REGLAMENTO DE SUPERMOTO 2016

Índice

SM.1.	GENERALIDADES	Pág. 2
SM.2.	PILOTOS	Pág. 2
SM.3.	MOTOCICLETAS	Pág. 2
SM.4.	CIRCUITO	Pág. 2
SM.5.	OFICIALES	Pág. 5
SM.6.	REUNIÓN ENTRE LOS ORGANIZADORES Y EL JURADO INTERNACIONAL	Pág. 6
SM.7.	REGLAMENTO PARTICULAR	Pág. 6
SM.8.	PRÁCTICAS Y REUNIÓN CON LOS PILOTOS	Pág. 7
SM.9.	COMPORTAMIENTO EN LOS PITS	Pág. 8
SM.10.	CARRERAS	Pág. 8
SM.11.	DETENCIÓN DE UNA CARRERA	Pág. 11
SM.12.	ASISTENCIA EXTERNA – RECORTE DEL RECORRIDO	Pág. 11
SM.13.	SEÑALES OFICIALES	Pág. 12
SM.14.	CRUCE DE LA LÍNEA DE CONTROL	Pág. 13
SM.15.	CONTROL TÉCNICO Y VERIFICACIÓN	Pág. 13
SM.16.	RESULTADOS	Pág. 13
SM.17.	PUNTUACIÓN PARA LOS CAMPEONATOS	Pág. 14
SM.18.	PROTESTAS	Pág. 14
SM.19.	CEREMONIA DE PREMIACIÓN	Pág. 14
SM.20.	CONFERENCIA DE PRENSA	Pág. 14
SM.21.	PREMIOS	Pág. 14

SM.1. GENERALIDADES

Cada año, la FIM Latin America planificará, autorizará, oficializará y supervisará el Campeonato Latinoamericano, Iberoamericano, Panamericano, Centroamericano y Sudamericano de Supermoto para pilotos (con puntaje acumulable y derecho a título). Estos eventos, para la clase SM1, serán organizados en función a este Reglamento y a los Códigos FIM Latin America.

Deben tener lugar entre el 1 de marzo y el **15** de noviembre, se generará adicionalmente una clasificación por países y marcas.

SM.2. PILOTOS

SM.2.1. LICENCIAS

La participación en estos eventos está limitada a los poseedores de una de licencia CMS/FIM LA de piloto, la cual deberá ser generada por la Dirección General y cuyo costo es de:

- Anual: US$ 145.00 **- Un evento: US$ 70.00**

SM.2.2. NÚMEROS DE PARTIDA

El número de partida tendrá un máximo de tres dígitos.

La asignación de los primeros cinco números será de acuerdo al Ranking del Campeonato del año anterior. Es obligatorio llevar el número de participante en el dorso del uniforme y en los tres platos de la motocicleta con los siguientes colores:

- Clase SM1 Fondo blanco con números negros.

* El piloto líder en un Campeonato o el Campeón vigente podrán usar fondo rojo en el plato delantero de su motocicleta.

SM.3. MOTOCICLETAS

SM.3.1. MOTOCICLETAS

Las motocicletas permitidas van en relación directa a las clases, basándose en el reglamento técnico FIM de Supermoto, definidas como vehículos de dos ruedas con tracción solo en una rueda en contacto con el suelo.

SM.3.2. CLASE

La clase reconocida para los Campeonatos de Supermoto es la siguiente (Cat. I, Grupo A1):

a) Clase SM1: desde 175 cc hasta 250 cc (2T) y desde 290 cc hasta 450 cc (4T).

SM.4. CIRCUITO

Queda prohibido realizar un evento oficial 15 días antes en la pista donde se realizará un evento CMS, el día de la válida se puede organizar carreras adicionales nacionales y/o internacionales.

SM.4.1. ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO

SM.4.1.1. MEDIDAS

- LONGITUD MÍNIMA DE PISTA : 800 m - LONGITUD MÁXIMA DE PISTA : 1750 m
- ANCHO MÍNIMO DE PISTA : 6 m
- ÁREA MÍNIMA ENTRE PISTA Y PISTA : 3 m
- BARRERA PARA ESPECTADORES : Mínimo de 1.2 m de alto.
- ÁREA MÍNIMA VERTICAL ENTRE EL SUELO Y CARTELES DE PARTIDA, LLEGADA, ETC.: 3 m

SM.4.1.2. COMPOSICIÓN DEL RECORRIDO

Un circuito de Supermoto se realizará sobre una superficie mixta de aproximadamente un 80% de zona de asfalto y de un 20% máximo de zona de tierra o superficie natural off road.

En el caso de que algún circuito no pudiese cumplir estos porcentajes, este será evaluado por la CMS/FIM LA a fin de dar la autorización al organizador para la disputa en el trazado propuesto.

SM.4.1.3. OBSTÁCULOS Y CURVAS

Cada obstáculo y curva deberá estar identificado en el plano del circuito, están prohibidos los saltos dobles o triples y cualquier otro que se considere inseguro para los pilotos, téngase especial atención a la angulación de rampas y recibidores adecuados.

SM.4.1.4. PUESTOS DE OFICIALES DE PISTA

Debe haber suficientes puestos para Oficiales de Pista alrededor del circuito, ubicados de tal manera que minimicen el riesgo tanto para el Oficial como para el Piloto, estos puestos deberán estar numerados en el plano del Circuito (teniendo como puesto # 1 el primero luego de la Partida) que será entregado por la FMNR con el listado de nombres al Presidente de Jurado el día de la reunión con el organizador.

SM.4.1.5. ZONA DE PITS

Debe ser ubicada de preferencia cerca de una curva y no antes ni después de un salto, con un área mínima de 600 m^2, tanto la entrada como la salida deberán estar señalizadas (entrada & salida), siendo necesaria la ubicación de un oficial de pista controlando la salida de los pilotos. Un mecánico o señalizador no será menor de 16 años.

SM.4.1.6. PROTECCIÓN

Debe usarse “pacas de heno” forradas en plástico (o similar) para seguridad de los pilotos según criterio (postes de carteles, obstáculos, árboles, pódium, etc.).

SM.4.1.7. ZONA DE PARTIDA

Se colocará obligatoriamente sobre la zona de asfalto.

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será hasta **3**.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva está a la izquierda y en el extremo exterior izquierdo si la primera curva está a la derecha. Deberá estar pintada 2 m detrás de la línea de llegada y cronometraje.
- En la misma línea de salida se dejará 1 m, como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.
- Un espacio de 4 m debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo (80 cm x 8 cm).
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 28.

SM.4.1.8. ZONA DE ESPERA

Debe tener acceso directo desde el Paddock y a la Zona de Partida, área totalmente delimitada. Tendrá un reloj en la puerta con la hora oficial.

SM.4.1.9. ZONA DE LLEGADA

Será ubicada en la misma línea de cronometraje, en suelo no accidentado (plano, sin obstáculo). Esta zona deberá tener como mínimo 3 m al público con tramo directo hacia el Parque Cerrado y los **Paddock**.

SM.4.1.10. PADDOCK

Zona debidamente cercada con acceso directo a la Zona de Espera, estará restringida al público, con adecuados servicios higiénicos (mínimo 4 baños para hombres y 1 para mujeres con personal constante de mantenimiento, y mínimo 4 duchas), agua potable y sombra a todos los pilotos con delimitación entre delegaciones o pilotos. Prohibido el lavado de motos en esta zona.

SM.4.1.11. PARQUE CERRADO

Área totalmente cercada y con una puerta con seguridad, podrá utilizarse la zona de espera para este fin, si es adecuada.

SM.4.1.12. ZONA DE LAVADO

Mínimo 4 puntos de lavado, por clase en evento.

SM.4.1.13. SECRETARÍA DEL EVENTO

Debe contar con computadora, impresora, fotocopiadora, teléfono e internet.

SM.4.1.14. ZONA DE PÓDIUM

Debe establecerse una zona delimitada y segura para pódium en cuyo interior tenga una zona elevada para premiar a los pilotos y una zona segura para ubicar las 3 primeras motocicletas en exhibición.

El tiempo de permanencia de estas motocicletas en esta zona se considera dentro del tiempo de permanencia en parque cerrado.

SM.4.1.15. SALA DE JURADO

Debe establecerse una oficina para el jurado con capacidad suficiente para recibir a las autoridades y delegados al mismo tiempo, con suficientes sillas para todos y mesa de trabajo para el jurado. Contará con material de oficina, punto de electricidad y un plano grande del circuito incluyendo instalaciones, zonas y accesos.

Esta oficina debe estar completamente operativa en la reunión con el organizador antes del evento.

SM.4.1.16. ÁREAS ESPECIALES

Son el Puesto de Control Técnico, Puesto de Cronometraje, Sala de Prensa, Zona de Público, Parqueo, Ubicación de Puestos Médicos y Ambulancias, área de Camiones para el Riego, Accesos, etc.

* En general, un circuito no podrá ser homologado si atraviesa una zona de agua profunda, si el terreno es pedregoso o rocoso, exceso de polvo, obstáculos con rampa/recibidor desproporcionados o con inadecuada angulación, si comprende zonas rectas que permitan alcanzar una velocidad muy alta o cualquier aspecto que se considere inseguro.

SM.4.2. SEGURIDAD

El área libre entre la Pista y el Cerco para el Público debe tener 3 m como mínimo (zona

neutral). Podrá usarse para el paso de la ambulancia y desplazamiento médico o de emergencia.

SM.4.3. HOMOLOGACIÓN

La CMS/FIM LA inspeccionará y aprobará todos los circuitos antes de realizarse un evento CMS/FIM LA. Esta inspección puede ser realizada antes o durante un evento (nacional o internacional), por lo menos **noventa (90)** días previos a la fecha del evento válido para el Campeonato.

La responsabilidad por la inspección o reinspección de un circuito recae sobre la FMNR, la que tendrá que informar a la CMS/FIM LA y DG/FIM LA al menos con 2 meses de anticipación a la fecha de inspección propuesta. El inspector designado por la CMS/FIM LA debe poseer una Licencia CMS/FIM LA válida de Director de Carrera y/o Comisario Deportivo.

Los informes de inspección de circuitos tienen que ser enviados por el Inspector al Director de la CMS/FIM LA a la DG/FIM LA y al organizador hasta 48 horas después de realizar la inspección.

SM.4.4. CONTROL DEL CIRCUITO

El primer control del circuito lo realizará el Jurado Internacional, el viernes previo al evento a las 2:00 p. m., si fuese necesario un segundo control se realizaría el mismo día a las 6:00 p. m

SM.5. OFICIALES

SM.5.1. PRESIDENTE DEL JURADO, MIEMBROS DEL JURADO

El Jurado Internacional es la máxima autoridad del evento y sus miembros son los únicos con derecho a voto en las reuniones de jurado y decisiones sobre el evento.

Los nombramientos del Presidente y del Miembro FIM LA serán decididos por el Director de la CMS/FIM LA con **la aprobación del Vicepresidente de Actividades Deportivas y el Director General**. Si el Presidente del Jurado está en la imposibilidad de llegar a tiempo al evento, será reemplazado por el Miembro FIM LA del Jurado. La FMNR designará al otro Miembro del Jurado (siempre y cuando posea Licencia de Oficial CMS/FIM LA).

Las Minutas de las Reuniones del Jurado tienen que ser enviadas por el Presidente del Jurado a la Dirección General de la FIM LA y al Director de la CMS/FIM LA.

Es obligación del Jurado Internacional, revisar antes de la Primera Reunión del Jurado el día sábado por la mañana, el pago de las prioridades respectivas y asegurara con la FMNR, la disponibilidad del efectivo de los premios en la segunda reunión del jurado, el día sábado por la tarde.

SM.5.2. DELEGADOS FMN

La FMNR debe ser informada, al momento de la inscripción de los pilotos, del nombre del delegado que los representará. Cada FMN y la FMNR se limitan a un Delegado por evento, incluso en los eventos múltiples.

El delegado necesariamente tendrá que poseer licencia de Oficial CMS/FIM LA y/o FIM para ser considerado como tal en un evento, en caso contrario, será considerado solo como representante de su Federación y solo podrá asistir a las reuniones de jurado como oyente.

SM.5.3. DIRECTOR DE CARRERA Y OFICIALES CON LICENCIA

El Director de Carrera debe ser designado por la FMNR previa aprobación de la CMS/FIM LA y debe tener licencia de Oficial CMS/FIM LA. Para todos los eventos CMS es obligatorio además del Director de Carrera, un Director de Carrera adjunto, quien debe poseer licencia de Oficial CMS/FIM LA vigente.

El Jefe de Oficiales de Pista y el Jefe de Zonas deberán contar con una licencia de Oficial CMS/FIM LA vigente.

Los seminarios hechos en noviembre y diciembre, tendrán validez a partir del 1 de enero del año entrante.

SM.5.4. OFICIAL DE MEDIOAMBIENTE

Es obligatoria la presencia de un Oficial de Medioambiente, portador de una Licencia FIM o FIM LA.

Sesenta (60) días de anticipación al día del evento la FMNR conjuntamente con el Director de la Comisión de Medio Ambiente nombrara al oficial de medio ambiente respectivo con la aprobación del Vicepresidente de Actividades Extradeportivas y el Director General.

SM.5.5. COMISARIO TÉCNICO

Es obligatoria la presencia de un **Comisario Técnico,** portador de una Licencia FIM o FIM LA.

Sesenta (60) días de anticipación al día del evento la FMNR conjuntamente con el Director de la Comisión Técnica nombrara al Comisario Técnico respectivo con la aprobación del Vicepresidente de Actividades Extradeportivas y el Director General.

SM.5.6. EQUIPO DE CRONOMETRAJE

La FIM LA designará a su equipo de cronometraje en caso de que el equipo de cronometraje de la FNMR no esté homologado, equipo con transponders y factor humano; la FIM LA designará al jefe de cronometraje quien trabajará al frente de este equipo, proceso este, que pudiera servir a su vez como procedimiento de homologación.

SM.5.7. AUTORIDAD Y CREDENCIALES

Todo poseedor de una Licencia FIM LA o FIM y/o una credencial para el evento y todo aquel que esté involucrado en el mismo, está sujeto a la autoridad del Director de Carrera y del Jurado Internacional.

Las acciones de los mencionados, juzgadas por los oficiales responsables, que no concuerden con las reglas FIM LA, o en general, acciones por mostrar una actitud antideportiva o en contra de los mejores intereses del deporte o el evento en cuestión, están sujetas a acciones disciplinarias como está establecido por el **Código Disciplinario y de Arbitraje FIM LA y Código de Ética FIM LA vigente**. Asimismo un piloto puede ser responsable por las acciones de los miembros de su equipo.

* Cada delegación tendrá derecho por evento a una credencial para el delegado, una por piloto, una para el mecánico de cada piloto, una para el señalizador de cada piloto y credenciales de **Paddock** para los demás integrantes de una delegación registrada por su FMN. (Las credenciales para cada evento son emitidas por la FMNR y serán diferenciadas por colores según los accesos permitidos).

* Umbrella TEAM tendrán un pase especial a razón de una por piloto.

SM.6. REUNIÓN ENTRE LOS ORGANIZADORES Y EL JURADO INTERNACIONAL

Debe realizarse una reunión entre los Organizadores y el Jurado Internacional el día viernes en la tarde, una vez terminado el primer control del circuito. A esta reunión pueden asistir además los Oficiales involucrados en el evento (Director de Carrera, el Jefe de Cronometraje, el Jefe de Control Técnico, el Jefe de Señalización, el Jefe de Zonas, el Médico Oficial, etc.).

SM.7. REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular debe elaborarse conforme **al formato de la CMS/FIM LA**.

SM.7.1. ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIÓN

El número de inscripciones se limita a un máximo de 5 Pilotos por FMN por clase.

La FMNR puede inscribir hasta 10 pilotos.

Si el total de inscripciones no alcanza el máximo de Pilotos establecido para una partida, la FMNR está autorizada a aceptar inscripciones de pilotos a criterio de la misma (nacionales o extranjeros), hasta alcanzar el número máximo de pilotos establecido para una partida más dos de reserva.

Una FMN podrá cambiar un piloto anteriormente inscrito, por otro piloto nuevo, utilizando el mismo número de licencia emitida y respaldándolo con la respetiva ficha de inscripción hasta antes del inicio de la inspección técnica.

Un piloto podrá competir en una o más clases de campeonato, excepto en eventos donde se disputen más de una clase de un mismo campeonato, en cuyo caso se deberá optar por inscribirse solo en una.

Las inscripciones para un Campeonato serán aceptadas para pilotos que:

- Hayan sido inscritos por su Federación por lo menos 14 días antes del evento.
- Posean una licencia CMS/FIM LA de piloto **o una licencia anual FIM**.
- Tengan 16 años de edad como mínimo, para la clase SM1.

La inscripción de un piloto a partir de los 50 años estará condicionada a la autorización del Director de la Comisión Medica FIM LATIN AMERICA.

Se considera la edad mínima y máxima la que el piloto tenga al 1 de Enero en que se realice el evento.

* Al inscribir a un piloto, la FMN a la que pertenece garantiza que el mismo está asegurado de acuerdo a los requisitos estipulados por la FIM LA. Para todo evento CMS/FIM LA, si un piloto participante se presenta al evento sin un seguro contra accidentes, la Federación organizadora se reserva el derecho de contratarle uno por cuenta de la Federación a la que pertenece dicho piloto.

SM.7.2. ZONA DE SALIDA

Se permitirá participar a un máximo de 28 pilotos por carrera. Estos serán seleccionados de acuerdo a las posiciones de la práctica clasificatoria, se garantiza la participación de por lo menos 2 pilotos de la FMNR.

SM.8. PRÁCTICAS Y REUNIÓN CON PILOTOS

Para todas las prácticas se prohíben las salidas grupales.

SM.8.1. DÍA SÁBADO – PRÁCTICAS LIBRES

Deben programarse dos sesiones de práctica libre de 30 minutos para la clase SM1.

SM.8.2. REUNIÓN CON LOS PILOTOS

Una reunión de información obligatoria se sostendrá entre el Director de Carrera y los pilotos, en la partida de partida, después de las prácticas libres del sábado. Esta reunión de información debe involucrar a las siguientes personas: el Presidente del Jurado, los Miembros del Jurado, además de los Oficiales involucrados y los Organizadores del Evento. También pueden asistir a esta reunión de información los Delegados de las FMNs.

Durante esta reunión de información, todo lo concerniente al circuito y seguridad será expuesto (partida falsa, premiación, riego de pista, zona de espera, Pits, prueba de nivel de sonido, motocicletas para el parque cerrado, lavado de motocicletas, etc.). Después de la reunión de información, habrá una demostración del procedimiento completo de partida.

SM.8.3. DÍA SÁBADO – PRÁCTICA CLASIFICATORIA

Todos los pilotos deberán participar en la práctica clasificatoria, la cual es obligatoria para participar en la competencia (por lo menos una vuelta, con un mejor tiempo no mayor al 115% del mejor tiempo de la práctica), cuyo horario se determinará en el Reglamento Particular, la cual tendrá una duración de 30 minutos como mínimo y de 40 minutos como máximo para la clase SM1.

Todos los tiempos de los corredores de la práctica serán tomados en cuenta. En caso de empate en el tiempo, se tomará en consideración el segundo mejor tiempo.

Los resultados de la práctica clasificatoria serán homologados por el Jurado Internacional.

SM.8.4. SELECCIÓN DE PILOTOS

La selección de pilotos se hará de acuerdo a los resultados de la práctica clasificatoria. Habrá hasta 28 pilotos clasificados por carrera.

SM.8.5. DÍA DOMINGO – PRÁCTICA LIBRE

Debe programarse una sesión de práctica libre (Warm Up) de 20 minutos para la clase SM1. Los pilotos no están obligados a participar en las prácticas libres.

SM.9. COMPORTAMIENTO EN LOS PITS

Se prohíbe la circulación de motocicletas encendidas, desechar en el suelo desperdicios, gasolina, aceite, etc., consumo de bebidas alcohólicas, fumar, prender fuego y cualquier conducta que las Autoridades consideren inadecuada.

SM.10. CARRERAS

SM.10.1. SELECCIÓN DE LA MÁQUINA

Todo corredor está autorizado a presentar a su nombre, a control técnico, hasta dos motocicletas de la misma clase. Está permitido el intercambio de motocicletas entre pilotos, previa justificación y autorización por el Jefe de Inspección Técnica.

SM.10.2. HORARIO DE LAS CARRERAS

- Para la clase SM1 — Dos carreras separadas de (*) vueltas (aproximadamente 20 y no más de 30 minutos de carrera).

* Los horarios de partida se determinarán en el Reglamento Particular. El intervalo mínimo entre las carreras de una misma clase debe ser de 90 minutos.

SM.10.3. PROCEDIMIENTO DE PARTIDA

El procedimiento de Partida con las luces del Semáforo. La elección final de la motocicleta para ser utilizada en una carrera debe hacerse antes de que la motocicleta se ponga en la zona de espera. El procedimiento de Partida para las carreras es la siguiente:

A partir de 15 minutos antes del inicio de las vueltas de calentamiento: La entrada a la zona de espera está abierta. La motocicleta que se utilizará en la carrera por el piloto debe ser colocado en la zona de espera.

A partir de 10 minutos antes del inicio de las vueltas de calentamiento: Mediante la señal de un silbato. Un máximo de 28 pilotos pueden salir de la zona de espera para tomar sus posiciones en la zona de partida (3 pilotos por fila). La motocicleta del Piloto que se utilizará para la carrera

debe ser empujada a su posición asignada en la zona de partida, con el motor apagado. Calentadores de neumáticos están permitidos en la zona de partida. Deben ser alimentados por un generador de tipo portátil y deben tener una potencia máxima de un kilovatio. Sólo un generador por cada motocicleta puede ser utilizado. Los ajustes a las motocicletas se pueden hacer. Reabastecimiento de combustible está prohibido. Sólo los pilotos, su jefe de equipo, dos mecánicos por piloto, un/a Umbrella TEAM, prensa autorizada y los oficiales de partida.

5 minutos antes del inicio de las vueltas de calentamiento: La entrada desde el Paddock a la zona de espera está cerrada para motocicletas. La sanción por llegar tarde a la zona de espera es la descalificación de la carrera en cuestión. La entrada desde la zona de espera al Pit Lane permanece abierta. En la zona de partida, todavía es posible utilizar los calentadores de neumáticos y hacer ajustes a las motocicletas. Echar combustible sigue estando prohibido. No es necesario tener puestos los cascos en este momento.

4 minutos antes del inicio de las vueltas de calentamiento: se mostrara letrero de 4 minutos + un toque de silbato. La entrada desde la zona de espera a la zona de partida está cerrada para motocicletas. Las motocicletas de todos los pilotos deben estar en la zona de partida. Los pilotos cuyas motocicletas se encuentra todavía en la zona de espera pueden llevarlo al Pit Lane y deberán seguir las instrucciones de los oficiales autorizados. Los generadores deben ser desconectados. Los calentadores de neumáticos deben ser retirados de los neumáticos. Generadores, calentadores de neumáticos y otros equipos deben ser retirados de la zona de partida. Todos, excepto los pilotos, un mecánico y un/a Umbrella Team, prensa autorizada y los oficiales de partida, las demás personas debe salir de la zona de partida. Si un piloto tiene un problema mecánico en la zona de partida y la motocicleta no puede ser reparada en la zona de partida, que debe empujar su moto al Pit Lane, donde él y/o su mecánico pueden intentar repararla. Si la motocicleta se repara antes que el piloto líder haya completado la primera de las dos vueltas de calentamiento obligatorias, el piloto en cuestión debe comenzar las dos vueltas de calentamiento obligatorias desde la calle de Pit Lane bajo las órdenes del Director de Carrera. El piloto en cuestión mantendrá su posición en la zona de partida. Si la reparación de la motocicleta es después de que el piloto líder ha completado la primera de las dos vueltas de calentamiento obligatorias, el piloto en cuestión debe permanecer en el Pit Lane y debe comenzar la carrera desde esa posición.

2 minutos antes del inicio de las vueltas de calentamiento: Se mostrara cartel de 2 minutos + un toque de silbato. La entrada desde la zona de espera para el pit lane se cierra. Los pilotos cuya motocicleta se encuentra todavía en la zona de espera son descalificados de la carrera en cuestión. Los pilotos se pondrán sus cascos, prenderán los motores y se prepararan para las dos vueltas de calentamiento obligatorias. Todos los ajustes a su motocicleta deben ser terminados. Los mecánicos, las personas que sostienen los paraguas y fotógrafos deben salir de zona de partida. Sólo los pilotos, el equipo de televisión y los oficiales esenciales son permitidos en la zona de partida. Si un piloto tiene un problema mecánico y la motocicleta no se puede iniciar en la zona de partida, deberá empujar su motocicleta hacia el Pit Lane, donde él y/o su mecánico pueden intentar repararla. Si la motocicleta se repara antes de que el piloto líder haya completado la primera de las dos vueltas de calentamiento obligatorias, el piloto en cuestión debe comenzar las dos vueltas de calentamiento obligatorias desde el Pit Lane bajo las órdenes del Director de Carrera. El piloto en cuestión mantendrá su posición en la zona de partida. Si la reparación de la motocicleta es después de que el piloto líder ha completado la primera de las dos vueltas de calentamiento obligatorias, el piloto en cuestión debe permanecer en el Pit Lane y debe comenzar la carrera desde esa posición.

1 minuto antes del inicio de las vueltas de calentamiento: Se sonara el silbato. El equipo de televisión debe salir de la zona de partida. Sólo los pilotos y los oficiales necesarios están autorizados a permanecer en la zona de partida. Todo corredor que no puede encender su motocicleta, debe salir de la zona de partida y empujar su motocicleta al Pit Lane, donde él y/o su mecánico pueden intentar encender la motocicleta.

Procedimiento para las vueltas de calentamiento: El Director de Carrera camina por la zona de partida de la fila 1 hasta el final, parando en cada fila con dos banderas rojas cruzadas. A su señal, los pilotos de esa fila comienzan las dos vueltas de calentamiento obligatorias. Si un piloto se le apaga su motor, deberá permanecer en su posición en la zona de partida y levantar el

brazo. Inmediatamente después de que todos los pilotos se han ido a las dos vueltas de calentamiento obligatorias, deberá abandonar la zona de partida empujando su motocicleta al Pit Lane, donde él y/o su mecánico podrán intentar encenderla. Si se pone en marcha la motocicleta antes de que el piloto líder haya completado la primera de las dos vueltas de calentamiento obligatorio, el piloto en cuestión debe comenzar las dos vueltas de calentamiento obligatorias desde el Pit Lane bajo las órdenes del Director de Carrera. El piloto en cuestión mantendrá su posición en la zona de partida. Si la motocicleta sólo se puede encender después de que el piloto líder ha completado la primera de las dos vueltas de calentamiento obligatorias, el piloto en cuestión debe permanecer en el Pit Lane y debe comenzar la carrera desde esa posición, después de haber recibido la señal de salida del Director de Carrera y cuando todos los pilotos han salido de la zona de partida para los dos vueltas de calentamiento obligatorias, el Director de Carrera dará una señal a todos los pilotos cuyas motocicletas no pudieron encender o cuyas motocicletas llegaron tarde a la zona de salida puedan salir a hacer los dos vueltas calentamiento obligatorias. Hacer las prácticas de arrancadas no son permitidas durante las vueltas de calentamiento.

Al final de las 2 vueltas de calentamiento obligatorias: El Director de Carrera se situará en la parte delantera de la zona de partida mostrando una bandera roja. Un oficial autorizado se situará en la parte posterior de la zona de partida con una bandera verde y la mostrara cuando la zona de partida se ha completado. Todo piloto que se encuentra con problemas mecánicos durante las vueltas de calentamiento debe ir el Pit Lane y hacer reparaciones. Él no puede volver a la zona de partida. Al regresar a la zona de partida los pilotos deberán tomar su posición de una manera ordenada con la rueda delantera de su moto detrás de la línea que define su posición en la zona de partida y mantener sus motores en marcha. Una vez que un piloto ha tomado su posición asignada en la zona de partida, no puede cambiarla, volver al Pit Lane o recibir asistencia antes del inicio. Cuando todos los pilotos han tomado su posición de partida, el oficial autorizado en la parte trasera de la zona de partida de salida levantará la bandera verde. Si en 30 segundos antes de la salida, todos los pilotos no están en su posición de partida, el Director de Carrera puede ordenar el inicio de seguir adelante. Todo corredor que llega de las vueltas de calentamiento después de que el oficial autorizado en la parte trasera de la zona de partida ha levantado la bandera verde, se considera una "llegada tardía". Los pilotos que lleguen tardíamente a la zona de partida perderán su posición inicial en la zona de partida y deben tomar una posición en la parte trasera de la zona de partida. Deben parar atrás del oficial autorizado con la bandera verde empezar la carrera desde allí (la fila siguiente a la última fila de los pilotos). Si un piloto tiene problemas mecánicos en la zona de partida, es necesario que permanezca en su motocicleta y levantar el brazo. No está permitido intentar retrasar el inicio por cualquier otro medio. Todo piloto que no puede iniciar su motocicleta en un plazo razonable, debe obedecer las instrucciones de los funcionarios y empujar su moto a la parte posterior de la zona de partida. Si todavía tiene éxito en arrancar el motor, se debe tomar la salida desde esta posición.

15 segundos antes de la partida: El Director de Carrera se moverá hacia el lado de la pista, manteniendo la bandera roja alzada. Si un piloto tiene problemas mecánicos en la zona de partida, es necesario que permanezca en su motocicleta y levante el brazo. No está permitido intentar retrasar el inicio por cualquier otro medio. A partir de entonces, él piloto debe obedecer inmediatamente las instrucciones de los oficiales y retirar su motocicleta a la parte posterior de la zona de partida. El piloto debe permanecer allí hasta que se haya dado la partida. Si para entonces ya ha tenido éxito en encender la motocicleta, podrá iniciar desde esa posición. Sin embargo, deberá esperar a que las órdenes del Director de Carrera para iniciar la carrera. Si no tuvo éxito en el encendido de la motocicleta cuando la partida se ha dado, se deberá ir al Pit Lane bajo la instrucción del oficial autorizado, donde él y/o su mecánico pueden hacer más intentos para encender la motocicleta. Cualquier falta de obediencia a las instrucciones de los oficiales autorizados puede resultar en una penalización o descalificación.

A partir de entonces: El Director de Carrera bajara la bandera roja y comienza la secuencia de luces de inicio. La luz roja del semáforo prendida será vista entre 2 y 5 segundos. La luz roja se apagará para empezar la carrera. Pilotos aún en el Pit Lane deben esperar hasta que el oficial autorizado situado en este punto, y bajo la orden del Director de Carrera se autorizará a los pilotos todavía en el Pit Lane a salir y se hará mediante una bandera roja.

SM.10.4. PARTIDA ANTICIPADA

Si un piloto cruzó su línea antes de que la luz roja se apague, será penalizado con un "stop and go". Se considerará partida anticipada si el eje de la rueda delantera cruza la línea de partida que está marcada delante de la motocicleta.

SM.10.5. "STOP AND GO"

Al piloto que se le muestre el cartel de "stop and go" con su número de competidor, deberá detenerse en la zona indicada por 5 segundos completos con la moto encendida y reanudará la carrera después de recibir la orden del oficial designado.

Si un piloto es merecedor de un tercer "stop and go" obtendrá, como consecuencia, una bandera negra con su número de competidor en un cartel.

SM.10.6. REPARACIONES Y REEMPLAZOS

Los pilotos tendrán la posibilidad de reparar su motocicleta o sustituir el silenciador, en la zona de reparación, durante la carrera. Cualquier reabastecimiento de combustible debe hacerse con el motor apagado.

SM.11. DETENCIÓN DE UNA CARRERA

El Director de Carrera tiene el derecho por razones urgentes de seguridad, o por otras causas de fuerza mayor, a detener una carrera prematuramente. Si una carrera se detiene en cualquier momento, antes de que más del 50% de los minutos hayan transcurrido, entonces se llevará a cabo una nueva partida completa. Los pilotos regresarán a los Pits y la nueva Partida se llevará a cabo 30 minutos después de la detención de la carrera.

El Director de Carrera puede excluir de participar en la nueva Partida a uno o más pilotos, si considera que han cometido una falta en la carrera que fue detenida.

Si una carrera es detenida después de que más del 50% de los minutos hayan transcurrido, la carrera será considerada completa. El orden final será con los lugares de los pilotos en la vuelta previa a aquella en que la bandera roja fuera desplegada. Cualquier piloto o pilotos señalados por el Director de Carrera de haber sido responsables de la bandera roja tendrán como resultado en la carrera una ubicación por detrás de los demás pilotos.

Excepto en el caso de una partida falsa, una carrera puede reiniciarse solo una vez. Si es necesario detener una carrera por segunda vez, y si el 50% de los minutos no han transcurrido, será considerada nula y sin validez.

SM.12. ASISTENCIA EXTERNA – RECORTE DEL RECORRIDO

Cualquier asistencia en la pista está prohibida, salvo que por razones de seguridad lo ordene el Director de Carrera o sea realizada por un oficial de auxilio. La pena por violar esta disposición es la exclusión de la carrera.

En la zona de **Pits**, las únicas personas permitidas son las autoridades, los señalizadores, los delegados y mecánicos, quienes pueden hacer reparaciones o ajustes a las máquinas.

Durante las prácticas y carreras, las consultas entre los miembros de un equipo y los pilotos están restringidas a la zona de **Pits**. Los pilotos que se detengan a lo largo del recorrido para consultar con otras personas pueden obstruir el progreso de otros pilotos y esta acción será considerada como asistencia externa.

Los pilotos que entren a la zona de **Pits** deben parar y esperar la señal del oficial antes de retornar nuevamente a la pista. La violación a esta regla se penará con la descalificación de la carrera en cuestión.

A un piloto que entra al **Paddock** con su motocicleta, durante la carrera o práctica, no se le permitirá reanudar esa carrera o práctica.

No se permite la radio – comunicación con los pilotos.

El uso de dispositivos adicionales por parte de los pilotos en la zona de partida, está prohibido.

Está prohibido recortar el recorrido. La pena por recortar el recorrido será la **exclusión** de la respectiva sesión de práctica o carrera. Si es necesario, el Jurado podrá ordenar sanciones adicionales.

SM.13. SEÑALES OFICIALES

PIZARRAS

Serán dadas las señales oficiales por medio de una pizarra blanca de 750 mm de alto por 600 mm de ancho, con un número 4, en color negro, a un lado y el número 2 en el otro lado; y diez carteles numerados del 1 al 10 para el uso de los oficiales de partida. Los dígitos medirán 500 mm de alto.

Señal		**Significado**
- Pizarra, 4 y 2	...	Mostrará el tiempo que falta para las vueltas de calentamiento.
- Pizarra, "Stop and Go"	...	El piloto cuyo número se indica se detendrá en la zona establecida.
- Pizarra, Stop y señal	...	Mostrará al piloto donde tiene que detenerse para el Stop and Go.
- Luz roja encendida	...	La Partida iniciará entre los 2 y 5 segundos siguientes.
- Luz roja apagada	...	Inicio de carrera.

BANDERAS

Se harán las señales oficiales por medio de banderas que midan 750 mm de alto por 600 mm de ancho como sigue:

Señal		**Significado**
- Bandera roja	...	Pilotos detenidos.
- Bandera roja, "agitada"	...	Parada obligatoria para todos los pilotos.
- Bandera negra y una pizarra con un número de piloto en ella	...	El piloto indicado debe detenerse.
- Bandera amarilla, "inmóvil"	...	Peligro, maneje con precaución.
- Bandera amarilla, "agitada"	...	Peligro inmediato, prepárese para parar, prohibido adelantarse entre pilotos, saltar no es permitido.
- Bandera amarilla, con rayas rojas	...	Peligro, aceite y/o fluidos en pista**.**
- Bandera blanca con una cruz roja	...	Equipo Médico en la Pista, Proceder con extrema precaución. Los pilotos deben rodar por cada obstáculo sin saltar. De ninguna manera deberán rebasar sino después del área.
- Bandera azul, "agitada"	...	Precaución, el piloto está próximo a ser adelantado. (La bandera azul debe ser usada por comisarios suplementarios, especializados solo en este tipo de bandera).
- Bandera a cuadros negros y blancos	...	Final de la práctica/carrera.

El irrespeto a la bandera Amarilla agitada y/o Bandera médica por un piloto será sancionado con la pérdida de 10 posiciones. Esta acción será considerada como una constatación de hecho para la que no es admitida apelación a dicha sanción tomada por el Director de Carrera.

*** OFICIALES DE PISTA:**

La edad mínima para los Oficiales de Pista es de **18 años**. Ellos deben ser nombrados por el Organizador/FMNR y deben haber participado en el cursillo impartido por el jurado según el Reglamento Particular. Después de un evento, los Oficiales de Pista deben permanecer disponibles hasta que el tiempo de reclamo haya expirado.

Los Oficiales de Pista deben estar identificados por camisas, uniformes o baberos de un color neutral, en ningún caso amarillo, **azul** o rojo, para que ellos no puedan confundirse con las banderas.

Debe haber un mínimo de dos Oficiales por puesto: Un Oficial de Pista y un Oficial de Auxilio para dar asistencia a la motocicleta de un piloto por motivos de seguridad.

SM.14. CRUCE POR LA LÍNEA DE CONTROL

El tiempo en el cual una motocicleta cruza la línea de control, debe ser registrado en el momento en que la parte más avanzada de la misma cruce la línea.

SM.15. CONTROL TÉCNICO Y VERIFICACIÓN

El control técnico será realizado antes de las practicas libres de acuerdo con el procedimiento establecido por la FIM LA y los horarios fijados en el Reglamento Particular del evento.

Es obligatoria la presentación de las **motocicletas (incluido el recolector de fluidos), dorsal con el número del piloto, traje de cuero de una pieza, botas del tipo Motocross y el casco de protección de los pilotos de acuerdo con el reglamento técnico FIM**. El cabello debe estar por fuera del casco y encima de los hombros.

Además deberá efectuar el control de nivel de sonido a las motocicletas correspondientes.

El control inicial de nivel de sonido no deberá exceder 117 dB/A.

Un piloto solo puede presentar un silenciador de recambio por motocicleta.

SM.15.1. CONTROL DE NIVEL DE SONIDO DESPUÉS DE CADA CARRERA

Inmediatamente después de cada una de las dos carreras, a tres motocicletas escogidas al azar, se le efectuará el control de nivel de sonido. A un piloto cuya motocicleta haya pasado el límite (117 dB/A + 1 dB/A) después de una carrera, será penalizado con la pérdida de 5 posiciones en la carrera en cuestión. Sin embargo, el piloto tendrá la posibilidad de reparar su motocicleta y hacerla chequear antes de la próxima partida.

SM.15.2. VERIFICACIÓN FINAL

Inmediatamente después de la última carrera, las 3 primeras motocicletas de cada carrera, serán colocadas en el parque cerrado. Las máquinas deben permanecer en el parque cerrado durante los 30 minutos posteriores a la llegada del ganador, y estar custodiadas en caso de protestas contra las motocicletas (el tiempo de permanencia en zona de pódium se toma en cuenta como parque cerrado).

SM.16. RESULTADOS

El ganador de una carrera es el piloto que cruza la línea de llegada primero. Los pilotos que aún se encuentren corriendo serán detenidos una vez cruzada la línea de llegada.

El cronometraje se detendrá a los 5 minutos posteriores a la llegada del ganador.

El ganador del evento es el piloto que haya obtenido la mayor cantidad de puntos independientemente del número de mangas o puesto en que haya finalizado.

Si existe un empate en un evento, los puntos anotados en la segunda manga, determinarán el orden de posiciones en el conteo final.

Todos los resultados deben ser homologados por el Jurado Internacional.

Es obligación del Presidente del Jurado enviar inmediatamente por E – mail, después del final del evento (no más de 2 horas), los resultados de las dos carreras y el general del evento a la Dirección General FIM LA y al Director de la CMS/FIM LA.

SM.17. PUNTUACIÓN PARA LOS CAMPEONATOS

Los puntos serán adjudicados a los pilotos en cada carrera, como sigue:

POSICIONES	PUNTOS	POSICIONES	PUNTOS	POSICIONES	PUNTOS	POSICIONES	PUNTOS
1.°	25	6.°	15	11.°	10	16.°	5
2.°	22	7.°	14	12.°	9	17.°	4
3.°	20	8.°	13	13.°	8	18.°	3
4.°	18	9.°	12	14.°	7	19.°	2
5.°	16	10.°	11	15.°	6	20.°	1

SM.17.1. CLASIFICACIÓN FINAL PARA EL CAMPEONATO

Para cada clase, todos los resultados serán considerados para la clasificación final, basada en la cantidad de puntos ganados en el campeonato independientemente de las mangas en que se haya participado. Los puntos serán atribuidos para cada carrera en conformidad con la escala de puntos del presente reglamento.

Si existe un empate en el resultado final del campeonato, se decidirá tomando en cuenta la mayor cantidad de mejores lugares (por mangas y de seguir empatando, por válidas). Si tras esto aún existiera empate se decidirá tomando en cuenta la mejor posición en la última válida.

SM.18. PROTESTAS

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

* Toda protesta tiene que ser presentada por escrito y firmada solo por el delegado del piloto implicado o afectado. Cada protesta debe referirse a un solo hecho y será dirigida al Jurado Internacional y entregada al Director de Carrera, junto con la fianza o cantidad monetaria establecida en el Artículo CDA 5.1.4 del Código Disciplinario y de Arbitraje vigente de la FIM LA.

* No se requerirá el Depósito complementario por medición de la capacidad de un cilindro o cilindros de un motor.

SM.19. CEREMONIA DE PREMIACIÓN

Los primeros tres pilotos de cada carrera deben tomar parte en la Ceremonia de Premiación, la cual tendrá lugar inmediatamente después de cada carrera o al término de la segunda carrera, donde se premiará además lo correspondiente a los resultados generales del evento.

SM.20. CONFERENCIA DE PRENSA

El ganador de cada carrera, el ganador absoluto y otros pilotos invitados, a discreción de los organizadores, asistirán a una corta rueda de prensa que podrá tener lugar inmediatamente después de la ceremonia de premiación.

SM.21. PREMIOS

SM.21.1. TROFEOS Y MEDALLAS

Los pilotos con los puestos 1.°, 2.° y 3.° en cada manga recibirán medallas y en los resultados finales del evento recibirán un trofeo.

SM.21.2. METÁLICO

Todos los montos de los premios en metálico serán en Dólares Americanos, de los cuales no se permiten deducciones.

SM.21.3. ESCALA DE PREMIOS MÍNIMOS POR EVENTO LATINOAMERICANO EN DÓLARES AMERICANOS

POSICIÓN	1	2	3	4	5	TOTAL en U$$
SM1	875	550	440	400	350	2615

* Para las válidas del Campeonato Centroamericano o Sudamericano el mínimo será del 50%.