrarla el Director de Carrera o persona designada: Bandera roja, verde, negra, negra con círculo naranja, negra y blanca en diagonal, y la de cuadros.
- b) **En cada uno de los puestos en la pista:** bandera verde, amarilla, azul, roja, rojo con amarillo y blanca. En carreras de karts, se utilizarán únicamente la amarilla y la azul.

III. PUESTOS SEÑALIZACIÓN

a) Personal mínimo

- Oficial, bandera amarilla/bandera azul, uno.
- Un Oficial a cargo de intervención, bombero, radio operador.

Nota: El número ideal de oficiales encada puesto es de cuatro personas.

b) **Equipo mínimo,** siete banderas (puestos en pista).

- Dos amarillas
- Una azul
- Una verde
- Una blanca
- Una roja / amarillo
- Una roja
- Un extinguidor min. 6 Kg
- Una cubeta con cemento, arena o cualquier otro material absorbente
- Una escoba
- Un formato de reporte
- Un programa del evento

c) **Evento Nocturno:**

En adición a los requerimientos habituales:

1.- Todos los puestos de oficiales deberán contar con 4 lámparas de tipo señal nocturna para aviación o aeropuerto, de pilas, con pilas suficientes; dos lámparas serán de luz amarilla, una lámpara de luz roja y una azul.

2.- El puesto de meta debe estar perfectamente iluminado, para que los pilotos puedan observar claramente cualquier señalización puesta, ya sea pizarrón con números y/o banderas.

3.- Es obligatorio el uso de letreros con material reflejante: Pits Abiertos, Pits Cerrados, números en el auto insignia.

4. El auto insignia debe contar con una torreta y deberá llevar un letrero con números para señalar a los vehículos en la parte trasera; estos números deberán ser de material reflejante.

5.- Todos los autos competidores deberán de contar con luces delanteras (faros) y traseras, además de luz de freno, y éstas deberán de funcionar en todo momento, cuando menos una delantera y una trasera, siempre y cuando con ellas sea posible ver el circuito y ser observado por los demás participantes. Los faros no deberán sobrepasar la altura del cofre.

6.- Se tendrá que contar con energía eléctrica suficiente en torre de control y salida de pits, para cubrir todas las necesidades del evento.

IV. FUNCIONES DE OFICIALES

1. **Oficial de bandera amarilla** Debe mantener una estrecha vigilancia del sector de la pista que le corresponda viendo en el mismo sentido en el que circulan los autos, manejará, además, las banderas: blanca, verde, roja y rojo con amarillo, según sea necesario.

2. Oficial de bandera azul

Deberá mantener vigilado el sector que le corresponda (entre su puesto y el anterior) viendo en sentido contrario al que circulan los autos, manejará además la segunda bandera amarilla para enfatizar peligro u obstáculo.

a) En algunos casos, cuando el personal es limitado, el oficial de bandera azul cumplirá las funciones de intervenciones y/o apoyo al bombero.

3. Oficial de intervención

Debe mantener libre de cualquier obstáculo (autos accidentados o descompuestos, piezas sueltas, aceite y/o agua, etc.) el sector de la pista que corresponda a su puesto o zona, así como auxiliar al o los pilotos que sufrieran algún incidente en dicha zona, otro oficial de Intervención apoyará con otra bandera amarilla al nivel de la pista, en caso necesario, para proteger a su compañero que se encuentre dentro de la pista, y/o si existiera un vehículo en trayectoria ideal.

a) El inicio de una intervención debe ser una vez que se haya detenido totalmente el vehículo.

b) Por ningún motivo, el oficial de intervención debe cruzar la pista antes de que haya banderas amarillas que le protejan en su acción.

c) En cualquier intervención debe haber una estrecha comunicación visual entre el observador y el oficial que esté interviniendo, que le indicará la continuación o finalización de la acción en caso necesario.

4. Oficial de bomberos

Debe intervenir inmediatamente al detenerse un auto por cualquier motivo en su sector y debe ser auxiliado por otro oficial bombero u oficial de intervención.

a) De no existir fuego o posibilidades de éste, uno de los oficiales de bomberos apoyará las acciones del oficial de intervención para mantener limpio el sector.

b) Por ningún motivo, el oficial de bomberos debe cruzar la pista ni intervenir antes de que haya banderas amarillas que lo protejan en su acción.

5. Observador

a) Coordina las acciones de todos y cada uno de los oficiales de un puesto.

b) Coordina las acciones con los observadores de los puestos posterior y anterior al suyo y de los vehículos de intervención en su zona.

c) Se encarga de recibir y entregar el equipo completo y adecuado, así como solicitar los faltantes y necesidades.

d) Está en estrecha comunicación con la Dirección de Carrera, así como con sus oficiales durante una intervención en pista.

e) Realiza los reportes necesarios de cada práctica o evento.

V. NORMAS BÁSICAS DE SEGURIDAD

a) Portar el uniforme adecuado (es la única forma en que puede ser identificado como oficial del evento).

- b) Nunca empujar un auto para tratar de arrancarlo.
- c) Mover el vehículo hacia el lado más cercano y seguro de la pista.
- d) En caso de un vehículo accidentado, desconectar el sistema eléctrico maestro.
- e) Evitar sacar al piloto del auto a menos que sea absolutamente necesario (incendio).
- f) No permitir personas ajenas al puesto.
- g) Siempre que exista una bandera amarilla agitada, deberá haber una bandera amarilla estática en el puesto anterior.
- h) Al entrar a la pista se debe correr en contra del flujo de los autos que continúan en competencia, nunca darles la espalda.
- i) Evitar en todo lo posible cruzar la pista.
- j) Mostrar las banderas de forma visible y con fuerza hacia la vista de los pilotos.
- k) Proteger con bandera amarilla al personal auxiliar que se encuentre en la pista.
- l) Conocer la trayectoria ideal encada curva de la zona del circuito.
- m) Reconocer los lugares seguros y los peligrosos de cada zona del circuito.
- n) Estar siempre atento.

VI. COMUNICACIÓN

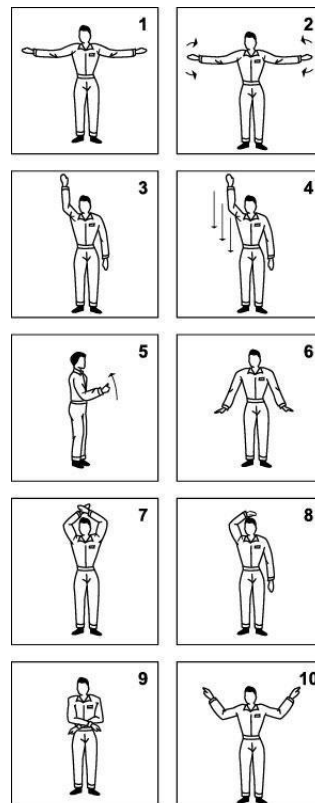
Existen tres tipos básicos de comunicación en pista:

- 1. Código de colores (banderas)
- 2. Código visual (señas)
- 3. Radio-comunicación.
- 4. Reporte escrito

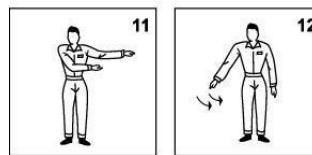
A. CÓDIGO VISUAL:

En México se ha implementado un código de ocho señales entre el observador y el oficial de intervención.

- 1) Brazos formando una T:
Auto requiere una grúa plana.
- 2) Brazos formando una T oscilante:
Auto requiere grúa de gancho.
- 3) ¿Es seguro cruzar la pista?
Brazo vertical – esperar, no es seguro cruzar la pista.
- 4) ¿Es seguro cruzar la pista?
Brazo cayó – ahora cruzar la pista.
- 5) Pulgar hacia arriba, situación bajo control.
- 6) Solicito instrucciones.
- 7) Brazos cruzados en alto:
Solicito atención médica.
- 8) Tocar coronilla. Requiero ayuda.
- 9) Terminar la intervención (regresar a sus puestos).
- 10) Brazos formando una W:
El equipo de rescate es necesario.



- 11) Fuego en el auto.
- 12) Hay fluido en pista:
Representar difusión de cemento/arena.



B. RADIOCOMUNICACIÓN

El sistema de radiocomunicación es el enlace directo entre los puestos en pista y el control de carrera.

1. Es recomendable operar dos sistemas totalmente independientes para tratar asuntos relacionados con pista y fosos (pits).
2. Mientras se está transmitiendo un mensaje, el resto de los puestos deben permanecer en silencio, y sólo en caso de un accidente simultáneo o una emergencia podrá transmitir, respetando las órdenes del Director de Carrera en cuanto a prioridad de atención.
3. Comunicaciones claras y cortas.
4. Sólo informes absolutamente necesarios.
5. Respetar órdenes y prioridades de control.
6. Iniciar siempre la comunicación con “Quien soy, que sucede y que necesito”, ejemplo: “Control a puesto x, etcétera”
7. El Director de Carrera determinará el lugar y el personal que se hará cargo del radio y le asignará su nombre operativo.
8. Todas las comunicaciones se dirigirán al Director de Carrera. Quedan prohibidas las comunicaciones entre puestos y vehículos (excepto que el Director de Carrera lo indique).
9. El Director de Carrera podrá indicar por este medio las decisiones y/o información pertinente para coordinar y mantener la seguridad del evento.
10. La frecuencia de pista sólo podrá ser usada por el personal cuyas funciones estén relacionadas directamente con las prácticas o carreras que se lleven a cabo como son: Observadores, médicos, autos de intervención, dirección de carrera.
11. Durante los procedimientos de arranque y encadenamientos todos deben permanecer en absoluto silencio, excepto en casos graves.
12. En caso de algún incidente o accidente en la pista lo reportarán los observadores de los puestos correspondientes en donde haya sucedido o la persona que el Director de Carrera indique.

C. MEDIOS ELECTRÓNICOS:

La Dirección de Carrera y el Comisario podrán autorizar el uso incidental o permanente de cualquier medio electrónico de comunicación, para difundir información técnico deportiva y de instrucciones a seguir en el evento; solo ellos tendrán acceso a transmitir por esa vía.

Artículo 143. PISTAS

I. UBICACIÓN DE PUESTOS DE OFICIALES

- a) Deben localizarse generalmente en zonas ciegas para los pilotos, tales como, entrada de una curva, antes de una loma o en donde los competidores no pueden ver lo que ocurre más adelante.
- b) Todos los puestos contiguos deben de estar colocados de tal forma que se puedan ver uno al otro. Existiendo siempre una comunicación visual constante.
- c) Se recomienda en rectas, la colocación de puestos a no más de 500 m.
- d) Cada puesto debe estar claramente identificado.
- e) Su visibilidad debe ser de preferencia, por fuera de una curva y dominando la mayor parte de la misma.

- II. Deben considerarse dos tipos de ubicación de puestos con las siguientes características:

1. Puestos a nivel de pista

- a) Fuera de trayectoria.
- b) A no menos de 4 m de la pista.
- c) En caso de no cubrirse el punto anterior, estar protegidos por muros, mallas y cable de acero, con las siguientes normas:
- d) El muro deberá tener un mínimo de 1 m de altura.
- e) La malla de alambre debe tener una o varias aberturas que permita el libre acceso de los oficiales a la pista.
- f) En el caso de los muros de contención donde se ubique el puesto de oficiales, deberán estar traslapados de tal manera que permitan el libre acceso de los oficiales y su equipo a la pista.
- g) Visible para los pilotos.
- h) Visible entre puesto y puesto.
- i) No ofrecer ninguna obstrucción de visibilidad para los oficiales por causa de publicidad u otros objetos.
- j) El puesto debe ofrecer suficiente espacio para el libre movimiento de los oficiales, tanto hacia la pista como para su protección hacia atrás en caso de algún despiste o percance.
- k) Lugar suficiente y adecuado para la colocación del material y equipo utilizado por los oficiales.

2. Puestos elevados

Cumplir con las normas de puestos a nivel de pista cubriendo, además:

- a) Estar a una altura visible para los pilotos, resguardando la seguridad de los oficiales, tratando de no exceder los 3 m de altura, recomendando tener un barandal de protección de aproximadamente 80 cm de altura.
- b) Ser de material resistente a las condiciones del medio ambiente, que involucre rigidez, solidez y su piso debe ofrecer firmeza.
- c) Espacio suficiente para el libre y buen desempeño de las personas que se ubican en el nivel superior (observador, radio operador, bandera azul y bandera amarilla).
- d) Acceso rápido y seguro al nivel superior.
- e) Sólo en este caso podrá colocarse el puesto más cercano a la orilla de la pista.

III. TORRE DE CONTROL Y CRONOMETRAJE

El puesto de control de carrera es el centro de supervisión y dirección de la misma. El acceso está restringido únicamente para oficiales. Debe tener amplia visibilidad. Debe tener comunicación con los puestos de observadores y vehículos de intervención y con fosos (pits).

Artículo 144.

AUTOS DE INTERVENCIÓN Y SERVICIO EN PISTA

- I. El personal debe permanecer dentro o cerca de sus vehículos mientras los autos circulen en la pista.
- II. Los autos deben estar en buenas condiciones de uso y contar con el equipo necesario para la función que desempeñen.
- III. Los operadores de los vehículos deben conocer previamente al inicio de la carrera o práctica la posición que deberán ocupar.
- IV. Sólo saldrán a la pista con la autorización previa del Director de Carrera. Los vehículos que requieren son:
 - 1) Auto insignia.
 - 2) Auto de 1ª intervención. (Vehículos de arrastre y transporte de equipo)
 - 3) Auto médico
 - 4) Grúas
 - 5) Bomberos
 - 6) Ambulancias

1) **Auto insignia:** Marca el paso en caso de una arrancada, neutraliza una carrera en caso de un encadenamiento de pista.

Funcionamiento del auto insignia

- a) Debe ser identificado con una leyenda claramente visible para todo el personal involucrado en el evento.
- b) Es el único encargado de “abrir” o “cerrar” la pista por medio de una bandera verde o roja, respectivamente.
- c) Debe portar mínimo una luz giratoria de color ámbar en el techo.
- d) Sólo habrá un auto insignia en operación a la vez (a excepción de circuitos mayores de 5 km) y conducido por un piloto experimentado y debe ir acompañado por un copiloto, capaz de reconocer a todos los autos de competencia y el cual estará en contacto directo por radio con el control de carrera.

Los autos de intervención se clasifican:

2) **Autos de 1ª intervención:** Camionetas que transportan el equipo y personal capacitado para prestar ayuda al piloto accidentado, sólo en el caso de que el personal de pista no pueda controlarlo con sus propios medios.

Equipo necesario:

- a) El equipo con el que deben contarse entre tres y cinco extintores de polvo químico de 6 kg.
- b) Herramienta básica, adecuada a las categorías que compiten en el evento y equipo de rescate: barretas, palas, pinzas de mecánico y corte, llaves españolas y de estrías, dados de autoclave, cubetas, cemento, guantes, lonas de asbesto, tijeras y pinzas de la vida y equipo de primeros auxilios.
- 3) **Auto médico:** En todos los casos serán manejados por un piloto experimentado, acompañado por un médico especialista en vías respiratorias o en traumatología con su respectivo equipo médico.
- 4) **Grúas:** Se utilizan únicamente cuando el o los autos accidentados no puedan ser remolcados por el carro de 1ª intervención.
- 5) **Camionetas de bomberos:** Se utilizarán únicamente en el caso de algún incendio que no pueda ser controlado por los autos de intervención ni por los oficiales y bomberos de los puestos.
- 6) **Ambulancias:** Se utilizarán únicamente en el caso de accidentes que no puedan ser controlados por el auto médico. El Director médico solicitará al Director de Carrera su entrada a la pista en caso necesario.

V. INTERVENCIÓN EN PISTA

1. Es la acción de seguridad que se debe tomar en el caso de algún accidente o suceso en pista, que involucra la entrada de personal o vehículos de seguridad.
2. El siguiente código de comunicación deberá utilizarse para abreviar la comunicación con torre de control. Todos los oficiales del evento deberán conocerlo.

NIVEL 1

Accidente leve, trompo o despiste de un automóvil, que puede reingresar a la pista por sus propios medios sin ayuda de los oficiales de intervención. El piloto se encuentra en buen estado de salud.

NIVEL 2

Accidente leve, despiste de un automóvil, el cual no puede reingresar a la pista y requiere la ayuda de parte de los oficiales de intervención, para ponerlo en lugar fuera de peligro. El piloto se encuentra en buen estado.

NIVEL 3

Accidente o despiste de uno o varios automóviles, los cuales están obstruyendo la trayectoria de los autos en competencia.

El(los) auto(s) no puede(n) reingresar a la competencia y requieren ayuda inmediata de parte de los oficiales de intervención, para ponerlos fuera de peligro.

El (los) piloto(s) se encuentra en buen estado de salud y no existe fuego.

NIVEL 4

Accidente severo, o contacto contra muro de uno o varios autos, conato de incendio, los autos no pueden reingresar a la competencia y requieren ayuda inmediata.

El o los pilotos se encuentran en buen estado de salud. Se requiere de vehículos para remolcar o jalar los autos.

NIVEL 5

Accidente severo o pista totalmente obstruida contacto contra muro de uno o varios automóviles, conato de incendio, los autos no pueden reingresar a la competencia y requieren ayuda inmediata, de los oficiales de intervención, bomberos y ambulancia. El o los pilotos se encuentran lesionados o atrapados dentro de sus autos.

3. Diagrama de los niveles de intervención y las acciones que se deben tomar:

	1	2	3	4	5
Reporte: radio y escrito	X	X	X	X	X
Banderas amarillas	X	X	X	X	X
Auxiliar de intervención			X	X	X
Banderas auxiliares amarillas			X	X	X
Intervención de bomberos				X	X
Intervención de grúas o vehículos				X	X
Intervención ambulancias y médicos					X

VI. UBICACIÓN DENTRO DE LA PISTA

Los vehículos de intervención, ambulancias, grúas y bomberos se ubicarán en puestos a lo largo de la pista, previamente acordados.

1. La distancia recomendable entre los puestos donde se estacionen es de 1 km como máximo.
2. El Director de Carrera decidirá en primera instancia, si es necesaria la intervención de algún vehículo.
3. El Director de Carrera informará por medio del radio a los pilotos de los autos de intervención, así como al observador del puesto de oficiales encargado de la zona.
4. El puesto de oficiales de pista deberá marcar la bandera blanca, antes de que salgan los vehículos de intervención a la pista y éstos saldrán hasta que el Director de Carrera se los indique.
5. El vehículo de intervención debe circular por un solo lado de la pista, cuidando de no interferir con la trayectoria de los autos de competencia.
6. En caso de tener que cruzar la trayectoria o la pista, debe hacerlo inmediatamente al salir de suposición o al llegar al lugar del accidente, siempre protegido por banderas.

7. No deberá entrar *por ningún* motivo a la trampa de arena.

CAPÍTULO XVI

PENALIZACIONES / CASTIGOS

Artículo 145.

En el ámbito del Automovilismo Deportivo la aplicación de penalizaciones y castigos, por infracciones a este Código y al Estatuto de FEMADAC, a los estatutos y reglamentos de cada Comisión Nacional afiliada, así como a las disposiciones legales inherentes, le corresponde aplicarlos a los Consejos Directivos o a la propia Asamblea General de Asociados de FEMADAC o de la Comisión Nacional que corresponda.

Artículo 146.

En todos los casos en que se aplique una penalización, se tomará en cuenta el expediente deportivo y antecedente de la persona física o moral de que se trate.

Artículo 147.

Las penalizaciones y castigos podrán ser:

- Amonestación privada o pública.
- Cancelación, reducción y/o limitación parcial o total de los apoyos y/o puntos y/o premios y/o de la licencia deportiva o acreditación.
- Suspensión.
- Expulsión.
- Multas.
- Veto.
- Otorgamiento de garantía.

I. AMONESTACIÓN, que puede ser privada o pública, consiste en el extrañamiento o llamada de atención que FEMADAC o sus Comisiones Nacionales afiliadas determinen aplicar cuando exista, por primera vez, un incumplimiento a la normatividad aplicable, cuyas consecuencias o efectos no sean graves.

II. Cancelación, reducción y/o limitación parcial o total de los apoyos y/o puntos y/o premios, consiste en la afectación de los que FEMADAC o sus Comisiones Nacionales afiliadas otorguen y se aplica, por la infracción de normas y/o actitudes antideportivas, según sea el caso, cuyas consecuencias tengan carácter grave para el buen desarrollo del automovilismo deportivo.

La suspensión de la licencia deportiva y de la acreditación significa que su titular no podrá participar durante el tiempo y/o tipo y/o número de eventos y/o categoría que se señalen en la respectiva resolución y/o tendrá que recibir la capacitación y/o entrenamiento que en la propia resolución se indique y se aplicará en los mismos supuestos a que se refiere el primer párrafo de este artículo.

III. SUSPENSIÓN consiste en la inhabilitación hasta por dos años, en los derechos que los Estatutos de FEMADAC y la normatividad aplicable confieren a personas físicas y morales afiliadas a ella y se impondrá a infractores de normas, cuyas consecuencias sean de gravedad o ejemplo negativo para el automovilismo.

En consecuencia, la persona física o moral suspendida, no podrá tener participación alguna, ni reconocimientos en el automovilismo dentro del territorio nacional y en el extranjero, en el caso de existir reciprocidad con organismos deportivos de otros países o con organismos internacionales durante la vigencia de la suspensión.

IV. EXPULSIÓN significa que, en forma definitiva, la persona física o moral sancionada no podrá volver a participar ni tener reconocimiento alguno dentro del automovilismo en el territorio nacional y en el extranjero, en el caso de existir reciprocidad con organismos deportivos de otros países o con organismos internacionales. La expulsión se aplicará por infracciones muy graves a la normatividad.

V. MULTAS son sanciones económicas y podrán imponerse junto con alguna de las sanciones señaladas en este capítulo, por infracciones de naturaleza administrativa y/o deportiva y/o técnica. El importe de las multas se destinará para el cumplimiento del objeto y fines de FEMADAC o de la Comisión Nacional de automovilismo deportivo que las imponga.

a) Las multas deberán ser cubiertas a FEMADAC o a la Comisión Nacional de automovilismo deportivo que las imponga dentro de las 72 horas siguientes después de haber recibido la comunicación de su imposición. Cualquier retraso en el pago implicará la suspensión durante el tiempo en que la multa o haya sido cubierta.

Si la multa se aplica a final de año y no es pagada, el infractor no podrá renovar su licencia deportiva al siguiente año en ninguna modalidad del automovilismo deportivo, hasta pagarla en su totalidad. La existencia de competidores en esta condición deberá ser hecho del conocimiento de todas las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo afiliadas a FEMADAC.

VI. VETO consiste en cancelar el registro como Promotor u Organismo Afín afiliado a FEMADAC por no acatar las resoluciones, acuerdos y recomendaciones de ésta, debiéndose dar aviso de ello a las autoridades civiles y deportivas municipales, estatales y federales que corresponda.

a) El veto podrá decretarse con carácter temporal o definitivo, dependiendo si la infracción es grave o muy grave y podrá dejarse sin efecto si no es grave la violación y el infractor subsana la misma a satisfacción de FEMADAC y/o de la Comisión Nacional que corresponda.

VII. OTORGAMIENTO DE GARANTÍA, que consiste en la imposición como requisito de una garantía para que el sancionado se abstenga de incurrir en una conducta determinada, cuyo importe deberá ser establecido por FEMADAC o sus Comisiones Nacionales afiliadas según corresponda, tomando en consideración las circunstancias del caso. Una vez concluido el periodo por el cual se imponga el otorgamiento de ésta, y en caso de que el sancionado se abstenga de incurrir en la conducta que se pretende evitar durante el periodo de vigencia de la garantía, ésta será devuelta al sancionado; de lo contrario será aplicada al cumplimiento del objeto social de la FEMADAC o de la Comisión Nacional que la haya impuesto.

Artículo 148.

Todos los asociados aceptan el arbitraje de las instancias establecidas en la estructura del Deporte Federado, con la idea deportiva universal del juego limpio, por lo que todos los asociados a FEMADAC, dirigentes y deportistas, desechan la mala fe y están dispuestos en todas las circunstancias a resolver los problemas por medio del diálogo y la concertación.

Artículo 149.

Los miembros del Consejo Directivo de FEMADAC, así como las Comisiones Nacionales, son responsables de las faltas que cometan en el ejercicio de sus cargos y quedan por ello sujetos a las infracciones que establece el Estatuto de FEMADAC y su Código Deportivo.

Artículo 150.

Procede aplicar penalizaciones por infracciones al presente Código y Estatuto de FEMADAC y el de las Comisiones Nacionales y reglamentos, del promotor/organizador, según se consideren leves, graves y muy graves.

Artículo 151.

Tendrán facultades para determinar, si existen circunstancias que agraven o atenúen una infracción, los Consejos Directivos, el Comité de Arbitraje y Recursos y la Asamblea General de Asociados, cuando corresponda.

Artículo 152.

I. Por **infracciones leves**, corresponde aplicar las sanciones de amonestación privada o pública y/o multa.

II. Por **infracciones graves**, corresponde aplicar las sanciones establecidas en los artículos 67 a 70 de los estatutos de FEMADAC, o los correlativos de los estatutos de la Comisión Nacional que corresponda, en la inteligencia de que la multa no podrá exceder de mil (1000) Unidades de Medida y Actualización (UMAS) vigente al momento de cometerse la infracción y la suspensión o el veto, según corresponda, no podrá exceder de dos (2) años.

III. Por **infracciones muy graves**, corresponde aplicar la sanción de suspensión, expulsión o veto y multa hasta por el importe de dos mil (2000) Unidades de Medida y Actualización (UMAS) vigente al momento de cometerse la infracción.

IV. En todos y cada uno de los aspectos relativos a sanciones, deberá atenderse a lo dispuesto por el capítulo de sanciones de los estatutos de FEMADAC, o en su caso, de los correlativos de la Comisión Nacional afiliada a ésta que corresponda, según el motivo o causa de la sanción.

Artículo 153.

Durante el desarrollo de un evento de automovilismo deportivo, se aplicarán los reglamentos de Competencia del promotor/organizador autorizados previamente por la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo respectiva, los estatutos y reglamentos de la misma y los lineamientos que establece este Código, por infracciones cometidas a los mismos.

I. El Comisario deportivo es el responsable de resolver y aplicar durante el evento las penalizaciones y castigos a que haya lugar. Su decisión durante el evento deberá ser acatada de inmediato, en el entendido, que de no hacerlo se podrá excluir al infractor, retirándole incluso el cronometraje o el conteo de vueltas, descalificándole, excluyéndole del evento, suspendiéndole o retirándole del evento mediante la fuerza pública, sin perjuicio del derecho al recurso que al afectado corresponda.

II. Las penalizaciones y castigos en los eventos, podrán ser impuestos por el Comisario deportivo durante el mismo, y podrán ser, de forma enunciativa mas no limitativa:

- a) Entrada y salida de fosos de abastecimiento (pits) con o sin tiempo de parada (stop and go con o sin tiempo de detención o pass through).
- b) Eliminación del tiempo de calificación del infractor, caso en el cual deberá arrancar al final de la parrilla.
- c) Tiempo agregado al tiempo total de carrera del infractor.
- d) Perdida de lugares del infractor.
- e) Retiro de tiempos de cronometraje o de conteo de vueltas del infractor;
- f) Descalificación del evento, en cuyo caso el infractor no tendrá derecho a premios ni puntuación;
- g) Suspensión por uno o más eventos del infractor
- h) Cualquier otro similar a los expresados que produzca como resultado el restablecer las cosas a la situación que guardaban antes de que el infractor cometiese la infracción, o impedirle a éste obtener una ventaja indebida por la infracción cometida.
- i) Todas las sanciones impuestas por los Comisarios Deportivos, durante la carrera y aplicadas o ejecutadas durante la misma, no podrán ser sujetas a discusión y serán irrecurribles, aun cuando no se hayan cumplido por rebeldía del sancionado.

III Para todos efectos, se entenderá que el evento inicia cuando se inicia la entrada de los competidores al lugar donde va a realizarse el mismo, y que no concluye hasta que éstos salen de él.

También se entenderá como parte del evento, aquellos actos que han sido realizados durante el mismo o que afectan su desarrollo, aunque sean conocidos por la autoridad después de la conclusión material de la competencia.

IV Independientemente de la penalización a que haya lugar en un evento, FEMADAC y la Comisión Nacional correspondiente podrán imponer otra penalización dependiendo de la gravedad de la infracción.

Artículo 154.

Tendrán facultad para determinar si existen circunstancias agravantes o atenuantes de una infracción, el Comité de Arbitraje y Recursos, el Consejo Directivo y la Asamblea General de FEMADAC o de la Comisión respectiva, según corresponda.

Las resoluciones se extinguen en los siguientes casos:

I. El cumplimiento de la penalización y/o castigo.

II. **El perdón a solicitud del agraviado.** El perdón procede a solicitud del agraviado, cuando se promueve por escrito ante quien emitió la penalización/castigo. La disminución o sustitución de la penalización/castigo procede cuando como resultado de la revisión de la misma, a solicitud por escrito del interesado se disminuya o sustituya por otra menor. Para su otorgamiento será necesario que el infractor alegue cuestiones distintas a aquellas que constituyan su simple beneficio.

III. Prescripción de la acción o de la aplicación de las penalizaciones.

Es la liberación de la obligación por no haber sido ejecutada en el tiempo específico que será de 6, 12 y 24 meses para penalizaciones leves, graves y muy graves.

- a) A solicitud por escrito de la persona física o moral que haya sido sancionada, FEMADAC o la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo afiliada que corresponda, tendrá la facultad de otorgar el perdón, disminuir o sustituir la sanción impuesta, siempre y

cuando así lo resuelva la Asamblea General o el Consejo Directivo de FEMADAC o de la Comisión Nacional, según corresponda.

- b) La Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo respectiva o FEMADAC, podrán solicitar a la persona física o moral sancionada, la entrega de una garantía económica que estará vigente por un período determinado y les será devuelta a la expiración del término, si la persona de que se trate observó los lineamientos de la resolución y en caso contrario, la garantía se hará efectiva y su importe se destinará para el cumplimiento del objeto y fines de FEMADAC o de la Comisión Nacional afiliada a ella que corresponda.

Artículo 155.

Para la aplicación de una sanción la Asamblea General o el Consejo Directivo de la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo respectivo o FEMADAC, deberán observar el procedimiento previsto en sus estatutos, que es el siguiente:

I. Notificará cuando menos con tres días de anticipación, por escrito y personalmente al supuesto infractor en día y hora hábil y en el domicilio de éste, la o las infracciones que se le imputan, así como la fecha y hora en que se celebrará la audiencia en la que el supuesto infractor podrá manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer y desahogar pruebas, apercibiéndolo de que en caso de no presentarse por sí o por conducto de apoderado, el procedimiento se seguirá en su rebeldía y se le tendrá fictamente confeso de los hechos que se le imputen.

En caso de que el supuesto infractor no se encontrara en su domicilio, se le dejará citatorio para el día siguiente indicándole la hora en que se realizará la notificación y si no se le encontrara nuevamente, se entenderá la notificación con cualquier persona que se encuentre en el domicilio.

La notificación a la que se refiere este apartado, podrá efectuarse mediante correo electrónico.

Para efectos de este artículo, se entenderá por domicilio y correo electrónico del presunto infractor o del que vaya a ser citado, el que éste haya señalado en su solicitud de licencia deportiva o acreditación registrado en FEMADAC y en el caso de Promotores y Organismos Afines, el que hayan señalado a FEMADAC en su defecto, la notificación se hará en el domicilio en que se le encuentre.

Si el presunto infractor cambió de domicilio y no se le puede notificar personalmente, la notificación y citación al procedimiento se hará mediante un edicto, publicado en uno de los periódicos de mayor circulación a nivel nacional.

II. La audiencia se celebrará en el lugar, fecha y hora señaladas en la notificación, e incluso podrá ser llevada a cabo en forma electrónica remota, siguiendo los protocolos al efecto previstos por el artículo 2675 y relativos del Código Civil de la Ciudad de México vigente, para las asambleas, conforme a lo siguiente:

- a) La persona que presida la audiencia pedirá en primer lugar que se identifiquen verbalmente los comparecientes, y que exhiban ante la cámara sus identificaciones oficiales por el frente y reverso; a continuación, expondrá verbalmente los hechos que se imputan al presunto infractor y los preceptos y/o principios estatutarios o normativos que se consideren violados.
- b) A continuación, el presunto infractor expondrá por escrito los hechos y razones que a su derecho convenga y ofrecerá sus pruebas.
- c) Dependiendo de la extensión y complejidad de las argumentaciones de la imputación y la defensa, así como de las pruebas ofrecidas y el desahogo de las admitidas, se podrán señalar diversas fechas para la continuación de la referida audiencia.
- d) Los Representantes Acreditados en la Asamblea o los integrantes del Consejo Directivo, podrán hacer las preguntas que consideren necesarias a quienes participen en la audiencia y una vez desahogadas las pruebas, se recibirán sus conclusiones, verbalmente sin que su intervención pueda prolongarse por más de quince (15) minutos, o a petición de los interesados, se les concederá un término de tres (3) días hábiles para que lo hagan por escrito.
- e) En el caso de que los interesados no expresen sus conclusiones en la forma indicada en el inciso inmediato anterior, o recibidas éstas, se dictará resolución dentro de un término de diez (10) días hábiles posteriores a la conclusión de la audiencia, o del término para alegar por escrito.
- f) De toda audiencia deberá levantarse el acta correspondiente, la cual deberá ser firmada por todos los intervinientes y en caso de que alguno se negara a hacerlo, se levantará la constancia respectiva. Las audiencias que se realicen en forma electrónica remota siempre serán video grabadas, debiéndose guardar copia de las mismas en los archivos de la federación o comisión correspondiente, y deberán efectuarse con imágenes en vivo de las personas que intervengan en la audiencia, por lo que deberán tener la cámara prendida en todo momento mientras dure la diligencia; el micrófono solo podrá ser abierto por los participantes cuando el que presida la audiencia les conceda el uso de la palabra. Los participantes en ellas, por el mero hecho de comparecer a las mismas, autorizan su videograbación para esos efectos.

III. Las resoluciones se dictarán a verdad sabida y buena fe guardada y deberán estar motivadas y fundadas, sujetándose a lo manifestado por las partes y a las pruebas rendidas. Se notificarán por escrito y personalmente a las partes de ser posible, o en su defecto, mediante correo electrónico al correo electrónico por estas proporcionado, y por oficio a las demás autoridades deportivas que deban conocerlas.

Las resoluciones deberán contener un resumen de los hechos aducidos y peticiones formuladas, el análisis de las pruebas y su vinculación con los hechos y puntos resolutivos.

En todo el capítulo de procedimiento, se atenderá a lo dispuesto en lo relativo de los estatutos de FEMADAC, o de la Comisión Nacional que corresponda, según sea el caso.

Artículo 156.

Todos los miembros de FEMADAC que hayan sido penalizados en cualesquiera de las especialidades deportivas, una vez que haya transcurrido un término no menor a la tercera parte del tiempo impuesto en su caso, que permita fundamentar una reducción o reconsideración de la penalización/castigo y se hayan agotado las instancias correspondientes, podrán solicitar la revocación mediante escrito a FEMADAC.

Siempre y cuando no sólo aduzcan razones que a su derecho convengan, sino que justifiquen que el daño ofensa o transgresión han sido reparados, o la conducta deportiva demostrada por el sancionado favorezca y coadyuve a la recomendación a que se refiere este artículo.

Artículo 157.

Los miembros de las Comisiones Nacionales podrán recurrir a FEMADAC para el trámite derivado o relacionado con penalizaciones. Si a juicio de FEMADAC se considera que se les puede proporcionar la orientación, asesoría e incluso gestión para solicitar la mediación y conciliación con la Comisión Nacional.

Artículo 158.

Si la autoridad, después de haber escuchado en audiencia al presunto infractor considera procedente dicha penalización, deberá hacerla de su conocimiento por escrito, así como a las autoridades deportivas competentes.

Artículo 159.

Las infracciones y responsabilidades que rebasen la normatividad del Deporte Federado, se registrarán por el derecho común.

Artículo 160.

El Consejo Directivo de FEMADAC y el de las Comisiones Nacionales deberán poner a consideración de sus respectivas Asambleas los casos graves o trascendentes que hayan ameritado penalización en grado de suspensión temporal o expulsión, legalmente ejecutadas; esta Asamblea podrá modificarlas o ratificarlas.

Artículo 161.

En el caso de las Comisiones Nacionales deberán enviar a FEMADAC las actas de la sesión en la que se acordó penalizar/castigar, quien a su vez las remitirá a CODEME, para integrarlas a un listado de penalizados, a fin de verificar y dar seguimiento a los tiempos de terminación de las penalizaciones/castigos y registro de las expulsiones.

CAPÍTULO XVII

RECURSOS

Artículo 162.

Todos los miembros reconocidos por FEMADAC tienen el derecho de interponer en contra de resoluciones penalizaciones/castigos emitidas por autoridad deportiva competente ante la Comisión Nacional que corresponda, ante FEMADAC si así, procede, y en última instancia, ante la CAAD.

Las resoluciones y sanciones emitidas por cualquier autoridad de la FEMADAC y/o de sus Comisiones Nacionales y las demás autoridades deportivas de ellas derivadas, pueden ser modificadas, revocadas o nulificadas si así corresponde, mediante la interposición del recurso que corresponda en términos de ese capítulo, con excepción de aquellas que se hubiesen consumado de modo irreparable,

como lo son las sanciones determinadas e impuestas y ejecutadas durante una competencia de automovilismo deportivo, o las que se determinen como no discutibles o irrecurribles conforme a la normatividad.

En el recurso que se promueva, el recurrente podrá solicitar la suspensión provisional de la sanción o resolución impugnada, siguiendo al efecto el procedimiento establecido por el artículo 33 de este estatuto, siempre que lo solicite ante la autoridad ante la cual haya promovido el medio de defensa, no exista impedimento para otorgarla y se cumplan los requisitos necesarios para ello; la autoridad deberá resolver si otorga o no el recurso en un lazo de 24 horas, en días hábiles. En caso de solicitarse en días inhábiles, el cómputo iniciará en el día hábil siguiente.

Los medios de defensa reconocidos son los recursos de reconsideración, inconformidad, revisión y apelación, se interpondrán:

- I. El de **reconsideración**, ante la propia autoridad que haya emitido la resolución.
- II. El de **inconformidad** ante el Presidente del Consejo Directivo de la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo respectiva, para su turno al Comité de Arbitraje y Recursos, una vez agotado el recurso de reconsideración.

Al Presidente de FEMADAC una vez agotadas las instancias establecidas en la Comisión Nacional de Automovilismo Deportivo correspondiente, siempre y cuando la sanción no haya sido impuesta por la Asamblea General o el Consejo Directivo de FEMADAC, pues, en estos casos, la inconformidad deberá presentarse ante la CAAD.

III. El de **revisión**, únicamente para cuestiones técnicas o técnico deportivas, se presentará una vez agotados los recursos de reconsideración e inconformidad ante la Comisión Nacional que haya correspondido conforme a la especialidad de la materia para su turno al Comité de Arbitraje y Recursos de esta, cuando la resolución o sanción provenga de alguna de sus Comisiones, una vez agotado el recurso de apelación ante el superior de la autoridad de la Comisión respectiva que emitió la sanción; este recurso se tramitará en los mismos términos que el de inconformidad.

Se interpondrá ante el Presidente de la FEMADAC, para su turno al Comité de Arbitraje y Recursos de ésta, por ser ella la máxima instancia técnica en materia de automovilismo deportivo nacional siguiendo los procedimientos relativos al de inconformidad.

En el mismo, los hechos se apreciarán conforme fueron tomados en cuenta por el Comité de Arbitraje y Recursos de la Comisión Nacional que emitió la resolución al recurso de inconformidad, y no se permitirá aportar nuevas pruebas, excepto en el caso de hechos supervenientes.

En el caso de que existan hechos supervenientes, el recurrente deberá expresarlos y ofrecer la prueba de ellos en el escrito por el que interponga el recurso y de ser necesario se otorgará un término para recibir pruebas, el que no excederá de quince (15) días hábiles.

IV. El de **apelación** ante CAAD, el cual procederá en contra de los actos u omisiones de las autoridades deportivas que el recurrente considere afecten los derechos establecidos en su favor por la normatividad aplicable. Este recurso se tramitará y resolverá conforme a las disposiciones de la Ley General de Cultura Física y Deporte y su Reglamento.

En todo el capítulo de recursos, se atenderá a lo dispuesto en lo relativo de los estatutos de FEMADAC, o de la Comisión Nacional que corresponda, según sea el caso; de haber diferencia que afecte a la resolución del asunto, se atenderá a lo dispuesto en el estatuto.

Los recursos referidos serán en agotamiento obligatorio para efectos del principio de definitividad.

Artículo 163.

La tipificación de infracciones y los procedimientos de los recursos se llevarán a cabo conforme lo siguiente:

I **RECONSIDERACIÓN** tiene por objeto solicitar a la autoridad que emitió la resolución que se modifique o revoque ésta y se interpondrá mediante escrito debidamente firmado, en el que se expresen las razones de hecho, derecho y/o equidad que el recurrente estime procedentes y ofrecerá las pruebas que a su derecho convenga.

Este recurso debe presentarse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a aquel en que surta efecto la notificación de la resolución.

Si se ofrecen y admiten pruebas que ameriten desahogo, se proveerá lo conducente para ello, en la inteligencia de que la recepción de pruebas no podrá exceder del término de quince (15) días hábiles.

II **INCONFORMIDAD** tiene por objeto impugnar la resolución dictada en el recurso de reconsideración que se estime violatoria de derechos para que, de resultar procedente, se modifique o revoque dicha resolución.

Procede en contra de resoluciones dictadas por las autoridades competentes de FEMADAC o de las Comisiones Nacionales que la conforman, excepto por cuanto hace a las pronunciadas por la Asamblea General de ellas, las cuales sólo admiten el de reconsideración y agotado éste, y en el caso de las Comisiones, el de apelación ante FEMADAC; agotadas las instancias podrá presentarse ante la CAAD.

Este recurso se interpondrá dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que surta efecto la notificación de la resolución dictada en el

Recurso de reconsideración, en el que se expresen los agravios que, en concepto del recurrente, le cause la resolución impugnada, o sea los razonamientos lógico-jurídicos y los preceptos normativos que estime violados.

En el planteamiento de este recurso no se permitirá variar las cuestiones de hecho objeto del debate en la resolución impugnada, ni se admitirán más pruebas, excepto en el caso de hechos supervenientes.

En el caso de que existan hechos supervenientes, el recurrente deberá expresarlos y ofrecer la prueba de ellos en el escrito por el que interponga el recurso y de ser necesario se otorgará un término para recibir pruebas, el que no excederá de quince (15) días hábiles.

III REVISIÓN, que únicamente aplica a cuestiones técnico deportivas, y que tiene por objeto impugnar la resolución dictada en el recurso de inconformidad que se estime violatoria de derechos para que, de resultar procedente, se modifique o revoque dicha resolución.

Procede en contra de resoluciones dictadas por el Comité de Arbitraje y Recursos de las Comisiones Nacionales asociadas a FEMADAC, deberá ser presentado ante el Presidente de FEMADAC, y tramitado ante su Comité de Arbitraje y Recursos.

Este recurso se interpondrá dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que surta efecto la notificación de la resolución dictada en el recurso de inconformidad, en el que se expresen los agravios que, en concepto del recurrente, le cause la resolución impugnada, o sea los razonamientos lógico-jurídicos y los preceptos normativos que estime violados.

En el planteamiento de este recurso no se permitirá variar las cuestiones de hecho objeto del debate en la resolución impugnada, ni se admitirán más pruebas.

La audiencia deberá desahogarse dentro de los (15) días hábiles siguientes, y la resolución deberá dictarse dentro de los (15) días hábiles siguientes.

En todo el capítulo de tipificación de sanciones y procedimiento en cuanto a recursos, se atenderá a lo dispuesto en lo relativo de los estatutos de FEMADAC, o de la Comisión Nacional que corresponda, según sea el caso.

Artículo 164.

Para la substanciación de los recursos de reconsideración, inconformidad, revisión y apelación contemplados, aplicarán las siguientes disposiciones comunes:

I. Se interpondrán por escrito debidamente firmado, por el recurrente precisando:

- a) La autoridad a quien se dirige;
- b) Nombre del recurrente.
- c) Domicilio del recurrente para oír notificaciones.
- d) El acto, omisión o resolución impugnada y la fecha en que se le notificó al recurrente, o éste tuvo conocimiento de la misma;
- e) Los agravios que le causa.

f) Excepto en la revisión, las pruebas que ofrezca, las cuales deberán tener relación directa e inmediata con el acto u omisión impugnado, debiendo acompañar las documentales que obren en su poder, incluyendo las que acrediten la personalidad cuando el promoviente actúe en representación de otra persona, sea física o moral

II. Dentro de los cinco días hábiles siguientes a su recepción por la autoridad sancionadora o de la integración del Comité de Arbitraje y Recursos según sea el caso, acordará sobre la admisibilidad del recurso, si éste satisface los requisitos señalados en la fracción que antecede y se formuló en tiempo conforme a lo establecido en los artículos 90 y 92 del estatuto.

III. En caso de ser admitido, se dará vista a las personas que puedan tener un interés contrario o distinto al del recurrente, sea que éste los designe o el órgano instructor así lo determine con base en las constancias del expediente. El tercero interesado tendrá un término de tres (3) días hábiles en el caso de reconsideración y de cinco (5) en el de inconformidad, para expresar lo que a su derecho convenga y ofrecer pruebas.

IV. Siempre que el recurrente no sea autoridad deportiva, Promotor u Organismo Afín, la autoridad sancionadora o el Comité de Arbitraje y Recursos, según sea el caso, podrá efectuar la suplencia de la deficiencia de la queja.

V. A petición del recurrente, la que deberá formular en el escrito por el que interponga su recurso, la autoridad sancionadora o el Comité de Arbitraje y Recursos, según sea el caso, podrá en un plazo de 24 (veinticuatro) horas, en días hábiles, conceder la suspensión provisional del acto impugnado materia del recurso, señalando los alcances y efectos conforme a los cuales se otorga, siempre y cuando lo justifique el promovente del recurso, no se trate de actos consumados, no sujetos a discusión ni irrecurribles mediante el recurso de reconsideración o ante el Comité de Arbitraje y Recursos, no se ponga en riesgo la disciplina deportiva o la seguridad en los eventos, ni se contravengan disposiciones de orden público. La autoridad sancionadora o el Comité de Arbitraje y Recursos podrá revocar en cualquier momento esta suspensión, cuando cambien las condiciones de su otorgamiento. Salvo lo anterior, la suspensión que en su caso se otorgue, permanecerá vigente hasta que se resuelva el recurso de donde hubiese emanado, por lo que la resolución final que se dicte, se deberá hacer pronunciamiento expreso en relación a dicha medida. Cuando así lo considere necesario la autoridad que vaya a otorgar la suspensión provisional, o esta pueda ocasionar daño o perjuicio a tercero, podrá requerir del recurrente que solicite la suspensión, el otorgamiento de una garantía, por lo que la suspensión que así se decreta, no surtirá efectos hasta que esta sea otorgada. La suspensión así otorgada, deberá ser suficiente para garantizar el cumplimiento de la sanción, el pago de la multa, y para reparar el daño e indemnizar los perjuicios que con aquélla se causaren, si no obtuviere resolución favorable; si con la suspensión pueden afectarse derechos del tercero interesado que no sean estimables en dinero, el otorgante de la suspensión fijará discrecionalmente el importe de la garantía. La autoridad competente para el otorgamiento de la suspensión provisional y para la fijación de la garantía será, dependiendo del recurso: el Comisario Deportivo, el Representante Jurídico o el Presidente de FEMADAC o de la Comisión respectiva.

A petición del recurrente y/o del tercero interesado, o de oficio, la autoridad sancionadora o el Comité de Arbitraje y Recursos, según sea el caso, citará a la audiencia o audiencias que estime necesarias, en la inteligencia de que estará a cargo de los oferentes la presentación de sus pruebas y la comparecencia de sus testigos.

VI. De toda audiencia deberá levantarse el acta correspondiente, la cual deberá ser firmada por todos los intervinientes y en caso de que alguno se negara a hacerlo, se levantará la constancia respectiva. Las audiencias podrán efectuarse por medios electrónicos remotos, en las mismas condiciones y con los mismos requisitos que se establecen para las celebradas en los procedimientos sancionatorios.

VII. Las notificaciones a las que se refiere este apartado, podrán efectuarse mediante correo electrónico. Para efectos de este artículo, se entenderá por domicilio y correo electrónico del presunto infractor o del que vaya a ser citado, el que haya proporcionado en su solicitud de acreditación o licencia deportiva, o en su solicitud de registro o afiliación, tratándose de promotores, personas u organismos afines.

Las resoluciones se dictarán a verdad sabida y buena fe guardada y deberán estar motivadas y fundadas, sujetándose a lo manifestado por las partes y las pruebas rendidas; contendrán un resumen de los hechos aducidos y peticiones formuladas.

El análisis de las pruebas y su vinculación con los hechos y los puntos resolutivos, deberán dictarse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la conclusión de la audiencia a que se refiere la fracción V de este artículo y notificarse personalmente a las partes y por oficio a las demás autoridades deportivas que deban conocerlas.

VIII. Cuando a raíz del recurso presentado se convoque a la audiencia correspondiente, y el recurrente no comparezca a ésta, por ese solo hecho se le tendrá por desistido del recurso, confirmándose la resolución impugnada, y se le impondrá una multa de 50 (cincuenta) Unidades de Medida y Actualización (UMAS), que deberá pagar dentro de un plazo de 5 (cinco) días hábiles, pero siempre antes de volver a participar en cualquier evento avalado o sancionado por FEMADAC, en el entendido de que no podrá participar si no lo ha pagado.

IX. Los asociados y afiliados al ser miembros de FEMADAC y participar en competencias deportivas, que será su obligación el someter y agotar los medios de solución previstos en los estatutos de sus respectivas Comisiones y de FEMADAC respecto a cualquier disenso, antes de presentar de cualquier forma una disputa ante cualquier tipo de tribunal ordinario, por lo que se comprometen a abstenerse de hacerlo sin antes haber sometido el disenso y agotado el o los recursos que correspondan ante todas las instancias internas previstas en ésta normatividad, debiendo someter cualquier diferencia a los órganos jurisdiccionales de la propia FEMADAC, sus COMISIONES, para que se solucione conforme a la normatividad deportiva, agotando los recursos que otorga el presente cuerpo normativo; el afiliado



o asociado que contravenga la presente disposición, se obliga a reembolsar los daños y perjuicios que llegase a causar y podrá ser sancionado con suspensión, veto y hasta expulsión si no lo hace; en cualquier caso, para reintegrarle sus derechos como afiliado, antes tendrá que haber cubierto esos conceptos.

Artículo 165.

Cuando dos eventos se efectúan en dos fines de semana seguidos, si durante el primero, fue penalizado y/o suspendido un piloto, en caso de interponer un recurso de reconsideración y apelación, deberá ser resuelto como caso único y extraordinario, en 72 horas.

Artículo 166.

Los recursos interpuestos por los miembros afiliados a FEMADAC serán resueltos por el Consejo Directivo, o el Comité de Arbitraje y Recursos cuando corresponda y por la Asamblea General de Asociados, conforme a los procedimientos establecidos. Todos los afiliados a FEMADAC deberán contar con instancias similares para resolver la interposición de estos recursos

CAPÍTULO XVIII

COMITÉ DE ARBITRAJE Y RECURSOS

Artículo 167.

El Comité de Arbitraje y Recursos, será el órgano temporal designado conforme a estatutos, para estudiar y resolver las impugnaciones contra resoluciones que afecten a los asociados y/o personas físicas y morales afiliadas a FEMADAC o a sus Comisiones Nacionales afiliadas.

I. Este Comité se integra por cuando menos tres (3) miembros del Consejo Directivo de FEMADAC o en su caso de la Comisión Nacional correspondiente, que el propio Consejo determine.

Artículo 168.

Cualquier medio de impugnación interpuesto de mala fe, de manera frívola y sin la debida consideración y respeto hacia la autoridad deportiva llevará implícito un riesgo mayor al original, a criterio y arbitrio del Comité de Arbitraje y Recursos.

Artículo 169.

La presentación de un medio de impugnación no deslinda al interesado de la posibilidad de que la resolución contemple una penalización/castigo mayor, si el Comité de Arbitraje y Recursos correspondiente, una vez analizado el caso, considera que así lo amerita.

Artículo 170.

Ninguna persona podrá dar ningún tipo de información referente a un medio de impugnación hasta que el dictamen se dé a conocer en forma oficial.

a) Es obligatorio que todas las resoluciones y dictámenes sean publicados de manera oficial en la página de la Comisión Nacional correspondiente o en la de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., (según corresponda) una vez que el interesado haya sido notificado debidamente.

CAPÍTULO XIX

NORMAS PARA LA INTERVENCIÓN DE FEMADAC EN DIVERSOS ACTOS DE TIPO JURÍDICO

Artículo 171.

Celebrados entre patrocinadores, pilotos, promotores/organizadores, pistas y circuitos, relacionados con condiciones generales de desarrollo del automovilismo deportivo.

Artículo 172.

FEMADAC, en uso de sus facultades, se reserva el derecho de intervenir en todos aquellos actos de contenido jurídico, sean



convenios o contratos, que se celebren entre pilotos y promotores/organizadores, autódromos y circuitos, así como con patrocinadores, tanto de manera oficiosa o a petición de la parte interesada, con objeto de supervisar y confirmar que no se contravengan normas estatutarias o reglamentarias ni se afecte el interés deportivo.

Artículo 173.

Intervendrá de igual forma en convenios y/o contratos celebrados de manera trilateral entre pilotos, promotores y patrocinadores, para los mismos efectos señalados en el artículo anterior.

Artículo 174.

La intervención de FEMADAC será en carácter de testigo de honor y sin responsabilidad alguna.

1. Para el caso de controversias en la interpretación de tales convenios y contratos, FEMADAC podrá desarrollar funciones conciliatorias o de árbitro, cuando así se lo soliciten las partes involucradas, debiendo emitir la resolución correspondiente.

2. Tiene la facultad de aplicar si llegara el caso las penalizaciones correspondientes, con base en sus estatutos sociales y Código Deportivo.

Artículo 175.

En caso de que los convenios o contratos contengan normas que afecten el interés deportivo de los pilotos, FEMADAC propondrá las adecuaciones correspondientes.

Artículo 176.

FEMADAC podrá intervenir como testigo de honor en aquellos contratos o convenios celebrados entre promotores y propietarios o administradores de pistas y circuitos, así como entre patrocinadores y propietarios o administradores de pistas y circuitos, desempeñando funciones de arbitraje cuando así se lo soliciten las partes involucradas.

Artículo 177.

La intervención de FEMADAC será sin responsabilidad alguna y sin perjuicio de los derechos y acciones de las partes involucradas, para hacerlos valer ante las autoridades competentes del fuero común.

CAPÍTULO XX

COMITÉ DE SEGURIDAD

Artículo 178.

La reglamentación relativa a la seguridad, del presente Código, se aplicará en conjunto con los lineamientos que señalan los reglamentos de cada una de las Comisiones Nacionales afiliadas y deberán ser respetadas en su totalidad.

Artículo 179.

Cada una de las Comisiones Nacionales afiliadas deberá, en forma obligatoria, acreditar a un Director de Seguridad y Responsable Médico de su especialidad.

Artículo 180.

El Comité de Seguridad de FEMADAC, vigilará tres áreas de seguridad que son: técnica, médica y pista.

I. ÁREA TÉCNICA

A. PILOTOS de todas las especialidades: Siempre que salga a la pista o ruta, deberán usar el equipo personal de seguridad:

- a) Todos los pilotos que compiten en automóviles abiertos, deberán utilizar cascos cerrados.
- b) El casco protector deberá contar con la norma Snell o su equivalente que esté vigente a juicio del Comisario Deportivo del evento o serial y del Director de Seguridad de FEMADAC.
- c) El casco deberá estar rotulado con el nombre del piloto, tipo sanguíneo, factor RH y alergias.
- d) Traje retardante de fuego (Nomex), en competencias de automovilismo, o en su caso traje especial de karting (en competencias de kartismo solamente). En ambos casos deberá contar con el nombre del piloto y tipo de sangre y alergias marcado de forma indeleble, y deberá contar con la norma Snell o su equivalente vigentes, a juicio del Comisario Deportivo del evento o serial y del



Director de Seguridad de FEMADAC. En todo caso, se deberá utilizar el HANS DEVICE.

- e) Queda estrictamente prohibido en todas las categorías y especialidades, el uso de overoles o chamarras o prendas de materiales inflamables.
- f) En algunas categorías, que el Comité de Seguridad de FEMADAC y/o el de la Comisión Nacional respectiva dará a conocer al registro de los seriales, se exigirá ropa interior retardante al fuego y en todos los casos, la ropa interior del piloto no deberá ser de material inflamable.
- g) Calzado, botines retardantes de fuego (nomex) o tenis de cuero. El calzado deberá tener agujetas, nunca se podrá utilizar el zapato tipo mocasín.
- h) Guantes, antifuego o de piel.
- i) Todos los pilotos que tengan bigote y/o barba deberán utilizar máscara (balaclava).

B. AUTOMÓVILES.

1. Antes de empezar cualquier competencia o entrenamiento los autos deberán pasar una revisión técnica y de seguridad de acuerdo a los puntos de cada categoría y especialidad, realizada por el Revisor Técnico del evento o serial del que se trate.

2. Deberán tener una bitácora que contenga las carreras, accidentes, reparaciones mayores, etc., registradas en su Comisión Nacional.

3. En caso de un accidente serio dentro de las prácticas y previas al evento, el auto debe volver a pasar la revisión para poder participar en la carrera o entrenamientos.

4. En la inspección de seguridad se deberán revisar los siguientes puntos además de los que contemple el reglamento del promotor y organizador.

a) Cinturones de seguridad para autos turismo y monoplazas: Deberán de ser de 5 puntos de fijación deberán estar atornillados y reforzados con una placa (rondana) de tres pulgadas de diámetro. Se aceptan las fijaciones originales del fabricante. Los tirantes traseros de los hombros deberán fijarse a la jaula o a la parte trasera de la cabina con un ataque máximo de 30 grados y a un mínimo de 30 cm de los hombros del piloto.

b) Espejos retrovisores.

c) Extinguidor ABC de polvo químico de 2.5 Kg. Debe estar cargado y en perfectas condiciones de operación. La fijación debe ser metálica y de fácil liberación. Queda estrictamente prohibido fijarlo con cualquier tipo de cinta adhesiva o elástica.

d) Recipiente recolector de vapores de aceite.

e) Barra antivuelco (Roll bar) de cuatro puntos de apoyo. La jaula (Roll Cage) debe ser de un mínimo de seis puntos de apoyo. En ambos casos deberán ser de un tubo de 1.5 pulgadas, mínima de diámetro, con espesor de pared mínimo de 80 milésimas de pulgada (calibre 14 igual a 2 mm)

- No deberá tener dobleces con radios cerrados, ni tampoco podrá ser de dos piezas soldadas. El alma principal deberá ser de una sola pieza. Las soldaduras de los tirantes al alma de la barra o jaula deberán ser completas y adecuadas a juicio del Revisor técnico.

- La fijación al piso del auto o a cualquier otra parte deberá ser con placas y contra placas de 1/8 de pulgada de espesor y de 4 x 6 pulgadas de superficie.

- Deberán existir dos perforaciones: una en el alma y otra en algún tirante de un mínimo de 1/8 de pulgada (3 milímetros) de diámetro, para poder comprobar el espesor de pared de los tubos.

- En autos turismo, la barra o jaula deberá estar colocada a un mínimo de 10 cm arriba del casco del piloto.

- En monoplazas (fórmulas) la barra antivuelco deberá librar el casco del piloto en la línea imaginaria del punto más alto de la barra con la estructura frontal del auto (arriba del volante de la dirección).

f) Red protectora, en los autos turismo, del lado de o los competidores. No debe ir fijada a las puertas y no podrá estar sujeta con cintillos de plástico.

g) Interruptor maestro cortacorriente. Debe estar al alcance del piloto o de una persona fuera del auto. Debe estar claramente identificado por un rayo color rojo dentro de un triángulo azul.

h) Estado de la suspensión y sistema de dirección.

i) Frenos.

j) Luces. Las categorías monoplazas (fórmulas), en la parte trasera, deberán estar equipadas con una luz roja, montada a una



distancia menor a 10 cm del plano de simetría del auto, que pueda ser prendida por el piloto y que se utilizará exclusivamente en pistas mojadas.

- k) Llantas.
- l) Tanque de combustible y mangueras.
- m) Pared anti fuego.
- n) Deberá contarse con el tanque de combustible original, en perfecto estado o de preferencia Fuel Cell procurando que esté cubierto con aluminio o lámina negra.
- o) En caso de no usar parabrisas inastillable, se deberá usar Lexan de mínimo 3 mm de espesor.
- p) Cuando la Comisión Nacional respectiva lo permita, y así esté establecido en el reglamento de la categoría, será obligatoria la colocación de cuando menos una cámara de videograbación, que deberá estar funcionando y ser operativa.

La cámara deberá estar viendo al frente, de modo tal que pueda grabar las incidencias que se presenten al frente del vehículo, y deberán estar grabando en entrenamientos, calificación y carrera(s).

Será responsabilidad de él o los pilotos que la cámara se encuentre en debida posición y grabando durante todo el momento en que su auto se encuentre entrenando, calificando o compitiendo.

El Comité Organizador y las autoridades del evento podrán solicitar a cualquier competidor el video de su cámara para solucionar temas deportivos.

La sanción por no contar con la cámara o no proporcionar el video será de pérdida del lugar de calificación o tiempo añadido a su tiempo final de carrera, según sea el caso. En caso de reincidencia en la omisión, podrá implicar la descalificación del auto y piloto(s) que omitan entregarlo.

Cuando un auto protestado por cuestiones técnicas o deportivas no entregue su video, y este sea relevante para poder tomar una decisión respecto a la protesta, la omisión implicará una presunción de culpabilidad en su contra.

II. ÁREA MÉDICA

1. Al iniciar y durante todas las competencias deberán existir siempre los servicios médicos y ambulancias equipadas, con personal calificado y capacitado.
2. En las pistas, circuitos que se encuentren alejados de un centro hospitalario adecuado, se deberá contar con una ambulancia de terapia intensiva.
3. Los pilotos deberán portar una placa o banda que indique su tipo sanguíneo y alergias a medicamentos.
4. Por seguridad, no se permitirá el ejercicio de ningún médico que no esté avalado y reconocido por la Dirección Médica de FEMADAC.
5. En todas las competencias deberá haber un médico responsable, con cédula profesional que esté activo en el ejercicio de su profesión, con conocimientos amplios en apoyo en trauma (ATLS), apoyo vital de reanimación cardiopulmonar (ACLS).
6. El Médico responsable de un serial o de una competencia deberá acreditarse ante la Dirección Médica de FEMADAC, enviando la siguiente documentación:
 - Currículum con dos fotos.
 - Título.
 - Registro General de Profesiones.
 - Constancia de cursos.
 - Constancia de la institución y cargo en donde labora.
7. La Dirección Médica de FEMADAC evaluará y autorizará a los médicos responsables de un evento.

8. FUNCIONES



- a) Supervisar antes del inicio de una competencia el equipo médico, ambulancias, etcétera y su localización en la pista, circuito o ruta.
- b) Supervisar la selección de hospitales y rutas de evaluación críticas de cada evento.
- c) Coordinar la organización del servicio médico con el Director de Carrera.
- d) Verificar que los autos de intervención estén en buenas condiciones y sean los adecuados para el evento.
- e) En caso de sufrir un accidente, el piloto deberá pasar un examen médico para poder continuar en la competencia.
- f) El costo de los exámenes médicos que se efectúen en un evento, son gratuitos.
- g) La atención médica que se realice durante un evento en un accidente, así como los procedimientos médico-quirúrgicos (férulas, sutura de heridas, material de curación, etc.) y sin costo para el piloto, los mismos deben estar contemplados por el promotor/organizador.

III. ÁREA DE PISTA

1. Cualquier área en donde se desarrolle una competencia automovilística ya sea permanente o provisional deberá ser revisada y aprobada por este Comité.
2. La aprobación será de cuando menos 15 días antes en circuitos permanentes y de 7 días en circuitos temporales.
3. Las pistas y circuitos deberán cumplir con las especificaciones y normas de cada especialidad.
4. El público deberá estar totalmente separado y protegido del área de competencia.
5. A lo largo de la pista, circuito o ruta deberá haber servicios de emergencia, señalización, radio- comunicación, con personal capacitado y reconocido por el Comité de Seguridad de FEMADAC.
6. Los oficiales de todo evento deben ser reconocidos por las autoridades pertinentes, portando identificaciones y gafetes que los acrediten.
7. Las áreas de trabajo para pilotos, autos, mecánicos deben estar restringidas únicamente para este uso. Queda prohibida la entrada a patrocinadores, familiares y público en general.
8. Todas las áreas públicas en circuitos deben estar rodeadas por barreras continuas, así como las áreas restringidas.

CAPÍTULO XXI

NORMAS DE CONSTRUCCIÓN Y ADECUACIÓN DE CIRCUITOS Y SU SEGURIDAD

Artículo 181.

Estas normas tienen el propósito de indicar un estándar mínimo para la aprobación de un circuito para los eventos. A pesar de que a los nuevos circuitos se les recomienda apegarse a las especificaciones siguientes, estas normas están sujetas a diferentes interpretaciones para cada caso en particular.

Artículo 182. DEFINICIONES

CIRCUITO

Un circuito es una carretera o pista con sus instalaciones correspondientes, destinada para ser utilizada en competencias de automóviles. Un circuito podrá ser temporal, semi temporal o permanente, dependiendo del carácter de sus instalaciones y de la facilidad para su uso en competencias.

- I. **CIRCUITO PERMANENTE.** Es un circuito en el cual la pista y sus instalaciones están siempre disponibles para las carreras de autos.
- II. **CIRCUITO SEMITEMPORAL O TEMPORAL.** Es un circuito en el cual las instalaciones están parcialmente disponibles para las carreras de autos o que se adecua temporalmente para un evento específico.
- III. **PISTA.** Es una carretera especialmente construida o adaptada para competencias, permanente o temporal, que inicia y termina en puntos diferentes, construida o adaptada para las carreras de automóviles.

Artículo 183.

CERTIFICADO DE OPERACIÓN

- I. FEMADAC a través de su Comité de Seguridad y de la Comisión Nacional respectiva, otorgará un certificado de operación.
 - a) Este certificado será válido por un año (1 de enero al 31 de diciembre), que se otorgará a las pistas o circuitos, aprobados por el Comité de Seguridad y la Comisión Nacional correspondiente.
 - b) Anualmente se realizará una visita de inspección, para verificar el cumplimiento de dichas medidas, pudiéndose revocar el certificado en caso de que no se estén cumpliendo.
- II. Independientemente de lo anterior, el Comité de Seguridad y la Comisión Nacional correspondiente harán inspecciones regulares del circuito durante la validez del certificado de operación.

Artículo 184.

El mantenimiento apropiado del circuito y sus instalaciones es una condición para obtener el certificado de operación.

- I. Un circuito debe ser revisado antes de un evento y después del mismo, para que cualquier daño pueda ser detectado y programar las reparaciones necesarias.

Artículo 185.

Los principales puntos que requieren atención son:

I. LA PISTA

1. Acotamientos bordes y áreas laterales Deben estar a nivel con el borde de la pista. Las áreas detrás de los lavaderos deben estar rellenas y a nivel.

- a) En todas las zonas cubiertas de pasto, este deberá mantenerse recortado, el pasto seco y la demás vegetación debe ser movida.
- b) Cualquier tipo de vegetación debe ser eliminada de las trampas de arena. Todas las áreas laterales hasta la primera línea de protección deben mantenerse limpias y sin obstáculos.

2. Rieles

- a) Todos los soportes deben verificarse, que estén firmes en el piso, todos los tornillos y tuercas debidamente apretados y el traslape correcto debe ser mantenido. El espacio máximo entre el piso y los rieles y los rieles entre sí es de 2 cms.
- b) En donde los rieles estén sujetos con postes de madera, estos deben ser inspeccionados regularmente en cuanto a su deterioro e impregnación de humedad.

3. Llantas

Las barreras de llantas deben ser verificadas en cuanto a su sujeción a las estructuras existentes y sus amarres entre sí. Las llantas deben estar unidas debidamente antes de su instalación.

4. Mallas de Espectadores

Deben ser verificadas regularmente en cuanto a sus soportes y tensión. Los cables deben estar tensos y debidamente separados. Se debe verificar el deterioro de las bardas.

5. Lavaderos

Deben ser inspeccionados continuamente y en caso de ruptura, ser reparados inmediatamente. En caso de asentamientos del terreno natural, rellenar los bordes hasta eliminar cualquier escalón o desnivel.

6. Drenaje

El drenaje debe estar limpio y se debe de revisar su funcionamiento antes de un evento que por el clima, así lo amerite.

7. Caminos de servicio

Los caminos de servicio deben mantenerse en buenas condiciones, la superficie lisa y libre de obstáculos.

8. Líneas de demarcación de los circuitos

Todas las líneas que demarcan los fosos (pits) y la pista deben estar limpias y preferentemente se deben pintar antes de cada evento.

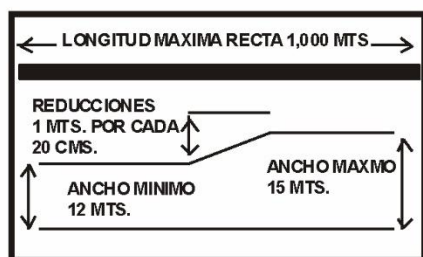
9. Observación y visión

Una visión clara debe mantenerse entre los puestos de observación consecutivos, los árboles y la vegetación deben ser podados para mantener la visibilidad.

10. Comunicaciones

Se debe verificar que las instalaciones de comunicación instaladas estén en condiciones de operación.

II. CIRCUITOS



1. DISEÑO

La forma del circuito en ambos conceptos plano y perfil, no está sujeta a restricciones dentro de estas normas, ya que éstas son dictadas por algunos factores variables:

Ejemplo: Los tipos de competencias para los cuales el circuito está contemplado, el carácter del terreno, las consideraciones económicas, estéticas, etcétera. La construcción debe cumplir con las normas técnicas especificadas en este capítulo.

2. RECTAS

Se impone un máximo de longitud de recta de 1,000 m

3. CURVAS

Además de cumplir con las reglas relacionadas con el ancho, una curva o una serie de curvas, que se tomen a velocidades que exceden los 125 Kph, deberán tener un radio creciente o cuando menos un radio constante.

a) Las curvas que se toman a menor velocidad podrán tener radios decrecientes, con la única condición de que cumplan con las áreas de escape. A menos que se quiera aumentar la velocidad de entrada a una curva, no es necesario el describir en el plano la transición de las curvas.

4. ANCHO

a) El ancho mínimo de una pista nueva es de 12 m Las pistas o circuitos existentes de menor ancho, podrán ser aprobadas individualmente por los inspectores del Comité de Seguridad de FEMADAC y de la Comisión Nacional respectiva.

b) El ancho máximo permitido para un circuito nuevo es de 15 m las pistas existentes que tengan un ancho mayor deberán ser delimitadas con una línea de pintura blanca a sus 15 m de ancho.

Cuando la pista se agrande o reduzca, la transición deberá hacerse gradualmente y en ningún caso a un mayor ángulo de 1 en 20. El ancho mínimo para la recta en donde se realiza el arranque deberá ser de 12 m

III. ELEVACIONES

1. PERFIL LONGITUDINAL

Cualquier cambio de pendiente deberá efectuarse usando un radio vertical mínimo calculado con la siguiente fórmula: $R = V^2 / K$

a) En donde R es el radio en metros, V es la velocidad en KPH y K es una constante igual a 20 en el caso de perfiles cóncavos y de 15 en caso de perfiles convexos.

b) El valor de R debe ser adecuadamente incrementado durante la aproximación, frenado y secciones de curvas.

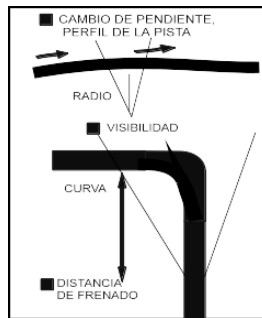
Cuando sea posible, los cambios de pendiente deberán de ser eliminados de esta sección.

La pendiente en la recta de arranque o deberá rebasar el 2%.

2. INCLINACIÓN TRANSVERSAL

A lo largo de las rectas, la inclinación transversal, por razones de drenaje, entre los dos extremos de la pista y el centro de la misma, no deberá ser menos al 1.5%, ni exceder del 3%.

- En las curvas, el peralte (tomado de la parte exterior de la pista) no podrá exceder del 10% (con la excepción en casos especiales, tales como autódromos de alta velocidad).
- Una inclinación adversa no es aceptada generalmente. A menos que esto sea dictado por circunstancias especiales, en cuyo caso la velocidad máxima de entrada no debe exceder los 125 kph.
- Cualquier variación en la inclinación transversal, particularmente en las secciones de entrada y la salida de las curvas, deberá tener los cambios altimétricos adecuados basados en la trayectoria y tomando en consideración el perfil longitudinal.



3. VISIBILIDAD

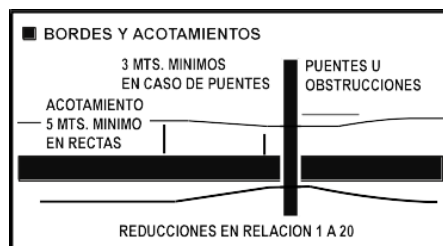
Idealmente, desde cualquier punto en la pista, el piloto del auto más rápido debería tener una visión de la pista sin obstrucciones, equivalente a la distancia que requiere su auto para frenar.

- En el caso de que esta condición no sea posible cumplirla en cualquier punto en particular se debe de prever la posibilidad de colocar un sistema de señalamiento, ya sea por medio de banderas o de luces, que permitan avisar al piloto de cualquier peligro o incidente.
- En un terreno plano la distancia de frenado puede asumirse como igual a:

$$\frac{V^2}{340 + \text{ó} - 260 i}$$

En donde V es la velocidad en kph e i es el porcentaje de la pendiente (+260 si es ascendente y -260 si es descendente).

IV. BORDES Y ACOTAMIENTOS



Los bordes de la pista, excepto en la entrada y salida de fosos (pits), deberán estar claramente delineados con una raya de pintura blanca.

Los bordes de la pista, excepto en la entrada y salida de fosos (pits), deberán estar claramente delineados con una raya de pintura blanca.

- a) La pista deberá tener acotamientos a todo lo largo, deberán ser firmes y su superficie lisa, sin embargo, esta superficie no debe ser de la misma textura que la pista. Estos deben estar libres de piedras y grava o de cualquier tipo de obstáculos y preferentemente deberán estar cubiertos de pasto, serán una continuación del perfil transversal de la pista, sin ningún desnivel hacia ella, cualquier transición deberá ser gradual.
- b) En el caso de que un canal de drenaje sea necesario entre la pista y la primera línea de protección, deberá ser construido de tal forma que no presente ninguna irregularidad en el acotamiento, por ejemplo, cubriendo las coladeras con una estructura que permita que la superficie del pasto continúe ininterrumpida. Cuando se coloque un lavadero, el borde deberá quedara la máxima altura de este.
- c) El ancho del acotamiento deberá ser de cuando menos 3 m. se pueden hacer excepciones en el exterior de las curvas que tienen protección, pasos a desnivel, edificios, etc., el ancho podrá ser reducido hasta 1 m entre la pista y la primera protección.
- d) En estos casos la reducción deberá hacerse gradualmente, en un ángulo que no rebase 1 a 20.



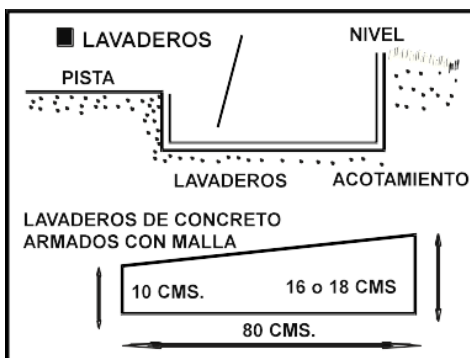
V. ESCAPES

El escape es el área que se ubica entre el borde y la primera línea de protección y a menos que se indique otra cosa, deberá tener las mismas características que el acotamiento, sin embargo, el piso puede ser menos firme.

- a) Los escapes deberán ser con pendiente con relación a los acotamientos, si tienen un columpio no podrá exceder el 25% hacia arriba o el 3% hacia abajo (12% en circuitos que se construyeron con anterioridad) con relación a la proyección lateral de la superficie de la pista.

VI. LAVADEROS

1. En aquellas partes de la pista en las cuales las trayectorias de los autos sean tangenciales a los bordes, un lavadero podrá ser requerido, inclinado en relación de la pista y con vibradores en una longitud mínima de 5 m para los exteriores y de 2.5 m para los interiores, los bordes deberán tener igual pendiente en la misma longitud, nivelados a la altura máxima del lavadero
2. El principio que deberá seguirse es el de instalar el mínimo de lavaderos y colocarlos según como la experiencia y la necesidad lo consideren necesario.



3. Todos los lavaderos deberán tener una extensión en la parte posterior, ya sea de concreto o asfalto que permitan una suave

transición sin ningún brinco entre ellos.

- a) En la entrada de las curvas y la salida de las curvas lentas, se deberán utilizar las dimensiones de la figura, con una altura máxima sobre la pista entre 8 y 10 cm.
- b) En la salida de las curvas rápidas, las mismas medidas que en el punto anterior, con una altura máxima de 6cms.
- c) Cualquier otro diseño de lavaderos deberá ser aprobado por el Comité de Seguridad.

VII. SUPERFICIE DE LA PISTA

Esta tendrá que ser lisa y con el mismo tipo de pavimento que se utiliza en las autopistas lo que ayudará a prevenir la formación de una película líquida por causa de lluvia, aceite o gasolina.

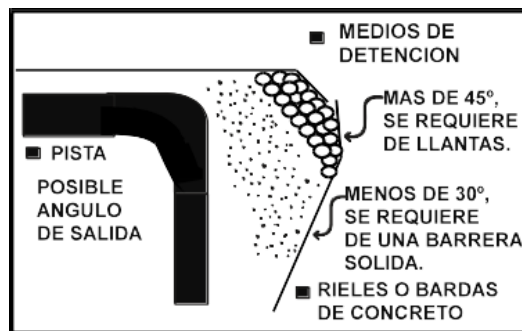
Preferentemente, la superficie total de la pista deberá ser la misma en toda su longitud, si esto no es posible, estos cambios de superficie no deben ocurrir en secciones de gran aceleración o frenado, en los cambios del perfil longitudinal o en las curvas.

Cualquier trabajo de repavimentación se deberá hacer con 15 días de anticipación a la celebración de un evento.

Artículo 186.

PROTECCIONES DEL CIRCUITO O PISTA

Las medidas de seguridad están diseñadas para proteger a los espectadores, pilotos, oficiales y al personal de servicio durante las competencias.



1. Cuando se determinen las medidas de seguridad, las características de la pista deben ser tomadas en consideración, así como la velocidad que los autos obtengan en ese punto particular de la pista.
2. Los tipos de protección recomendados dependen del espacio con que se cuente entre la pista y el supuesto punto de impacto, como principio general, cuando el ángulo del impacto sea bajo (inferior a 30°), una barrera vertical. Continua y lisa cumple con la necesidad, y cuando el ángulo del impacto es alto (mayor a 30°) debe haber una superficie o área que permita una desaceleración y si existen medios de detención (trampas) deberán ser utilizados.

I. DESACELERACIÓN Y FRENADO

- a) El espacio abierto la mejor forma de que un auto reduzca la velocidad.
- b) Las trampas de grava son la forma de detener un auto eficientemente ocasionando el menor daño.

II. MEDIOS DE DETENCIÓN

- a) Los rieles, bardas de contención y taludes, se utilizan en conjunto con las barreras de llantas.
- b) Cada uno de éstos deberá ser aprobado individualmente por el Inspector que designe el Comité de Seguridad FEMADAC o por la Comisión Nacional respectiva.

III. ZONAS DE ACCESO AL PÚBLICO El público debe ser ubicado al mismo nivel o a mayor altura que el borde de la pista. Cuando la zona del público se encuentre ubicada en una pendiente, no deberá tener un desnivel mayor de uno a cuatro a menos que el terreno se haya terracedo para formar una tribuna.

- a) La separación del público se hará con una malla metálica de cuando menos 1.20 m de altura, la cual deberá ubicarse generalmente detrás de la segunda línea de protección, que se describe posteriormente.
- b) Todas las áreas para el público en los circuitos, deberán estar barricadas eficientemente, así como las áreas prohibidas para el público.

IV. Primera línea de protección en RECTAS. En la protección que se utilice se deberá prestar mucha atención al drenaje, señalización, los caminos de servicios y la naturaleza del terreno.

- a) Normalmente las barreras consistirán en muros de concreto o rieles de acero, colocados a lo largo de la parte externa de la pista a no menos de cinco metros del borde.
- b) La cara de la barrera (hacia la pista) deberá ser vertical, a menos que el acotamiento se eleve del borde de la pista hacia la primera línea de protección, en cuyo caso esta cara deberá ser perpendicular al plano del acotamiento.

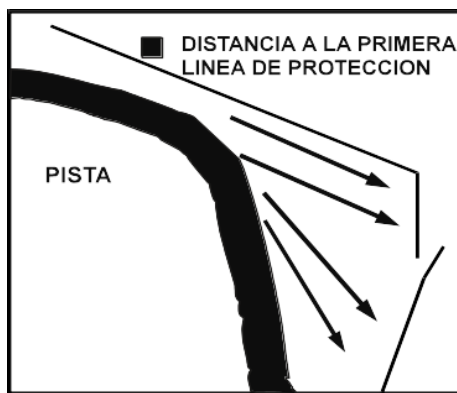
V. Primera línea de protección en el INTERIOR DE LAS CURVAS

- a) Las barreras deberán ser paralelas a la trayectoria y alejadas del borde de la pista tanto y como lo permita la naturaleza del terreno y la necesidad de los servicios de emergencia, cumpliendo adecuadamente los requerimientos del punto de visibilidad; y los accesos deberán estar traslapados correctamente.
- b) Después de la salida de la curva podrá ser necesario colocar algún medio de detención enfrente de las barreras.

VI. Primera línea de protección en EXTERIOR DE LAS CURVAS

1. Medida desde el borde del acotamiento a lo largo de una tangente el borde de la pista al principio de la curva geométrica, la profundidad de esta área debe ser cuando menos igual en metros a la siguiente fórmula: **$V^2 / 400$**

En donde V es el promedio de la máxima velocidad que se obtiene en la sección de la pista que precede a la curva y la velocidad de entrada a ésta expresada en kilómetros por hora.



En la siguiente tabla se encuentran algunos ejemplos de aplicación.

Tabla de distancias según fórmula

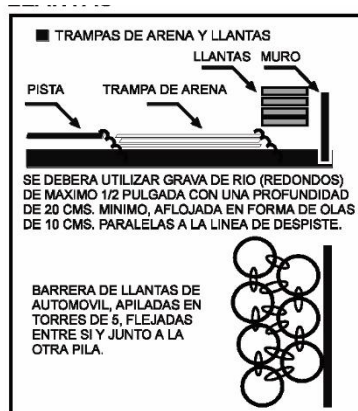
Kph	80	100	120	140	160	180	200
80	16	20	25	30	36	42	49
100	20	25	30	36	42	49	56
120	25	30	36	42	49	56	64
140	30	36	42	49	56	64	72
160	36	42	49	56	64	72	81
180	42	49	56	64	72	81	90
200	49	56	64	72	81	90	100

Ejemplo:

En caso de que la velocidad de entrada sea de 180 km/h y la de la salida sea también de 180 km/h, la distancia requerida será de 81 m de escape, que se reducirá a 40.5 m., en caso de existir trampa de arena.

2. En el exterior de la curva el área será determinada por una línea continua que conecta la profundidad inicial, como se define arriba hasta una distancia que se mide a la tangente del acotamiento de cuando menos la misma longitud que la que se requiere para frenar (ver punto 3. Visibilidad).

VII. TRAMPAS DE ARENA Y LLANTAS



1. Cuando el espacio que se requiere sea suficiente en el exterior de una curva, deberá ser utilizado para colocar una trampa de grava como se especifica en los medios de desaceleración y frenado.
2. La trampa deberá estar en el mismo plano que la superficie de la pista o ligeramente inclinada hacia arriba.
3. La superficie de la trampa deberá estar aproximadamente 10 cm sobre el nivel de la pista y deberá tener las siguientes dimensiones: Cuando la trampa sea colocada como se indica en la figura, la profundidad de esta zona podrá ser reducida en un 50% y el ancho del acotamiento de 3 m a 2 m.

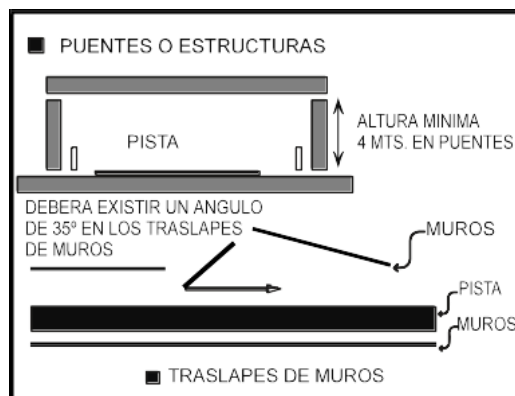
4. Un medio de detención deberá ser instalado en los límites de esta área, deberá seguir una línea continua (o una línea formada por una serie de segmentos traslapados), en ángulos rectos + $\pm 30^\circ$ a la tangente de la trayectoria.
5. Si hubiese suficiente espacio, un pasaje de cuando menos 3 m de ancho, adecuado para el acceso de vehículos de emergencia deberá dejarse entre la trampa y el muro de detención.
6. En los circuitos existentes, en los cuales los espacios no reúnen los requerimientos especificados en el punto anterior, la utilización de una trampa colocada junto al borde de la pista y al frente de un medio de detención puede ser aprobada por el Comité de Seguridad o la Comisión Nacional correspondiente.
7. En todos los casos mencionados, podrán ser utilizadas barreras hechas con llantas de autos.
8. Únicamente en aquellos casos en que el espacio resulte insuficiente para utilizar la trampa de arena y la barrera o rieles que cumplan con las especificaciones, podrán ser utilizadas en el exterior de una curva. Estos casos son aceptados únicamente cuando las curvas se tomen a una velocidad moderada o en zonas de aceleración. Aquí se recomienda el uso de las barreras de llantas.
9. En casos excepcionales, cuando el terreno así lo permita, un camino de escape puede ser aceptado a la entrada de la curva, las características de cada caso serán analizadas por separado.
10. Deben estar previstas aberturas para el acceso o evacuación de los autos.

VIII. SEGUNDA LÍNEA DE PROTECCIÓN

1. Una barda capaz de absorber el impacto producido por el auto de mayor peso y a la máxima velocidad que se puede lograr en ese punto, que salga de la pista en un ángulo de 30° con relación a la barda.
2. El acceso a los puestos de oficiales debe ser previsto.
3. Es necesario una alambrada de cuando menos 2 m de altura sobre el nivel de la pista reforzada con cables en las zonas de posibles impactos.
4. La alambrada para contener al público estará colocada 3 m Detrás de la primera alambrada, en el caso de que el espacio para el público esté ubicado sobre un bordo y a una altura que cuando menos represente más del $1/75$ de la velocidad máxima que contengan los autos en ese tramo, expresada en kilómetros por hora.
5. La omisión de esta alambrada en algunos casos será considerada cuando el público esté ubicado lejos de la pista. La distancia será decidida en cada caso por los inspectores del Comité de Seguridad de FEMADAC y de la Comisión Nacional correspondiente.

Artículo 187.

SECCIONES PROHIBIDAS AL PÚBLICO



Las protecciones deberán ser idénticas a la primera línea de protección en rectas e interior de curvas. La segunda línea de protección no es generalmente necesaria, aunque pudiera ser solicitada dependiendo de las condiciones del terreno.

I. OBSTÁCULOS

Es generalmente aceptado que los acotamientos y las áreas de escape deben estar libres de obstáculos, sin embargo, pudiera ser imposible que los puestos de oficiales u otros objetos se encuentren en estas zonas, como regla general, el acotamiento deberá ser reducido de tal forma que el obstáculo pueda ser protegido por la primera línea de protección, pero cada caso será estudiado para lograr una solución compatible con estas normas.

- En los casos de obstáculos de terreno peligrosos (tales como rocas, arboles, taludes, agujeros) que se encuentren detrás de la primera línea de protección, podría ser requerida protección adicional
- Los puentes deben tener una altura mínima sobre la pista de 4.00 m. Los acotamientos bajo los puentes deben ser de cuando menos 3 m. Cuando la pista tenga problemas de visibilidad, la estructura del puente no debe reducirla.

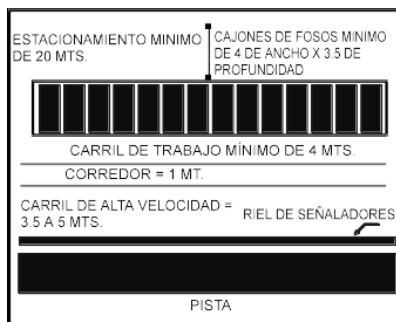
II. PROTECCIÓN DE LOS PUNTOS DE ACCESO

Idealmente cualquier abertura en las bardas debe ser efectuada de tal forma:

- La barrera que sigue a la abertura debe formar un ángulo de 30° (1 en 20) con relación a la primera línea de protección.
- Una línea que pase por las extremidades de la barrera de protección, antes y después, formara un ángulo de 35° como mínimo con relación al borde de la pista o con la tangente de la trayectoria de los autos, cuando esta tangente varía con el borde al inicio, esto asegurará el traslape necesario con relación a la barrera después de la abertura y para proteger la misma.

Artículo 188.

INSTALACIONES DEL CIRCUITO



I. ARRANQUE Y FINAL:

La posición y el equipo que se requiere en la línea de arranque y la línea del final, en la plataforma del arrancador y las luces de arranque, serán decididas en consulta con el Comité de Seguridad y la Comisión Nacional respectiva.

- La Pole Position, en los arranques a auto parado, será optativa, recomendándose del lado de la pista que se considera la "línea /trayectoria de carrera".

II. ÁREA DE FOSOS (PITS)

La ubicación de los fosos (pits) incluyendo la entrada y la salida, por regla general, deben estar ubicados en una recta o en el interior de una curva de radio que permita visibilidad plena.

- Las intersecciones de la entrada y de la salida con la pista, deberán ser colocadas para evitar cualquier interferencia entre las trayectorias de los autos que entran o salen con la de los autos que corren en la pista.

III. FOSOS (PITS)

En todos los casos, la ubicación de los fosos (pits) será estudiada junto con los organizadores por el Comité de Seguridad o la Comisión Nacional Correspondiente.

- El espacio para cada foso (pit) deberá tener una longitud mínima de 4 m de ancho y el número de fosos(pits) deberá ser igual o mayor al número de autos participantes, en la categoría estelar.

2. En cada circuito el número y la longitud de los fosos (pits) se pueden establecer en base al número de autos permitidos en todas las categorías para las cuales el circuito fue planeado.
3. La profundidad mínima de los fosos (pits) es de 3.50 m cada cajón debe tener una puerta frontal con una abertura mínima de 2.50 m y una puerta trasera.
4. El espacio libre detrás de los fosos (pits), deberá ser de cuando menos 20 m



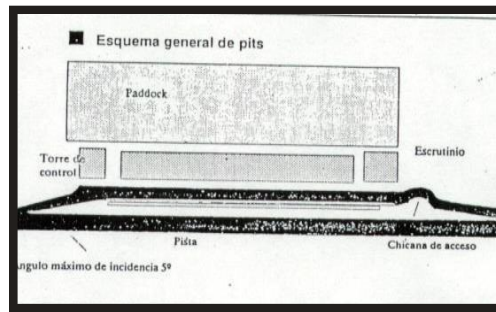
5. Los fosos (pits) deben estar divididos en dos carriles, el más cercano a la pista será designado "**carril rápido**" y el otro carril será designado como "**carril interior**" o "**carril de trabajo**", que será el único lugar en donde se podrá reparar o atender un auto.
6. Los dos carriles serán divididos por un corredor de cuando menos 1 mt. de ancho delimitado por líneas blancas.
 - a) El "carril interior" puede ser del ancho que el espacio permita.
 - b) El ancho de "carril rápido" debe ser mínimo de 3.50 m y máximo de 5 m. La pintura que se utilice debe ser antiderrapante.

IV. PLATAFORMA SEÑALIZACIÓN

1. Esta plataforma es con el fin de hacer señales a los pilotos desde los fosos (pits), debe estar construida entre estos y el borde la pista.
2. Debe tener 1.20 m de ancho y a menos que se encuentre elevada, debe estar protegida en su cara a los fosos (pits) con un muro de 1.20 m de alto (de concreto o riel).
3. Debe tener un pasamanos con una altura mínima de 1 m con separaciones cada 4 m y accesos de 1 m de ancho.
4. En la plataforma del lado de la pista debe haber un muro de cuando menos 1.20 m de altura construidos según las especificaciones que se detallan.
5. Esto se aplica a cualquier circuito nuevo, los construidos con anterioridad serán considerados por separado.
6. Deben considerarse aberturas adecuadas en estas plataformas con el fin de evacuar a los autos que se detengan en esta zona
7. La plataforma o al menos el tipo de protección debe prolongarse cuando menos 15 m antes y 15 m después del primer y último foso (pit).
8. El punto de entrada de la plataforma debe protegerse por medio de un barandal con remate circular de cuando menos 1 m de diámetro.
9. Al frente se deben colocar pilas de llantas o algún otro medio para absorber el impacto directo.

V. CARRIL DE ENTRADA

El acceso a los fosos (pits) debe tener, cuando menos, la misma longitud que la distancia que requiere el auto más rápido para detenerse, desde que entra a este camino (punto de intersección) hasta el primer foso (pit).



- 1) El carril de entrada debe formar un ángulo entre 3 y 5 grados con relación a la pista, en el punto de intersección, su radio debe incrementarse gradualmente desde los 5 m en este punto hasta el lugar en que este camino de acceso se une al carril de fosos (pits) en el espacio que sea requerido para reducir la velocidad.
- 2) El perfil longitudinal de camino de acceso deberá respetar la primera línea de protección de rectas, con relación a la pista.
- 3) Se requiere una chicana en el camino de acceso en el caso de que por la posición de los fosos (pits) la velocidad en el punto de intersección sea elevada. La figura muestra un modelo de entrada de fosos (pits), diseñada para proteger hasta donde sea posible la terminación de la plataforma al mismo tiempo que obliga a reducir la velocidad de los autos que entran.
- 4) Esto es obligatorio para los circuitos nuevos en donde la localización de los fosos (pits) implica el peligro de accidentes en la entrada, y se recomienda en todas aquellas pistas que padecen este problema.
- 5) La protección de la pista que se especifica en la primera línea de protección de rectas deberá ser prolongada a la parte interna del camino de acceso y hasta el primer foso (pit).
- 6) Se requiere una zona de pesaje para los circuitos que lleven a cabo el tipo de eventos en donde este es obligatorio.

VI. SALIDA DE FOSOS (PITS)

1. El camino de salida de fosos (pits) debe ser lo suficientemente largo que permita que los autos que salen obtengan el 60% de la velocidad de los autos que corren en la pista.
2. En un punto que se encuentre entre la salida de fosos (pits) y la pista, se deberán colocar luces: amarilla, verde y roja, estas no deberán ser visibles para los autos que se encuentran en la pista. La luz amarilla debe ser intermitente.
3. La trayectoria de los autos que salen de fosos (pits), no debe coincidir con la de los autos que corren en la pista.
4. El camino de salida debe formar un ángulo entre 3 y 5 grados con la pista en el punto de intersección su ancho debe aumentar de 5 m al terminar los carriles de fosos (pits) hasta el punto en donde el camino se une a la pista (o su prolongación para obtener la velocidad mínima requerida).
5. El perfil longitudinal del camino de salida debe cumplir con lo especificado en la primera línea de protección de rectas, con relación a la pista.
6. La protección de la pista que se especifica en la primera línea de protección de rectas, deberá ser prolongada a la parte interna del camino de acceso y hasta el último foso (pit).

VII. ÁREA DE REVISIÓN

Todas las áreas adyacentes a los fosos (pits) y los caminos, incluyéndolos caminos de servicio utilizados por los autos de competencia deben estar pavimentados y protegidos del público.

Se debe reservar un área para los revisores, que debe incluir un piso a nivel, techado y protegido para poder realizar las revisiones de los autos y la instalación de las básculas en caso de ser necesario.

VIII. PUESTOS DE OFICIALES Y OBSERVADORES

Estos puestos tienen la intención de que los oficiales con el equipo necesario puedan realizar sus funciones durante los eventos. En la forma más sencilla, estos puestos cercanos a la pista, deben tener un área protegida y estable.

1. Número y localización

Esto se determina para cada circuito de acuerdo a las características del mismo:

- Que ninguna sección de la pista quede sin vigilancia.
- Que los puestos sean visibles entre sí y por este medio puedan comunicarse con el anterior y el que sigue.
- Que la distancia entre dos puestos consecutivos no exceda de 500 m.
- Los puestos que estén ubicados en las zonas barricadas deberán tener aberturas de acceso para el personal que en ellos labora.
- Cada puesto deberá ser marcado con números progresivos en el sentido de la pista, iniciando siempre el puesto de meta con el número uno, estos números deben ser visibles desde la pista.

2. Protección

Idealmente los puestos deben tener la misma protección que se requiere para el público. Cuando no sea práctico debido a la distancia hasta la pista, mala visibilidad o cualquier otra circunstancia, la protección mínima aceptable para los oficiales de pista, será la que se define en el artículo 188, párrafo I.



El resto del personal del puesto debe estar ubicado detrás de una línea de protección adicional, especialmente en los puntos más vulnerables del circuito.

IX. PUESTO DE CONTROL DE CARRERA

El puesto de control es el centro de supervisión y dirección de las carreras y deberá permitirle al Director de Carrera y a sus ayudantes contar con todas las facilidades necesarias para desarrollar sus funciones en condiciones adecuadas de trabajo. Básicamente deberá estar en un cuarto aislado de ruidos y el acceso será únicamente para el personal de trabajo.

1. Localización

El puesto de control estará en una construcción cercana a los fosos (pits) y deberá contar con acceso directo a los fosos (pits) y/o a la pista.

2. Equipamiento

De preferencia el control de carrera deberá tener:

- Un teléfono y fax, conectados con el sonido local.

- b) Un sistema de comunicación con los oficiales que se encuentran a nivel de la pista.
- c) Radiorreceptor para comunicarse con los autos de servicio y los puestos.
- d) Un micrófono conectado con el sonido local en fosos (pits) y público en general.
- e) Monitores de TV. (En su caso)
- f) Un plano grande del circuito, en el que indique la localización de los puestos y medidas de seguridad.
- g) Todos los sistemas de comunicación deben estar centralizados en este cuarto.

X. CAMINOS DE SERVICIO Y PUNTOS DE ACCESO

La eficiencia de los servicios de emergencia requiere de una red adecuada de caminos y de puntos de acceso a la pista, para permitir que los vehículos de emergencia:

- a) Lleguen a cualquier lugar del circuito tan rápido como sea posible.
- b) Que puedan llegar al centro médico o salir del circuito, lo más rápido posible.

1. CAMINOS DE SERVICIO

Idealmente la red de caminos de servicio debe incluir un camino periférico a la pista, cuando menos a 5 m de distancia detrás de la primera línea de protección.

- a) Si ésta es demasiado alta como para trepar en ella, se deberán abrir huecos adicionales para peatones con intervalos de aproximadamente 100 m.
- b) Considerando que en la parte exterior de la pista se requiere de un mayor número de escapes, se recomienda que este camino esté ubicado en la parte interior de la pista, lo cual facilita el acceso al centro médico, evitando el cruce de caminos.
- c) Este camino de servicio debe estar reservado para los vehículos de emergencia y deberá estar conectado con el camino que conduce al centro médico y a las salidas, en los puntos que acorten la distancia a recorrerse para llegar a ellos.
- d) Estos caminos en lo posible deberán estar libres de cualquier tipo de tráfico.
- e) Todos los caminos de la red deberán tener resaques que permitan el paso o rebase de otros vehículos para entrar o salir. De ser posible la salida de los vehículos deberá ser por medio de un paso a desnivel (túneles o puentes).

2. PUNTOS DE ACCESO

A lo largo de los lados de la pista deberá haber accesos que permitan la entrada y la evacuación de autos.

- a) La ubicación de estos accesos se debe establecer en consideración al diseño de la pista, de los caminos de servicio, los puestos de observación y cualquier otra instalación.
- b) Básicamente deberá haber un acceso de cuando menos cada 300 m en cada lado de la pista.
- c) Cuando el acceso implique una abertura en los sistemas de protección, se debe realizar como se indica en la protección de los puntos de acceso.

Artículo 189.

REGULACIÓN PISTAS DE ACELERACIÓN

1. El Comité de Seguridad de la Comisión Nacional de Aceleración y el de FEMADAC vigilarán el debido cumplimiento de las especificaciones que requieren las rectas para esta especialidad.
2. Todas las zonas de circulación deberán estar marcadas para los diferentes tipos de pista.

Las siguientes especificaciones son mínimas para los diferentes tipos de pista.

Tipo A:

COMPETENCIAS DE ¼ DE MILLA PARA CUALQUIER TIPO DE AUTO

Asfalto	5 cm con grava, máximo 1"
Concreto	Al menos un área de 15 m hacia atrás y 30 m hacia adelante de la línea de salida. De acuerdo a especificación.
Protección	<ul style="list-style-type: none"> • Todo el recorrido con riel doble o muro de concreto en ambos costados. • Altura mínima 70 cm y grosor mínimo de 15 cm
Ancho	14 m mínimo.
Longitud	
Zona de competencia	402 m. fijo

Zona de frenado	700 m mínimo
Trampa final	40 m mínimo
Área lavado	<ul style="list-style-type: none"> • 20 m mínimo • 30 m máximo
Alineación de parejas	50 m mínimo
Espacio de pista a gradas	15 m mínimo o 12 m con gradas a partir de 1.22 m de altura. Deben garantizar la seguridad del público.
Salida de ambulancias y Seguridad	A los 0 m y a los 400 m
Torre de Control	Ubicada en un lugar en donde domine la vista de todo el recorrido de la pista y de preferencia sus retornos.
Retorno	<ul style="list-style-type: none"> • Debe estar separado de la pista por el muro o riel en todo el trayecto. • Ancho 3 m mínimo para un sentido 5.60 m para dos sentidos de circulación
Fosos (pits)	Asfaltada que se comunique con la pista y con el retorno.

Tipo B:

COMPETENCIAS DE ¼ DE MILLA PARA AUTOS QUE REALICEN TIEMPOS MAYORES A LOS 8.50 SEGUNDOS

Asfalto	5 cm con grava, máximo 1"
Concreto	<ul style="list-style-type: none"> • Opcional: • Al menos un área de 15 m. hacia atrás y 30 m. hacia adelante de la línea de salida. De acuerdo a especificación.
Protección	<ul style="list-style-type: none"> • Todo el recorrido con riel doble o muro de concreto en ambos costados. • Altura mínima 70 cm. y grosor mínimo de 15 cm.
Ancho	12 m. mínimo.
Longitud	
Zona de competencia	402 m fijo

Zona de frenado	500 m. mínimo
Trampa final	30 m. mínimo
Área de lavado	•20 m. mínimo •30 m. máximo

Alineación de parejas	50 m. mínimo
Espacio de pista a gradas	15 m. mínimo o 12 m. con gradas a partir de 1.22 m. de altura. Deben garantizar la seguridad del público.
Salida ambulancia y Seguridad	A los 0 m. y a los 400 m.
Torre de Control	Ubicada en un lugar donde domine la vista de todo el recorrido de la pista y de preferencia sus retornos.
Retorno	•Debe estar separado de la pista por el muro o riel en todo el trayecto. •Ancho 3 m. mínimo para un sentido •5.60 m. para dos sentidos de circulación.
Fosos (pits)	Se recomienda que esta zona sea asfaltada que se comunique con la pista y con el retorno.

Tipo C: COMPETENCIAS DE 1/8 DE MILLA

Asfalto	5 cm con grava, máximo 1"
Concreto	• Opcional: • Al menos un área de 15 m. hacia adelante de la línea de salida. De acuerdo a especificación.
Protección	• Todo el recorrido con riel doble o muro de concreto en ambos costados. • Altura mínima 70 cm y grosor mínimo de 15 cm • Se permite riel sencillo si no corren Jr. Dragster.
Ancho	12 m mínimo.
Longitud	
Zona de competencia	201 m. fijo
Zona de frenado	300 m. mínimo
Trampa final	30 m mínimo
Área de lavado	•20 m mínimo •30 m máximo

Alineación de parejas	50 m mínimo
Espacio de pista a gradas	12 m mínimo
Salida ambulancias y Seguridad	A los 200 m

Torre de Control	Ubicada en un lugar donde domine la vista de todo el recorrido de la pista y de preferencia sus retornos.
Retorno	<ul style="list-style-type: none"> • Debe estar separado de la pista por el muro o riel en todo el trayecto. • Ancho 3 m. mínimo para un sentido • 5.60 m para dos sentidos de circulación.
Fosos (pits)	Se recomienda que esta zona sea asfaltada que se comunique con la pista y con el retorno.

Artículo 190.

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y DE ORGANIZACIÓN DE CIRCUITOS DE KARTS

I. ORGANIZACIÓN. Los eventos de karts, solo pueden ser organizados por los clubes y asociaciones registradas como tales ante la Comisión Nacional de Kartismo y FEMADAC.

1. Las pistas o promotores de eventos de karts en general, solo podrán realizar eventos cuando estén avalados por alguna asociación afiliada a la Comisión Nacional de Kartismo y serán las asociaciones de manera solidaria con las pistas o promotores, las responsables de los mismos ante la Comisión Nacional de Kartismo y FEMADAC.
2. El permiso para realizar un evento de karts es emitido a criterio de la Comisión Nacional de Kartismo y está sujeto a que la pista tenga un certificado de operación vigente.
3. Será autorizado un máximo de un evento puntuable de carácter nacional e internacional por fin de semana.
4. Los organizadores deben respetar estrictamente la designación de las categorías registradas ante la Comisión Nacional de Kartismo y no podrán modificar de ninguna manera los nombres o las categorías permitidas o permitir el uso de motores no autorizados, a menos que obtengan el permiso por escrito de esta Comisión.

II. CIRCUITOS

La solicitud para la expedición del certificado de operación de un circuito deberá ser presentado con 10 semanas de anticipación a la fecha propuesta del evento de que se trate, cumpliendo con los requisitos que para tal fin solicita la Comisión Nacional de Kartismo en su reglamento

- a) Si la organización es de un club o asociación de nuevo ingreso, los tres primeros eventos después de haber recibido su certificado de operación, estarán restringidos a los miembros del club o asociación organizadora y estarán sujetos a observación antes de otorgarles el permiso definitivo y la reconsideración de la clasificación

III. CLASIFICACIÓN DE CIRCUITOS

- **Circuitos permanentes:** Pistas con una longitud mayor de 1,500 m cuyo diseño puede ser determinado en cualquier momento y que cuenta con barreras fijas de seguridad.
- **Circuitos temporales:** Pistas con una longitud inferior a 1,500 m y cuyas barreras de seguridad no están en posición permanente.
- **Circuitos callejeros:** Pistas que utilizan espacios abiertos al público o que pasan por lugares residenciales o que son así clasificados por la Comisión Nacional de Kartismo.

IV. CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIR LOS CIRCUITOS

- a) Ancho mínimo 7 m
- b) Longitud mínima 700 m
- c) Longitud mínima 900 m para campeonato nacional.

Longitud del circuito	Sin caja de cambios	1,500 m máxima 900 m mínima
	Con caja de cambios	2,500 m máximo 1,000 m mínimo
Gradiente	Longitudinal	5% máximo
	Transversal	10% máximo
Longitud de rectas		170 m máximo

1. Las chicanas en circuitos callejeros no son recomendables y en caso de ser necesarias, deberán ser aprobadas por la Comisión Nacional de Kartismo y el Comité de Seguridad.
2. La superficie debe ser de asfalto a lo largo de toda la pista, y sellada y debe ser resistente y correctamente nivelada, libre de hoyos, vibradores y partículas sueltas.
3. Todos los obstáculos para los karts que abandonan la pista, tales como postes, bardas, etc. deben estar protegidos adecuadamente y deberán estar a no menos de 4 m de la pista.
4. Los bordes de la pista deben estar marcados de la forma indicada y aprobada por la Comisión Nacional de Kartismo.
5. No pueden ser utilizadas, llantas cortadas a la mitad y no debe haber desniveles o caídas entre el borde de la pista y el acotamiento. Cualquier marca debe ser de tal forma y tamaño que no constituya peligro para los competidores.
6. Si se utilizan llantas deben estar flejadas en grupos de tres, cuando menos, y todas deben tener el mismo diámetro.
7. Quedan prohibidas las curvas peraltadas.
8. Las rutas alternas de pista, deben estar claramente marcadas con boyas o letreros. Las marcas de pintura en el piso no son suficientes.
9. Las áreas de trabajo y público, deberán estar protegidas de la siguiente manera:
 - a) Debe colocarse una barrera de tipo permanente que tenga una cara continua lisa, con una altura de 1 m y a no menos de 4 m del lado de la pista y construida de material resistente.
 - b) Si esta barrera se construye para contener a las personas que se encuentran en la instalación, deberá estar ubicada cuando menos a 4 m del borde de la pista.
 - c) Si esta barrera se encuentra en una curva, a menos de 10 m del borde de la pista, deberá haber postes con cuerdas para mantener a los espectadores a 1 m detrás de la barrera.
 - d) Queda estrictamente prohibido que en rectas un espectador se ubique a menos de 4 m del borde de la pista y a 8 m si se trata de una curva o doblez.
 - e) El acceso a la pista podrá hacerse únicamente por entradas debidamente controladas.
 - f) Se requieren grandes medidas de seguridad en las áreas que se consideren peligrosas. En todos los casos se debe tener el máximo espacio posible en las curvas y en los lugares en donde las colisiones frontales puedan ocurrir, se deben colocar barreras de llantas flejadas que absorban la fuerza del impacto.
 - g) Ningún cambio en las medidas de seguridad que aparecen en el certificado de operación podrá hacerse, sin la autorización por escrito de la Comisión Nacional de Kartismo.

10. PARQUE CERRADO

El organizador deberá destinar un área para el parque cerrado, en donde al término de cronometraje, pre-final y final todos los competidores deberán pasar a la báscula, y les serán marcadas las llantas y carburador, a efecto de controlar la revisión técnica final.

11. En el parque cerrado se llevará acabo la revisión técnica al finalizar el evento a los tres primeros lugares de cada categoría.

CAPÍTULO XXII

ANUNCIOS Y PROMOCIONALES EN PISTA

Artículo 191.

El Director de Carrera, y el Comisario serán los únicos que podrán autorizarlo quitar un anuncio o inflable dentro de la pista, por razones de seguridad.

Artículo 192.

El Director de Carrera y/o el Comisario del evento realizarán un recorrido por la pista, para verificar la colocación de los anuncios el día anterior al evento.

I. FABRICACIÓN

MATERIALES RECOMENDADOS

Todos los materiales con que estén contruidos los anuncios deberán ser totalmente deformables al impacto, sin que produzcan astillas y sin convertirse en objetos punzo cortantes que puedan ocasionar lesiones a los pilotos y espectadores.

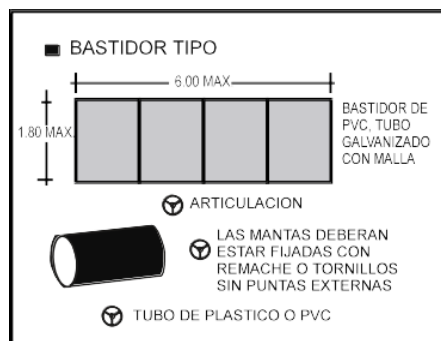
1. Para el anuncio

- Todos los anuncios deberán tener perforaciones para evitar la resistencia al viento.
- Lonas plásticas
- Lonas textiles
- Cartón rígido
- Laminados plásticos
- Laminados metálicos (en puntos alejados del circuito)

2. BASTIDORES

Por ningún motivo deberán tener elementos horizontales intermedios, excepto los que corresponden al perímetro del anuncio. Debiendo estar el larguero inferior totalmente pegado al piso.

- Perfil metálico PTR, calibre 24.(en puntos alejados del circuito).
- Secciones de madera 2" x 2".
- Tubo de plástico o PVC 3" de diámetro.
- Tubo y malla ciclónica. (en puntos alejados del circuito)



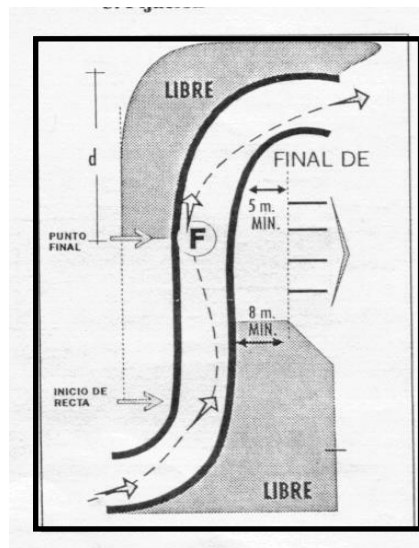
II. COLOCACIÓN EN LA PISTA

El anuncio se colocará sin interferir con:

- La visibilidad natural de la pista.
- La visibilidad entre los puestos de oficiales
- Las áreas de escape y frenado diseñadas para tal fin.

1. COLOCACIÓN EN RECTAS

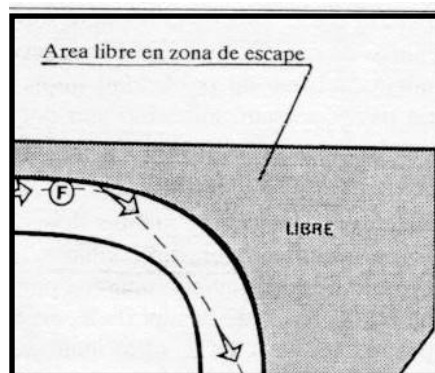
- EN AMBOS LADOS**, entre 5 y 8 m de la pista mínimo dependiendo del tipo de recta sobre las siguientes bases:
- AL INICIO DE UNA RECTA:** El lado exterior de una recta deberá estar libre de cualquier anuncio desde el inicio de la recta hasta una $1 \frac{1}{2}$ distancia similar al último punto tangencial de la trayectoria.
- AL FINAL DE LA RECTA:** El lado que corresponda a la trayectoria del final de una recta (izquierda, derecha) deberá de estar libre de anuncios desde una distancia similar al inicio del punto de frenado para tomar la curva respectiva.
 - En caso de existir muros a menos de 1 m de la orilla adjunta a la trayectoria se deberán evitar las mantas fijadas o clavadas al muro desde la distancia del frenado.
 - La colocación de los anuncios y de espectaculares deberán seguir las recomendaciones del punto relativo a fijación.



2. COLOCACIÓN EN CURVAS

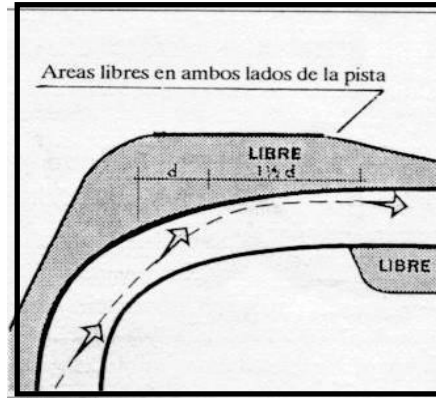
a. CURVAS DESACELERACIÓN FRENADA

Deberá estar totalmente libre el área de escape que haya sido diseñada para tal fin, pudiendo colocarse atrás de la primera línea de protección, ya sea que ésta esté conformada por muro, mallas o llantas.



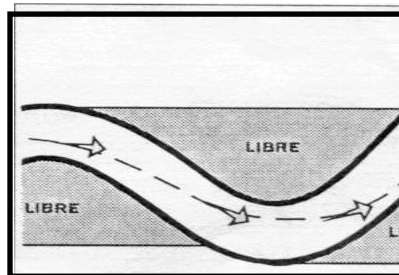
b. CURVAS DE ACELERACIÓN

Deberá estar totalmente libre hasta la barrera de la primera protección del área de la curva en una distancia similar a $1 \frac{1}{2}$ del último punto tangencial, dejando a partir de este punto una distancia similar en el lado contrario a la pista.



c. CURVAS MIXTAS

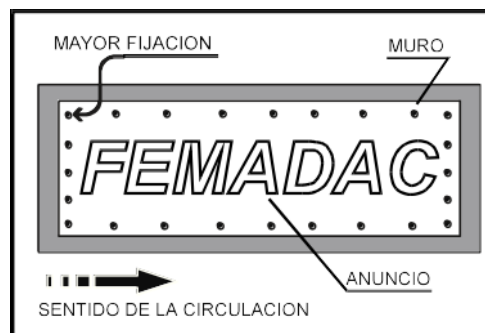
No se permite la colocación de anuncios en curvas de tipo mixto en las posibles zonas de cruce, escape o salida.



3. SISTEMAS DE FIJACIÓN SOBRE MUROS

Para la colocación de publicidad sobre muros de concreto y/o tabique se recomienda el uso de publicidad impresa en papel delgado adherido con pegamento tipo engrudo. Se permite pintar bardas y/o rótulos.

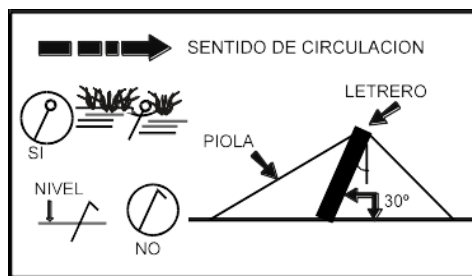
a) En caso de mantas deberán clavarse sin bastidor, directamente sobre la pared, no dejando ninguna punta de clavos fuera de la superficie. En especial, la colocación de estas mantas se deberá reforzar del lado en que provienen los autos para así evitar la entrada de aire y la formación de bolsas.



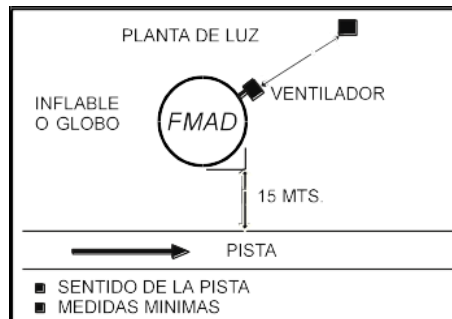
4. MANTAS Y ESPECTACULARES

Se recomienda la construcción de bastidores de tubo galvanizado y malla ciclónica de acuerdo al croquis.

- No usar alambre galvanizado como tensores de los anuncios.
- Utilizar piola de algodón (tipo cortinero).
- Las anclas deben estar totalmente enterradas dentro del piso, sin ninguna punta que pueda representar un peligro.
- Queda estrictamente prohibido el uso de piedras o tabiques para reforzar la colocación de las anclas.
- Las anclas deben tener un ojillo completo.
- El anuncio debe colocarse con una pequeña inclinación en el sentido de la pista de tal manera que en caso de caerse, se deslice hacia atrás y no hacia la pista.



5. INFLABLES Y GLOBOS



- Se recomienda que se localicen en las partes exteriores de la pista, en donde no interfieran la visibilidad del público y que por su tamaño sean fácilmente reconocibles desde cualquier parte.
- Deberán respetar las recomendaciones anteriores y sólo se deberán tomar medidas extremas en el caso de la fijación, ya que por su volumen son de fácil movimiento con el viento.
- Las plantas de luz y los sopladores, deberán colocarse en la parte posterior del inflable, quedando así protegidas del despiste de un auto.

La colocación de la planta de luz deberá tener por lo menos una extensión de 20 m alejado del inflable o globo.

- En la colocación de esta publicidad se debe considerar la altura del mismo, para que en el caso de que se caiga, tenga la suficiente distancia para no hacerlo sobre la pista.



APÉNDICE DE FORMATOS

FORMATO DE INCIDENTE, SANCIÓN, RESOLUCIÓN Y RECURSO



De Colegio de Comisarios Deportivos **Comunicación Individual N°** _____
 Evento _____
 Para Nombre, Auto/Kart No. _____, Licencia No. _____ y Jefe de Equipo

El piloto del auto/kart No. _____ y su jefe de equipo deberán presentarse de inmediato con el Colegio de Comisarios Deportivos.

Motivo: _____

 Comisario

 Comisario y Presidente del Colegio

Fecha: Hora: Documento: _____

Recibido por:

 (Firma de quien recibe)

Copias: Director de carrera Secretariado del Evento

Fecha: Hora:

FORMATO CITATORIO A PILOTO EN EVENTO



De Evento Colegio de Comisarios Deportivos **Decisión N°** _____

Para Nombre, Auto/Kart No. _____, Licencia No. _____ y Jefe de Equipo

El Colegio de Comisarios Deportivos informa que, habiendo recibido el reporte por parte de _____, escuchó al piloto y jefe de equipo, examinó la evidencia _____, y habiendo considerado todo lo anterior, determina que:

No. Auto/Kart:

Nombre del Piloto:

Competidor: (Nombre del Equipo)

Hora:

Sesión: (carrera, práctica, calificación)

Hechos:

Infracción:

Decisión/Sanción:

Recurso: Art. 162 Fracción I y Art. 163 Fracción I ,Código Deportivo FEMADAC.

Comisario

Comisario y Presidente del Colegio

Fecha:

Hora:

Documento: _____

Recibido por:

(Firma de quien recibe)

Copias:

Directores de carrera
Comisario técnico
Secretariado del evento
Director de cronometraje

FORMATO RESOLUCIÓN SANCIÓN EN EVENTO



Nombre del Campeonato y nombre del evento:

Lugar del evento: Fecha:

NOMBRE DEL PILOTO	FIRMA DEL PILOTO	NOMBRE DEL JEFE DE EQUIPO	FIRMA JEFE DE EQUIPO	# DE AUTO/ KART

FORMATO JUNTA DE PILOTOS



_____ a ___ de _____ de 20__.
Oficio ___/___
“Deportes Sí, Drogas NO”

Sr. _____
Licencia Deportiva ____
P r e s e n t e

Por este conducto y en relación a la protesta deportiva presentada por _____, piloto del auto No. _____, con Licencia Deportiva No. _____, contra usted con motivo de su participación como piloto del auto No. __, en el evento del Campeonato _____, categoría ____, efectuado el día __ de _____ de 20__ en el autódromo “_____”, en _____, _____, en la cual se le imputa _____

_____, considerando que dicha conducta puede ser considerada como _____ y por ello ser violatoria de lo dispuesto por los artículos 79 _____ fracciones _____ y relativos del Código Deportivo, y que ello puede ser sancionado en los términos de los artículos indicados y de los numerales _____, y relativos del mismo Código Deportivo, y sus correlativos de los Estatutos de ésta Comisión, siendo responsabilidad del suscrito Comisario el sancionar dicha conducta conforme a los artículos 70 fracción I, 74 fracción I y relativos del mismo Código Deportivo, en consecuencia:

Se le cita se le cita a la audiencia que prevén los artículos 155 y relativos del citado Código Deportivo y sus correlativos de los estatutos citados, que tendrá verificativo el **día __ de _____ de 20__ a las _____ horas**, en el Salón _____ de las instalaciones de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., sede de esta Comisión, con domicilio señalado al calce, a efecto de que en ella alegue lo que a su derecho corresponda y presente las pruebas que le convenga.

Lo anterior, bajo apercibimiento de que, de no comparecer, se resolverá conforme a los elementos con los que se cuenta.

Así mismo, se le requiere para que señale domicilio dentro de la Alcaldía Miguel Hidalgo en la CDMX, en el que se radica esta Comisión. En todo caso, las siguientes notificaciones se harán por medio de correo electrónico, al mismo correo electrónico que usted mismo proporcionó en su solicitud de licencia deportiva, surtiéndole efectos al día siguiente de efectuadas.

Cítese en iguales condiciones al protestante y demás involucrados en la situación, sirviendo el presente como citatorio al efecto

A t e n t a m e n t e

“Honor y Espíritu Deportivo”
“Hacer del Automóvil un Deporte, No un Peligro”

Comisario Deportivo

Ccp. _____
Ccp Sr. _____
Ccp. Sr. _____
Ccp. Exp. _____

Presidente FEMADAC
Presidente _____
Director de _____ del Campeonato _____

Goethe 40 Col. Anzures, C.P. 11590, Alcaldía Miguel Hidalgo, CDMX, México. Tel: 5552540011 www.femadac.org.mx

FORMATO CITATORIO TIPO PROTESTA DEPORTIVA

CÓDIGO DEPORTIVO 85



_____ a __ de _____ de 20__.

Oficio ____ / ____

“Deportes Sí, Drogas NO”

Sr. _____
Licencia Deportiva ____
P r e s e n t e

Por este conducto y en relación a la protesta técnica presentada por _____, piloto del auto No. _____, con Licencia Deportiva No. _____, contra usted con motivo de su participación como piloto del auto No. __, en el evento del Campeonato _____, categoría __, efectuado el día __ de _____ de 20__ en el autódromo “_____”, en _____, __, en la cual se le imputa que su auto de competencia se encontraba fuera de reglamento por _____

_____, y habiendo al respecto decidido el revisor técnico reservarse para emitir su resolución en momento posterior, después de efectuar las pruebas y análisis necesarios respecto al caso, en relación a las piezas o partes cuestionadas, se le cita a la audiencia que prevén los artículos 155 y relativos del citado Código Deportivo y sus correlativos de los estatutos citados, que tendrá verificativo el **día __ de _____ de 20__ a las _____ horas**, en _____

_____, a efecto de efectuar la revisión de las partes cuestionadas, y para que concluida ésta, alegue lo que a su derecho corresponda y presente las pruebas que le convenga.

Lo anterior, bajo apercibimiento de que, de no comparecer, se resolverá conforme a los elementos con los que se cuenta.

Así mismo, se le requiere para que señale domicilio dentro de la Alcaldía Miguel Hidalgo en la CDMX, en el que se radica esta Comisión. En todo caso, las siguientes notificaciones se le harán por medio de correo electrónico, al mismo correo electrónico que usted mismo proporcionó en su solicitud de licencia deportiva, surtiéndole efectos al día siguiente de efectuadas.

Cítese en iguales condiciones al protestante y demás involucrados en la situación, sirviendo el presente como citatorio al efecto

A t e n t a m e n t e

“Honor y Espíritu Deportivo”
“Hacer del Automóvil un Deporte, No un Peligro”

Comisario Deportivo

Ccp. _____
Ccp Sr. _____
Ccp. Sr. _____
Ccp. Exp. _____

Presidente FEMADAC
Presidente _____
Director de _____ del Campeonato _____



_____ a __ de _____ de 20__.

Oficio __/ __

“Deportes Sí, Drogas NO”

Sr. _____
Licencia Deportiva ____
P r e s e n t e

Por este conducto me permito hacer de su conocimiento que después de la revisión de los reportes de carrera, videos y observación del suscrito Comisario, y en relación a los hechos en que se vio envuelto durante su participación como piloto del auto No. __, en el evento del Campeonato _____, categoría __, efectuado el día __ de _____ de 20__ en el autódromo “_____”, en _____, _____, resulta que se le imputa

_____ en la zona de _____ del circuito, durante la _____ carrera.

Considerando que dicha conducta puede constituir un _____ y por ello ser violatoria de lo dispuesto por los artículos 79 _____ fracciones _____ y relativos del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y que ello puede ser sancionada en los términos de los artículos indicados y de los numerales _____ y relativos del mismo Código Deportivo, y sus correlativos de los Estatutos de ésta Comisión, siendo responsabilidad del suscrito Comisario el sancionar dicha conducta conforme a los artículos 70 fracción I, 74 fracción I y relativos del mismo Código Deportivo, en consecuencia:

Se le cita a la audiencia que prevén los artículos 155 y relativos del citado Código Deportivo y sus correlativos de los estatutos citados, que tendrá verificativo el **día __ de _____ de 20__ a las _____ horas**, en el Salón _____ de las instalaciones de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., sede de esta Comisión, con domicilio señalado al calce, a efecto de que en ella alegue lo que a su derecho corresponda y presente las pruebas que le convenga.

Lo anterior, bajo apercibimiento de que, de no comparecer, se resolverá conforme a los elementos con los que se cuenta.

Así mismo, se le requiere para que señale domicilio dentro de la Alcaldía Miguel Hidalgo en la CDMX, en el que se radica esta Comisión. En todo caso, las siguientes notificaciones se le harán por medio de correo electrónico, al mismo correo electrónico que usted mismo proporcionó en su solicitud de licencia deportiva, surtiéndole efectos al día siguiente de efectuadas.

A t e n t a m e n t e

“Honor y Espíritu Deportivo”
“Hacer del Automóvil un Deporte, No un Peligro”

Comisario Deportivo

Ccp. _____
Ccp Sr. _____
Ccp. Sr. _____
Ccp. Exp. _____

Presidente FEMADAC
Presidente _____
Director de _____ del Campeonato _____



COMISION NACIONAL _____, A.C.

Siendo las _____ horas del día _____ de _____ de dos mil _____, día y hora señalados para la celebración de la audiencia convocada para resolver en torno a la conducta antideportiva imputada al piloto del auto No. _____, _____, (con licencia _____), de la categoría _____ del Campeonato _____, Sr. _____, conforme al citatorio contenido en oficio No. _____, de fecha _____, por hechos acaecidos en el evento de dicha categoría y campeonato, efectuado el día _____ de _____ de 20____ en el autódromo _____, de _____, _____, se hace constar que en éste momento se encuentran presentes en la audiencia el C. _____, Comisario Deportivo a cargo del evento en cita, asistido del C. _____, quien actúa en funciones de Secretario; también se hace constar que _____ se encuentra presente el C. _____, piloto del auto No. _____, cuya conducta ha sido cuestionada, así como el C. _____, piloto del auto No. _____, que fue el afectado por la conducta que se reputa antideportiva o protestante. Acto seguido se da inicio a la audiencia, y en éste acto, se le hace saber al piloto cuestionado que la conducta antideportiva que se le imputa es la consistente en

_____, y a efecto de mayor abundamiento, se le exhibe

: Concluido ello, se da el uso de la palabra al piloto imputado, quien hace constar que

y al respecto, ofrece como prueba de su dicho _____

_____, y señala que es todo lo que tiene que manifestar. Acto seguido se le otorga uso de la voz al piloto protestante, quien manifiesta que

_____ y exhibe como prueba _____

Acto seguido se procede a desahogar las pruebas ofrecidas y rendidas por las partes, procediendo a su revisión, de la que resulta que _____

_____. Concluido lo anterior, se da oportunidad al imputado y en su caso, a la contraparte, para que aleguen lo que a su interés convenga, lo cual así hacen verbalmente, con lo que se cierra la instrucción y concluye la audiencia y se procederá a emitir la resolución correspondiente en cuanto lo permitan las labores de ésta Comisión, por lo que se procede a cerrar la presente acta, firmando al calce los que en ella intervinieron, pudieron y supieron hacerlo, siendo las _____ horas de la fecha. Doy fe.

C. _____
Comisario a cargo del evento

C. _____
Secretario de Acta

C. _____
Imputado

C. _____
Protestante



COMISION NACIONAL _____, A.C.

Siendo las _____ horas del día _____ de _____ de dos mil _____, día y hora señalados para la celebración de la audiencia convocada para resolver en torno al recurso de _____ planteado por el piloto sancionado, del auto No. _____, _____, (con licencia _____), respecto a la resolución emitida por el Comisario Deportivo C. _____, a cargo del Campeonato _____, Sr. _____, con motivo de su participación en la categoría, evento efectuado el día _____ de _____ de 20____ en el autódromo _____, de _____, _____, sanción que consistió en _____

_____, conforme al recurso interpuesto mediante escrito de fecha _____, del que derivó el presente procedimiento iniciado mediante citatorio contenido en oficio No. _____ de fecha _____. Se hace constar que en éste momento se encuentran presentes en la audiencia el C. _____, Comisario Deportivo a cargo del evento en cita, asistido del C. _____, quien actúa en funciones de Secretario; también se hace constar que _____ se encuentra presente el C. _____, piloto sancionado, y el C. _____ como _____. Acto seguido se da inicio a la audiencia, y en este acto, se le da el uso de la palabra al piloto recurrente, quien manifiesta que

y ofrece como prueba en su descargo _____

_____ y que es todo lo que tiene que manifestar. Acto seguido se le otorga uso de la voz al _____, quien manifiesta que _____

_____ y exhibe como prueba _____

_____.

Concluido lo anterior, se procede a desahogar y analizar las pruebas ofrecidas, y a continuación se da uso de la palabra al recurrente para que alegue lo que le conviene, con lo que se concluye la audiencia y se procederá a emitir la resolución correspondiente en cuanto lo permitan las labores de esta Comisión, por lo que se procede a cerrar la presente acta, firmando al calce los que en ella intervinieron, pudieron y supieron hacerlo, siendo las _____ horas de la fecha. Doy fe.-----

C. _____
Comisario a cargo del evento

C. _____
Secretario de Acta

C. _____
Recurrente

C. _____



Desahogadas las audiencias que anteceden, derivadas del citatorio contenido en oficio No. _____ de fecha _____, y analizadas las causas y circunstancias de los hechos sucedidos, siendo las _____ del día _____, presentes los que firman la presente, se procede a emitir la resolución correspondiente, lo cual se hace conforme a los siguientes

CONSIDERANDOS:

1.- Ésta autoridad es competente para conocer de las cuestiones en estudio atento a lo dispuesto por los artículos 74 fracciones I, VI, VII y relativas del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y relativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C., al tratarse de cuestiones que se dieron en un evento deportivo de automovilismo de pista regulado y sancionado, como lo es el del Campeonato _____ efectuado en el Autódromo _____, el día ____ de _____ de 20____, en cuyo desarrollo de la _____ de la categoría _____ sucedieron los hechos, siendo el piloto imputado C. _____, piloto con licencia deportiva expedida por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., número _____.

2.- Conforme a lo dispuesto por el artículo 79 fracciones _____, y relativos del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., los pilotos deben conducirse con el mayor deportivismo en su actuar, constituyendo la conducta imputada una violación a las normas en dicho artículo enunciadas, consistentes en _____, conductas prohibidas que se consideran como _____ en términos del artículo 79 fracciones _____ y 152 fracción ____ del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y de los correlativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de Pista, A.C.

3.- Conforme a lo dispuesto por el artículo 79 fracción IV del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., los pilotos son responsables no solo de sus propias conductas, sino también de las que asuman sus miembros de equipo, patrocinadores e invitados.

4.- Conforme a los reportes existentes y a las declaraciones efectuadas por los mismos pilotos en las audiencias celebradas el día ____ de _____ de 20__ a las _____ y _____ horas respectivamente, se considera _____ probada la conducta atípica imputada al piloto cuestionado, consistente en _____.

5.- Conforme a los artículos 79 fracciones ____ y relativos del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y relativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C., la sanción por dichas conductas es la de _____.

6.- Se procede a estudiar el expediente deportivo del piloto imputado, encontrándose del mismo que éste ____ ha sido sancionado por conductas similares, como consta en oficio No. _____ de fecha _____.

En virtud de lo expresado es de resolverse y se

RESUELVE:

PRIMERO.- Se sanciona al piloto imputado C. _____, con _____, respecto a su participación en el evento efectuado el día ____ de _____ de 20__, categoría _____, del Campeonato _____, por lo que en consecuencia



_____. Lo anterior en términos del artículo 79 fracciones ____ del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. y relativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C.

SEGUNDO.- A consecuencia de lo anterior, el sancionado no podrá participar en eventos sancionados por ésta comisión o avalados por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., durante un periodo de _____ a partir de _____.

TERCERO.- Queda el piloto sancionado, bajo observación en su conducta deportiva, y muy en especial por cuanto hace a situaciones de similar naturaleza a las que motivan ésta sanción, por un lapso de _____, a partir de ésta fecha o del momento en que reanude sus actividades deportivas.

CUARTO.- Notifíquese al sancionado, a la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., a los Comisarios de ésta Comisión, al campeonato en el que compite, y a los promotores de eventos de similar naturaleza.

QUINTO.- Se hace saber al sancionado que el recurso oponible a esta resolución, se encuentra en los artículos 162 fracción I y 163 fracción I del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.

Comisario Deportivo a cargo
del evento

Secretario de Acta

FORMATO RESOLUCIÓN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

Desahogadas las audiencias que anteceden, derivadas del citatorio contenido en oficio No. _____ de fecha _____, respecto al recurso de _____ promovido por el recurrente y analizadas las causas y circunstancias de los hechos sucedidos y manifestaciones alegadas, siendo las _____ del día _____, presentes los que firman la presente, se procede a emitir la resolución correspondiente, lo cual se hace conforme a los siguientes

CONSIDERANDOS:

1.- Ésta autoridad es competente para conocer de las cuestiones en estudio atento a lo dispuesto por los artículos 74 fracciones I, VI, VII y relativas del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y relativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C., al tratarse de cuestiones que se dieron en un evento deportivo de automovilismo de pista regulado y sancionado, como lo es el del Campeonato _____ efectuado en el Autódromo _____, el día ____ de _____ de 20____, en cuyo desarrollo de la _____ de la categoría _____ sucedieron los hechos, siendo el piloto imputado C. _____, piloto con licencia deportiva expedida por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., número _____.

2.- Conforme a lo dispuesto por el artículo 79 fracciones _____, y relativos del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., los pilotos deben conducirse con el mayor deportivismo en su actuar, constituyendo la conducta imputada una violación a las normas en dicho artículo enunciadas, consistentes en _____, conductas prohibidas que se consideran como _____ en términos del artículo 79 fracciones _____ y 152 fracción ____ del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y de los correlativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C.

3.- Conforme a lo dispuesto por el artículo 79 fracción IV del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., los pilotos son responsables no solo de sus propias conductas, sino también de las que asuman sus miembros de equipo, patrocinadores e invitados.

4.- Conforme a los reportes existentes y a las declaraciones efectuadas por los mismos pilotos en las audiencias celebradas el día __ de _____ de 20__ a las _____ y _____ horas respectivamente, se considera _____ probada la conducta atípica imputada al piloto cuestionado, consistente en _____.

5.- Conforme a los artículos 79 fracciones ____ y relativos del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y relativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C., la sanción por dichas conductas es _____ la _____ de _____.

6.- Se procedió a estudiar el expediente deportivo del piloto imputado, encontrándose del mismo que éste ____ ha sido sancionado por conductas similares, como consta en oficio No. _____ de fecha _____.

7.- Habiéndose estudiado la resolución sancionatoria recurrida a la luz de las manifestaciones, pruebas y alegatos producidos por el recurrente, así como a las demás constancias de autos, se encuentra que _____.

En virtud de lo expresado es de resolverse y se

RESUELVE:



PRIMERO.- Se _____ la sanción impuesta el día _____ y que fuera dada a conocer mediante oficio No. _____, al piloto imputado, quedando

_____.

SEGUNDO.- Notifíquese al sancionado, a la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., a los Comisarios de ésta Comisión, al campeonato en el que compete, y a los promotores de eventos de similar naturaleza.

TERCERO.- Se hace saber al sancionado que el recurso oponible a esta resolución, se encuentra en los artículos 162 fracción II y 163 fracción II del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.

Comisario Deportivo a cargo
del evento

Secretario de Acta

FORMATO RESOLUCIÓN RECURSO PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO



Desahogadas las audiencias que anteceden, derivadas del citatorio contenido en oficio No. _____ de fecha _____, respecto al recurso de _____ promovido por el recurrente y analizadas las causas y circunstancias de los hechos sucedidos y manifestaciones alegadas, siendo las _____ del día _____, presentes los que firman la presente, se procede a emitir la resolución correspondiente, lo cual se hace conforme a los siguientes

CONSIDERANDOS:

1.- Ésta autoridad es competente para conocer de las cuestiones en estudio atento a lo dispuesto por los artículos 74 fracciones I, VI, VII y relativas del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y relativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C., al tratarse de cuestiones que se dieron en un evento deportivo de automovilismo de pista regulado y sancionado, como lo es el del Campeonato efectuado en el Autódromo _____, el día _____ de _____ de 20____, en cuyo desarrollo de la _____ de la categoría _____ sucedieron los hechos, siendo el piloto imputado C. _____, piloto con licencia deportiva expedida por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., número _____.

2.- Conforme a lo dispuesto por el artículo 79 fracciones _____, y relativos del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., los pilotos deben conducirse con el mayor deportivismo en su actuar, constituyendo la conducta imputada una violación a las normas en dicho artículo enunciadas, consistentes en _____, conductas prohibidas que se consideran como _____ en términos del artículo 79 fracciones _____ y 152 fracción _____ del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y de los correlativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C.

3.- Conforme a lo dispuesto por el artículo 79 fracción IV del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., los pilotos son responsables no solo de sus propias conductas, sino también de las que asuman sus miembros de equipo, patrocinadores e invitados.

4.- Conforme a los reportes existentes y a las declaraciones efectuadas por los mismos pilotos en las audiencias celebradas el día _____ de _____ de 20____ a las _____ y _____ horas respectivamente, se considera _____ probada la conducta atípica imputada al piloto cuestionado, _____ consistente _____ en _____.

5.- Conforme a los artículos 79 fracciones _____ y relativos del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., y relativos de los Estatutos de la Comisión Nacional de _____, A.C., la sanción por dichas conductas es la de _____.

6.- Se procedió a estudiar el expediente deportivo del piloto imputado, encontrándose del mismo que éste _____ ha sido sancionado por conductas similares, como consta en oficio No. _____ de fecha _____.

7.- Habiéndose estudiado la resolución sancionatoria recurrida a la luz de las manifestaciones, pruebas y alegatos producidos por el recurrente, así como a las demás constancias de autos, se encuentra que _____.

En virtud de lo expresado es de resolverse y se

RESUELVE:

PRIMERO.- Se _____ la sanción impuesta el día _____ y que fuera dada a conocer mediante oficio No. _____, al piloto imputado, quedando _____.

SEGUNDO.- Notifíquese al sancionado, a la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., a los Comisarios de ésta Comisión, al campeonato en el que compite, y a los promotores de eventos de similar naturaleza.

TERCERO.- Se hace saber al sancionado que el recurso oponible a esta resolución, se encuentra en los artículos 162 fracción III y 163 fracción III del Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.

Comisario Deportivo a cargo
del evento

Secretario de Acta

FORMATO RESOLUCIÓN RECURSO

ÍNDICE

I	FACULTADES AUTORIDAD DEPORTIVA NACIONAL	1
II	LINEAMIENTOS Y PRINCIPIOS NORMATIVOS	2
III	COMISIONES NACIONALES AUTOMOVILISMO DEPORTIVO	6
IV	ASOCIACIONES Y CLUBES	7
V	DELEGADOS	9
VI	COMISARIO DEPORTIVO	10
VII	LICENCIAS Y ACREDITACIONES	13
VIII	RESPONSABILIDAD DE PILOTOS Y EQUIPOS	16
IX	PROTESTAS	19
X	PROMOTOR / ORGANIZADOR	20
XI	PISTAS – CIRCUITOS – CARRETERAS – RUTAS	25
XII	OFICIALES EN UN EVENTO	27
XIII	FOSOS (PITS) – PARQUE CERRADO	29
XIV	CARRERA	32
XV	BANDERAS Y SEGURIDAD EN PISTA	37
XVI	PENALIZACIONES / CASTIGOS	45
XVII	RECURSOS	49
XVIII	COMITÉ DE ARBITRAJE Y RECURSOS	53
XIX	NORMAS INTERVENCIÓN ACTOS TIPO JURIDICO	53
XX	COMITÉ DE SEGURIDAD	54
XXI	NORMAS CIRCUITOS Y SU SEGURIDAD	57
XXII	ANUNCIOS Y PROMOCIONALES EN PISTA	75
	APÉNDICE FORMATOS	79



El presente Código Deportivo forma parte de los Estatutos de FEMADAC, que es el organismo competente de carácter nacional, representativo del automovilismo deportivo nacional, para normar la participación, sanción y representación de este deporte, en el territorio nacional, avalado por las Comisiones Nacionales de Automovilismo Deportivo afiliadas, así como por la Confederación Deportiva Mexicana (CODEME), A.C. y la Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte, (CONADE).

Este Código Deportivo contempla las medidas de seguridad básicas, los procedimientos generales de competencia y carrera, así como un catálogo de las principales infracciones que podrán ser motivo de sanción, los procedimientos a seguirse, y dada la complejidad del deporte motor, será meramente enunciativo, haciéndose parte de él los reglamentos aplicables a los distintos campeonatos avalados y sancionados por FEMADAC Y sus Comisiones Nacionales.

Este Código se conforma en cumplimiento a lo dispuesto por los estatutos de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C., los artículos 2º, 148 fracciones I y II, 149 fracciones I y II, 150, 152 fracción III y relativos de la Ley general de Cultura Física y Deporte, así como 112, 113, 115 de su reglamento.

La reforma a los artículos 43 Y 138 del Nuevo Código Deportivo inicia su vigencia a partir del 28 de febrero de 2025, dejando sin efecto su redacción anterior, cualquier disposición que se oponga de los estatutos de las comisiones, clubes o reglamentos, quedará sin efecto, prevaleciendo en todo momento el presente código.

