

CONTENIDO

- 1 PRESENTACION
- 2 CODIGO DE CONDUCTA
- 3 REGLAMENTO
- 4 REGLAMENTO TECNICO SUPERBIKE
- 5 REGLAMENTO TECNICO SUPERSPORT
- 6 REGLAMENTO TECNICO SUPERSTOCK
- 7 REGLAMENTO TECNICO MINI GP
- 8 REQUISITOS PARA REALIZAR UN EVENTO







COMISION NACIONAL DE VELOCIDAD



México, D.F., 8 de Enero de 2011

REGLAMENTO 2011



La constante evolución del motociclismo de velocidad en México gracias al esfuerzo y disciplina de pilotos, preparadores, promotores, patrocinadores, oficiales y directivos ha permitido importantes avances en este deporte haciendo indispensable la utilización de los reglamentos internacionales que permitan hablar el mismo idioma técnico que utilizan todas las competencias FIM.



Este año se incorpora el reglamento internacional de las categorías Supersport y Superbike en busca de hacerlas más competitivas e interesantes para el público, al igual que la clase Superstock para los pilotos que inician su carrera deportiva.

La Comisión Nacional de Velocidad desea que esta sea para ti la mejor de las temporadas, que encuentres en este deporte extremo tu completo desarrollo como deportista y la plenitud como ser humano.

ATENTAMENTE
"HONOR Y ESPIRITU DEPORTIVO"

JOSE PICAZZO CABRERO
COMISIONADO NACIONAL DE VELOCIDAD
FEDERACION MEXICANA DE MOTOCICLISMO A.C.

COMISION NACIONAL DE VELOCIDAD-FEDERACION MEXICANA DE MOTOCICLISMO, A.C.
RIO CHURUBUSCO PUERTA 9 COL. MAGDALENA MIXUCA C.P.08010 MEXICO DF
TEL:0155-5650-3424 FAX: 0155-5582-6630 www.fmm.org.mx velocidad@fmm.org.mx

CODIGO DEPORTIVO

Ante la evidencia que actualmente existe en nuestra, sociedad que incluye tambien al ámbito deportivo, en cuanto a la falta de respeto cívico y disciplinario, nos obliga a establecer un Código de Conducta para no descuidar y mucho menos dejar de usar ese valioso instrumento: (El deporte). La Federación Mexicana de Motociclismo, A.C., atendiendo a sus derechos y obligaciones estatutarias y reglamentarias, ha considerado y estimado indispensable, conveniente y necesario, diseñar un ordenamiento que regule las relaciones y la conducta que deben observar dentro y fuera del área del juego: Deportistas, Entrenadores, Directivos, Jueces, Árbitros y Oficiales, principalmente; así como espectadores y público en general.

Los Artículos 7 y 8 del Estatuto de la Federación Mexicana de Motociclismo, otorgan la facultad de ejercer todas aquellas acciones que sean apropiadas, para lograr los objetivos que se proponen; además que tienden todos ellos, a ser respetuosos y conscientes de la plena observancia de nuestras reglas: éticas, cívicas y morales para procurarnos el apoyo y desarrollo de nuestra actividad y organización, obligándonos a cumplir y respetar las decisiones emanadas de los órganos deportivos, entre ellos, su "Consejo Directivo", el que está obligado a velar por una cordial y estrecha confraternidad que tienda a lograr que la amistad y unidad del deporte federado sea cada vez más respetada y agradable, dictando, al efecto, cuantas disposiciones estime convenientes para el mejor éxito de su misión.

Consecuente con todo lo anterior y muy en especial la fracción IV del artículo 8 del Estatuto de la FMM, y bajo el amparo del espíritu de lo que significa el respeto al marco ético y moral de "Juego Limpio" o "Fair Play" esta Federación Mexicana de Motociclismo, A.C., ha tenido a bien, promulgar el presente Código de Conducta.

Artículo 1º.

El presente Código de Conducta es de aplicación general para todos los miembros afiliados a la Federación Mexicana de Motociclismo, A.C. (FMM), tanto personas físicas como morales, llámese, Asociación, Organismo Afín, Liga, Club, Equipo, Deportista, Entrenador, Asistente, Arbitro, Juez Funcionario, Personal Administrativo, Técnico, Organizador, y de recomendación para familiares de Deportistas, Organizadores, Patrocinadores, Prensa e inclusive Público o Espectador en general, y tendrá como objetivo no solo regular las conductas antideportivas, sino velar siempre por el "Juego Limpio" o "Fair Play", en todo evento deportivo sea cual fuere su naturaleza, en base a hacer, del deporte, un instrumento o herramienta necesario para la formación integral del individuo.

Artículo 2º.

Sirva como marco respetuoso, ético y moral de este código, la carta del “Juego Limpio” o “Fair Play”, que en su total contenido se transcribe.

Cualquier papel que desempeñe en el deporte, incluyendo el de espectador, me comprometo:

- a. Hacer de cada encuentro deportivo, sin importar la magnitud del premio y del evento, un momento privilegiado, en una especie de fiesta.
 - b. Conforme a las reglas y al espíritu del deporte practicado.
 - c. Respetar a mis contrarios como a mí mismo.
 - d. Aceptar las disposiciones de los árbitros y jueces del deporte, sabiendo, que igual que yo, ellos tienen derecho a equivocarse, pero hacen lo posible para no hacerlo.
 - e. Evitar las malas intenciones y la acometividad en mis acciones, palabras o textos.
 - f. No usar engaños ni trampas para conseguir el éxito.
 - g. Ser siempre digno, tanto ganando como perdiendo.
 - h. Ayudar a todos con mi experiencia y mi comprensión.
 - i. Prestar ayuda a cada deportista que se encuentre herido o cuya vida peligre, ser realmente un embajador del deporte, ayudando a hacer respetar los principios ya indicados, a los que viven cerca de mí.
- Cumpliendo con todo lo anterior, seré un verdadero Deportista o aceptaré al verdadero deportista.

Artículo 3º.

En forma enunciativa más no limitativa se entenderá como conducta indisciplinada y sancionable, toda aquella que desmerezca de cualquier manera el deporte y/o los principios en marcados en la carta de “Juego Limpio” o “Fair Play” a que se refieren los Artículos 8 fracción IV del Estatuto de la FMM y 2 del presente Código, atentando o violando la moral pública, quebrantando el estatuto, reglamento, acuerdos, normas, reglas, resolución u orden de la Federación Mexicana de Motociclismo, Organismo, Afín o Asociación Deportiva Estatal; o que atenten a su vez, contra el orden y la buena marcha de cualquier competencia o actividad deportiva o contra la autoridad, integridad y personalidad de los órganos u oficiales conductores de ellos, menoscabando los principios de rectitud, honradez y buena fe, básicos de toda actividad deportiva.

Artículo 4º.

Independientemente de la enunciación anterior de conducta indisciplinada deberán considerarse con tal carácter y sujetos a sanción los siguientes actos:

- a. El uso del lenguaje indecoroso, obsceno, ofensivo al pudor público y contrario a la moral.
- b. La exposición deshonesta de cualquier parte íntima del cuerpo con el fin de ofender o molestar; o el hacer gestos o ademanes insultantes, ofensivos al pudor público aunque no estén dirigidos a alguien en particular.
- c. La sustracción o apropiación ilegal de propiedad perteneciente a otra persona sin su autorización o consentimiento. Asimismo su retención para provecho propio, a sabiendas de que se obtuvo en forma ilegal.
- d. El uso de estimulantes o cualquier sustancia que esté prohibida por la ley, el Comité Olímpico Internacional, el Comité Olímpico Mexicano, la Confederación Deportiva Mexicana, la Federación Mexicana de Motociclismo, o las Federaciones Internacionales y/o Nacionales, etc., debiéndose de considerar como un acto de indisciplina, por sí solo, sujeto a sanción, la negativa del atleta o competidor a someterse a la prueba reactiva para la determinación del uso de estimulantes, al ser requerido para ello, por cualquiera de los organismos involucrados.
- e. El consumo excesivo de bebidas alcohólicas por parte de los competidores, Directivos, o cuerpo técnico que participen en eventos nacionales o internacionales.
- f. La comisión de cualquier acto que implique depravación.
- g. La destrucción, inutilización, alteración y/o toda actuación que de cualquier modo o con intención maliciosa de dañar la propiedad de las instalaciones donde se celebre la competencia o actividad deportiva, incluyendo el equipo y accesorios propios de la misma.
- h. La presentación de cualquier documento falsificado y/o la alteración de un certificado de nacimiento o cualquier otro documento con el fin de hacerlo aparecer genuino y verdadero, a efecto de tratar de acreditar el nombre y/o la edad del atleta distinta a la que realmente tiene; o para suplir cualquier otra información relevante contraria a la realidad.
- i. Las declaraciones falsas a sabiendas de su falsedad en toda vista o procedimiento investigador, de cualquier índole que se lleve al cabo. Así como ocultar información relevante que conduzca al conocimiento de la verdad.
- j. Toda conducta dirigida a promover, facilitar o asegurar el resultado irregular de una competencia, con el fin de obtener una ventaja indebida para beneficio propio o de un tercero.
- k. El empleo de la fuerza o violencia física contra una persona con la acción de molestar u ocasionar daño corporal.
- l. Toda conducta abusiva e injustificada de violencia o de incitación a ésta, que perturbe la paz o la tranquilidad de otro, con fuertes gritos, en forma tumultuosa, desafío o provocación.
- m. Toda obstrucción o interferencia injustificada con el orden y la buena marcha

de cualquier competencia o actividad deportiva, independientemente de la acción que haya tomado o no, al respecto, el árbitro.

- n. Toda conducta dirigida a obstruir o que obstruya la investigación que se lleve a cabo con el fin de determinar la acción disciplinaria correspondiente para el logro de cualquiera de sus fines u objetivos.
- o. El uso del lenguaje ofensivo, grosero o indecoros o contra los árbitros y demás oficiales de la competencia, así como toda conducta injustificada tendiente a denigrar la honestidad, buena fe y/o respeto que se debe a los mismos. Toda acción que incitare a otro a llevar al cabo algún acto de conducta indisciplinada, sancionada bajo este Código de conducta.
- p. Toda conducta que promueva o permita que la utilización de la condición de atleta participante en competencias o actividades deportivas, con fines de naturaleza comercial, sin la previa aprobación de la autoridad deportiva correspondiente.
- q. Toda conducta que discrimine por razón de raza, color, sexo, origen o condición social, ideas políticas o religiosas.
- r. El emitir declaraciones falsas, así como dirigirse con faltas de respeto a la prensa nacional e internacional.
- s. En general, toda conducta irrespetuosa, de repercusiones similares a las antes mencionadas, podrá ser sancionada, como tal, a pesar de que no se encuentre especificada dentro de los apartados anteriores.

Artículo 5º.

Toda conducta indisciplinada o contraria a la que aquí se requiere, dará lugar al procedimiento respectivo, durante el cual se deberán respetar los derechos de audiencia y legalidad que aquí se establecen.

Artículo 6º.

Toda aquella acción que tenga relación derivada de la intervención de la FMM deberá entenderse, como actividad de la misma.

Artículo 7º.

Toda conducta reiterativa, durante el mismo evento o en subsecuentes, se sancionará de manera progresiva y con mayor rigor en la medida que se refiere.

Artículo 8º.

La Asamblea General de Asociados, el Consejo Directivo o la Comisión de Honor y Justicia, de la FMM, Organismos Afines, Asociaciones o Clubes, son los órganos Facultados para

la conducción del procedimiento y aplicar las sanciones correspondientes por infracciones al presente Código en la esfera de su respectiva competencia.

Artículo 9°.

Las sanciones consistirán en:

- a) Amonestación, pública o privada, verbal o escrita.
- b) Cancelación, reducción o limitación parcial o total de apoyo económico o material.
- c) Suspensión temporal hasta 2 años, según la gravedad de la falta cometida.
- d) Expulsión.
- e) Independientemente de las anteriores, las que sentencie y/o determine el órgano encargado del proceso, sin desatender los principios de equidad y justicia, y con base a los objetivos y propósitos del Deporte Federado y al buen nombre del deporte.

Artículo 10°.

La sanción impuesta a un afiliado de la FMM por conducta indisciplinada, no será obstáculo para que se imponga, penalidad del fuero común, independientemente, a la persona física relacionada con el deporte federado, por actuaciones derivadas de la misma conducta.

Artículo 11.

En toda la imposición de sanción se tendrá en cuenta la naturaleza de la conducta indisciplinada, la circunstancia en que tuvo lugar dicha conducta, la gravedad de la falta cometida, el carácter reincidente de la actuación y cualquier otra consideración que esté en armonía con los fines y objetivos de la FMM.

Artículo 12.

Para la aplicación de sanciones por infracciones al presente Código, se deberá deshogar, previamente, el procedimiento previsto en el artículo 106 del Reglamento del Estatuto de la FMM, así como se atenderá lo dispuesto al respecto en el Estatuto de la FMM y su Reglamento.

Artículo 13.

Para cualquier resolución del Consejo Directivo o Comisión de Honor y Justicia, se deberá observar lo dispuesto en el Estatuto y Reglamento del Estatuto de la FMM,

de las Asociaciones Deportivas Nacionales y/o Organismos Afines.

Artículo 14.

Si alguna de las partes no estuviere conforme con el fallo emitido podrá impugnarlo ante los recursos previstos en la Ley General de Cultura Física y Deporte y en el Estatuto de la FMM, en los términos previstos en dichos ordenamientos.

Artículo 15.

En términos generales y mientras el fallo no cause ejecutoria, quedarán suspendidos los efectos del mismo. No obstante lo anterior, el Consejo Directivo podrá ordenar su ejecución o proveer cualquier acción que estime apropiada si se demostrare que la suspensión de los efectos de dicho fallo representa un peligro real e inminente de grave e irreparable daño a la seguridad o a la salud física y/o mental de los participantes o en detrimento o menoscabo a la integridad institucional del deporte federado.

Transitorio

Único. -Este Código de Conducta fue aprobado y acordado por la Asamblea General de Asociados de la FMM, en la Asamblea Extraordinaria, celebrada en la Ciudad de Cuautla, Morelos, el día 18 de Marzo del 2000, y entrará en vigor a partir de su aprobación para los efectos de respeto y sometimiento.

1. DISPOSICIONES GENERALES

1.1.1 La Federación Mexicana de Motociclismo, A. C. (FMM) es el órgano rector del motociclismo deportivo, recreativo y de competencia en la República Mexicana y el único órgano oficial para sancionar las competencias de motociclismo por medio de sus diferentes Comisiones.

1.1.2 La Comisión Nacional de Velocidad (CNV) es un órgano interno de la FMM, especializada en todo lo referente a la disciplina de motociclismo de Velocidad.

1.1.3 El presente reglamento es el único que regirá las prácticas y competencias de velocidad en todo el territorio Nacional sancionadas por la FMM.

1.1.4 Los puntos no previstos en este reglamento serán resueltos por la Comisión Nacional de Velocidad.

1.1.5 Durante el evento, prácticas o carrera, el piloto asume la responsabilidad sobre las actuaciones de sus patrocinadores, equipo e invitados.

1.1.6 Todas las normas y reglas de este reglamento son obligatorias para todos los pilotos, equipos, jueces y organizadores de los eventos. El desconocimiento de este reglamento no libera al infractor.

1.1.7 El presente Reglamento consta de dos apéndices que son:

“Derechos y Obligaciones de los Organizadores de Eventos de Velocidad” y el “Reglamento Técnico”.

1.1.8 Es obligación del piloto cerciorarse que el evento en el que vaya a participar cuente con el aval de la FMM.

1.2 LICENCIAS

1.2.1 La FMM es el único organismo facultado para otorgar o revocar sus licencias deportivas.

1.2.2 Para obtener licencia de la FMM, se deberá llenar y entregar la “Solicitud de Afiliación”; debidamente requisitada y pagar el importe de la misma así como los siguientes documentos:

a.- Certificado de la Escuela de Instructores CNV FMM, la que se obtiene mediante un curso programado.

b.- Certificado original grupo sanguíneo del solicitante.

c.- Identificación oficial, en el caso de menores de edad copia de su acta de nacimiento y autorización del padre o tutor. Identificación del padre o tutor y fotocopia notariada de la misma. La licencia deberá ser tramitada por el Padre o Tutor.

c.- Extranjeros pasaporte y visa vigente así como cubrir los incisos a, b y c.

1.2.3 Los interesados puede tramitar su licencia siempre y cuando pertenezcan a un Motoclub afiliado a la FMM y deberán hacerlo a través de su Asociación Estatal o Comisión Nacional de Velocidad.

1.2.3.1 Todo integrante de equipo, preparador, oficial del serial o colaborador, y en general todo aquel que participe directamente en los eventos federados deberá tener su licencia FMM sea cualquiera su puesto. Y si se ha nombrado algún representante es importante obtener su licencia para ser reconocido como por tal CNV. De lo contrario cualquier protesta, alegato o apelación será sancionada desde una llamada de atención, hasta una sanción económica o bien la descalificación de acuerdo a lo dispuesto por el presente reglamento.

1.2.3.2 El costo de las licencias para el año 2011 será:

| | |
|---------------------|------------|
| INFANTIL | \$1,100.00 |
| JUVENIL | \$1,100.00 |
| NOVATO | \$1,100.00 |
| INTERMEDIO | \$1,100.00 |
| EXPERTO | \$1,100.00 |
| DIRECTIVO | \$1,100.00 |
| ESCUADERIA | \$1,100.00 |
| PREPARADOR | \$1,100.00 |
| PROMOTOR | \$1,100.00 |
| STAFF / COLABORADOR | \$1,100.00 |
| TRACK DAY | \$1,100.00 |

1.2.4 La licencia de piloto que otorga la FMM tiene vigencia de un año calendario, es decir, del 1o. de enero al 31 de diciembre de cada año.

2.5 Los costos de las licencias son definidos por el Consejo Directivo de la FMM, en forma anual.

1.2.6 Es indispensable la presentación de la licencia para poder entrenar, así como para poder participar en cualquier evento de motociclismo.

1.2.7 Las únicas personas autorizadas para tramitar, recibir o retener licencias son los representantes de la FMM o CNV.

1.2.8 Las licencias tanto para los entrenamientos, como para las carreras, deberán de quedar en poder del Comisionado, el Comisario o el Director de Carrera, hasta que el entrenamiento concluya y no serán devueltas si el piloto o alguno de sus acompañantes hubiesen cometido alguna falta o infracción.

1.2.9 El organizador o promotor no está facultado para autorizar al piloto el acceso a la pista, sin la licencia, es competencia exclusiva de la CNV o la FMM. El acceso a la pista sin licencia vigente se sancionará con tres veces el valor de la misma para el Promotor (\$3,000.00) y tres veces el valor de la misma para el Piloto (\$3,000.00) incluyendo en el caso del Piloto la expedición de su nueva licencia al pago de esta sanción.

1.2.3.3 El límite de edad para la emisión de la licencia será:

- SUPERBIKE: 18 años.
- SUPERSPORT: 16 años.
- SUPERSTOCK: 16 años.
- JUVENIL: 13 años.
- INFANTIL: De acuerdo a la cilindrada.

1.3 CLASIFICACION DE PILOTOS.

1.3.1 La clasificación de los pilotos puede depender de su edad o por el tiempo que tengan de experiencia en las competencias de velocidad y se les clasificará de acuerdo a las siguientes categorías:

- A) INFANTIL: Hasta 13 años cumplidos año calendario, antes del 1° de enero del año que se está corriendo.
- B) JUVENIL: De 13 años hasta 16 años cumplidos, año calendario antes del 1° de enero del año que se está corriendo.
- C) NOVATO: Pilotos sin experiencia en competencias. Pasarán a la categoría de Intermedios al año siguiente los pilotos que hayan participado en más de cinco eventos en el año en cualquier serial.
- D) INTERMEDIO: Pilotos ya calificados como tales y los que por reglamento hayan pasado a esta categoría. Pasarán a la categoría de Expertos los tres primeros lugares de cualquier serial, los que hayan obtenido 3 o más primeros lugares durante la misma serie y aquellos que por su capacidad den los mismos tiempos que los Pilotos Expertos.
- E) EXPERTO: Pilotos ya calificados como tales y los que por reglamento hayan pasado a esta categoría.
- F) SUPERBIKE: A partir de la temporada 2011 pasarán obligatoriamente a la categoría Superbike los pilotos mayores de 26 años que cubran alguno de los siguientes requisitos:
Haber corrido 3 temporadas completas o parciales en la categoría Expertos.
Haber obtenido un campeonato en cualquier serial federado en la categoría Expertos o haber finalizado dos temporadas entre los 5 primeros lugares, en campeonatos nacionales o internacionales.
Estos pilotos solamente podrán ser clasificados en esta categoría.
 - I. Los cambios de categorías se efectuarán al inicio del año por la CNV.
 - II. Los pilotos con categoría de Novato, pueden invadir a la categoría de Intermedios. Los Intermedios pueden invadir a la categoría de Expertos.

1.4

CLASES Y CATEGORIAS DE MOTOCICLETAS

1.4.1 Las motocicletas serán clasificadas de acuerdo a la cilindrada y modificación.

1.4.2 Definiciones:

A) Clase: Es la definición de la motocicleta según la cilindrada del motor.

B) Categoría: Se refiere al tipo de modificación que presenta el motor y la motocicleta.

C) Modificación: Significa cortar, rebajar, pulir, portear, taladrar, doblar y soldar partes del mismo motor, además de aumentar de cualquier forma partes al motor que no pertenezcan al stock natural de fábrica de la marca de la motocicleta

1.4.3 LAS CATEGORIAS ESTAN DIVIDIDAS EN:

1.4.3.1 Superbike .- (Ver Reglamento Técnico 2.4)

1.4.3.2 Supersport.- (Ver Reglamento Técnico 2.5).

1.4.3.3 Superstock.- (Ver Reglamento Técnico 2.6).

1.4.4 Las clases generales que participarán en un Campeonato Nacional, Regional o Estatal serán:

- A) Iniciacion Infantil
(Ver Reglamento Técnico 2.7)
- B) Pre GP
(Ver Reglamento Técnico 2.7)
- C) 125 GP
(Ver Reglamento Técnico 2.7)
- D) 125 Master
(Ver Reglamento Técnico 2.7)
- E) Superbike
(Ver Reglamento Técnico 2.4)
- F) Supersport
(Ver Reglamento Técnico 2.5)
- G) Superstock
(Ver Reglamento Técnico 2.6)

1.5. REVISION TECNICA.

(Ver Anexo Técnico 2.8 y Check List)

1.5.1 La Revisión Técnica será obligatoria para ingresar una moto a pista, se realizará en la zona designada por el Director Técnico y el Comisario de Velocidad CNV. (Parque Cerrado). Esto lo hará el Piloto o un miembro de su equipo debidamente acreditado y uniformado.

1.5.2 Es obligatorio que los Pilotos presenten a revisión técnica y registren todas las

motocicletas oficiales y las motocicletas de apoyo que vayan a utilizar dentro de la fecha que se va a competir.

1.5.3 Es necesario también presentar su equipo de seguridad para que sea revisado, es decir casco, mono, guantes, espldera, botas y protecciones. Esto será al momento de ir con su motocicleta a revisión técnica

1.5.4 Las motocicletas se presentarán a revisión técnica con la cuba de retención (lower) separada del cuerpo de la moto, ésta se instalará después de la revisión.

1.5.5 En caso de que un piloto reciba una moto prestada durante el evento debe de notificarlo al Director de Carrera, colocarle su número registrado y pasar la revisión técnica. El piloto que ingrese a la pista sin cumplir estos requisitos será descalificado.

1.5.6 Ni aún en caso de accidente durante el evento se permitirá participar a las motocicletas que no tengan completa la carenatura.

1.5.7 Al momento de abandonar la pista al término de una carrera cuando esté estipulada una revisión técnica post carrera, las motos de los cinco primeros lugares deberán pasar de inmediato al Parque Cerrado y quedar bajo la custodia del Oficial Técnico. En caso contrario serán descalificadas.

1.5.8 Dos motos más serán designadas al azar por el Oficial Técnico para pasar al Parque Cerrado a realizar una revisión técnica post carrera y quedar bajo la custodia del Oficial Técnico. En caso de no ser presentadas serán descalificadas.

1.6. NUMEROS.

1.6.1 Todas las motocicletas deberán portar 4 números, uno al frente de 7", uno de 7" en el colín con la parte superior hacia el piloto y dos laterales de 6", uno a cada lado del carenado y deberán portar una calcomanía reglamentaria de la FMM en cada portanúmero. Es requisito indispensable que las medidas de los mismos sean como se menciona en el Reglamento Técnico.

1.6.2 Colores de los números y portanúmeros.

- | | |
|-----------------|------------------------------------|
| A) Expertos: | Fondo blanco con números negros. |
| B) Intermedios: | Fondo negro con números blancos. |
| C) Novatos: | Fondo amarillo con números negros. |
| D) Infantiles: | Fondo rojo con números blancos. |

1.6.3 La tipografía y dimensiones serán las aprobadas por la CNV.

1.6.4 La numeración se aplica por categoría. Es decir cada categoría tiene su propia numeración según la zona del país de donde provenga el piloto a excepción del punto 1.6.6.

1.6.5 Los números se asignarán conforme se cubra el pago de las licencias, se respetará el número que el piloto haya tenido el año anterior hasta que venza el plazo para el pago de la licencia. El plazo es al 15 de enero del año correspondiente, después de vencido se

perderá el derecho de reserva del número y el mismo podrá ser asignado a otro piloto; Los números para todos los seriales y/o Campeonatos sólo podrán ser designados por la CNV.
1.6.6 Para asignar el número uno de cada categoría se tomará como base la clasificación del piloto en el Campeonato Nacional de Velocidad.

1.7 EXAMEN MEDICO

1.7.1 Los pilotos se someterán al examen médico antes de la carrera y en caso necesario, durante los entrenamientos.

1.7.2 Todos y cada uno de los Pilotos deberán de someterse al exámen médico antes de las sesiones de prácticas y en el día de la carrera. En caso necesario cada que lo solicite el Director Médico esto aplica para cualquier asistente, miembro del equipo o cualquier participante al evento.

1.7.3 La CNV puede determinar en forma selectiva a los pilotos que deberán someterse al examen médico especial o de "Antidoping" pudiendo ser éste antes o después de la carrera o entrenamiento.

1.8 SEÑALIZACION

1.8.1 Durante las carreras debe de existir un cuerpo de oficiales de pista ubicados a lo largo de la pista, con un máximo de 250 metros entre uno y otro, siempre y cuando no exista curva intermedia y deben tener contacto visual y por radio entre ellos y dependerán de las instrucciones del Director de Carrera.

1.8.2 Los puestos de los oficiales de pista deberán estar numerados en forma progresiva y el número uno es el puesto que está sobre la línea de salida o meta, y el encargado de estar en este puesto es el Director de Carrera.

1.8.3 El equipo de oficiales de pista debe contar con juegos de 5 banderas diferentes: amarilla, roja, verde, blanca y azul. La roja si se cuenta con radios de comunicación, para poder enlazar suspensión de carrera. Estas deberán tener las medidas oficiales FIM que son de 80cm de ancho por 100cm de largo.

1.8.4 El Director de Carrera contará además de las 5 banderas del punto de meta con: bandera a cuadros, bandera negra y dos pizarrones, uno para el juez de vuelta, que indicará las dos últimas vueltas en forma progresiva, y el otro para indicar el número de motocicleta a la que la bandera negra se refiere.

1.8.5 SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS:

- A) Bandera de cuadros negros y blancos: Indica el final de la competencia o entrenamiento.
- B) Bandera negra: Se usa junto con el pizarrón de números para las motocicletas, indica que el número que aparece en el pizarrón debe salir de la pista y detenerse en Pits. Sólo se usa en la meta.
- C) Bandera roja: Se usa para detener la carrera, los pilotos deberán ir a la línea de salida, despacio y detenerse ahí para nuevas instrucciones, sólo el Director de Carrera decide su uso y los demás puestos deberán mostrarla cuando les haya sido ordenada (en cadena o por radio).
- D) Bandera amarilla: Puede ser mostrada fija y agitada,
Fija: significa que hay peligro en la pista, los pilotos deben reducir su velocidad, está prohibido rebasar.
Agitada: Significa peligro inminente, se debe reducir aún más la velocidad y continua la prohibición de rebase.
- E) Bandera verde: Significa pista libre en todos los puestos, además el Director de Carrera o el Juez de salida la utiliza para dar el banderazo de salida.
- F) Bandera azul: Puede ser fija o agitada
Fija: Indica que al piloto al que se le enseña va a ser rebasado y debe ceder el paso.
Agitada: Indica que el rebase es inminente y se debe ceder el paso.
- E) Bandera blanca: Indica la última vuelta de la carrera o entrenamiento. Se debe sustituir por el cartel de 1 vuelta.

1.9 INSCRIPCIONES

- 1.9.1 Para inscribirse a una carrera o entrenamiento es requisito indispensable contar y presentar la licencia vigente de la FMM.
- 1.9.2 El piloto deberá acreditar su inscripción mediante el comprobante respectivo.
- 1.9.3 Se permite la participación de pilotos extranjeros en el Campeonato Nacional y otros bajo las condiciones siguientes:
- A) Cualquier piloto extranjero deberá pagar el costo correspondiente de la licencia de la FMM acorde a su categoría.
- B) Deberá cubrir el costo de la inscripción.
- C) Debe apegarse al Reglamento vigente de la FMM.
- D) Tendrá derecho a premiación
- E) No tendrá derecho a puntuación a menos que lo solicite a la CNV con anticipación a la carrera, sujetándose a la aprobación de ésta y comprometiéndose a seguir la totalidad del Campeonato o Copa.
- 1.9.4 En cualquier evento, las inscripciones se harán antes de que inicie la carrera y nunca durante o después de la competencia.

1.9.5 La inscripción podrá ser negada, en caso de que exista algún impedimento por parte de los organizadores y que estos se apeguen al reglamento, y deberá mediar la aprobación por parte de la CNV.

1.9.6 Los pagos por inscripciones no serán devueltos una vez que las motocicletas hayan aprobado la Revisión Técnica.

1.9.7 Cualquier inscripción es definida como una combinación específica de piloto y máquina. Cualquier cambio deberá ser notificado por escrito al Director de Carrera, 15 minutos antes de arrancar la carrera en que fue inscrita dicha combinación.

1.9.8 Sólo en el caso de que se tenga otra motocicleta de repuesto y que también haya pasado la Revisión Técnica y que se haya dado aviso al Director de Carrera, se podrá cambiar de motocicleta hasta que el piloto puntero cierre la primera vuelta.

1.9.9 En todo Campeonato Nacional, Invitación Nacional (Serial o Copa) deberá existir un costo de inscripción, mismo que formará parte del patrimonio de la CNV.

1.10 JUNTA DE PILOTOS

1.10.1 Es obligatorio para cualquier organizador llevar a cabo una junta de pilotos, previa a la carrera se verificará antes de que arranque la primera categoría o competencia, el horario de la misma, deberá aparecer en el programa correspondiente.

1.10.2 Deberá estar presente un Comisario de la CNV, el Comisionado Nacional de Velocidad o un representante de la FMM.

1.10.3 El contenido mínimo de la junta deberá cubrir la siguiente información

A) Detalle sobre el Reglamento Particular.

B) Condiciones de la pista.

C) Cualquier alteración al programa difundido.

D) Asuntos de interés general.

E) Entregar en hoja impresa a los pilotos la parrilla de salida de cada carrera.

1.10.4 Es obligatoria la asistencia de los pilotos a la junta de pilotos, aquel que no asista, podrá ser sancionado con descuento de tiempo, vueltas o retraso en la parrilla de salida. Además de que deberá ponerse al corriente de lo tratado en la junta.

1.10.5 El no haber asistido a la junta no libera al piloto de la responsabilidad de cumplir con lo tratado en la misma.

1.11

ARRANQUES Y CALIFICACION

1.11.1 La formación de la parrilla de salida podrá ser:

- A) Por sorteo.
- B) Por puntuación.
- C) Por cronometraje.
- D) Por inscripción.

1.11.2 Para que un piloto pueda arrancar calificado en cualquier evento es necesario que cumpla con una práctica de calificación por lo menos.

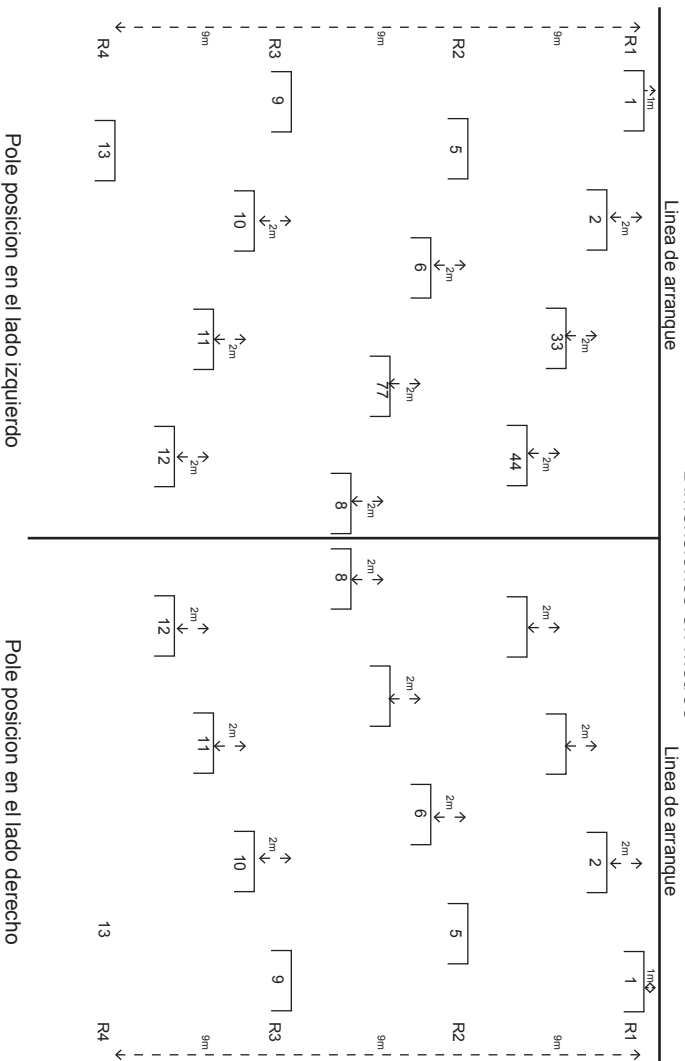
1.11.3 En caso de no cumplir con el punto anterior, deberá arrancar en el último lugar de la parrilla de salida.

1.11.3.1 El piloto tiene que participar al menos en una práctica calificada o en el Warm Up completo para tener derecho a participar en la carrera aún y cuando ya se hayan definido las clasificaciones en cuyo caso la práctica tendrá por objeto lograr el tiempo máximo para clasificar. Si el piloto no da los tiempos no arrancará.

11.3.2 El mínimo de pilotos necesarios para que una carrera sea oficial es de 7.

SUPERBIKE / SUPERSPORT / SUPERSTOCK PARRILLA DE SALIDA

Dimensiones en metros



1.11.4 TIPO DE ARRANQUES:

- A) GRAN PREMIO: Se formará una parrilla con filas de nueve metros entre cada una, con cuatro posiciones por fila, con espacio de dos metros entre cada posición. Las posiciones deberán intercalarse por fila como se describe en el croquis:

Se formarán de acuerdo con los tiempos que realizaron en las prácticas de calificación. La primera posición siempre será del lado contrario a la primera curva, las demás posiciones serán subsecuentes.

Las motocicletas deberán estar inmóviles hasta el momento de la señal de salida. El tiempo máximo para que puedan participar en la categoría, es el tiempo del piloto más rápido (Pole Position) más el 15%.

Cualquier piloto que este circulando sobre la pista, y que sea muy lento a criterio del juez correspondiente poniendo en riesgo a los demás pilotos podrá ser sacado de la pista mediante la bandera negra.

LE MANS: Es cuando las motocicletas se encuentran formadas en batería, también según la clasificación y con el motor encendido o apagado, a un lado de la pista, detenidas por otro piloto o por un ayudante de su equipo; los pilotos estarán en el lado opuesto de la pista. Cuando la señal de salida se dé, cada piloto correrá a su respectiva moto y arrancará.

1.11.5 SE REPETIRA LA ARRANCADA CUANDO:

1.11.5.1. Se accidente más de un competidor al momento de la arrancada.

1.11.5.2. Se suspenda la carrera por algún peligro inminente para los pilotos y/o público. Todo de acuerdo al criterio del Director de Carrera.

1.11.6 En caso de suspenderse la carrera, la nueva arrancada se dará:

1.11.6.1 En el caso de que sea durante las dos primeras vueltas, será con una parrilla igual a la del inicio de la competencia y no contarán las vueltas para la carrera. En caso de no poderse iniciar la carrera nuevamente, no se asignarán puntos a los pilotos y únicamente se les asignarán los puntos de arranque, cuando los haya.

1.11.6.2 Después de las dos primeras vueltas de la carrera se acomodará la parrilla de salida de acuerdo a su posición en la vuelta anterior a la bandera roja. Si en una carrera no hubiera cronometraje se formarán nuevamente para terminar con las vueltas que se tenían programadas, de una en fondo según las posiciones que llevaban en la competencia. La posición de la carrera igualmente en este caso será la que se lleve una vuelta antes de la presentación de la bandera roja. Para efectos de cronometraje, se contará la última vuelta

previa a esta situación, ninguna vuelta completa durante la permanencia de la bandera roja será contabilizada.

1.11.6.3 El piloto que por cualquier motivo pida asistencia o su tiempo de gracia en la parrilla de salida, contará con TRES minutos para volver a formarse a la misma en su lugar original. En caso contrario arrancará al final de la formación.

1.11.7 En el caso de que se suspenda la carrera después del 75% del recorrido, se podrá dar por terminada la misma, contando oficialmente el resultado. Para efecto de posiciones finales se tomara la vuelta anterior a la bandera roja.

Aquel o aquellos pilotos que originan la bandera roja deberán formarse, en caso de que puedan arrancar nuevamente, al final de la parrilla de salida.

1.11.8 Piloto que rebase a otro o que no respete su posición durante la permanencia de la bandera amarilla, será sancionado de acuerdo con el criterio del Director de Carrera con un "Stop & Go" que equivale a 20 segundos, un "Ride Through", o será sancionado con 30 segundos que serán sumados a su tiempo final.

1.12. PROCEDIMIENTOS DE CARRERA

1.12.1 A los competidores se les llamará mediante el sonido local, verbal directo o con los cartelones respectivos que indique el tiempo estimado para tomar pista ubicados en la salida de pits para formar la parrilla de salida, cuando la clase anterior esté a varios minutos de finalizar.

1.12.2 Los miembros de los equipos y familiares de los pilotos tendrán prohibido el acceso a la pista, los pilotos que requieran atención médica serán atendidos por oficiales de pista y personal médico. Las motocicletas accidentadas serán retiradas del interior de la pista por un vehículo oficial en el momento en que el Director de Carrera lo juzgue conveniente.

1.12.3 Todos los eventos se correrán bajo cualquier condición climatológica, siempre y cuando a juicio del Director de Carrera y el Comisionado de la CNV, dichas condiciones no afecten gravemente las condiciones de seguridad de los pilotos y la integridad física de los participantes y/o público, el Organizador no tendrá ingerencia en las decisiones al respecto.

1.12.4 Si un evento comienza con sol y durante el desarrollo del mismo llueve, el Director de Carrera podrá suspender temporalmente el evento. Después de un periodo de ajuste de 20 minutos, que dé oportunidad a un eventual cambio de neumáticos, la carrera podrá ser reiniciada.

1.12.5 Cualquier piloto que se salga de la cinta asfáltica sin haber sufrido una caída, podrá reingresar a la pista con precaución, cuidando de no interferir con el paso de otros competidores y sin cortar pista, lo que significa que reingresará por el mismo sitio que salió.

1.12.6 En caso de una caída el piloto no podrá reingresar a la pista. Deberá pasar nuevamente inspección técnica y médica antes de volver a participar en cualquier otra carrera.

1.12.7 El piloto que intencionalmente evite ser rebasado por un piloto más rápido, se hará acreedor a la descalificación o suspensión, a criterio del Director de Carrera.

1.12.8 Los pilotos deberán utilizar correctamente el acceso y salida de pits, cualquier violación será penalizada.

1.12.9. La velocidad autorizada para circular en Pits es de 30 Km/h, el Piloto que no respete dicha velocidad al circular en ésta área será penalizado con 3 (tres) segundos por el Director de Carrera. Esto será en las dos primeras llamadas de atención y si hubiera una tercera infracción la descalificación será inmediata.

1.12.10 Circular en la pista en sentido contrario o sin casco es motivo de descalificación. La única excepción es durante la formación de parrilla cuando el oficial solicite directamente un movimiento dentro de la misma zona de arranque.

1.13 OFICIALES

1.13.1 Para el desarrollo de las competencias se debe contar con personal calificado y deberá ser el siguiente:

- A. DIRECTOR DE CARRERA: Es la máxima autoridad en la pista, de él dependen todos los oficiales. Todos ellos deberán de reportarle. Debe conocer y cumplir y hacer cumplir el presente reglamento. Es el único que está facultado para autorizar el arranque de las competencias, cancelar algún arranque o la competencia, descalificar o sancionar a los pilotos que lo ameriten, cancelar definitivamente un evento si considera que el público y/o los competidores están en peligro, revisar los resultados oficiales, así como entregarlos a la CNV como máximo una hora después de concluido el evento.
- B. COMISIONADO DE LA CNV: El Comisionado debidamente acreditado, está facultado para tomar el cargo de Director de Carrera, cuando considere que la persona que lo está desempeñando, no está capacitado o esté infringiendo el reglamento o demuestre parcialidad para algún competidor o equipo, el Comisionado podrá amonestarlo y pedirle que rectifique.
- C. DIRECTOR TECNICO. Es el encargado de revisar y autorizar las motocicletas que van a

- competir, y podrá hacerlo antes y durante la competencia, se apoya en un Jefe de Escrutinio, y reporta al Director de Carrera.
- D. DIRECTOR DE CRONOMETRAJE. Registra los tiempos de calificación y de carrera de los competidores, organiza la parrilla de salida, deberá elaborar un reporte de resultados con la puntuación obtenida que sólo con la firma autógrafa del Director de Carrera y el representante de la CNV será oficial. Reporta al Director de Carrera. Tendrá a su cargo el número de cronometristas que sean necesarios, por lo menos uno por cada cinco competidores.
- E. DIRECTOR MEDICO. Se encarga de revisar que todos los competidores gocen de buena salud, se apoya en médicos y paramédicos, es el responsable del hospital que se instala en el lugar del evento y que debe contar con lo suficiente para brindar los primeros auxilios, de él dependen las ambulancias, que como mínimo deberán de ser dos, deberá tener preparados por lo menos dos hospitales, en las ciudades donde se realicen las carreras. Además tendrá determinadas dos rutas diferentes para llegar a esos hospitales.
- F. OFICIAL DE PISTA. Es el encargado del funcionamiento de un puesto de indicaciones en la pista, en dicho puesto estarán como mínimo; un Oficial de Pista, y un Ayudante. El número de Oficiales depende de la longitud de la pista. Deberá tener contacto directo (por radio o teléfono) con el Director de Carrera. Cada puesto deberá estar en contacto visual con el que le precede y así con el que le sigue, la distancia máxima entre dos puestos es de 250 mts. Cuando en algún evento surja cualquier anomalía que pueda originar una sanción, los Oficiales tendrán que hacerla del conocimiento del Director de Carrera, ya sea a través de su superior inmediato o directamente, el cual lo reportará al Comisionado de la CNV, para que la sanción proceda, pudiendo hacerla efectiva durante o al término de la carrera y hasta un plazo máximo de 10 días.

1.14 REQUERIMIENTOS A PILOTOS.

- 1.14.1 Todos los participantes así como personal de sus equipos y acompañantes, están conscientes que las competencias de motociclismo son de riesgo y aceptan sin responsabilidad para los organizadores y autoridades deportivas, los riesgos inherentes, incluyendo la muerte y daños graves.
- 1.14.2 Cualquier competidor que se indisciplinase ante un Oficial, Directivo o infrinja los derechos de otros competidores, será desalojado de la competencia, multado o sancionado.
- 1.14.3 Cualquier competidor menor de edad, deberá contar con la autorización por escrito de su padre o Tutor.
- 1.14.4 Cualquier persona que se encuentre dentro de las instalaciones donde se realicen los eventos, como espectador en pits o en paddock, deberá llevar a la vista las acreditaciones

o gafetes válidos para el evento en cuestión, mismos que serán proporcionados por el promotor a los pilotos, estos se obtendrán al momento de inscribirse, cualquier uso fraudulento de los pases serán responsabilidad del competidor.

1.14.5 Se recomienda insistentemente a todos los competidores, que incluyan la siguiente información en la base de sus cascos: Nombre, Alergias y Tipo de Sangre. Se aconseja también traer la misma información en una tarjeta dentro del equipo de piel.

1.14.6 Todas las inscripciones deberán ser firmadas con tinta por el participante, bajo ninguna circunstancia podrá firmar otra persona que no sea el piloto competidor, en caso de no cumplir con esta disposición se podrá suspender o descalificar al piloto.

1.14.7 Queda estrictamente prohibido fumar y/o la ingestión de bebidas alcohólicas en paddock y pits.

1.15 PUNTUACION

1.15.1 La puntuación por carrera será:

| LUGAR | PUNTOS | LUGAR | PUNTOS |
|-------|--------|-------|--------|
| 1° | 25 | 9° | 7 |
| 2° | 20 | 10° | 6 |
| 3° | 16 | 11° | 5 |
| 4° | 13 | 12° | 4 |
| 5° | 11 | 13° | 3 |
| 6° | 10 | 14° | 2 |
| 7° | 9 | 15° | 1 |
| 8° | 8 | | |

1.15.2 La única excepción para dar otra puntuación será porque se premie a más de los primeros 15 lugares de cada categoría.

1.15.2.1 No se permitirá el arranque de la competencia si no cumple con un mínimo de 7 (siete) Pilotos debidamente inscritos y en el caso de efectuarse será sin derecho a puntuación, se otorgaran 5 puntos por asistencia a todos los pilotos inscritos en dicha categoría, más pódium y premio en efectivo en caso que lo hubiera.

1.15.3 Para determinar al Campeón de cada Campeonato, así como los lugares subsecuentes, se sumarán todas las fechas por clase y el piloto que obtenga la mayor puntuación será el primer lugar y así sucesivamente.

1.15.4 En las carreras pactadas a tiempo, se considerará ganadora a la motocicleta que haya recorrido la mayor distancia en el tiempo total de la carrera.

1.15.5 En el caso de empate de primer lugar al final del Campeonato, o empate en cualquier otra posición se considerará ganador a quien haya obtenido:

A. Mayor cantidad de primeros lugares.

B. En caso de subsistir el empate, el que haya obtenido el mayor número de segundos lugares y así sucesivamente.

C. En caso de persistir el empate, se desempatará con el que ocupe la mejor posición en la última carrera.

D. Un piloto deberá cubrir el 75% del total de carrera para tener derecho a premios y/o puntuación.

E. Los pilotos participantes del Campeonato Nacional deberán cumplir con el 75% de las asistencias a las competencias para poder obtener el título.

F. En caso de suspensión de una carrera por causas de fuerza mayor se otorgará bajo autorización de la CNV hasta un máximo de cinco puntos en general a todos a los pilotos asistentes inscritos que hayan rodado al menos cinco vueltas al circuito.

1.15.6 En caso de Invasión de categoría, el Piloto que invade tendrá derecho a Podio y premiación más no a puntuación.

1.16 PREMIOS

1.16.1 Los premios en dinero (Bolsa) de la fecha o Campeonato serán designados por los organizadores y deberán especificarse en la solicitud a la FMM, se deben mencionar en las convocatorias correspondientes.

1.16.2 Para poder modificar la premiación en dinero (Bolsa), el Organizador deberá llegar a un acuerdo con la CNV, debiendo ser con un mínimo de un mes de anticipación a la carrera.

1.16.3 El total de la premiación y Bolsa será entregada inmediatamente al término del evento o en el transcurso del mismo, está solo podrá ser entregada por la CNV o FMM.

1.16.4 Premios en Especie o Contingencias: Este tipo de premiación siempre estará a criterio del organizador, sin que esto sea en perjuicio de los trofeos que si son obligatorios.

1.16.5 En caso de que los organizadores no cumplan con la entrega de trofeos y/o premios en dinero ofrecidos, así como no cumplir con el público lo ofrecido, la FMM no volverá a otorgar ninguna fecha a los organizadores o empresa, independientemente de las acciones legales que procedan.

1.16.6 Para que la FMM y/o la CNV, puedan aceptar otra vez como promotor a el Organizador que incurrió en lo consignado en el artículo 16.5, éste deberá haber cubierto la totalidad de los adeudos contraídos, así mismo haber liquidado la multa que la Federación le imponga.

1.17 PROTESTAS

1.17.1 Todas las protestas deben ser presentadas por escrito y entregadas al Comisionado de la CNV.

1.17.2 La protesta a una motocicleta por causa visible se debe presentar en un plazo máximo de 15 minutos antes de arrancar su categoría.

1.17.3 En cualquier otro caso, el plazo para presentar la protesta será de treinta minutos después de haber terminado la competencia de esa categoría.

1.17.4 En el caso de una protesta contra la decisión de algún Juez y/o Oficial de Carrera, el plazo máximo para presentar la protesta será de treinta minutos después de haber terminado la carrera en la que se suscitó el incidente.

1.17.5 Cualquier corredor participante que piense que alguna máquina esta modificada de tal suerte que se encuentra fuera de especificaciones autorizadas en el presente reglamento, deberá presentar su protesta por escrito, acompañada del monto correspondiente en efectivo.

1.17.6 Las protestas contra una motocicleta tendrán un costo de:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| A. Clase infantil. | \$ 3,000.00 |
| B. Para motores de 2 tiempos. | \$ 3,000.00 |
| C. Para motores de 4 tiempos. | \$ 15,000.00 |

1.17.7 Si la protesta procede, se devolverá el monto total de la misma al piloto que protestó y el piloto protestado pagará el 50% del monto de la protesta al mecánico que la verificó y además se hará acreedor a una multa por una cantidad igual al 50% de la protesta, que será pagada a la CNV. La puntuación que obtuvo en la carrera el piloto protestado, en caso

de proceder la misma, no será tomada en cuenta y los lugares se recorrerán para efectos de puntuación y premiación.

1.17.8 Si la motocicleta es encontrada legal, el 70% del dinero de la protesta pasará a manos del piloto protestado, y el otro 30% se le entregará al mecánico que revisó la motocicleta.

1.17.9 La motocicleta protestada, a partir del momento de la misma, deberá ser depositada en el Parque Cerrado y se procederá a la revisión correspondiente al finalizar el evento.

En caso de que el piloto requiera hacer alguna compostura, deberá notificar al Director de Carrera y ésta se deberá hacer adentro del Parque Cerrado y bajo la vigilancia de un Oficial designado por el Director de Carrera. La motocicleta podrá ser usada en otra carrera si fue debidamente inscrita, para lo cual deberán presentar la ficha de inscripción al Director de Carrera, en el entendido que al finalizar la misma, la motocicleta se deberá depositar nuevamente en el Campo Cerrado.

El negarse a que se lleve a cabo la revisión correspondiente se sancionará con la descalificación automática de ese evento más el siguiente. En caso de que el piloto protestado no presente la motocicleta al Parque Cerrado cuando se lo indique el Director de Carrera, será motivo de la misma penalización.

1.17.10 Cada carta de protesta que se presente, será por una motocicleta o un solo asunto exclusivamente.

1.17.11 Toda protesta verbal es motivo de sanción que puede ser de acuerdo a su gravedad desde una llamada de atención hasta una sanción económica o bien, la descalificación.

1.18 SANCIONES Y PENALIZACIONES.

1.18.1 El piloto está obligado a tener una conducta limpia durante el evento así como enaltecer el motociclismo y mantener una ejemplar disciplina deportiva.

1.18.1.1 El Comisionado Nacional de Velocidad tiene la autoridad de suspender a cualquier corredor que actúe en forma impropia, utilizando lenguaje soez, desobedeciendo indicaciones de los Oficiales, manifestando cualquier actitud antideportiva o tomando cualquier otra actitud que vaya en contra de los procedimientos de orden y respeto a las autoridades o afectando la seguridad de los participantes, durante el desarrollo de la carrera o entrenamiento.

1.18.2 DEFINICION Y APLICACION DE LAS SANCIONES

1.18.2.1 SANCIONES LEVES

- A) Cuando al salir de la pista regrese a ésta en un lugar más adelante de donde salió.
- B) Por desobedecer cualquier señal hecha por un Juez de Pista con las banderas
- C) Por cambiar de motocicleta o piloto durante el desarrollo de una competencia.
- D) Por calentar la motocicleta circulando en la zona de pits a velocidad inmoderada. Por circular en sentido contrario en la pista y/o en pits durante los entrenamientos, competencia o al finalizar ésta o realizar actos impropios, acrobacia y otros.
- E) Piloto que en la parrilla de salida pida tiempo sin necesitarlo para beneficiar a otro piloto, será descalificado. Para lo anterior el Director de Carrera deberá constatar que el tiempo solicitado responde a una urgencia de último momento.
- F) Al piloto que se preste o favorezca el que un tercero cometa una falta o irresponsabilidad.
- G) El piloto que se “robe la salida” será penalizado, en caso de repetir la arrancada, arrancando al último. En caso que el evento no se detenga, se penalizará con 30 segundos de su tiempo de carrera.
- H) La sanción Ride Through se aplicará en su caso de acuerdo a lo establecido por la FIM. Esto se hará del conocimiento de los pilotos antes de cada evento en el Reglamento Particular de Carrera.
- I) Cualquier solicitante que proporcione datos falsos u omita estos en la solicitud de inscripción a un evento, será descalificado automáticamente de ese evento y perderá derecho a los premios, trofeos, puntos que hubiese obtenido y no tendrá derecho a la devolución del importe de la inscripción.
- J) El acceso a la pista sin licencia vigente en el transcurso de un evento federado se sancionará con tres veces el valor de la misma para el Promotor (\$3,000.00) y tres veces el valor de la misma para el Piloto (\$3,000.00) incluyendo en el caso del Piloto la expedición de su nueva licencia al pago de esta sanción.

NOTA. En caso de reincidencia de alguno de los puntos anteriores, se turnará el caso a la CNV para que determine la aplicación de una sanción grave.

1.18.2.2 SANCIONES GRAVES

Se sancionará a un piloto, por un año fuera de la FMM e impedido para participar en eventos de motociclismo, por las siguientes causas:

- A) Por tener aliento alcohólico o estar bajo el efecto de pastillas tóxicas enervantes o cualquier otro estimulante.
- B) Por la petición expresa de un Directivo de su propio Motoclub, Asociación Estatal, Comisionado o Federativo, siempre y cuando ésta, esté debidamente fundada.
- C) Por faltas de respeto o rebeldía al Director de Carrera o Jueces del evento.
- D) Por comportamiento antideportivo, tanto del piloto, como de sus familiares y acompañantes.

- E) El piloto, pilotos, Organizadores, o Directivos de Motoclubes o Asociaciones que boicoteen o traten de boicotear algún evento sancionado por la FMM, serán suspendidos indefinidamente de las competencias de Motociclismo y su caso será turnado a la Comisión de Honor y Justicia de la FMM.
- F) El piloto o miembro de un equipo o familiar o acompañante del primero que falte al respeto a cualquier Oficial, Comisario, Comisionado u Organizador de un evento, será suspendido por la CNV y ésta a su vez enviará copia a la FMM sin perjuicio de ejercer acción penal que proceda en su contra, recordando que es el piloto el responsable de los actos en que incurra cualquier miembro de su equipo.
- G) El piloto deberá verificar que el evento en el que va a participar deberá estar avalado por la CNV de la FMM, de no estar avalado se hará acreedor a una sanción de Un año Calendario.

1.18.2.3 SANCIONES ESPECIALES

A) Se aplicará a todo piloto, Directivo, Familiar, Promotor, Patrocinador, y cualquier persona que esté ligado directamente o indirecta a este deporte, que no agote las instancias correspondientes en la resolución de sus problemas, como el hecho de dar parte a autoridades Inclusive del orden civil, militar etc. o girando cartas, promociones a la prensa, etc. El espíritu de esta sanción es de evitar presentar una mala imagen a la opinión pública así como a las autoridades deportivas, municipales, estatales, nacionales e internacionales. Dicha sanción consistirá en un año fuera de la FMM e impedido para participar en eventos sancionados por la misma.

B) Cuando algún piloto compita o participe en carrera o evento no sancionada(o) por la FMM, al piloto se le suspenderá por el término de un año calendario contado a partir de la fecha de la infracción y en caso de que NO esté afiliado, se tomarán sus datos para que consten en un archivo especial que tendrá la FMM.

C) Cualquier tipo de agresión entre competidores, cerrar el paso, golpes intencionales, no ceder el paso a los punteros, ofensas intempestivas, se considerarán actitudes antideportivas.

Se pueden aplicar penalizaciones que comprendan dos o más tipos de sanciones.

NOTA: Estas sanciones se aplicarán por la autoridad correspondiente, dependiendo la calidad del evento, que serán la Comisión de Velocidad Estatal, Comisión Regional, las Asociaciones Estatales, la CNV, la FMM y la Comisión de Honor y Justicia de la FMM y en caso de reincidencia, será suspendido definitivamente del motociclismo organizado en el país.

1.19. APELACIONES

1.19.1 El piloto podrá apelar por escrito las decisiones del Director de Carrera hasta 30 minutos después de la carrera.

1.19.2 Si la decisión del Director de Carrera quiere ser apelada, el piloto tendrá 3 días hábiles para notificarlo por escrito al presidente de la CNV.

1.19.3 El presidente de la CNV podrá dar punto final al problema, solo en caso que la cuestión de que se trate sea de gravedad, podrá pasarse el caso a la FMM, quien determinará si pasa o no a la Comisión de Honor y Justicia de la misma Federación.

1.19.4 El fallo de la Comisión de Honor y Justicia de la FMM es inapelable.

2 REQUISITOS PARA REALIZAR UN EVENTO

Ver Derechos y Obligaciones de los Organizadores de Eventos de Velocidad.

2.1. PILOTOS ACCIDENTADOS

2.1.1 Cuando se accidente un piloto y por causa de sus heridas tenga que abandonar la práctica o carrera, en su primer entrenamiento o carrera, deberá presentar carta de alta de salud extendida por el médico que lo atendió, y en la cual deberá de decir: "Después del accidente sufrido por el piloto" y el dictamen médico. Piloto y dictámen deberán de ser evaluados por el Director Médico del evento antes de permitir el ingreso a pista.

2.1.2 Cuando el piloto accidentado requiera de hospitalización, independientemente de presentar lo requerido en el artículo 21.1, Él mismo deberá cumplir con dos prácticas de 1/2 hora por lo menos antes de volver a competir. Estas prácticas deberán ser sancionadas por un representante de la CNV y el Director Médico del evento.

2.2 CAMPEONATOS Y CARRERAS DE INVITACION

En las fechas que se asignen para el Campeonato Nacional, queda estrictamente prohibido celebrar otra fecha de Velocidad en todo el País, no importando si es de carácter Regional, Estatal o de Invitación no obstante que este quede geográficamente muy retirado.

2.2.1 CAMPEONATOS REGIONALES

- A) Estos campeonatos deberán constar de un mínimo de cinco eventos, los cuales se distribuirán equitativamente entre los Estados que formen la Región.
- B) En estas Competencias deberá convocarse a las Asociaciones Estatales de la Región de que se trate, con treinta días de anticipación.
- C) Se tendrá que llevar un control estricto de los resultados de cada competencia y cada “Coordinador de Zona” enviará los resultados oficiales a la CNV para su registro dentro de los tres días siguientes como máximo, en caso contrario se le sancionará al Directivo respectivo.
- D) En estas competencias podrán participar corredores de otras Regiones, sin derecho a puntuación y será obligación de los organizadores el incluirlos en la Premiación.
- E) Las Asociaciones Estatales participantes deberán designar por votación, un “Coordinador de Zona”, que obligadamente deberá ser algún Presidente de las mismas Asociaciones Estatales participantes.
- F) Los coordinadores de Zona serán electos por votación directa de los Presidentes de Asociaciones Estatales que intervengan en dicha zona y en caso de empate la CNV tendrá voto de calidad.
- G) Se deberá contar con un “REGLAMENTO PARTICULAR” para los eventos Estatales y/o Regionales que se registrará en su esencia por el Reglamento del Campeonato Nacional, y deberá contar con la aprobación de la mayoría de las Asociaciones Estatales participantes. Para su aprobación final deberá contar con el visto bueno de la CNV.
- H) Los “Reglamentos Particulares”, deberán apegarse a lo señalado en el Reglamento de la CNV y solo en casos excepcionales, se podrá incluir otros aspectos siempre y cuando se cuente con la aprobación de la propia CNV. A estos reglamentos se les denominará “Reglamento Particular” y para que el mismo entre en vigor, deberá ser por escrito y contar con las firmas de todas las Asociaciones Estatales que en el mismo intervendrán y con el visto bueno de la CNV.
- I) Las Asociaciones Estatales que formen la zona, fijarán una cantidad que deberá de “Ahorrarse” en cada fecha, para la premiación final del Campeonato de la Zona. El encargado de recabar el dinero será el “Coordinador de Zona” al cual deberá entregárselo el Organizador el mismo día del evento y será el Coordinador quien lo remita en un término no mayor de dos días a la FMM, o en su caso depositarlo a la cuenta Bancaria de la FMM.
- J) A la Asociación Estatal que le toque llevar a cabo la Carrera de Campeonato Regional, deberá cubrir los gastos directos del Coordinador de Zona (Transportación terrestre, alimentos y hospedaje) por dos días, así en igual forma al Comisionado Nacional de Velocidad o representante.
- K) Independientemente de los coordinadores de zona, la CNV nombrará al Comisionado de Zona quién se encargará de verificar la Normatividad y apego a los Reglamentos de los eventos, entre otras funciones.

- L) Cuando se realice un evento de carácter Regional, no se podrá llevar a cabo ningún otro evento de Velocidad en la misma zona.

2.3 CAMPEONATOS ESTATALES

Estos Campeonatos deberán efectuarse en su totalidad, dentro del Estado Organizador, estar programados en el Calendario Oficial y deberán ser convocados a los Clubes y Pilotos del Estado.

- A) Estas competencias podrán ser organizadas por cualquier Motoclub registrado ante la FMM y/o Promotor, con la autorización de Asociación Estatal o de la CNV.
- B) El registro de un Motoclub a la FMM tendrá un costo de \$250.00 pesos (DOSCIENTOS CINCUENTA PESOS 00/100 M/N.) por un nombre regular y de \$650.00 pesos (SEISCIENTOS CINCUENTA PESOS 00/100 MN.) por uno de marca Comercial se deberá de llenar la forma de inscripción correspondiente (forma FMM-100), cumpliendo con los requisitos especificados en la misma. La FMM entregará una "Constancia de Registro de Motoclub" indicando la vigencia correspondiente. El Motoclub deberá de constar como mínimo de CINCO pilotos y TRES Directivos, los cuales deberán contar obligadamente con su afiliación a la FMM.
- C) En estas carreras podrán competir pilotos de otros Estados con derecho a premiación, pero no a puntuación.
- D) No podrán realizarse eventos en dos Estados, en la misma fecha, si no existe una distancia mínima de 200 km. entre dichas sedes..
- E) Es obligación de la Asociación Estatal correspondiente, realizar cuando menos dos fechas anuales para su campeonato Estatal, independientemente de las fechas de Campeonato Regional y Nacional que se realicen en su Estado.

2.3.1 CAMPEONATOS ESPECIALES

Estos Campeonatos deberán contar con la autorización de la FMM previo convenio, pagando el organizador una prima extra por Derechos de Carrera, misma que se fijará en cada caso, según el criterio de la CNV y/o FMM. (Podrán participar los pilotos de todo el País con derecho a puntuación y premiación).

2.3.2 COMPETENCIAS DE INVITACION

Estarán sancionadas por la CNV y podrán efectuarse siempre y cuando no interfieran con carreras de puntuación Nacional, Regional o Estatal y deberá cumplir con todas las disposiciones del presente Reglamento y sus anexos.

2.3.3 COMPETENCIAS INTERNACIONALES

Estas se entenderán como de invitación y estarán sujetas a las mismas disposiciones

2.3.4 ENTRENAMIENTOS

La pista sede de una etapa de un campeonato federado deberá de permanecer cerrada a entrenamientos el día previo al evento (viernes). Para abrirla a prácticas es necesario registrar el entrenamiento con la CNV cumpliendo los requisitos de limpieza y revisión de pista, ambulancia, bandereros, etc. por parte del administrador del circuito, el promotor o el piloto que se haga directamente responsable ante la CNV del entrenamiento.

REGLAMENTO TECNICO FIMLA PARA LA CLASE SUPERBIKE

INTRODUCCION

Las motocicletas destinadas a la clase Superbike se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.4 ESPECIFICACIONES DE LA CLASE SUPERBIKE

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

Las motocicletas Superbike necesitan una homologación de la FIM. Todas las motocicletas deben cumplir en todos sus apartados las exigencias del Reglamento de Velocidad, tal como se definen en los Reglamentos Técnicos de Velocidad FIM, excepto si la motocicleta está equipada igual a la máquina homologada.

Las apariencias frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas Superbike deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor). El aspecto del sistema de escape está eximido de esta regla .

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada

2.4.1 CLASE SUPERBIKE

Las motocicletas requieren de la homologación FIM para la clase.

2.4.2 PESO MINIMO

Peso mínimo 165 Kg.

Las motos serán pesadas al finalizar la competencia, como terminen, sin agregar ni quitar nada.

Un 1% de tolerancia será permitido en el control pos carrera.

2.4.3 COLOR DE LOS NUMEROS Y PORTANUMEROS

Ver artículo 6 del Reglamento CNV.

2.4.4.1 SISTEMA DE CARBURACION

Se entiende por sistema de carburación el conjunto de cuerpo y carburadores juntos.

El cambio de los sistemas de carburación no está permitido

Solamente se permiten modificaciones a los sistemas homologados.

Las modificaciones permitidas son en: jets, agujas, válvulas de aceleración, inyectores y copas.

2.4.5 COMBUSTIBLE

El uso de cualquier tipo de combustible esta permitido.

El único refrigerante permitido es una mezcla a base de agua y ethyl alcohol.

2.4.6 TODOS LOS ELEMENTOS NO MENCIONADOS A CONTINUACION DEBEN QUEDAR COMO FUERON FABRICADOS PARA SU HOMOLOGACION

2.4.6.1 CHASSIS Y SUB-CHASSIS TRASERO

El chasis debe quedar como originalmente fue construido por el fabricante para la homologación.

Nada puede ser agregado o quitado del chasis.

Todas las motocicletas deben tener su número de serial en el chasis.

Las bases y soportes del motor deben quedar como originalmente fueron construidas por el fabricante para su homologación.

El sub-chassis trasero puede ser cambiado o alterado, manteniendo los materiales homologados.

Bases adicionales para el asiento pueden ser agregadas pero nada puede ser removido. Los tornillos de los accesorios en sub-chassis trasero pueden ser removidos.

No hay restricción en cuanto a la pintura del chasis y sub-chassis, pero no pueden ser pulidos.

2.4.6.2 SUSPENSION DELANTERA

La Suspensión delantera –Libre-

2.4.6.3 SUSPENSION TRASERA

El amortiguador trasero -Libre-

2.4.6.5 RINES

Los rines pueden ser cambiados en cuanto a su material de fabricación.

El cable del velocímetro puede ser eliminado

Los ángulos de las ruedas delantera y trasera no pueden ser modificados tienen que quedar como originalmente fueron homologados.

El diámetro de la rueda y del rin pueden ser cambiado.

2.4.6.6 FRENOS

Frenos, delantero y trasero -Libre-

2.4.6.7 NEUMATICOS

Solamente cuando la carrera sea declara "Mojada" el uso de neumáticos especiales comúnmente conocidos como "full wet" están permitidos, estos no necesitan tener las siglas DOT o E.)

Cualquier tipo de neumático slick esta permitido.

2.4.6.8 POSAPIES / CONTROLES DE PIE

Los posapiés y controles pueden ser reubicados pero sus bases tienen que quedar en su posición original.

Los posapiés pueden ser de tipo rígido o tipo plegable con un dispositivo que lo regrese a su posición normal.

Las puntas de los posapiés rígidos deben ser redondeadas como una esfera con un radio de 8mm (ver diagrama A&C).

Los posapiés plegables no hay que redondearlos como a los fijos, hechos de plástico, Teflón o material equivalente (radio mínimo 8mm).

2.4.6.9 MANUBRIOS Y CONTROLES MANUALES

Los manubrios y controles manuales pueden ser reemplazados y reubicados .

El switch de arranque del motor y el switch de apagar el motor deben estar en el manubrio.

2.4.6.10 CARENADO

El carenado y la salpicadera delantera tienen que ser semejantes al original producido por el fabricante para su homologación.

El carenado puede ser reemplazado por un duplicado del original. El material puede cambiarse. Se autoriza la utilización de materiales en carbono o en Kevlar.

El tamaño y las dimensiones tienen que ser las mismas como la parte original sin agregar ni eliminar nada del diseño.

La cúpula puede remplazarse únicamente por una homologada FMM.

Todas las combinaciones de soportes de instrumentos/carenado pueden ser reemplazados.

Todos los otros soportes de la carrocería pueden ser alterados o reemplazados.

El recorrido del ducto de aire a la caja de aire puede ser alterado o reemplazado.

El ducto de aire que va a la caja de aire puede ser alterado o reemplazado.

El carenado inferior debe funcionar como contenedor en caso de rotura del motor, debe contener mínimo la mitad del total del refrigerante y aceite del motor (mínimo 5 litros).

El carenado inferior puede tener un máximo de dos perforaciones de 25 mm. Cada una.

Estas perforaciones deben estar tapadas en condiciones de carrera seca y solamente se abrirán en caso de que la carrera sea declarada mojada por el director de carrera.

Mínimos cambios están permitidos para el uso de un elevador (soporte) para el cambio de cauchos y agregar una protección pequeña de plástico chasis o al motor.

La salpicadera delantera tiene que parecer como el original manufacturado para la homologación de la motocicleta.

La salpicadera delantera puede ser reemplazada por una copia del original.

La salpicadera delantera puede tener un mayor espacio hacia arriba para incrementar la luz del caucho.

La salpicadera trasera tiene que ser similar al original producido para la homologación.

La salpicadera trasera puede ser reemplazado por un duplicado del original.

Las salpicaderas traseras que tienen incorporados el protector de cadena pueden ser modificados para acomodarlos al diámetro de la corona.

Salpicaderas traseras no pueden ser agregados.

Todos los fillos expuestos deben ser redondeados.

2.4.6.11 TANQUE DE COMBUSTIBLE

El tanque de combustible -Libre-

La tapa del tanque puede ser cambiada.

Cuando la tapa esta cerrada debe tener un agujero para la fuga de gases y adicionalmente un cierre de seguridad para prevenir su apertura en cualquier momento.

2.4.6.12 ASIENTO

El asiento, la base y las piezas asociadas a la carrocería pueden ser reemplazados con partes de similar apariencias como originalmente fue producido por el fabricante para su homologación.

La parte superior de la parte trasera alrededor del asiento puede ser modificada a un solo asiento.

En la parte trasera del asiento debe ser incorporado un lugar para el número.

La apariencia de la parte trasera y los perfiles deben quedar conforme a la homologación.

Todos los ángulos expuestos deben ser redondeados.

2.4.6.13 RADIADORES PARA AGUA Y ACEITE

Los radiadores pueden ser cambiado o modificados pero manteniendo la misma forma y posición del modelo para su homologación.

Radiadores adicionales pueden ser instalados.

2.4.6.14 CAJA DE AIRE

La caja de aire puede ser alterada o modificada-

El filtro de aire puede ser removido.

Los drenajes de la caja de aire pueden ser sellados-

Todos los motores cuatro tiempos deben tener sellado el sistema de respiro de aceite. Y las líneas de respiro de aceite deben estar conectadas y descargar en la caja de aire.

2.4.6.15 CARBURADORES

Los carburadores deben ser el standard homologados para el modelo de la motocicleta.

Las mariposas no pueden ser cambiadas ni modificadas.

Los gilette y agujas pueden ser reemplazados.

Las copas pueden ser modificadas o alteradas.

Pulir y aligerar el cuerpo de carburadores no esta permitido.

2.4.6.16 SISTEMA DE INYECCION

Los cuerpos de inyección deben quedar standard como se homologó el modelo.

Los inyectores pueden ser cambiados.

Las copas de admisión de aire de largos variables mientras el motor este funcionando no están permitidas.

Las mariposas no pueden ser cambiadas ni modificadas.

Mdificación y cambios en la bomba de combustible y el regulador de presión están permitidos.

Los Chip EPROM del computador de la inyección de combustible pueden ser cambiados.

2.4.6.17 LINEAS DE COMBUSTIBLE

Las líneas de combustible pueden ser reemplazadas.

Conectores rápidos pueden ser usados.

Las líneas de ventilación de combustible pueden ser reemplazadas.

Filtros adicionales pueden ser instalados.

Los filtros en las líneas de ventilación pueden ser reemplazados.

2.4.6.19 CULATAS

Las culatas deben ser las homologadas. Algunas modificaciones se permiten:

Rebajar y pulir la culata, conductos de combustible o reparaciones incluyendo la cámara de combustión esta permitido.

La compresión es libre.

El chamber puede ser modificado.

Las válvulas no pueden ser alteradas o reemplazadas, el material no puede ser cambiado.

El diámetro máximo y el peso mínimo deben quedar como se homologó.

El uso de válvulas de titanio no esta permitido.

Los asientos de las válvulas deben quedar como se homologaron.

Las guías de las válvulas deben quedar como se homologaron. Modificaciones en la zona de los conductos están permitidas.

Los resortes de las válvulas pueden ser cambiados.

Los retenes de las válvulas deben quedar originales como los producidos por el fabricante para la homologación de la motocicleta.

2.4.6.20 ARBOL DE LEVAS

El sistema de distribución puede ser cambiado.

Los tiempos de apertura y la alzada pueden ser modificados.

2.4.6.21 PIÑONES DEL ARBOL DE LEVAS

Los piñones del árbol de leva pueden ser modificados o cambiados para permitir el ajuste del árbol de levas.

2.4.6.22 CIGÜEÑAL

El cigüeñal debe ser como se homologó .
Pulir, alivianar y balancear esta permitido.
Modificaciones en el volante están permitidas

2.4.6.23 BOMBA DE ACEITE Y LINEA DE ACEITE

La bomba de aceite debe quedar como se homologó. Modificaciones están permitidas.
Las líneas de aceite pueden ser modificadas o reemplazadas. Las líneas que contengan cargas positivas se pueden cambiar por las de metal reforzado y conexiones de rosca.

2.4.6.24 BIELAS

Las bielas deben quedar como se homologaron.
Pulir y alivianar no esta permitido.

2.4.6.25 PISTONES

Los pistones deben quedar como se homologaron.
Pulir y alivianar no esta permitido.

2.4.6.26 ANILLOS DEL PISTON

Los anillos de los pistones deben quedar como se homologaron. Ninguna modificación esta permitida.

2.4.6.27 PASADORES Y RETENES DE LOS PISTONES

Los pasadores y retenes de los pistones deben quedar como se homologaron. Ninguna modificación esta permitida.

2.4.6.28 CILINDROS

Los cilindros deben quedar como se homologaron.

Solamente las siguientes modificaciones están permitidas. La base de la cabeza de los cilindros donde va colocada la empaadura puede ser maquinada para permitir el ajuste de la compresión o para poder reparar una torcedura.

Materiales homologados y fundidos pueden ser utilizados. El acabado de la superficie y el hueco deben mantenerse.

La capacidad del cilindro debe mantenerse como fue homologado.

2.4.6.29 CARTER Y OTRAS CAJAS DEL MOTOR

El cárter debe quedar como se homologó. No se permiten modificaciones.

Otras cajas deben quedar hechas con el material homologado.

Las tapas del carter, caja de cambios, encendido, clutch y generador pueden ser protegidas o cambiadas.

Se puede agujerar la tapa del clutch seco para una ventilación adicional.

La tapa del piñón delantero puede ser removida.

Una protección adicional al cárter y piñón delantero es permitida.

2.4.6.30 TRANSMISION Y CAJA DE CAMBIOS

Las relaciones de la caja de cambios y de la transmisión pueden ser cambiadas.

El eje primario puede ser cambiado.

Agregar mecanismos de cambios, selectores, o cambios rápidos están permitidos.

El piñón delantero, la corona trasera y la cadena en paso y tamaño pueden ser cambiados.

2.4.6.31 EMBRAGUE

El tipo de embrague (húmedo o seco) con sus operaciones (por cable o hidráulico) debe quedar como se homologó.

Los platos de presión y los discos pueden ser cambiados.

Los resortes del embrague pueden ser cambiados.

La cesta del embrague puede ser reforzada.

Los embrague tipo slipper están permitidos.

2.4.6.32 INYECCION / ECCS

El sistema de control de inyección puede ser cambiado.

El cableado eléctrico pueden ser cambiado o cortado.

2.4.6.33 GENERADOR, ALTERNADOR, ARRANQUE ELECTRICO

Pueden ser cambiados o removidos.

2.4.6.34 SISTEMA DE ESCAPES

Cualquier tipo de sistema de escape puede ser instalado.

El nivel de ruido se establece en 107 db/a (con 3 db/a de tolerancia pos-competencia).

2.4.6.35 SUJETADORES (FASTENERS) TORNILLERIA

Los sujetadores standard pueden ser cambiados.

Los sujetadores pueden ser perforados para colocar alambres de seguridad, no esta permitido perforarlos para alivianar peso.

Los sujetadores del carenado y carrocería pueden ser cambiados por sujetadores rápidos.

El uso de aluminio esta permitido en las partes no estructurales

Tornillería de titanio no puede ser usada en las partes estructurales.

2.4.7 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN SER ALTERADOS O CAMBIADOS

Cualquier tipo de fluido de frenos o suspensión puede ser usado.

Cualquier tipo de bujía y chupón puede ser usado.

Cualquier tipo de tripa o válvula de llenado puede ser usado.

El contrapeso de balanceo de las ruedas puede ser eliminado, agregado o cambiado.

Rodamientos (de bola, planas, agujas etc.) de cualquier tipo o marca pueden ser usadas.

Empacaduras y sus materiales.

Pintura externa y calcomanías.

2.4.8 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN SER REMOVIDOS

Instrumentos, bases de instrumentos y cableado asociado

Claxon

Placa y su base

Caja de herramientas

Tacómetro

Velocímetro

Ventilador y su cableado

Posapies del pasajero

Agarres del pasajero

Protector de la cadena siempre y cuando no sea parte del parafango trasero

Los tornillos y accesorios del sub-chassis trasero

2.4.9 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN SER MODIFICADOS

La motocicleta debe estar equipada con un switch o botón corta corriente colocado bien sea del lado derecho o izquierdo del manubrio (que este al alcance de la mano estando el puño en el manubrio) que sea apto para apagar el motor.

Los controles deben volver por sí solos a su posición normal al retirar las manos del mismo.

Las bombas eléctricas de combustible deben ser instaladas con un circuito interruptor que operen automáticamente en caso de accidente.

Un dispositivo de chequeo debe ser incorporado para operen eléctricamente las bombas de combustible para el uso del control técnico.

Los contrapesos, caballete y pie de amigo deben ser removidos.

Todas las llaves de drenaje deben fijarse con alambre de seguridad. Los tornillos externos, tapa, filtros de aceite y pernos que puedan entrar en la cavidad de aceite deben de estar ajustados con alambre de seguridad.

Todos los conductos de ventilación o de rebose deben descargarse a través de los orificios existentes.

El sistema cerrado original debe mantenerse, no se permite ninguna emisión atmosférica directa.

Cuando posea tuberías de descargue de aceite, debe hacerse en un tanque localizado en un sitio accesible para poder vaciarlo antes de la carrera.

Las dimensiones mínimas del tanque son de 250cc. Para el aceite de la caja de cambios y 500cc. Para el aceite del motor.

Todos los motores de cuatro tiempos deben mantener el sistema de cerrado. Las líneas de descargue de aceite deben estar conectadas a la caja de aire.

La luz frontal, la trasera y las intermitentes deben ser removidas pero debe mantenerse la apariencia frontal incluyendo las intermitentes. Las aberturas deben cubrirse con un material adecuado.

2.4.10 EQUIPOS ADICIONALES

Los equipos adicionales que forman parte original de la motocicleta homologada pueden ser agregados. (Ej. Transmisión de data, computadores, equipos de grabación etc.) Telemetría el art. 01.18 habla al respecto.

REGLAMENTO TECNICO FMM PARA LA CLASE SUPERSPORT

INTRODUCCION

Las motocicletas destinadas a la clase Supersport se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

2.5 ESPECIFICACIONES DE LA CLASE SUPERSPORT

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECIDADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

Las motocicletas de Supersport necesitan una homologación de la FIM. Todas las motocicletas deben cumplir en todos sus apartados las exigencias del Reglamento de Velocidad, tal como se definen en los Reglamentos Técnicos de Velocidad FIM, excepto si la motocicleta está equipada igual a la máquina homologada.

Las apariencias frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas Supersport deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor). El aspecto del sistema de escape está eximido de esta regla

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada.

2.5.1 CILINDRADAS

| | | |
|--------------------------------|-----------|-------------|
| Superior a 400cc y hasta 600cc | 4 tiempos | 4 cilindros |
| Superior a 500cc y hasta 675cc | 4 tiempos | 3 cilindros |
| Superior a 600cc y hasta 750cc | 4 tiempos | 2 cilindros |

La cilindrada debe mantenerse igual a la de la homologación. No están autorizados ni el rectificado ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.

2.5.2 PESOS MÍNIMOS

| | | | |
|---------------|--------|------------------|--------|
| | 600 cc | cuatro cilindros | 161 kg |
| Pesos mínimos | 675 cc | tres cilindros | 161 Kg |
| | 750 cc | dos cilindros | 161 Kg |

En el momento de la verificación final al terminar la carrera, las máquinas verificadas serán pesadas tal como hayan finalizado la carrera. (comprendido el depósito)

El peso límite establecido debe ser neto y en las condiciones en las que la motocicleta ha finalizado la carrera; no se le puede añadir nada a la máquina, ni agua, ni aceite, ni combustible o neumáticos.

Se autoriza una tolerancia de 1 Kg sobre el peso mínimo establecido en la categoría en los pesajes posteriores al de la verificación técnica inicial.

Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (Ésto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).

2.5.3 COLORES DE LOS NUMEROS Y PLACAS PORTA NUMEROS

Ver artículo 6 del Reglamento CNV.

2.5.4 RESTRICCIÓN DEL CONDUCTO DE ADMISIÓN

Los cuerpos de admisión deben mantenerse igual que los del modelo homologado.

2.5.5 COMBUSTIBLE

Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, de venta al público en general.

2.5.6 ESPECIFICACIONES DE LA MOTOCICLETA

Todas las piezas no citadas en los artículos siguientes deben ser iguales a las producidas por el fabricante para la motocicleta homologada

2.5.6.1 CHASIS Y PARTE POSTERIOR DEL CHASIS

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados)

Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis.

Nada puede añadirse ni retirarse del chasis.

Todas las motocicletas deben llevar un número de identificación en el chasis (número de chasis).

Los soportes y las placas soporte motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

La parte trasera del chasis (subchasis) debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios, pero no puede eliminarse ninguno. Los accesorios atornillados en la parte posterior del chasis pueden retirarse, así como cualquier caja o soporte de casco.

Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (sub chasis) no está autorizado.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar un tope protector de forma cilíndrica debidamente atornillado a cada lado del chasis. Estas protecciones deberán estar hechas en materiales plásticos de un diámetro mínimo de 30 mm y de un diámetro máximo de 75 mm. y no sobresalir más de 30mm del carenado y adecuarse a la forma del mismo. No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.

2.5.6.2 HORQUILLA DELANTERA

Las horquillas deben mantenerse igual que las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse. Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas

son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM

Pueden instalarse equipos (kits) de amortiguación o válvulas provenientes del servicio post-venta. Los muelles de la horquilla pueden remplazarse.

Las juntas contra el polvo se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla está completamente protegida.

Los tapones de horquilla pueden modificarse o remplazarse con el fin de permitir el reglaje externo. Los acabados de superficie originales de los tubos y de las botellas pueden cambiarse. Se autorizan tratamientos suplementarios de las superficies.

Las "T" de horquilla, platina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

El amortiguador de dirección puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

2.5.6.3 BRAZO DE SUSPENSION POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda

Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El sistema de tensión de cadena puede modificarse o cambiarse.

Los soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben hundirse. Se puede añadir al brazo oscilante un sistema de puntos de anclaje que sirva para mantener en su sitio a las pinzas de los frenos posterior.

2.5.6.4 AMORTIGUADOR(ES) POSTERIOR(ES)

La unidad de la suspensión posterior puede cambiarse o modificarse. Los anclajes de origen del cuadro y de la suspensión posterior deben mantenerse igual a los homologados.

El o los amortiguador (es) de la suspensión posterior pueden cambiarse. Ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente puede ser usado. Si de origen las suspensiones electrónicas

son usadas, ellas deben ser completamente de origen (cualquier parte mecánica o electrónica deben mantenerse como la homologada).

El sistema electrónico de origen debe funcionar convenientemente en caso de error eléctrico/ electrónico si no, no puedes estar homologado para las competiciones FIM

El conjunto director de la suspensión posterior (articulaciones, bieletas, etc) debe mantenerse igual que el originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

2.5.6.5 RINES

Los rines deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.

El mando del cuenta kilómetros puede retirarse y reemplazarse por un separador de rueda (casquillo.)

Si la rueda posterior incluye un sistema de amortiguación de transmisión, este último deberá mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a los originalmente homologados.

2.5.6.6 FRENOS

Los discos de frenos delantero y posterior pueden cambiarse pero deben mantener las pinzas, su anclaje original y el montaje original. Sin embargo, el diámetro exterior, el sistema de ventilación, deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el constructor para la motocicleta homologada. Los discos ventilados interiormente no están autorizados.

Los soportes de los discos de frenos pueden cambiarse, pero deben mantener la misma separación y el mismo tipo de montaje en las ruedas.

Los discos de frenos de sustitución deben ser en material férreo.

Las pinzas de los frenos delantero y posterior al igual que todos sus puntos de fijación (es) y todas las piezas de anclaje deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

La bomba delantera debe mantenerse igual a la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

La bomba posterior debe mantenerse igual a la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las líneas de los frenos hidráulicos delantero y posterior pueden cambiarse. El depósito del líquido de frenos puede reemplazarse o cambiarse de posición. Pueden utilizarse conectores rápidos. La separación de las líneas para las dos pinzas de los frenos delanteros debe hacerse por encima de la "T" de la horquilla inferior (triple brida interior).

Las pastillas de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse. Los pasadores de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse. Los pasadores de las pastillas de freno pueden modificarse por un tipo de cambio rápido.

No se autorizan conductos suplementarios de aire.

2.5.6.7 NEUMATICOS

Los neumáticos deben ser de tipo totalmente de molde con todas las indicaciones en el lateral del neumático para venta comercial al público DOT.

La profundidad del perfil debe ser de al menos 2,5mm en toda la anchura de la banda de rodamiento del neumático durante la verificación antes de la carrera.

Los neumáticos deben tener una tasa de corte del 96% positivo y de al menos 4% negativo (relación entre superficie y esculpido). La distancia máxima del borde externo del neumático hasta el 50% del perfil es de 35mm.

Se autorizan una (1) medida para el neumático delantero y dos (2) medidas para el neumático trasero. Cada neumático, delantero y trasero, deberá encontrarse con el mismo dibujo de cubierta que los neumáticos comerciales existentes en el mercado para uso en carretera.

La FMM concederá la aprobación. Los fabricantes deberán someter los neumáticos a la aprobación 30 días antes de su primer uso. Asimismo deberán entregar una plantilla que permita comprobar el perfil y la profundidad.

En cada manifestación, durante los entrenamientos cronometrados, un máximo de tres (3) traseros y dos (2) neumáticos delanteros pueden ser usados.

Todos los neumáticos para ser usados estarán marcados y deben ser fácilmente identificables con una marca de color o un sistema numérico.

En la verificación técnica preliminar se entregarán a los equipos los adhesivos para marcar los neumáticos. Cada equipo será responsable de marcar sus neumáticos.

Los comisarios técnicos podrán realizar controles aleatorios durante todo el evento.

Si los pilotos reciben bandera roja durante una tanda por razones distintas a la voluntad del piloto, el director de carrera puede autorizar la utilización de un juego suplementario de neumáticos.

A criterio del piloto, los neumáticos de tipo “mojado” podrán ser usados sin límite de cantidad, no siendo preciso su marcado.

Los neumáticos de lluvia deben ser totalmente de molde. Los neumáticos recortados a mano están prohibidos. Los neumáticos de lluvia deben llevar la indicación “Not for Highway Use” ó “NHS”.

Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado, etc.)

En caso de problema técnico será el Jefe de Comisarios Técnicos quién tendrá una decisión final.

2.5.6.8 REPOSA PIES Y MANDOS DE PIE

Los reposa pies y mandos al pie pueden cambiarse de sitio pero los soportes deben montarse en el cuadro en los puntos de fijación de origen.

Los reposa pies pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

El extremo de cada reposa pie debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que el reposa pies (ver diagramas A y C).

Los reposa pies metálicos no abatibles deben acabar con un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.

2.5.6.9 MANILLARES Y MANDOS MANUALES

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse (no se incluye en esto la bomba del freno). Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los manillares y los mandos manuales pueden desplazarse.

Los relojes pueden ser cambiados o retirados pero el interruptor (de contacto) del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

2.5.6.10 CARENADO

A- El carenado y la salpicadera delantera deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.

B- El carenado puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen. El material puede cambiarse. Se autoriza la utilización de materiales en carbono o en Kevlar.

C- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

D- La cúpula puede remplazarse únicamente por una homologada FMM.

E- El conjunto de tornillos que aguantan los instrumentos en el carenado puede reemplazarse. Todos los demás soportes del carenado pueden modificarse o reemplazarse

F- Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.

G- Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o remplazarse.

H- El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (mínimo 5 litros). La parte inferior de las aberturas en el carenado debe estar situada al menos a 50mm por encima de la parte interior del carenado.

I- El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Estos agujeros deben permanecer cerrados mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia.

J- Pequeñas modificaciones en el carenado y la adaptación en el cuadro o en el motor de pequeños conos plásticos para permitir la utilización de soportes destinados al cambio de ruedas están autorizados.

K- La salpicadera delantera debe ser igual a la producida originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

L- La salpicadera delantera puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.

M- La salpicadera delantera puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.

N- La salpicadera posterior fijado en el brazo oscilante debe ser igual al producido por el fabricante para la motocicleta homologada.,

O- La salpicadera posterior fijado en el brazo oscilante puede remplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales.

P- La salpicadera posterior existente bajo el sillín puede retirarse. Una salpicadera puede fijarse directamente en el brazo oscilante (no podrá cubrir más de 120 grados de la rueda).

Q- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

R – En la verificación técnica preliminar se deberá presentarse la motocicleta con el carenado inferior retirado. El mencionado carenado deberá ser presentado, conjuntamente con la motocicleta, a los comisarios técnicos.

2.5.6.11 DEPOSITO DE COMBUSTIBLE

El depósito de gasolina debe mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El depósito de gasolina debe forrarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

El (los) tapón (es) de depósito de gasolina pueden cambiarse. El (los) tapón(es) de depósito de gasolina, cuando están cerrados, deben ser estancos y deben estar cerrados de forma que no puedan abrirse de forma accidental en ningún momento.

2.5.6.12 ASIENTO

El armazón y la guarnición del asiento pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Se permite la utilización de materiales en compuestos de carbono.

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaza.

Se pueden realizar agujeros en el asiento o el colín para permitir una mayor refrigeración. Los agujeros mayores de 10mm deben cubrirse con una telilla metálica o una malla fina. La malla debe estar pintada del mismo color que el material que la rodea.

El asiento monoplaza debe entonces incluir las placas porta número trasero.

La apariencia vista desde delante o desde atrás, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

La modificación del asiento y de su parte trasera no debe molestar la colocación y el tamaño de las placas porta números.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

2.5.6.13 HACES ELECTRICOS

Los haces de cables pueden modificarse o reemplazarse. Se pueden añadir haces suplementarios
Se autoriza el corte de corriente de los haces de cables.

Se autoriza el corte de los haces de cables

2.5.6.14 BATERIA

Las dimensiones y el tipo de batería pueden cambiarse y desplazarse. Pueden añadirse baterías suplementarias.

2.5.6.15 RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE

El radiador puede cambiarse únicamente si puede fijarse en el lugar estándar y que no exija ninguna modificación del cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados.

Las modificaciones al radiador de aceite existente están autorizadas únicamente si ello no exige ninguna modificación en el cuadro principal o en la apariencia externa de los carenados. Un intercambiador de calor (aceite/agua) puede ser sustituido por un radiador de aceite.

Se puede colocar delante de los radiadores de aceite/agua una rejilla de protección.

El ventilador del radiador y el cableado pueden ser modificado o eliminados.

No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

2.5.6.16 CAJA DE AIRE

La caja de aire debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada.

El elemento filtrante puede suprimirse o remplazarse.

Los tubos de drenaje o de aspiración deben estar cerrados (precintados).

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

Los conductos de aire originales que van del carenado hasta la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse.

Los conductos de aire originales que entran en la caja de aire pueden modificarse o reemplazarse

2.5.6.18 SISTEMA DE INYECCION DE CARBURANTE

Los cuerpos de admisión deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los aislantes de los cuerpos de admisión pueden modificarse.

Los inyectores deben ser unidades Standard iguales a los del modelo homologado.

Los pabellones venturi (trompas de admisión) pueden modificarse o remplazarse con relación a aquellos montados por el fabricante en la motocicleta homologada.

Las trompas de admisión de aire (pabellones venturi) de longitud variable durante el funcionamiento del motor no están autorizados en los sistemas de inyección.

Las mariposas de gas no pueden ni cambiarse, ni modificarse.

No se autoriza ninguna modificación de la bomba de gasolina o del regulador de presión.

La (s) EPROM (ordenador electrónico de programación, también llamado chip EPROM) puede (pueden) ser cambiado (s).

Se autoriza la utilización del sistema de memoria flash (flash RAM) para modificar la cartografía de base del sistema de inyección.

2.5.6.19 ALIMENTACION DE CARBURANTE

Los conductos de gasolina pueden reemplazarse.

Pueden utilizarse conectores rápidos (quick connectors) o conectores rápidos de freno.

Los vaporizadores de salida al aire pueden reemplazarse.

Pueden añadirse filtros de carburante.

El grifo de gasolina debe permanecer tal como el originalmente producido por el fabricante.

2.5.6.20 CULATA

La culata debe ser la homologada.

Se permiten las siguientes modificaciones:

Fresado y bruñido de la culata, normalmente asociados al reglaje individual, tales como los conductos de admisión y de escape y la reparación de la culata y comprendida la cámara de combustión, están autorizados. La soldadura en la culata no está autorizada.

Los muelles de las válvulas así como los retenedores de los muelles de las válvulas pueden sustituirse o modificarse. El peso de los retenedores de los muelles de las válvulas debe ser igual o mayor al original.

La relación de compresión es libre.

Los balancines (si los hay) deben mantenerse como los homologados (materiales y dimensiones).

La cámara de combustión puede modificarse.

Las válvulas pueden cambiarse o modificarse. El material puede cambiarse. El diámetro máximo y el peso mínimo deben ser iguales a los del modelo homologado. El empleo de válvulas de titanio está permitido para las motocicletas en que el modelo está homologado de origen con válvulas de titanio.

Los asientos de las válvulas deben ser los homologados. Se autorizan modificaciones.

Las guías de las válvulas deben mantenerse igual que las homologadas. Se autorizan modificaciones en la zona de conducción del canal.

Los muelles de las válvulas pueden cambiarse.

2.5.6.21 ARBOL DE LEVAS

El sistema de distribución debe mantenerse igual al homologado El tiempo de apertura es libre, pero el recorrido debe ser igual al del modelo homologado.

El dispositivo para el reglaje de la tensión de la cadena o de la correa dentada del árbol de levas es libre.

2.5.6.22 PIÑONES DE LOS ARBOLES DE LEVAS

Los piñones de los árboles de levas pueden modificarse o reemplazarse para permitir una separación en la distribución

2.5.6.23 CIGÜEÑAL

El cigüeñal debe mantenerse igual que el homologado, sin modificaciones.

El bruñido y aligeramiento no están autorizados.

La modificación del o de los volante(s) motor no está autorizada.

2.5.6.24 BOMBAS DE ACEITE, BOMBAS DE AGUA Y CONDUCTOS DE ACEITE

La bomba de aceite debe mantenerse igual que la homologada. Se puede modificar

Los tubos de aceite pueden modificarse o reemplazarse. Los racores de aceite bajo presión, si son sustituidas, deben estar fabricados en metal reforzado y tener tapones matrizados o fileteados.

Las partes internas de la bomba de agua pueden cambiarse o modificarse. La relación de conducción puede cambiarse. La apariencia exterior debe mantenerse igual que la homologada.

2.5.6.25 BIELAS

Las bielas deben mantenerse igual que las homologadas.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.5.6.26 PISTONES

Los pistones deben mantenerse igual que los homologados.

No está autorizado ningún bruñido ni aligeramiento.

2.5.6.27 AROS DE PISTON

Los aros de pistón deben mantenerse igual que los homologados. No se autoriza ninguna modificación.

2.5.6.28 EJES DE PISTON Y CLIPS

Los ejes de pistón y los clips deben mantenerse igual que los homologados. No se autoriza ninguna modificación.

2.5.6.29 CILINDROS

Los cilindros deben mantenerse igual que los homologados.

Sólo se autorizan las modificaciones siguientes:

La superficie del lado plano de apoyo de la culata puede mecanizarse para permitir el ajuste de la relación de compresión o aplanar para reparar una deformación de la superficie de la camisa del cilindro.

Los materiales homologados y las piezas coladas para los cilindros deben utilizarse. El acabado de superficie de la camisa debe mantenerse igual que el de la motocicleta homologada. El acabado de la superficie del diámetro del cilindro debe ser como el homologado.

La cilindrada debe ser igual que la homologada.

2.5.6.30 CARTERS MOTOR – CARTERS ANEXOS (TAPAS DE CARTERS, ENCENDIDO, EMBRAGUE)

Los carters motor deben mantenerse igual a los homologados. No se autoriza ninguna modificación (incluyendo la pintura, el pulido y el aligeramiento)

Los otros carters deben fabricarse con un material igual al homologado con la excepción de las tapas laterales.

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la tapa debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la tapa debe estar hecha del material del mismo peso o superior y el peso total de la tapa no debe ser inferior que la original.

Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo carter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®, aluminio o placas de acero y/o barras también estarán permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos y deben ser fijados correcta y seguramente.

Los carters motor caja de cambio, de encendido, de embrague y del alternador pueden protegerse por medios suplementarios, ya sea mediante tapaderas de protección fabricadas en acero inoxidable o en compuesto de carbono/Kevlar®

En los carters de embrague en seco pueden hacerse agujeros para permitir una refrigeración suplementaria.

Pueden instalarse protecciones laterales adaptándose a la forma y reforzando los carters laterales. Estos protectores deben fabricarse en el mismo material y no pueden ser más ligeros que el material estándar

La tapadera del piñón de salida de caja puede retirarse.

El añadido de un cárter protector al piñón de salida de caja está autorizado.

2.5.6.31 TRANSMISION – CAJA DE CAMBIOS

Todas las relaciones de la caja de cambio pueden modificarse.

El número de marchas de mantenerse como el homologado.

Las transmisiones primarias deben mantenerse igual que las homologadas.

Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades. (Cableado y potenciómetro incluidos)

Otras modificaciones a la caja de cambio o el mecanismo de cambio no están autorizadas.

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

2.5.6.32 EMBRAGUE

El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben mantenerse igual que los de la motocicleta homologada.

Todos los discos de embrague pueden reemplazarse.

Los muelles de embrague pueden cambiarse.

La campana de embrague puede reforzarse.

Los embragues de origen pueden modificarse con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

2.5.6.33 ENCENDIDO – CAJA DE CONTROL (CDI)

La caja de control de encendido (CDI) puede modificarse o cambiarse.

Pueden añadirse haces eléctricos suplementarios.

El corte de los haces eléctricos está autorizado.

2.5.6.34 GENERADOR (ALTERNADOR)

El generador (alternador) puede modificarse, retirarse o reemplazarse.

El arranque eléctrico tiene que poner en marcha el motor durante la manifestación y hasta el final del tiempo para presentación de reclamación haya finalizado. El motor debe arrancar y funcionar a partir de que el arranque deja de utilizarse.

2.5.6.35 SISTEMA DE ESCAPE

Los tubos y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser sustituidos o eliminados.

El número de la (s) salida (s) de escape final debe mantenerse igual que el homologado. La (s) salida (s) deben estar en el mismo lado que el modelo homologado.

Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

El límite de nivel sonoro para las Supersport es de 107 dB/A (con una tolerancia de +/- 3dB/A al finalizar la carrera)

RPM para realizar el control de ruido:

| Cilindrada | 1 Cilindro | 2 Cilindro | 3 Cilindro | 4 Cilindro |
|------------|------------|------------|------------|------------|
| 600 cc. | 5000 RPM | 5500 RPM | 6500 RPM | 7000 RPM |
| 750 cc. | 5000 RPM | 5500 RPM | 6000 RPM | 7000 RPM |

2.5.6.36 ELEMENTOS DE FIJACION (SUJECIONES DIVERSAS)

Los elementos de fijación standard pueden reemplazarse por elementos de fijación de cualquier material y tipo.

Los elementos de fijación en aluminio pueden utilizarse únicamente en lugares que no están en la estructura.

Los elementos de fijación en titanio pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero su solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación especiales en acero pueden utilizarse en lugares de la estructura, pero la solidez y el tipo deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación Standard al que sustituyen.

Los elementos de fijación pueden taladrarse para recibir precintos de seguridad, pero las modificaciones con el objeto de aligeramiento no están autorizadas.

Las sujeciones de carenado pueden cambiarse por sujeciones de tipo rápido.

2.5.7 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN SER MODIFICADOS O REEMPLAZADOS CON RELACION A LOS MONTADOS EN LA MAQUINA HOMOLOGADA:

- Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión.
- Se puede utilizar cualquier tipo de bujías y capuchones de bujías.
- Se puede utilizar cualquier tipo de cámara de aire (si se utiliza) o cualquier tipo de válvulas.
- Los contrapesos de equilibrado de ruedas pueden retirarse, cambiarse o añadirse.
- Se pueden utilizar rodamientos (de bolas, rodillos, cónicos, ...) de cualquier tipo o marca Juntas y materiales de juntas.
- Acabados de pintura y calcomanías de las superficies pintadas.
- Se recomienda que las motocicletas sean equipadas con una luz roja en la parte superior del panel de instrumentos. Esta luz debe encenderse en el evento cuando la presión del aceite disminuya.

2.5.8 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN RETIRARSE:

- Instrumentos y soportes de instrumentos y cables asociados a los mismos.
- Dispositivos de control de emisión (anti contaminación) en el interior o alrededor de la caja de aire (sensores O2, dispositivos de inyección de aire).
- Cuenta vueltas.
- Cuenta kilómetros y separadores de rueda.
- Ventilador de radiador e hilos de alimentación.
- El protector de cadena siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.
- Pernos de los accesorios de la parte trasera del cuadro.

2.5.9 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN RETIRARSE:

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes (cuando no están integrados en el carenado). Las aperturas en el carenado deben recubrirse con un material adecuado.
- Retrovisores
- Claxon
- Soporte de la placa de matrícula
- Caja de herramientas.
- Ganchos para el casco y el equipaje
- Reposapiés para el pasajero
- Empuñadura (s) para el pasajero
- Las barras de protección, los caballetes centrales y laterales deben retirarse (los soportes fijos deben mantenerse).

2.5.10 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN MODIFICARSE:

- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o brazaletes (llevado en la mano) y que puede parar el motor
- El puño de gas debe volver a su punto inicial por sí solo, cuando el conductor no se apoye (no tenga cogido el puño de gas)
- Las bombas de gasolina eléctricas deben estar equipadas de un corta circuito que funcionará automáticamente, a partir del momento en que la moto se para y se cae. Este corta-circuitos debe desactivar la bomba de gasolina y el sistema de encendido en el margen de un segundo. La puesta fuera de funcionamiento de la bomba de gasolina y del sistema de encendido puede ser controlada en cualquier momento durante la manifestación siguiendo instrucciones del Comisario Técnico
- Un dispositivo de control de corta-circuito automático debe instalarse, con el fin de que sea controlable durante las verificaciones técnicas.
- Todos los tapones de vaciado deben estar precintados con cable de precintado. Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.
- Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceite deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.
- Cuando una máquina está provista de tubos de aspiración o de drenaje, estos últimos deben funcionar por las salidas existentes. El sistema de reciclaje cerrado de origen debe mantenerse, ningún escape atmosférico directo está autorizado.
- Cuando una máquina está provista de aspiradores de aceite, la salida de estos debe hacerse en un recuperador que debe ser de fácil acceso y que debe vaciarse antes de la salida de la carrera.
- El radiador de aceite no puede montarse encima del o en el guardabarros posterior.
- La capacidad mínima del recuperador para los aspiradores de la caja de cambios será de 250cc y de 500cc para los aspiradores del motor.

2.5.11 EQUIPAMIENTO ADICIONAL

Pueden añadirse equipamientos suplementarios que no se encuentren en la motocicleta homologada (por ejemplo, toma de datos, ordenadores, equipos de grabación, ...).

La instalación de un sistema de transmisión de una señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) por razones exclusivas de cronometraje está autorizada.

La instalación de un sistema GPS para calcular los tiempos y vueltas está permitida.

La telemetría no está autorizada.



**REGLAMENTO TECNICO FMM
PARA LA CLASE
SUPERSTOCK**

INTRODUCCION

Las motocicletas destinadas a la clase Superstock se basan en las motocicletas de producción reciente o actual y disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

OBJETIVO CATEGORÍA SUPERSTOCK

El objetivo de la categoría Superstock es contar con una división dentro del motociclismo mexicano en donde la pericia y experiencia del piloto sea el factor más importante en cada una de las fechas así como la reducción de costos anuales para tener una moto competitiva.

Solo podrán participar pilotos que no hayan competido en ninguna división del motociclismo en categoría Expertos.

2.6 ESPECIFICACIONES DE LA CLASE SUPERSTOCK

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad.

Las motocicletas permitidas dentro de la categoría Superstock son motocicletas de venta normal al público sin modificaciones, cualquier duda o aclaración que surja respecto al diseño, peso, especificaciones, colocación, funcionamiento de determinada parte de una motocicleta será comparada con el manual del servicio de la misma siendo este el punto de partida para cualquier especificación o reglamentación.

La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas.

De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante de la motocicleta en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

No se autorizan todos aquellos elementos que tengan influencia en el comportamiento de la motocicleta, por ejemplo, los accesorios para mejorar la estética, en ningún caso podrán dichos accesorios (ni siquiera indirectamente) aumentar la potencia del motor o afectar a la dirección,

transmisión, frenado, estabilidad o aerodinámica de la motocicleta o representar una ventaja en aspectos de enfriamiento de partes.

Toda motocicleta, antes de su primera participación en competencias, deberá ser presentada para su verificación

**TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO
ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO**

Las motocicletas Superstock necesitan una homologación de la FIM. Todas las motocicletas deben cumplir en todos sus apartados las exigencias del Reglamento de Velocidad, tal como se definen en los Reglamentos Técnicos de Velocidad FIM.

Las apariencias frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas Superstock deben ser conforme a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

El aspecto del sistema de escape está eximido de esta regla.

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada.

2.6.1 ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS PERMITIDAS

Las homologadas por FIM para la categoría Supersport

Todas las piezas no citadas en los artículos siguientes deben ser iguales a las producidas por el fabricante para la motocicleta homologada

No se permite intercambiar piezas entre modelos.

No se permite actualización del modelo.

2.6.2 CILINDRADAS

Superior a 400cc y hasta 600cc 4 tiempos 4 cilindros

Superior a 500cc y hasta 675cc 4 tiempos 3 cilindros

Superior a 600cc y hasta 750cc 4 tiempos 2 cilindros

La cilindrada debe mantenerse igual a la de la homologación.

No están autorizados ni el rectificado ni la modificación de la carrera para conseguir el límite de la cilindrada.

2.6.3 PESOS MÍNIMOS

| | | | |
|---------------|--------|------------------|--------|
| | 600 cc | cuatro cilindros | 167 kg |
| Pesos mínimos | 675 cc | tres cilindros | 172 Kg |
| | 750 cc | dos cilindros | 172 Kg |

Se autoriza una tolerancia de 1 Kg sobre el peso mínimo establecido en la categoría en los pesajes posteriores al de la verificación técnica inicial.

Las motocicletas podrán ser pesadas al final de prácticas, calificaciones y carrera serán pesadas tal cuál terminen la sesión no se podrá agregar ninguna pieza o componente perdido durante la sesión.

2.6.4 NUMEROS Y PORTANUMEROS OFICIALES

Ver artículo 6 del Reglamento CNV.

1.1.5 GASOLINA

El combustible permitido para la categoría Superstock es de venta normal al público ya sea magna o Premium sin aditivos.

El Comité Organizador se reserva el derecho de nombrar una gasolinera oficial especificando el número de bomba donde tendrán que cargar combustible los pilotos.

1.1.6 DEPOSITO DE GASOLINA

El depósito de gasolina debe mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El tapón del depósito de combustible debe de ser el original o en su caso deben de contar con un sistema de apertura y cierre de rosca.

1.1.7 NEUMATICOS

El número, tipo, marca de neumáticos a utilizar en cada carrera es libre deben de contar con la norma o clasificación DOT y ser de venta normal al público

La banda de rodamiento no debe de ser menor a 2.5 mm

Se permite el uso de neumáticos para lluvia los cuáles solo podrán ser utilizada de acuerdo a las indicaciones del Director de Carrera que dará un tiempo específico para el cambio de los mismos.

No se permite ninguna modificación a los neumáticos corte, rayado.

Queda permitido el uso de calentadores solo en la zona de pits y fosos. No se permite el uso de calentadores en formación de parrilla.

1.1.8 RINES

Deben de ser los originales al modelo sin modificaciones.

1.1.9 MOTOR

Queda prohibida cualquier tipo de modificación al motor que de cómo resultado una ganancia en caballaje, el motor se deberá conservar igual a las especificaciones del fabricante.

Todas las piezas del motor deberán de ser originales y sin modificaciones.

Las juntas del motor deberán ser las originales.

Tapas de motor y cajas que contengan aceite y que puedan estar en contacto con el suelo al momento de una caída se permite cambiar por piezas de mejor calidad o se permite colocar tapas para reforzar estas partes.

Todas las siguientes piezas deberán de permanecer originales y sin modificación alguna:

Culata

Árbol de levas

Piñones de árbol de levas

Cigüeñal

Bombas de aceite y agua.

Bielas

Pistones

Aros de Pistón

Ejes de Pistón y clips

Cilindros

Acabado de superficie de camisas

QUEDA PROHIBIDA CUALQUIER TIPO DE MODIFICACIÓN A CUALQUIER COMPONENTE DE LA MOTO Y AL MOTOR.

2.6.10 CAJA DE FILTRO Y FILTRO DE AIRE

No se permite ningún tipo de modificación a la caja del filtro ya sea en posición o materiales.

Los tubos de drenaje pueden ser sellados (precintados)

El conducto de desvaporización de aceite del cárter del motor debe estar conectado y descargar en la caja del filtro.

Filtro Libre.

2.6.11 SISTEMA DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE

Cuerpos de admisión originales al modelo sin modificaciones.

Inyectores originales al modelo sin modificaciones.

Bomba de gasolina y regulador de presión originales al modelo sin modificaciones.

Venturis originales al modelo sin modificaciones.

Mariposas de gasolina originales al modelo sin modificaciones.

No se permite realizar ningún tipo de modificación todos los componentes deben de ser originales al modelo sin modificaciones.

1.1.12 ENCENDIDO CAJA DE CONTROL (CDI)

La caja de control de encendido (CDI) debe ser la original al modelo no puede cambiarse ni modificarse en ninguno de sus elementos

Queda prohibido cualquier tipo de programación o manipulación al mapeo original de la fábrica.

1.1.13 GENERADOR

Debe de ser original al modelo sin modificaciones.

El arranque eléctrico debe estar en funcionamiento todo el tiempo durante el desarrollo de todo el evento, en caso de hacer una prueba y este sistema no funcione será motivo de descalificación para el participante.

No se permite cambiar ni modificar ninguna parte del generador.

1.1.14 BUJÍAS

Las bujías pueden ser sustituidas. Los cables deben ser los originales sin modificaciones.

1.1.15 CABLEADO (ARNES)

Deberá cumplir con todas las especificaciones del manual de servicio en medidas y calibre.

No está permitido realizar ningún tipo de corte al cableado.

Los conectores de los aditamentos de las motocicletas que sean retirados no podrán ser cortados deberán de ser fijadas de manera segura para el competidor.

1.1.16 SENSORES

Todos los sensores de la motocicleta deberán estar conectados al momento de realizar la revisión, en caso de encontrar algún sensor desconectado será motivo de descalificación para el competidor.

1.1.17 BATERIA

Debe de ser la original del fabricante y al modelo. Deberá cumplir con todas las especificaciones del manual de servicio (Medidas, Peso, Capacidad)

1.1.18 RADIADOR, SISTEMA DE ENFRIAMIENTO Y RADIADOR DE ACEITE

Se permite añadir mallas protectoras delante del radiador.

El radiador y sus conductos debe ser el original al modelo sin modificaciones.

El líquido refrigerante deberá de ser agua sin ningún aditivo.

No se autorizan radiadores de aceite suplementarios.

No se autoriza ninguna modificación en este apartado deberá de cumplir con todas las especificaciones del manual de servicio.

1.1.19 TRANSMISIÓN DE VELOCIDADES (CAJA DE CAMBIOS)

Deberá ser la original al modelo y sin modificaciones.

No se autoriza ningún tipo de modificación a la caja de cambios o al selector.

Sprockets y cadena pueden ser sustituidos.

1.1.20 EMBRAGUE

El tipo de embrague y su mando deben mantenerse originales al modelo y sin modificaciones.

Deben cumplir con todas las especificaciones del manual de servicio.

El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica están prohibidos.

1.1.21 FRENOS

Los discos de freno deben de ser los originales al modelo y sin modificaciones.

Las pinzas de freno delanteras y traseras (montaje, soporte y anclaje) deben de permanecer originales como el fabricante las produjo.

Las bombas de freno delanteras y traseras deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Las líneas de freno delantero y trasero pueden ser sustituidas siempre y cuando sean de mejor calidad. La CNV se reserva el derecho de homologar líneas de freno.

Las pastillas de freno delanteras y traseras son libres.

No están permitidos conductos de refrigeración adicionales.

Cualquier controversia al respecto de cualquier elemento que conforme el sistema de frenos será verificado con el manual de servicio.

1.1.22 CHASIS (BASTIDOR) Y SUB-CHASIS TRASERO

El bastidor debe permanecer original tal y como el fabricante lo especifica en el manual de servicio. Los laterales del bastidor pueden ser cubiertos por un elemento protector de material compuesto. Estos materiales deben copiar la forma del bastidor.

Nada puede ser añadido con soldadura o eliminado por mecanizado del bastidor.

Todas las motocicletas deben mantener el VIN (número de bastidor o chasis) del fabricante.

Los soportes de motor o pletinas deben permanecer originales como el fabricante los produjo de acuerdo a las especificaciones del manual del servicio.

El sub chasis debe permanecer original como el fabricante los especifica en el manual de servicio de acuerdo al modelo y sin modificaciones.

Cualquier modificación al chasis de la motocicleta deberá de ser presentado por escrito. No se permite ningún tipo de modificación no especificada en este apartado.

1.1.23 SUSPENSIÓN DELANTERA

La estructura de la suspensión delantera debe permanecer original como el fabricante las produjo en todos sus componentes cumpliendo con lo especificado en el manual de servicio.

Los componentes internos originales de la suspensión delantera no pueden ser modificados y deberán ser los originales.

Cualquier cantidad o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

Los puentes superior e inferior de la dirección deben permanecer originales como el fabricante las produjo de acuerdo con el manual de servicio.

Se recomienda el uso de amortiguador de dirección siempre y cuando este no se use como limitador de recorrido de la dirección.

La altura de las barras es de libre elección.

1.1.24 HORQUILLA TRASERA (BASCULANTE)

Cada elemento del basculante debe permanecer original como el fabricante lo produjo para la motocicleta.

Por cuestiones de seguridad es obligatorio el uso de un protector de cadena de material rígido, colocado de tal manera que evite el contacto con el recorrido inferior de la cadena y la corona de la rueda trasera.

1.1.25 SUSPENSIÓN TRASERA

El amortiguador trasero debe ser el original de acuerdo al modelo y sin modificaciones.

Los anclajes originales de este deben ser utilizados y permanecer originales como el fabricante los produjo.

La dureza del muelle del amortiguador es de libre elección.

1.1.26 POSAPIES-MANDOS DE PIE

Los posa pies y los pedales pueden ser sustituidos siempre y cuando sean de mejor calidad, pero sus anclajes al bastidor deben respetar los anclajes originales así como su posición.

Puntos de anclaje al bastidor deben permanecer originales para los posa pies, pedales, y para el eje del selector de cambio.

Los puntos originales de anclaje no pueden ser modificados.

El extremo del posa pies debe tener como mínimo un radio esférico sólido de 8mm.

1.1.27 MANILLARES Y MANETAS

Los manillares y manetas pueden ser sustituidos por mejor calidad.

Manillares y manetas pueden modificar su posición original.

El puño de gas original no puede ser modificado.

Las manetas freno y embrague puede ser sustituidas por mejor calidad.

El conjunto de interruptor de arranque y paro de moto no puede ser modificado o sustituido y debe permanecer en su posición original. (manillar derecho).

1.1.28 CARENADO-ASIENTO

El conjunto de carenado frontal/lower/carenado trasero/salpicadera delantera deberá de ser sustituido.

El comité organizador se reserve el derecho de la colocación de calcomanías oficiales los cuáles deben de permanecer visibles y completos en sus medidas.

La combinación de soporte de relojes/carenado (araña) puede ser sustituida.

Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de filtro de aire no pueden ser modificados o sustituidos. La rejilla de protección de la boca del conducto puede ser eliminada.

El carenado inferior (lower) debe tener la capacidad, en caso de rotura de motor, de albergar como mínimo la mitad de la capacidad de aceite y de refrigerante del motor (mínimo 5 litros).

El lower debe incorporar una abertura de 25 milímetros de diámetro en la parte frontal inferior. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe ser abierto sólo en condiciones de mojado si así lo declara la dirección de carrera.

El cubre polvos trasero y/o el protector de cadena puede ser modificado para albergar coronas de transmisión de mayor diámetro.

1.1.29 PARABRISAS

Deberá de ser el original al modelo y sin modificaciones.

1.1.30 SISTEMA DE ESCAPE

Puede ser reemplazado header y slip on..

1.1.31 TORNILLERIA

La tornillería standard puede ser sustituida por otro material y diseño, pero el titanio no está permitido.

La dureza y diseño debe ser igual al original o superar la dureza del original de la tornillería original sustituida.

La tornillería puede ser taladrada para insertar alambre de seguridad, pero la intención de reducción de peso no está permitida.

Tornillería de aluminio puede ser utilizada en puntos no estructurales de la motocicleta.

Solamente la tornillería de la carrocería puede ser sustituida por tornillos rápidos.

1.1.32 LOS SIGUIENTES ELEMENTO PUEDE SER ALTERADOS O REEMPLAZADOS DE LOS ORIGINALES

Cualquier tipo de líquido lubricante, de frenos o de suspensión puede ser utilizado.

Cualquier tipo de válvula de inflado para los neumáticos.

Los pesos de equilibrados de las ruedas pueden ser descartados, cambiados o añadidos.

1.1.33 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS PUEDEN RETIRARSE

Ventilador del radiador y su cableado.

Accesorios atornillados al sub-chasis trasero.

1.1.34 LOS SIGUIENTE ELEMENTOS DEBEN DE RETIRARSE

Faros delanteros, piloto trasero e indicadores de dirección (intermitentes).

Especios retrovisores.

Claxon.

Soporte de matrícula.

Bolsa de herramientas.

Ganchos de transporte y de sujeción de casco.

Estribos y soportes de estribos de pasajero.

Anillas de sujeción del pasajero.

Soporte lateral y caballete.

Los anclajes de este solidarios al bastidor deben de mantenerse.

1.1.35 LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DEBEN MODIFICARSE

Todos los tapones de vaciado deben ser asegurados con alambre. Los filtros de aceite externos, pernos y tornillos que tengan contacto con alguna cavidad con aceite (cárter, motor, conductos de aceite, enfriadores de aceite, etc.) deben ser asegurados con alambre.

Todas las motocicletas deben tener un sistema cerrado de des-vaporizador. El conducto desvaporizador del carter motor debe estar conectado y descargar en la caja de filtro de aire.

Todos los conductos de descarga y de sobre nivel instalados deben utilizar las vías de descarga ya existentes.

No se permite la emisión a la atmósfera de ningún conducto de descarga o sobre-nivel.

Cuando un conducto de desvalorización de motor es utilizado, este debe descargar en un depósito de descarga, colocado en una posición accesible y de una capacidad mínima de 500cc.

El control del acelerador debe cerrarse por si solo cuando no se actúa sobre el.

1.1.36 EQUIPAMIENTO ADICIONAL

Equipamiento adicional no original no puede ser añadido (p.e.: toma de datos, telemetría, etc.).

La telemetría no está permitida.

Las dudas originadas en el presente Reglamento Técnico deberán ser consultadas por escrito a la Comisión Nacional de Velocidad, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del Reglamento y serán siempre cotejadas con los manuales de servicio del fabricante.

REGLAMENTO TECNICO CLASES MINI GP

INTRODUCCION

Las motocicletas destinadas al Campeonato Mini GP México se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en el Campeonato Mini GP México

01. ESPECIFICACIONES DE LAS CLASES MINI GP

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

01.1 La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motos deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

01.2 Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

01.3 No se autoriza el intercambio de motocicletas entre pilotos.

01.4 En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

02. MOTOR / CARBURADOR /SISTEMA DE INYECCION

02.1 MOTOR

Con cubicaje mínimo de 40cc y máximo de lo que marca cada una de las clases, con una tolerancia máxima del 5% total del cubicaje.

INICIACION INFANTIL: 5 a 9 años

Motocicletas hasta 50 cc.

PRE GP: 9 a 13 años

Motocicletas hasta 70cc.

125 GP: 10 a 16 años

Motocicletas hasta 125cc.

125 MASTER: 16 años en adelante

Motocicletas hasta 125cc.

02.2. CARBURADOR

Se entiende por sistema de carburación el conjunto de cuerpo y carburadores juntos.
El cambio del sistema de carburación está permitido.

02.3. SISTEMA DE INYECCION

El sistema de control de inyección puede ser cambiado.
El cableado eléctrico pueden ser cambiado o cortado.

03. CHASIS

Debe ser rígido.

04 MEDIDAS

La motocicleta debe quedar como fue construida originalmente por el fabricante para la homologación.

05 MANILLAR

Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido ó recubierto de hule.

Cada motocicleta dispondrá de un interruptor ó pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.

06 MANETAS

Las manetas de freno deben terminar en una esfera de 18 mm. de diámetro mínimo.

Las manetas pueden estar allanadas, pero deberán tener los bordes redondeados y la parte allanada tendrá un espesor mínimo de 14 mm.

Las manetas deben estar en perfecto estado de eficacia y funcionamiento.

07 PUESTA EN MARCHA

El dispositivo debe ser el original al modelo sin modificaciones.

Es obligatorio que el dispositivo de arranque funcione todo el tiempo durante el desarrollo de todo el evento, en caso de hacer una prueba y este sistema no funcione será motivo de descalificación para el participante.

08 EMBRAGUE

De libre preparación.

09 ESCAPE

De libre preparación.

10 DIRECCIÓN

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

Se autoriza el montaje de un amortiguador de dirección.

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

11 SALPICADERAS

Es obligatorio el montaje de las salpicaderas delantera y trasera.

La salpicadera, tanto delantera como trasera, puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.

12 EL PUÑO DE GAS

Debe regresar al punto inicial cuando se suelte.

El puño de acelerador deberá cerrar la compuerta del carburador siempre que el conductor no lo accione.

13 COLORES DE LOS NUMEROS Y PLACAS PORTA NUMEROS

Ver artículo 6 del Reglamento CNV.

14 PROTECTOR CADENA

Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda trasera.

15 NEUMÁTICOS Y RINES

Los neumáticos serán de libre elección en lo referente a dibujo y compuesto.

Los rines tendrán un diámetro máximo de acuerdo a la clase:

| | |
|----------------------|-------------|
| INICIACION INFANTIL: | 12 pulgadas |
| PRE GP: | 12 pulgadas |
| 125 GP: | 17 pulgadas |
| 125 MASTER: | 17 pulgadas |

16 FRENOS.

Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente.

Queda prohibida la utilización de discos de freno de carbono.

17 CARENADO

17.1 El carenado será el original ó en su defecto deberá mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la minimoto homologada.

17.2 El carenado puede remplazarse por uno similar al original construido en fibra de vidrio o carbono.

17.3 El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

17.4 Todas las minimotos deberán llevar carenado completo con lower. Sólo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.).

17.5 La cúpula puede remplazarse únicamente por una homologada CNV.

17.6 El conjunto de tornillos que soportan el carenado pueden reemplazarse por tornillería de fijación rápida.

17.7 Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

18 CARBURANTES, LUBRICANTES Y REFRIGERANTES

Solo se autoriza la utilización de gasolina normal sin plomo, de venta libre al público.

El uso de lubricantes es de libre elección.

Sólo está permitido como líquido refrigerante, el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

19 TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

La utilización del titanio en la fabricación del chasis (cuadro), de la horquilla delantera, del manillar y de los ejes de las ruedas está prohibida.

Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

20 TELEMETRÍA.

No se puede transmitir ningún tipo de información a/o desde una motocicleta en movimiento.

Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

21 TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE

El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje.

22 MOTOCICLETAS PELIGROSAS

Si durante los entrenamientos o la carrera, el Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Director de Carrera. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenamientos o de la carrera.

23 EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Los corredores deben llevar un mono de cuero ó material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero ó botines por encima del tobillo de material similar.

Están prohibidos los materiales sintéticos.

Es recomendable llevar un protector de espalda.

Los corredores deben llevar un casco integral (normativa FMM/FIM), bien ajustado y sujeto correctamente. La visera debe ser de material de seguridad.

Sólo en casos excepcionales, se permitirá el uso de un mono de dos piezas, siempre y cuando éstas vayan perfectamente ensambladas y no exista posibilidad de que la chaqueta pueda separarse del pantalón. Exclusivamente para la categoría de Iniciación Infantil

La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el

Comisario Técnico.

Las motocicletas ó los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación tanto de video, cómo de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

REQUISITOS PARA ORGANIZAR UN EVENTO

1. POR UN MOTOCLUB:

1.1 Ser un club debidamente registrado ante la FMM y deberá contar con cinco pilotos activos como mínimo. Se entiende por piloto activo, todo aquel que haya participado cuando menos en un 50 % de cualquier campeonato.

1.2 Entregar el formato FMM-123 "Solicitud de Evento de Motociclismo" mismo que será proporcionado por la Asociación correspondiente, debidamente requisitado y con los anexos solicitados completos, con un plazo mínimo anterior al evento de 30 días calendario.

1.3 Una vez entregada la forma FMM-123 debidamente requisitada, la Asociación tiene obligación de responder por escrito en un término no mayor a 3 días hábiles.

1.4 No será aceptada ninguna forma FMM-123 si ésta no está totalmente requisitada y con los anexos correspondientes.

1.5 Una vez recibida por la Asociación correspondiente o la CNV y que la misma proceda, se le notificará al interesado para que pase a cubrir los Derechos de Carrera.

1.6 Una vez cubiertos los Derechos de Carrera, se le otorgará junto con el recibo un documento que contendrá el número de la autorización emitido por la Asociación o CNV, mismo número que obligadamente deberán imprimir en la hoja principal de las invitaciones o convocatorias, con la leyenda "Autorización FMM/xxx/05".

1.7 Si la petición no es contestada dentro de los tres días siguientes después de haber sido presentada la solicitud con los anexos correspondientes, acudir o enviar vía fax copia de la solicitud, misma que deberá tener la firma o sello de recibida por la Asociación.

1.8 Todos los incisos que continúan a partir del 2.8.

2. POR UN PROMOTOR:

2.1 Obtener su número Oficial de la FMM como "Promotor de Eventos de Motociclismo", (formato FMM-150) y con lo que quedará registrado en el padrón de Promotores de la FMM, se le abrirá el expediente respectivo.

2.2 Entregar el formato FMM-123 "Solicitud de Evento de Motociclismo" mismo que será proporcionado por la Asociación correspondiente, debidamente requisitado y con todos los anexos completos, con un plazo mínimo anterior al evento de 30 días calendario.

2.3 Una vez entregada la forma FMM-123 debidamente requisitada, la Asociación tiene obligación de responder por escrito en un término no mayor a 3 días hábiles.

2.4 No será aceptada ninguna forma FMM-123 si ésta no está totalmente requisitada y con los anexos correspondientes.

2.5 Una vez recibida por la Asociación correspondiente o la CNV y en caso de que la misma proceda, se le notificará al interesado para que pase a cubrir los Derechos de Carrera.

2.6 Una vez cubiertos los Derechos de Carrera, se le otorgará junto con el recibo correspondiente un documento que contendrá el número de la autorización correspondiente emitido por la Asociación o CNV, mismo número que obligadamente deberán imprimir en la hoja principal de las invitaciones o convocatorias, con la leyenda "Autorización FMM/xxx/07".

2.7 Si la petición no es contestada dentro de los tres días siguientes después de haber sido presentada la solicitud y los anexos, acudir o enviar fax, copia de la misma la cual deberá tener la firma o sello de recibido por la Asociación.

2.8 En caso de ser Evento Estatal la autorización deberá ser por la Asociación y en caso de ser Regional, Nacional o de Invitación, por la CNV.

2.9 Para los eventos Regionales y de Invitación Nacional, deberán de cubrirse el cincuenta por ciento del Derecho de Carrera a la solicitud del mismo, el otro cincuenta por ciento faltando treinta días calendario para el evento Si no se cubren la totalidad de los Derechos de Carrera en los términos señalados, la FMM dará por concluido que el solicitante ya no tiene intención de llevar a cabo el evento y lo cancelará sin ningún compromiso de regresar al solicitante cantidad alguna, excepto por causas de fuerza mayor JUSTIFICADAS.

2.10 Proponer un Director de Carrera para el evento, mismo que deberá de contar con la licencia vigente de Director de Carrera de la FMM (formato FMM-125), en caso contrario la propia Asociación les sugerirá alguno o en su caso la CNV. Los gastos del Director de Carrera deberán ser cubiertos por el Organizador.

2.11 Se deberá contar con la Cantidad y Calidad de Jueces necesaria para la buena marcha del evento, el número de éstos dependerá del trazo y tipo de pista, el Director de Carrera será quien indique el número de estos.

2.12 El promotor y todo el personal que los asista deberán estar uniformados con la leyenda de su cargo escrita muy visible en su uniforme para mejor identificación, y acreditado ante la FMM, conocer perfectamente el presente reglamento vigente de la CNV y sus anexos, para poder desarrollar las competencias con el orden y procedimiento adecuado.

2.13 Presentar a la Asociación o en su caso a la CNV, la autorización y contrato por escrito de uso del autódromo o terreno en el que se llevará a cabo la competencia, así como las licencias correspondientes de las autoridades no deportivas, con treinta días de anticipación.

2.14 En carreras Regionales y de carácter Nacional, se deberá contar con semáforo, baños suficientes de acuerdo a la cantidad de público que esperan, buen sonido local y una zona de pits bien delimitada, así como una área específica para la “caja de indicaciones” para los pilotos.

2.15 El área de Pits deberá estar ajeno a la zona de tribunas.

2.17 Las convocatorias para los eventos deberán llevar el logotipo Oficial de la FMM y CNV, tanto en diseño como en los colores. (solicitar muestras) y poner claramente el número de la autorización de la CNV y/o Asociación correspondiente en la parte principal del documento.

2.18 El no cumplir con alguno de los puntos señalados anteriormente, será motivo suficiente para la cancelación del evento sin ninguna responsabilidad para la Asociación, CNV y FMM.

3. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS ORGANIZADORES.

3.1 El organizador de un evento de Velocidad, tiene el derecho de señalar la pista que éste designe para el desarrollo de una competencia, siempre y cuando ésta sea aprobada por un representante autorizado de su Asociación Estatal si es de carácter local, (o regional) y en las Regionales y Nacionales por la CNV, su Comisario y/o personal que la misma designe para el efecto.

3.2 Una vez arrancado el evento no se podrá inscribir a ningún piloto y una copia de la ficha de inscripción, deberá ser entregada al Director de Carrera, y otra a la Asociación y/o CNV.

3.3 Se deberá indicar, en caso de tener una hora límite para inscripción, mediante una cartulina claramente visible la hora en que las inscripciones se cerrarán y deberá ser exhibida desde los entrenamientos.

3.4 Se deberá de indicar desde el día de los entrenamientos, mediante una cartulina grande colocada en lugar visible o en las inscripciones, el roll de Entrenamiento y Carrera.

3.5 El Organizador entregará un trofeo igual a los entregados en su evento, a la Asociación o a la CNV, para que sea conservado por los mismos.

3.6 El Organizador deberá llenar los documentos de encuesta que le sean presentados por la Asociación o la CNV.

3.7 Para los eventos Regionales, de Invitación Nacional y Campeonato Nacional, el organizador deberá contar con un sistema de cronometraje electrónico que permita imprimir resultados y consultas por Internet de los mismos.

3.8 El Organizador deberá contar con toda la estructura administrativa, humana y financiera necesaria para poder llevar a cabo un evento de Velocidad.

3.9 A los organizadores de cualquier evento, se les penalizará no permitiéndoseles organizar otro evento durante un año, si no cumplen con lo siguiente:

3.9.1 Entregar a la autoridad deportiva correspondiente los resultados oficiales del evento al término del mismo.

3-9-2 No entregar a los pilotos los premios ofrecidos y en su caso lo ofrecido al público en general.

3.9.3 En caso de cancelación del evento, éste se deberá hacer con quince días de anticipación por escrito y difundido por los medios masivos de comunicación, sobre la cancelación de su competencia. Caso contrario la cantidad depositada por concepto de derechos de carrera, quedará a favor de la Asociación o CNV.

3.9.4 No contar con todas la medidas de seguridad especificadas en el artículo cinco de este documento.

3.10 Es obligación del organizador poner pacas o llantas en las zonas de peligro.

- 3.11 El organizador puede disponer de la totalidad del evento y de la pista para la publicidad y promoción de sus patrocinadores, de la venta de bebida, comida, etc., que se efectúe, siempre y cuando los anuncios y publicidad no interfieran o pongan en riesgo a los pilotos y público en general.
- 3.12 En los eventos organizados por una Asociación, el total de las inscripciones que se recaben será para la misma Asociación.
- 3.13 En los eventos organizados por un motoclub, el 25 % de las inscripciones que se recaben será para la FMM.
- 3.14 En los eventos organizados por un promotor, el 50 % de las inscripciones que se recaben será para la FMM.
- 3.15 En los eventos de Invitación Nacional, el 30 % de las inscripciones que se recaben será para la FMM.
- 3.16 En los eventos de Campeonato Nacional, la totalidad de las inscripciones será para la FMM.
- 3.17 El organizador deberá cubrir los gastos que el Director de Carrera efectúe, con motivo de su evento y éste no podrá cobrar ningún tipo de honorarios.
- 3.18 El organizador deberá de cubrir 15 días antes del evento los gastos directos de la persona que acuda a avalar su evento, de acuerdo al tabulador de viáticos de la CNV, ya sea de la Asociación o de la CNV. Los gastos imprevistos en que incurra el representante de la CNV le deberán ser reembolsados al término del evento.
- 3.19 Para los Eventos Regionales y de Invitación Nacional el organizador deberá de cubrir los gastos directos de
- Boleto de avión redondo del Comisionado Nacional o Representante.
 - Dos Habitaciones dobles en hotel sede.
 - Alimentación para 3 personas por 3 días.
 - Gastos de transportación y traslados por 3 días en la Ciudad sede del evento.
- 3.20 Para los eventos de Campeonato Nacional, el organizador deberá de cubrir los gastos siguientes:
- Un Boleto de avión redondo del Comisionado Nacional o Representante.
 - Tres habitaciones dobles en hotel sede.
 - Alimentación para 5 personas por 3 días.
 - Gastos de transportación y traslados por 3 días en la Ciudad sede del evento.

3.21 En los eventos Regionales, de Invitación Nacional y Campeonato Nacional, el organizador deberá contar con planta de luz o toma de energía eléctrica, poner un toldo adecuado para la Revisión Técnica y otro para inscripciones con una mesa y cuatro sillas y poner un toldo en la meta para el Juez de Cronometraje o cuenta vueltas.

3.22 Los organizadores deberán permitir el acceso en forma gratuita al evento, no importando la magnitud del mismo, a las personas que se acrediten con la credencial de Directivo de la Federación Mexicana de Motociclismo, en la cual deberán verificar la vigencia. A la solicitud de Carrera (formato FMM-123), se les proporcionará una copia para la plena identificación de la credencial, (así como el boletín de las canceladas en el caso de existir).

3.23 El organizador del evento, NO podrá intervenir en las decisiones de carácter Técnico ni de Reglamento, esto es facultad única y exclusiva de la Asociación correspondiente, CNV o FMM.

3.24 Los ingresos que el organizador pueda lograr por concepto de comercializar el evento así por la publicidad que en él exhiba, por concepto de estacionamiento y alimentos ahí vendidos etc. será competencia exclusivamente del organizador.

3.25 El organizador deberá reservar una área, dentro de los mejores lugares comercializables, en cualquier tipo de evento (Estatad, Regional, Invitación, Nacional, Internacional, etc.), para un Stand o Toldo de la FMM, mismo que no tendrá ningún cargo para la propia FMM.

3.26 El organizador deberá contar con un reloj de pared, el cual deberá ser puesto en el stand o toldo de las inscripciones y será el que lleve el tiempo oficial de Carrera y el que indicará los tiempos correctos para el caso de protestas.

3.27 La coordinación de los eventos Regionales, de Invitación Nacional así como los de Campeonato Nacional serán dirigidos por la CNV, con personal del Organizador. 3-28 No se permitirá arrancar ninguna carrera si no está totalmente liquidado el pago de los Derechos correspondientes, los viáticos y gastos del representante de la FMM, los premios garantizados, los trofeos y la bolsa de premiación.

3.29 El Organizador deberá contar con todo el personal que se requiere como lo son Jueces de Pista (Bandereros) Juez de Revisión Mecánica, Juez de Inscripciones, Locutor, Juez de Arranque, Juez de Cuentavueltas y Cronometraje, Medical Car, Equipo de Reacción Inmediata con camionetas equipadas para el efecto y Personal de Seguridad. Todos debidamente uniformados y acreditados ante la FMM. El Organizador es directamente responsable de que el personal cumpla y haga cumplir los reglamentos de la FMM, en caso de no hacerlo se les aplicarán sanciones disciplinarias. En caso de no cumplirlas se sancionará económicamente al Organizador.

3.30 El Organizador deberá proporcionar los gafetes para el piloto inscrito, para 2 mecánicos y para un ayudante, por cada piloto. Para otro número de gafetes deberá definirlo previamente en la convocatoria.

4. MEDIDAS A TOMAR EN LAS COMPETENCIAS

4.1 Entrenamientos: Los entrenamientos oficiales son parte de la carrera y deberán ser supervisados por el Director de Carrera del evento, el cual determinará junto con el Comisario y el Organizador el roll y horario de éstos.

4.2 Por ningún motivo se le permitirá a un piloto el ingreso a pista sin el equipo de seguridad reglamentario y deberá estar inscrito bajo la autorización del Comisario o representante de la FMM que determinará si procede la inscripción, si está vigente su licencia y en que categoría participa.

4.3 REVISION MÉDICA Y MECANICA: Todos los pilotos deberán pasar el Examen Médico y sus motocicletas Revisión Mecánica ante el Juez y/o Director Técnico.

4.4 ORDEN DE FORMACION: Será de acuerdo a clasificación por tiempos. En el caso de que se corran dos categorías juntas la categoría más rápida arranca al frente y la menos rápida atrás. En caso de fuerza mayor se ordenará la parrilla por puntuación en el campeonato formando al frente al primer lugar del mismo. En último caso se definirá por sorteo.

4.5 REPARACIONES: El tiempo máximo que se le podrá esperar a cualquier piloto en el arracadero será de TRES minutos, siempre que él mismo se encuentre ya formado, en caso contrario no habrá espera.

4.6 ARRANQUES: Se repetirá el arranque de una carrera, únicamente cuando;

4.6.1 Exista un peligro notorio para los competidores y público en general.

4.6.2 A criterio de la CNV.

4.7 En los Campeonatos Nacionales, el roll de carrera será señalado por la CNV, en los otros Campeonatos y Carreras será de común acuerdo.

5. SEGURIDAD.

5.1 Es requisito indispensable para iniciar una competencia o entrenamiento, la presencia de cuando menos dos ambulancias debidamente equipadas, una de tipo II para traslados y otra de tipo III de terapia intensiva, un cuerpo de Técnicos en Urgencias Médicas, un médico traumatólogo o médico ortopedista en la pista, y la carrera no podrá continuar, si no se queda profesional y debidamente cubierto dicha responsabilidad.

5.2 Deberá haber vallas o línea de banderas en las zonas peligrosas para que el público no invada la pista.

5.3 Es del organizador la total responsabilidad de que haya absoluta seguridad, tanto para el piloto como para el público en general y él será el directo responsable en caso de provocarse cualquier accidente porque el público invada o se atravesase en la pista.

5.4 En las curvas y zonas riesgosas se deberá contar con pacas o llantas, el Director de Carrera le indicará al organizador las áreas en las cuales deberá de poner ésta protección.

5.5 Se deberá contar en cualquier tipo de evento con un mínimo de un extinguidor en óptimas condiciones por puesto de banderero, tanto en entrenamientos como en carrera.

5.6 Es requisito indispensable para iniciar una competencia o entrenamiento uno o dos equipos de Reacción Inmediata con camioneta equipada para el efecto, esta camioneta, sus tripulantes y equipo a utilizar deberán pasar la Revisión Médica y Técnica en su caso. De acuerdo a las dimensiones del circuito o a las condiciones de carrera la CNV determinará el número de estos equipos.

6.- SEÑALAMIENTO, JUECES Y BANDERAS.

6.1 Algunas indicaciones se marcan con la bandera extendida inmóvil ~~-ESTÁTICA-~~ y otras agitándola, en cada caso su significado puede ser diferente. Los oficiales de pista se encuentran en puestos de control repartidos estratégicamente por el circuito y pueden hacer uso individualmente de las banderas, o en ocasiones utilizarlas al unísono. La gran mayoría de señalizaciones que se utilizan en una carrera vienen determinadas por el propio desarrollo de la competición.

En toda competencia deberá de contarse con los juegos suficientes de banderas de diez colores distintos, cuyo significado es el siguiente:

VERDE:

-AGITADA- Significa pista libre, Inicio de práctica, calificación o carrera. Se usa para reiniciar una competencia.

ROJA:

-AGITADA- Significa peligro inminente, suspensión de la práctica o carrera, las motos no podrán rebasar y deberán dirigirse lentamente con precaución a la salida de pits.

-ESTÁTICA- Se presenta en la salida de pits para indicar que la pista esta cerrada.

AMARILLA:**-AGITADA-**

Significa precaución, disminuir la velocidad, no rebasar y conservar posiciones. Puede ser local o encadenada. el piloto que no lo cumpla será descalificado.

-ESTATICA- Sirve para abanderar un incidente local que no representa peligro inminente.

La bandera amarilla será ondeada en la vuelta de inspección por todos los oficiales de pista para señalar el lugar exacto donde será mostrada durante los entrenamientos, calificación y carrera.

AMARILLA CON RAYAS VERTICALES ROJAS:

-ESTATICA- Pista resbaladiza en una zona, ya sea por agua o por aceite. Los pilotos deben de reducir la velocidad en ese punto.

AZUL:

-AGITADA- Significa que va a ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos. Los pilotos que vayan a ser adelantados deben de seguir su trayectoria y permitir el paso de los corredores que van a superarlos. Esta prohibido rebasarse entre si a los pilotos que están permitiendo ser lapeados pero podrán seguir su competencia y rebases después del pase de los pilotos mas rápidos.

NEGRA:

-ESTATICA- Sirve para indicar a un solo piloto una penalización, se muestra con el número de la moto sancionada que debe de ir a pits.

NEGRA CON CIRCULO NARANJA:

-ESTATICA- Se muestra con el número de la moto sancionada. Indica que una moto esta en riesgo por un problema mecánico y debe de ir a pits.

BLANCA:

Significa que falta una vuelta para finalizar la competencia.

Se debera utilizar preferentemente el cartel de 1 (una vuelta) para hacer este mismo señalamiento.

BLANCA CON UNA CRUZ ROJA:

-ESTATICA- Significa que se encuentra el Servicio Médico o el de Reacción Inmediata en la pista, por lo tanto hay que disminuir la velocidad, y conservar posiciones, piloto que no lo observe será descalificado.

CUADROS NEGROS CON BLANCO:

-AGITADA- Determina el ganador de la carrera y el fin de la misma. También ondea cuando se ha concluido una práctica o la sesión de calificación. Todos los pilotos deberán dirigirse a los pits excepto los tres primeros en caso de carrera que pasan a la línea de meta.

6.2 JUECES /OFICIALES

Para el buen desarrollo de las competencias, se debe contar con jueces calificados y certificados por la CNV, todos ellos bajo la responsabilidad del Director de Carrera y éstos son los siguientes: Juez de Meta, Juez de Arranque, Juez Indicador de Vueltas y/o Juez de Cronometraje, Juez de Anotadores de Meta, Oficiales de Pista –bandereros-, Asistente del Director de Carrera, Director de Pits y Jueces de Pista. Todos ellos deberán presentar un exámen ante la CNV para comprobar que conocen el reglamento vigente y están aptos para desarrollar el puesto encomendado. La CNV les extenderá una certificación y deberán presentar su licencia de oficial FMM.

6.3 Es obligatorio contar con suficientes Oficiales de Pista equipados todos con un radio en la misma frecuencia, que serán colocados por el Director de Carrera en la pista y no serán menores de dieciséis años.

6.4 El Director de Pits tendrá a su cargo el personal necesario para mantener el orden y seguridad en las áreas de Pits y Paddock. Se auxiliará también de los elementos de seguridad y tendrá competencia para reportar al Director de Carrera cualquier deficiencia en las instalaciones del circuito asignadas, el mal comportamiento de los equipos, a las personas que incumplan el reglamento o las diversas situaciones que pongan en riesgo el correcto funcionamiento de estas áreas.

7. NOMBRAMIENTO DEL DIRECTOR DE CARRERA

7.1 FUNCIONES

El Director de Carrera es la Máxima autoridad en la pista, de él dependen todos los Jueces, podrá cancelar definitivamente un evento si considera que están en peligro público y/o competidores, vigilar que los resultados oficiales sean fidedignos, así como dar a conocer estos y es quien tiene la última palabra para la descalificación de un piloto.

7.2 El Director de Carrera NO podrá participar como Piloto en el mismo evento.

7.3 SUBSTITUCION

La FMM y/o CNV, están facultada por una persona debidamente acreditada a tomar cargo de la Dirección de Carrera de un evento, cuando considere que la persona que lo desempeña en ese momento no esta capacitada y esté infringiendo el reglamento o demuestra parcialidad por algún(os) competidor(es), deberá ser reportado a la CNV para su registro y anotación en su expediente.

8 PREMIACIONES

8.1 TROFEOS

Es Obligación del Organizador premiar con trofeos a todas las categorías convocadas hasta el tercer lugar en cualquier evento y es opcional aumentar el número de trofeos. Para cualquier evento es obligatorio entregar diplomas a todos los participantes en todas las categorías.

8.2 PREMIACION EN EFECTIVO

Al momento de que la FMM otorgue una fecha de Campeonato Nacional, el Organizador deberá entregar como garantía una fianza por el valor total de los premios pactados a favor de la FMM.

8.3 En todos los eventos de carácter Nacional, el organizador deberá depositar a la FMM la premiación con cheque certificado como ya se señaló, con TREINTA días de anticipación. (En los eventos Estatales o Regionales, el depósito se hará a la Asociación correspondiente faltando (mínimo QUINCE días antes del evento). Este tipo de premiación únicamente se entregará a las categorías de Intermedios y Expertos según lo estipulado en la convocatoria.

8.4 En caso de incumplimiento del organizador en la celebración adecuada del evento, la FMM no tendrá obligación de reintegrar el cheque depositado.

8.5 PREMIACION EN ESPECIE: Este tipo de premiación estará a criterio del organizador el darla o no, sin que esto sea en detrimento de los trofeos y de la demás premiación en efectivo, que si son obligatorias.

9. VIGENCIA Y CUOTAS

9.1 Las cuotas por derecho de carrera, registro de motoclub, licencia de pilotos y depósitos por protesta, serán fijadas cada año por el Consejo Directivo de la FMM y boletinadas a las Asociaciones Estatales, las diversas cuotas para el presente año son de la siguiente manera:

Derecho de carrera por fecha Estatal \$5,000.00

Derecho de carrera por fecha Regional \$5,000.00

Derecho de carrera por fecha de Campeonato o Copa Según convenio

Derecho de carrera de Invitación Según convenio

Derecho de carrera por fecha de Campeonato Nacional Según convenio

Derecho de carrera por fecha Internacional Según convenio

En este último caso, \$ 15,000.00 se repartirán como ayuda de arrastre de acuerdo al kilometraje que el piloto recorra de su ciudad de residencia a el lugar del evento. Los pilotos del estado anfitrión NO participan en esta ayuda, salvo en casos especiales, mismos que serán definidos por la CNV o la Asociación Estatal y el Organizador o Promotor.

10. RESPONSABILIDADES.

10.1 Los organizadores de los eventos, son los responsables por daños o accidentes que los competidores o sus motocicletas puedan causar a terceros o ellos mismos, durante un evento, si este es ocasionado por falta de seguridad o carencia de la misma, también lo es en los entrenamientos oficiales.

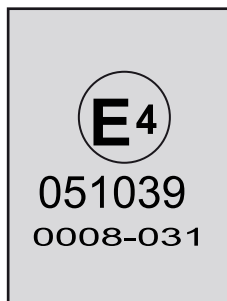
10.2 Los organizadores de los eventos, son los responsables por daños o accidentes que los asistentes y público puedan causar o causarse, por lo que la Asociación, La Comisión Nacional de Velocidad y la Federación Mexicana de Motociclismo, NO asumen ninguna responsabilidad en este sentido, ya que la organización del evento es por cuenta y responsabilidad única del Promotor y/o Organizador.

11.- VIGENCIA DEL REGLAMENTO.

11.1 El presente Anexo 1. del Reglamento de la CNV será el ÚNICO que registrará en las competencias de VELOCIDAD, en toda la República Mexicana y su vigencia terminará hasta que emane de la FMM otro que sustituya al presente.

CASCOS HOMOLOGADOS 2011

Los cascos deben estar homologados conforme algunas de las siguientes normas internacionales exigidas por la FIM y que han cumplido una serie de estándares de pruebas y mediciones.



• Norma Europa: ECE 22-05

Tipo P (para velocidad) Tipo P, NP ó J (para Motocross, Trial, Enduro, Quads, Supermoto) CASCOS P05: Cubren la barbilla y su cobertura la protege. CASCOS NP05: Cubren la barbilla y su cobertura No la protege CASCOS J05: No Cubren la barbilla.(Semi-Jets y Jets).

La etiqueta de homologación ECE 22-05, está cosida en las correas de abrochado.

Encontraremos una etiqueta con la letra E de Europa y un número que corresponde al país de fabricación, como sigue:

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

Debajo, un número cuyos primeros dígitos corresponden al año de la norma que cumple el casco, debe empezar por 05 (año 2005) ó 10 (año 2010), si este número empieza por 04 o 03 no cumple la normativa, porque está vencido; a continuación, está el número de serie del producto.



- Norma Japonesa, de los estándares industriales (JIS): T 8133

La etiqueta de certificación, va pegada dentro del casco y que dice el código T8133 y el año de cumplimiento de la norma. La certificación 2000, tiene validez hasta el 31.12.2010 y la certificación T8133 2007, tiene validez a partir del 01.01.2010



- Norma Norteamericana, de la Fundación Snell: M2010

La etiqueta de certificación, va pegada dentro del casco, e indica: M (motocicletas), seguido del año de la certificación de cumplimiento de la norma.

La certificación M2000 corresponde a la certificación del año 2000 y está vencida; la M2005, tiene validez hasta el 31.12.2010, también está vencida y la certificación M2010, tiene validez a partir del 01.01.2010

La leyenda D.O.T. en la parte posterior del casco, corresponde a un estándar de seguridad y comercialización hecha por el Departamento de Transito de los EEUU; tanto esta, como la Británica BS6658, la Australiana AS1698 y otras mas, no han sido aprobadas por la FIM.

SNELL

William "Pete" Snell fue un popular piloto aficionado de autos de carreras, que murió en un accidente automovilístico en 1956, por lesiones craneoencefálicas masivas causadas después de que el casco de competencia que utilizaba no fue capaz de proteger su cabeza.

En memoria a Snell, un grupo de científicos, médicos, colegas del automovilismo y amigos, se reunieron en un esfuerzo para promover la investigación, educación, realización de pruebas y desarrollo de estándares enfocados a mejorar la eficacia de los cascos para el automovilismo deportivo.

La Snell Memorial Foundation www.smf.org, se forma en 1957, con sede en North Highlands, California, E.U.

Snell se mantiene independiente de los fabricantes, al igual que de los gobiernos locales y nacionales, manteniendo así su objetividad. Los estándares de Snell se actualizan cada 5 años, en base a investigaciones científicas y a nueva tecnología de fabricación disponible. Los estándares de seguridad de Snell para cascos están reconocidos en los Estados Unidos y en todo el mundo a través del apoyo de organizaciones como la American Motorcyclist Association (AMA), Sports Car Club of America (SCCA), NASA Pro Racing, CART Racing, Indianápolis 500, American Power Boat Association (APBA), Federation Internacional de L'Automobile (FIA) y la Federation Internacional of Motorcyclist (FIM).

Los cascos funcionan como un freno o un absorbente de impacto; durante un choque, se genera cierta energía por la masa de la cabeza y porque ésta viaja a la misma velocidad que el vehículo ($EC=mv^2$, la energía cinética es igual a la masa por la velocidad al cuadrado). Cuando la cabeza junto con el casco sufren una desaceleración brusca a 0km/h (se impacta contra objeto fijo), la energía generada se dispersa en gran medida a través del casco, específicamente la capa compresible, que utiliza gran parte de la energía para moldearse e incluso romperse, evitando que esta energía llegue a la cabeza.

Lo que vemos primeramente es la concha exterior. Es usualmente construida de una clase de fibra reforzante de termoplásticos como policarbonatos. Esto es un material bien duro, pero diseñado con el propósito de dispersar la energía del impacto para disminuir la fuerza antes que llegue a su cabeza. Pero el casco no puede actuar por sí solo para protegerlo.

La concha interna es usualmente construida de poliestireno. Este es un colchón que formando una capa densa, absorbe el choque en el momento que el casco para y su cabeza tiende a seguir moviéndose por inercia. Esencialmente, el casco exterior y la concha interna se autodestruyen si el choque es intenso, al desviar las fuerzas del impacto a través del material del casco. Mientras más energía sea reflejada o absorbida, menos energía llegará a su cabeza a causarle daños. Algunos

cascos sufren rajaduras o se rompen si son severamente impactados. Esta es una forma que el casco funciona para absorber el choque. Este es el efecto deseado. El daño al revestimiento puede parecer invisible; puede parecer en perfectas condiciones, pero probablemente no tiene valor protector y debe ser reemplazado.

La recomendación de reemplazo de cada 5 años está basada en consensos entre los fabricantes y la Fundación Snell. Múltiples factores pueden afectar el material del casco y promover su degradación (pegamentos, resinas, aceite del pelo, líquidos corporales, cosméticos, productos con base de petróleo como limpiadores, pinturas, combustibles, etc.). Además, la experiencia indica que hay una mejoría notable en las características protectoras de los cascos en un periodo de 5 años, debido a los avances en los estándares, los materiales, diseños y métodos de producción

La mejor manera para escoger un casco es asegurándose de que el casco satisface los requisitos mínimos de seguridad. El precio no significa necesariamente que un casco es mejor que otro. El precio puede reflejar solamente que uno está hecho a mano y el otro fue fabricado por una máquina. Además, puede ser que el precio refleje algunos detalles del estilo, de la pintura o de un sistema de ventilación. La manera de encontrar un casco seguro y de buena calidad es buscar las marcas "DOT" o "SNELL" que están adheridas fuera o dentro del casco. Esta identificación significa que el casco satisface las reglas de seguridad de estas agencias: El Departamento de Transporte (Department of Transportation-DOT) y/o Snell Memorial Foundation (SNELL). La certificación del DOT se requiere por la ley de los Estados Unidos para todos los cascos para motocicletas que se venden allí.

Cada organización hace pruebas rigurosas de seguridad a los cascos:

- Impacto: La capacidad de absorber el choque que tiene el casco.
- Penetración: La habilidad del casco para resistir un golpe de un objeto afilado.
- Retención: La habilidad de la correa de la barbilla para mantenerse atada sin romperse o estirarse.
- Visión periférica: El casco debe proporcionar un mínimo de visión lateral de 105.25 grados a cada lado. (Normalmente la visión periférica de la mayoría de las personas es aproximadamente 90.25 grados a cada lado).

Desde 1980, TODOS los cascos del tamaño de adultos que se usan en E.U. deben satisfacer las reglas del DOT. Distribuidores y comerciantes deben asegurar que todos los cascos que vendan tengan las etiquetas del DOT.

Cualquiera que sea su decisión, asegúrese de que el casco tiene esta certificación. Usted no debería usar un casco inferior o un casco diseñado para un propósito diferente. Si alguien intenta venderle un casco sin la etiqueta de certificación, no lo compre. Si ya tiene un casco sin esta

etiqueta, probablemente el casco es muy viejo o de baja calidad y debe reemplazarlo.

SNELL ha probado cascos desde los años cincuenta. El uso de las reglas de SNELL para los fabricantes es completamente voluntaria. Pero las reglas de DOT son obligatorias en E.U. Las reglas de SNELL son de alta calidad y son revisadas cada vez que la tecnología de los diseños mejoran.

Encontrar un buen casco es tan fácil como recordar las siguientes 4 premisas: Tamaño, Correa, Ajuste y Certificación Snell.

- **Tamaño:** Prueba con diferentes cascos antes de comprar uno. La mejor manera de medir la comodidad es a través de la comparación. El casco debe encajar cómodamente por todas partes alrededor de su cabeza. Almohadillas adicionales se pueden utilizar para que sea más cómodo. D
- **Correa:** Preste atención a la barbilla. Asegúrese de que encaja la correa del mentón alrededor de su oreja y cómodamente bajo su barbilla. El casco no debe moverse en su cabeza.
- **Ajuste:** Sepa cómo un casco debe encajar. Un casco está destinado a ser usado sobre la frente, justo por encima de sus cejas. Mírese en un espejo o con un amigo que le ayudará a determinar el correcto ajuste.
- **Etiqueta:** busque la etiqueta de Certificación Snell en el interior del casco. Las normas Snell son las más estrictas del mundo, superior a las establecidos por la Comisión de Seguridad de Productos de Consumo (CPSC), la Sociedad Americana de Ensayo de Materiales (ASTM) y la American National Standards Institute (ANSI).

Si necesita saber que casco tienen certificación Snell, búsquelo en la web.

www.smf.org

El adhesivo M2000, corresponde a la certificación Snell del año 2000 que ya expiró, por tanto no es casco validado. El adhesivo M2005, corresponde a la certificación Snell del año 2005 que ya expiró, por tanto no es casco validado.

También, un casco por muy de buena marca que sea, no tiene validez si no cuenta con alguna de las etiquetas de certificación originalmente pegadas.

Un casco dañado en su estructura o fracturado, no puede participar en competencias.



CEDULA DE REVISIONES

| | |
|------------------|-----------------|
| PILOTO _____ | NUMERO _____ |
| SERIAL _____ | CATEGORIA _____ |
| MOTO MARCA _____ | FECHA _____ |
| | MAIL _____ |

FORMATO DE SEGURIDAD

| EQUIPO DEL PILOTO | APROBADO | CONDICIONADO | RECHAZADO | OBSERVACIONES |
|-------------------|----------|--------------|-----------|---------------|
| CASCO | | | | |
| BOTAS | | | | |
| GUANTES | | | | |
| TRAJE | | | | |

| ESTADO FÍSICO | P.A. | F.C. | F.R. | T° | AUTORIZACION |
|---------------|------|------|------|----|--------------|
| OBSERVACIONES | | | | | |

REVISION TECNICA DE MOTO

| REVISION DE: | APROBADO | CONDICION | RECHAZADO | OBSERVACIONES |
|---------------------------|----------|-----------|-----------|---------------|
| LICENCIA Núm | | | | |
| Números oficiales FMM | | | | |
| Fondo de números | | | | |
| Número de serie moto | | | | |
| Calcomanías fabricante | | | | |
| Mica original | | | | |
| Damper de Dirección | | | | |
| Datos personales en mica | | | | |
| Palanca de freno | | | | |
| Palanca de clutch | | | | |
| Actuador de acelerador | | | | |
| Pedal de freno tras. | | | | |
| Carrocería | | | | |
| Tina de retención de liq. | | | | |
| Cadena asegurada | | | | |
| Llantas DOT | | | | |
| Sin pata y caballete | | | | |
| No anticongelante | | | | |
| Pedal y varillas de vels. | | | | |
| Alambrado general | | | | |
| Pintura e imagen | | | | |

AUTORIZA COMISARIO DE VELOCIDAD CNV. FMM. FIMLA.
y/o Oficial Técnico CNV FMM



PUNTOS BASICOS DE REVISION TECNICA

Licencia FMM 2011

Números Oficiales 7" proporcionados por la CNV,

Porta números en el color de su categoría.

Presentar la moto con el lower desmontado.

Moto homologada para la categoría en que participa.

Moto limpia y bien presentada.

Que no tenga fugas visibles.

Parabrisas original.

Damper de dirección.

Alambrado general, (tornillos de frenos, tapones, filtro de aceite, ejes, balatas).

Es importante poner una abrazadera al filtro de aceite que haga tope y evite que este pueda aflojarse.

Cadena de transmisión asegurada en buen estado.

Llantas en buen estado con la presión adecuada.

Quitar anticongelante.

Quitar la pata de cabra y caballete.

Revisión de palancas de freno delantero y clutch, que estén completas y trabajando libremente.

Carrocería completa, bien sujeta y con tina de contención de líquidos (lower). Por separado.

MOTOS DE PRIMER EVENTO Y MOTONETAS

Encintar faros y micas.

Quitar espejos.

Sujetar piezas móviles con cinchos y cinta gris.

Que no tengan fugas visibles.

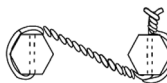
Llantas con la presión adecuada.

Desconectar bocinas de claxon

ALAMBRADO

Existen varias maneras de sujetar la tornillería y piezas pequeñas la más común es con alambre auxiliados por un pegamento fuerte como locktite.

CORRECTO

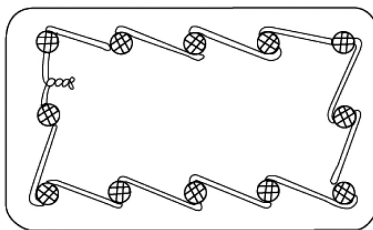


INCORRECTO

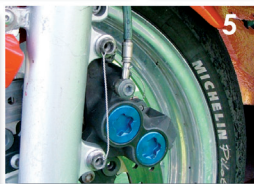
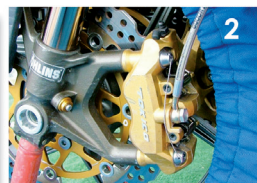
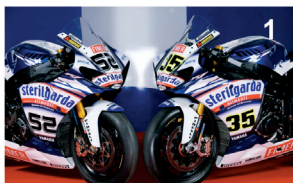


MULTIPLES TORNILLOS

UN TORNILLO



METODO DE ALAMBRADO SENCILLO





BANDERAS



PISTA LIBRE



PARADA DE UN
PILOTO



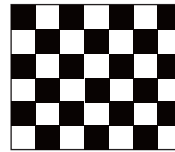
CARRERA
INTERRUMPIDA



PELIGRO EN
PISTA



PROBLEMAS
MECANICOS



FIN
CARRERA



POCA
ADHERENCIA



SERVICIO
MEDICO



CARTEL DE
ULITMA VUELTA



ADELANTAMIENTO



VEHICULO
INTERVENCION

Dimensiones de las banderas 1mts. x 80 c.m.

