



***CAMPEONATO URUGUAYO
DE MOTO VELOCIDAD 2024
REGLAMENTO GENERAL***

Artículo 1. De la FUM
Artículo 2. Definición
Artículo 3. Normativa aplicable
Artículo 4. De los Campeonatos de Velocidad
Artículo 5. De la definición de los campeonatos de pilotos
Artículo 6. Participación de pilotos extranjeros
Artículo 7. Carne de piloto
Artículo 8. Derecho de los organizadores
Artículo 9. De las entradas a las competencias
Artículo 10. Reglamento particular
Artículo 11. De los circuitos
Artículo 12. De la resolución de las controversias
Artículo 13. De la homologación
Artículo 14. Categorías de las competencias
Artículo 15. Disposiciones generales, aplicables a todas las categorías.
Artículo 16. especificaciones técnicas de la categoría ciclomotores a, 2t especialidad resistencia.
Artículo 17. especificaciones técnicas de la categoría ciclomotores b. especialidad resistencia
artículo 18. especificaciones técnicas de la categoría 110cc 4 tiempos
Artículo 20. especificaciones técnicas de la categoría 200cc a.
artículo 21. especificaciones técnicas de la categoría 200cc b.
artículo 22. especificaciones técnicas de la categoría supermotard
artículo 23. especificaciones técnicas de la categoría 300cc.
Artículo 24. CATEGORIA 125 CC ESTÁNDAR
Artículo 25. Categorías de exhibición
Artículo 26. De la sanidad
Artículo 27. De los banderilleros y el código de banderas
Artículo 28. Normas medioambientales
Artículo 29. Definición del Campeonato de clubes
Artículo 30. Responsabilidades
Artículo 31. Postergación y suspensiones
Artículo 32. Validez de la fecha en caso de suspensión parcial
Artículo 33. Modificaciones.
Artículo 34. Autoridades de la prueba
Artículo 35. Carné de delegado
Artículo 36. Planillaje
Artículo 37. Escala de premios y trofeos
Artículo 38. Comisión de la especialidad.
(*) Anexo 1: (art 16)
(**) Anexo 2: (art 17)
(***) Anexo 3: (art 20)

Artículo 1. De la FUM

La Federación Uruguaya de Motociclismo (en adelante FUM), coordina y ejerce la fiscalización, de Campeonatos y torneos de Motociclismo de la modalidad Velocidad, denominados Campeonato Uruguayo de Velocidad, cuyas fechas son organizadas por instituciones afiliadas, o por organizadores privados avalados por estas

Artículo 2. Definición

El motociclismo de velocidad es una modalidad deportiva del motociclismo disputada en circuitos de carreras pavimentados. Las motocicletas que comprende son todas aquellas de producción corriente y en serie, para todo tipo de usuarios, sin distinción de marca y equipadas de origen para la circulación vial. Estas motos deberán formar parte de las comercializadas en el territorio Nacional, por los canales legales y normales, quedando excluidas aquellas unidades únicas en el país, salvo previa homologación del Consejo Directivo de FUM a través de una Comisión Técnica que podrá ser conformada para resolver la solicitud presentada con ese fin.

Artículo 3. Normativa aplicable

En el campeonato Uruguayo de Velocidad, será de aplicación lo que se establece en el presente Reglamento General, así como Reglamentos Particulares correspondientes a cada fecha, en concordancia con el Código Deportivo de FUM y de la FIM-LA, en las resoluciones complementarias y concordantes del Consejo Directivo de FUM y lo establecido en la Leyes N° 17951 y N° 18828

Artículo 4. De los Campeonatos de Velocidad

En el año 2024 se realizará un Campeonato de Velocidad que se denominará: Campeonato Uruguayo de Velocidad puntuable para el Ranking Nacional de Velocidad, válido para pilotos de clubes, y clubes de la Federación Uruguaya de Motociclismo, la que tendrá un mínimo de cuatro fechas y un máximo de ocho fechas.

Artículo 5. De la definición de los campeonatos de pilotos

5.1. En los campeonatos Uruguayos de Velocidad, estará en disputa el título de campeón uruguayo de velocidad a nivel de pilotos. Habrá tantos campeones como categorías se constituyan. El campeón de cada categoría será aquel que logre mayor puntaje en la suma de todos los puntos que individualmente obtuvo en las distintas fechas del torneo. El orden de prelación de los pilotos se obtendrá adjudicando el primer lugar, al piloto que más puntos sumó teniendo en cuenta todos los obtenidos durante todas las fechas del campeonato, y así sucesivamente el 2do, 3ero, etc., de acuerdo con el orden respectivo

del resultado de esa suma.

5.2. En caso de empate en puntos el ganador será el que haya obtenido mayor cantidad de primeros puestos, y si aún se mantiene el empate se compararan los segundos puestos, luego los terceros puestos y así sucesivamente, si persiste el empate será campeón el que gano la última fecha.

5.3. El piloto que no asista a la entrega de premios con su respectiva indumentaria deportiva perderá los puntos de la fecha.

5.4. El piloto que no participe, sin una razón justificada de fuerza mayor, en la carrera final del Campeonato, perderá 25 puntos de los que haya obtenido hasta ese momento.

Artículo 6. Participación de pilotos extranjeros

6.1. Los pilotos extranjeros que participen en el Campeonato Uruguayo de Velocidad puntuaran en las fechas y en el ranking Nacional de Velocidad, y podrán ser campeones en la/s categoría/s en las que participen, siempre y cuando lo hagan en representación de un club afiliado a la Federación Uruguaya de Motociclismo. A tales pilotos extranjeros se les exigirá los mismos requisitos que a los pilotos nacionales.

6.2. El competidor extranjero que presente licencia otorgada por FUM, será considerado como competidor nacional a todos sus efectos según Código Deportivo, y deberá presentar constancia de la Federación Nacional de su país de no estar federado a la misma, y en caso de estarlo, autorización para competir en Uruguay y pase a FUM .

6.3. Todo piloto extranjero que participe en calidad de invitado en pruebas correspondiente a Fechas del Campeonato Uruguayo de Velocidad correrá por los trofeos, pero no tendrá derecho a sumar puntos ni en la fecha respectiva ni en el Ranking Uruguayo de Velocidad. Asimismo, ese piloto debe presentar una carta de la Federación del país de origen, en la que se lo habilita a participar (Permiso de largada).

Artículo 7. Carne de piloto

7.1. Los pilotos de todas las modalidades y las categorías participantes en pruebas fiscalizadas por la FUM, gestionarán a través del delegado de la Institución que representen el Carné de competidor, que será expedido por FUM en el cual quedarán registrados sus datos personales y deportivos. La FUM entregará a cada piloto un carné (licencia digital) de competidor por año, el que lo habilitará a participar en cualquier competencia fiscalizada por la misma, y cuya vigencia se establecerá en el Código Deportivo. No se gestionarán carnés en la pista

7.2. El carné no exonera al competidor del pago de la entrada al o a los

sitios donde se realicen las competencias.

Artículo 8. Derecho de los organizadores

8.1. Las instituciones responsables de la organización de las respectivas fechas podrán realizarlas en su departamento o bien fuera del mismo, previa firma del contrato que contiene derechos y obligaciones antes de la realización de la fecha, ajustándose a lo estipulado en el Código Deportivo (2.1.5 influencia de los clubes).

8.2. La institución organizadora podrá conceder el aval a un particular o a otra institución para organizar una prueba correspondiente a una de las fechas del Campeonato Uruguayo.

Artículo 9. De las entradas a las competencias

9.1. La participación en las competencias no implica la exoneración del pago de entradas.

Artículo 10. Reglamento particular

10.1. Cada club afiliado u organización privada (avalada por un club) que organice una fecha válida por el Campeonato, deberá presentar 15 días antes de la fecha de la competencia, las reglas complementarias del Reglamento General (Reglamento particular).

10.2. En el reglamento particular de todas y cada una de las fechas que integren el Campeonato Uruguayo de Velocidad, deberá contener el nombre de las autoridades de la prueba, su intención de cobro de entradas, detalle del circuito y los horarios de entrenamiento y largadas de las distintas categorías.

Artículo 11. De los circuitos

11.1. Todos los complejos deportivos deberán contar con servicios sanitarios higiénicos dotados de agua corriente o en su defecto baños químicos.

11.2. El Director de la prueba, actuante deberá verificar el recorrido antes de la largada de las competencias, en caso necesario el organizador pondrá a disposición un vehículo apropiado para dicha tarea.

Artículo 12. De la resolución de las controversias

Las cuestiones que en este Reglamento no se mencionen, serán resueltas por el Consejo Directivo. En el día de la carrera las cuestiones reglamentarias serán atendidas en primera instancia por el Director de la Prueba, este conformará un tribunal de carreras que estará conformado por el director de la Prueba, el Comisario Deportivo y el Jefe de la Inspección Técnica, en todos los casos conforme a las reglas complementarias y concordantes de FUM y FIM-LA.

Artículo 13. De la homologación

13.1. Todos los escenarios deportivos, circuitos e instalaciones complementarias utilizadas para pruebas del Campeonato Uruguayo de Velocidad, tendrán que ser homologados por FUM, entre 20 y 25 días antes de carrera. Si se realizan observaciones, las que se harán constar por escrito, se homologara nuevamente 15 días antes de la fecha de la competencia. Si en ese momento se establece fundadamente que persisten las cuestiones que dieron lugar a las observaciones, el Club perderá el derecho de realización de la prueba.

13.2. El Club organizador podrá apelar en todo momento el informe del homologador ante el Consejo Directivo de FUM, el que deberá expedirse en la sesión inmediata siguiente a la introducción del referido recurso.

13.3. Los gastos de homologación (viáticos) estarán a cargo del organizador y los costos serán establecidos por el Consejo Directivo.

Artículo 14. Categorías de las competencias

El Campeonato Uruguayo de Velocidad 2023, se compondrá de las siguientes categorías:

Cat. Ciclomotores A

Cat. Ciclomotores B

Cat. 110 cc 4 T

Cat. 125 cc 2 T

Cat. 200 cc A

Cat. 200cc B

Cat. Supermotar

Cat. 300cc

Cat. Superbikes

Cat. Invitada

Artículo 15. Disposiciones generales, aplicables a todas las categorías.

15.1. El director de la prueba y/o la Comisión Técnica de Velocidad designada por FUM, podrán cambiar a uno o más pilotos a la categoría que entiendan correspondan.

15.2. Como en todas las competencias fiscalizadas por FUM, solo podrán participar pilotos que cumpla con todos los requisitos exigidos por las normas legales.

15.3. Por el solo hecho de inscribirse en su categoría, el piloto acepta las reglamentaciones de la categoría, siendo pasible de sanciones y multas por incumplimientos de su parte y/o de sus acompañantes, mecánicos y todo el entorno de su box.

15.4. Comportamiento piloto, equipo, acompañantes y criterios.

15.4.1. Se considera que un piloto ha tomado parte de un evento cuando haya participado, por lo menos, en una sesión de prácticas.

15.4.2. Se considera que un piloto ha tomado parte de una carrera cuando haya participado, por lo menos, en la primera vuelta de esa carrera.

15.4.3. Ningún piloto está autorizado para entrar en las áreas de Parque Cerrado, al menos que sea para recuperar o mover su propia motocicleta, o si tiene una autorización escrita y firmada por el Director de la Prueba.

15.4.4. Si un piloto, acompañante o integrante de su equipo, no se comporta correctamente y participa de insultos actos de indisciplina o incurren en conductas antisociales o antideportivas, serán sancionados por la FUM conforme a la reglamentación vigente.

15.4.5. La participación de los pilotos en la grilla de partida, tanto en la prueba de "tanques llenos" o en la de la carrera, tendrá que hacerse con el aspecto exterior de la motocicleta y la indumentaria deportiva, en perfectas condiciones y podrá estar acompañado hasta por 5 personas (excepto menores de edad). De no cumplir con esta norma quedará automáticamente excluido de la grilla y se deberá retirar inmediatamente de la misma. Reingresará a pista desde la calle de boxes cuando sea habilitado por el oficial correspondiente.

15.5. Vestimenta y equipo del piloto

15.5.1. Todo competidor, bajo pena de no ser autorizado a participar en las pruebas o en los entrenamientos, deberá, obligatoriamente ajustar su vestimenta y equipo a los siguientes detalles como condición mínima exigida: Mono de cuero homologado por FUM.

Pantalón y casaca en cuero o similar en resistencia homologado por FUM.

Botas de competición.

Guantes de cuero.

Casco con normas DOT o SMELL.

15.5.2. Queda prohibida la utilización de pantalón de jeans, camperas de jean, guantes de tela, botas de mediacaña o calzado de lona o similar (zapatillas tipo deportivas, etc.) de cualquier especie.

15.5.3. Ante cualquier duda, referente al uso de determinada vestimenta deportiva, el participante debe presentarla al comisario deportivo para su homologación.

15.5.4. En el caso que no se cumplan con los requisitos relativos a indumentaria, el piloto quedará impedido de participar en el evento.

15.5.5. Los pilotos que participen en el Campeonato Uruguayo de Velocidad tendrán que portar identificación de la institución o escudería a la que representan. La identificación podrá aparecer en el casco, o en su vestimenta.

15.5.6. El piloto al que le corresponda participar del podio de ganadores en cada competencia está obligado a presentarse al mismo vestido con el equipo reglamentario de carrera completo incluido el casco.

15.5.7. En el caso de que no se cumpla con lo establecido en 15.5.6 quedará automáticamente excluido del podio y de la competencia de la fecha, con la consiguiente pérdida de puntos que haya obtenido en la carrera.

15.5.8. El piloto y los integrantes de su equipo deberán estar vestidos correctamente en la zona de boxes. No podrán estar a la vista del público con el torso desnudo, etc. En caso de infracción a esta disposición, el piloto es responsable por sí mismo y por la conducta de la totalidad de sus acompañantes o personal a su cargo, por lo que se le sancionará con una multa de \$ 1.000, la que deberá hacer efectiva antes de que termine el evento. Caso contrario quedará automáticamente excluido de la competencia que haya participado en esa fecha.

15.5.9. Las motocicletas no podrán presentar pérdida de fluidos de ninguna clase (aceite, combustible, fluido hidráulico, etc.)

15.6. Neumáticos

15.6.1. Se podrá utilizar cualquier marca de neumáticos, siempre que se encuentre disponible en plaza para su venta al público. (Verificado por consejo directivo de FUM) Los de neumáticos a utilizarse deberán contar con homologación para su uso en calles y rutas. La medida es opcional y se autoriza a cambiar el sentido de giro. No está permitida la utilización de neumáticos slick de ningún tipo, marca o compuesto. Se permite el remarcado de neumáticos ya homologados en caso de pista mojada. Se faculta al consejo directivo de FUM a homologar los neumáticos a ser usados en las categorías "superbike".

15.6.2. Los neumáticos utilizados en cada fecha para clasificar y carrera deberán ser los mismos y serán marcados al finalizar la prueba de clasificación (1 juego). Los neumáticos deberán ser autorizados por FUM (Comisario Técnico), mínimo de una fecha para la otra o, un mes antes como mínimo. Está prohibido el uso de neumáticos no homologados. La FUM deberá corroborar la existencia de esos neumáticos en venta en plaza.

15.6.3. Los pilotos deberán ingresar al área técnica para el marcado de neumáticos inmediatamente después de culminada la prueba de clasificación. Los pilotos que no se presenten a la inspección técnica en un máximo de 5 minutos posteriores a la bajada de bandera quedaran automáticamente descalificados, con excepción de aquellos pilotos que por causa mayor (accidentes) no se presente.

15.6.4. Neumáticos dañados: En el caso en que un neumático sufre daños irreparables como consecuencia de un accidente o desperfecto de fabricación, éste podrá ser reemplazo por otro de similares condiciones al neumático dañado, previa homologación del jefe de la inspección técnica CMV y autorización del Comisario Deportivo de FUM.

15.7. Combustible

Todas las motos deben utilizar nafta de uso comercial de venta en el territorio nacional de surtidor o de venta al público. Está autorizado la utilización de nafta de avión de venta al público. Está prohibido el uso de METANOL Y

ALCOHOL.

15.8. Números de identificación.

Es obligatorio el uso de número en el frente y laterales de la motocicleta, visibles y legibles. El campeón de cada categoría deberá obligatoriamente utilizar el N° 1. Del número 2 al 10 serán utilizados opcionalmente por los ranqueados de esas posiciones. El resto podrá elegir número y reservarlo en la FUM para todo el año. Aquellos pilotos ranqueados (del 1 al 10) que usen dichos números, podrán dejar reservados en FUM sus números anteriores por un año máximo mediante comunicación escrita.

15.9. De los entrenamientos y de la clasificación

15.9.1 El horario y las condiciones de entrenamiento y/o reconocimiento del recorrido debe establecerse en el Reglamento Particular, estando facultado el Comisario Deportivo para introducir variantes, y/o suprimirlos en caso de ser necesario por razones de seguridad.

15.9.2 En la prueba de clasificación y en la de “tanques llenos”, el piloto saldrá a pista una sola vez, cuando regrese a la zona de boxes deberá dirigirse directamente al Parque Cerrado y no podrá salir nuevamente a pista. Durante estas pruebas no podrá realizar ninguna reparación o ajuste en su motocicleta.

15.10. De los boxes

15.10.1 En una zona cercana a la largada (preferiblemente con acceso directo a esta), estarán los boxes con capacidad suficiente para todos los pilotos participantes con sus respectivas motos.

15.10.2 Las motocicletas deberán entrar y salir por los lugares apropiados.

15.10.3 Está absolutamente prohibido circular con la motocicleta en marcha, a contramano por la calle de boxes, podrá hacerlo empujando la misma y con el motor apagado. En el caso que exceda la velocidad permitida (30km por hora) para entrar o salir de la zona de boxes, será sancionado con una multa de \$1.000 (pesos uruguayos un mil) y excluido de la competencia.

15.10.4 No podrán permanecer en los boxes personas no autorizadas, cada competidor es responsable por sí mismo, por sus actos y por los actos de sus ayudantes en todo momento y situación y será pasible de sanciones.

15.11. Reunión de pilotos

Antes de la largada de cada competencia se realizará una reunión de pilotos, explicando el director de carreras, el sistema u orden de largada y demás detalles que sean necesarios. El piloto obligatoriamente deberá estar presente en la reunión que esté prevista en cada evento. Todos los pilotos y/o los integrantes de su equipo deberán asistir, obligatoriamente a esta y a todas las reuniones convocadas por el director de Carrera. La no concurrencia significará una multa de U\$S 30 (treinta dólares americanos) para la primera vez y en el caso de ser reincidente, la sanción será la exclusión

de la prueba.

15.12. De las largadas

15.12.1 El orden y horario de las competencias será estipulado en el reglamento particular. El Comisario Deportivo puede introducir variantes. Las causas de las variantes serán señaladas en su informe al consejo directivo de FUM.

15.12.2. Se utilizará el mismo modelo de largadas de FIM LA.

15.12.3. El ingreso a la pista será controlado en todo momento por las autoridades de la prueba y los competidores lo harán exclusivamente desde Boxes, luego que reciban la autorización correspondiente.

15.12. 4 El orden de largada es el que se determine en el reglamento particular.

15.13. Del desarrollo de la prueba

15.13.1 En el transcurso de una competencia les está prohibido a los pilotos realizar maniobras desleales o peligrosas, manejo descuidado o aparatoso, exhibiciones de destreza, etc. que atenten contra los demás competidores, contra sí mismo y contra los eventuales espectadores. No se permite bajo ningún concepto circular en sentido contrario al sentido en el que se está desarrollando la competencia.

15.13.2. La sanción por violación de cualquiera de estas reglas será el retiro de la competencia, lo que será indicado por parte del director de la Prueba.

15.13.3. El Comisario Deportivo podrá excluir en todo momento, una motocicleta en la que su construcción o estado, sea o pueda constituir un peligro para el piloto, los demás participantes o el público.

15.14 Sustitución de pilotos y maquinas

En el desarrollo de una prueba no se permite el cambio de piloto, ni de maquina o de número de identificación. (El número lo debe mantener durante todo el año).

15.15 Control técnico

15.15.1. A los efectos de la verificación técnica, que comenzará 30 minutos antes de terminar la última carrera, el Club organizador deberá proporcionar en el Parque Cerrado todos los elementos necesarios para el cumplimiento de la misma (instrumentos de medida, herramientas adecuadas.)

15.15.2. El desarme será efectuado por el piloto de la motocicleta, con la asistencia de un ayudante y con sus propias herramientas.

15.15.3. Sólo podrán estar presentes las Autoridades de la Prueba, un mecánico y el piloto u otro mecánico designado por el piloto y la Comisión Técnica designada por las Autoridades (el verificador puede ser una de ellas).

Siendo los que se encargarán de efectuar los trabajos que sean necesarios.

15.15.4. Toda denuncia deberá presentarse por escrito (reclamos mecánicos) y acompañados de una caución de \$4.500 (cuatro mil quinientos pesos). En el caso de las categorías “súper bike” la caución será de U\$D 500 (quinientos dólares americanos)

15.15.5. Si el reclamo es infundado, se entregará el valor de la caución al denunciado como indemnización.

15.15.6 De lo contrario se devolverá el valor de la caución al denunciante, (su identidad se mantendrá en reserva) y el piloto cuya moto fue encontrada en infracción, será descalificado y los antecedentes elevados al Consejo Directivo de FUM.

15.15.7. Además de los eventuales reclamos, tras el ingreso al Parque Cerrado, la Comisión Técnica podrá elegir la o las motos que considere para su revisión sin importar la posición obtenida.

15.15.8. Al finalizar la carrera, serán controladas las tres primeras clasificadas, y una elegida por sorteo o por elección de la Comisión Técnica del evento.

15.15.9. A requerimiento de la Comisión Técnica, el piloto deberá presentar el manual y la documentación técnica que haga falta para los controles finales.

15.15.10. Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase. En el caso de que una motocicleta, por una caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el director Técnico CV podría admitir la verificación de una segunda motocicleta. El proceso de autorización de una nueva motocicleta, no podrá ejecutarse durante un entrenamiento oficial o tras cerrarse la calle de boxes para la vuelta de reconocimiento de la carrera.

15.15.11. Cuando las motocicletas se encuentren fuera de las cotas establecidas, se procederá el desarmado del motor y elementos eléctricos que intervienen en la ignición del motor. El desarmado podrá suceder en el propio circuito o cuando la comisión lo disponga.

15.15.12. El piloto, será el responsable de demostrar que los elementos dudosos o cuestionados se correspondan con este reglamento.

15.15.13. Los elementos dudosos o cuestionados podrán ser retenidos por el director técnico, a la espera de nuevas comprobaciones. En estos casos, se podrán designar peritos de partes.

15.15.14. En todos los casos la comisión técnica será la encargada de informar al director de la prueba sobre los resultados de las inspecciones.

15.15.15. Será el comisario deportivo, el director de la prueba y la comisión técnica designada por la FUM los encargados de verificar la aptitud técnica de cada máquina para participar en cada competencia.

15.15.16. Todo piloto cuya máquina se encuentre (luego de la verificación técnica) fuera de reglamento, será sancionado con la pérdida de los puntos obtenidos en la competencia y los antecedentes elevados al consejo directivo de FUM. En caso de reiterar la falta, el piloto será sancionado con la suspensión por el resto del Campeonato en disputa. Si se tratase de la última fecha del campeonato, la suspensión se aplicará para el resto del campeonato siguiente. Asimismo, el piloto podrá ser pasible de otras sanciones

complementarias, según lo establezca el consejo directivo y el tribunal arbitral y de penas de FUM.

15.15.17. Queda prohibido dirigirse a la comisión técnica en forma verbal. Cualquier reclamo deberá realizarse por escrito dirigida al director de la prueba y deberá entregarse en la secretaria del evento.

15.15.18. Asimismo, el piloto podrá apelar conforme a los procedimientos establecidos por el Código Deportivo, y las normas concordantes que establecidas por FUM y en los respectivos reglamentos FIM-LA.

15.15.19. El piloto que luego de ser premiado con un trofeo o copa, reciba la comunicación de su descalificación por el director de la prueba, deberá reintegrar su premio en un plazo máximo de 15 minutos. El no reintegro en el plazo estipulado generara la suspensión por el resto del Campeonato en disputa. Si se tratase de la última fecha del campeonato, la suspensión se aplicará para el resto del campeonato siguiente. Asimismo, el corredor podrá ser pasible de otras sanciones complementarias.

15.15.20. Toda reclamación de estas características podrá ser presentada al director de la prueba, en un tiempo que no podrá exceder a los 30 minutos de finalizada la carrera. Ante la eventual existencia de una reclamación, la clasificación publicada por la organización tiene valor provisorio. El orden definitivo se conocerá después de superado el tiempo de 30 minutos de conclusión de la carrera y/o de sabido el resultado de la verificación activada por un reclamo.

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

15.16. De la documentación y las inscripciones

15.16.1 Procedimientos de verificación y plazos

Para la temporada 2024 las inscripciones se realizarán conforme las disposiciones generales del consejo directivo de FUM, los pilotos se obligan a proporcionar todos los datos requeridos, así como cumplir con los procedimientos de inscripción y/o pre- inscripción determinados y se reciben hasta el día viernes previo de la competencia. No se realizan inscripciones en pista.

15.16.2. El costo de la inscripción por categoría será:

Categoría ciclomotores, \$1.200 (pesos uruguayos un mil doscientos) cuando compite un solo piloto y \$1.800 (pesos uruguayos un mil ochocientos) cuando son dos pilotos.

Categorías 110cc, 125cc, 200cc A y B, y supermotard \$1.200 (pesos uruguayos un mil doscientos)

Categoría 300cc \$2.000 (pesos uruguayos dos mil)

Categoría SBK \$ 2.500 (pesos uruguayos dos mil quinientos)

15.16.3. La recaudación por concepto de inscripciones pertenece íntegramente a la Federación Uruguaya de Motociclismo, la recaudación por concepto de inscripciones de las categorías invitadas pertenece íntegramente al organizador de la fecha.

15.16.4. Cada piloto deberá contar, en su motocicleta, con el zócalo porta transponder, que podrá adquirir en la mesa de inscripciones. Un oficial de la

dirección técnica le indicará donde debe instalarse en la motocicleta.

15.17. Finalización de la competencia

El fin de una carrera estará señalado por el Juez de Llegada o bien por el director de la prueba, con bandera a cuadros blancos y negros. A los efectos técnicos solo la transposición de la línea de llegada previamente marcada a tal fin indicara la culminación de la prueba. Todas las motos entraran a parque cerrado una vez culminada la prueba.

15.18. Determinación del ganador

Sera declarado ganador aquel competidor que sea el primero en cruzar la línea de meta con el total de número de vueltas que compone la carrera.

15.19. Puntuación por fecha

El puntaje será el previsto por el Código Deportivo de la FIM, siendo el mismo individual y por fecha disputada:

1º -25 puntos

2º- 20 puntos

3º- 16 puntos

4º- 13 puntos

5º- 11 puntos

6º- 10 puntos

7º- 9 puntos

8º- 8 puntos

9º- 7 puntos

10º- 6 puntos

11º- 5 puntos

12º- 4 puntos

13º- 3 puntos

14º- 2 puntos

15º- 1 punto

Este puntaje será adjudicado en orden correlativo de llegada la línea de meta para los primeros quince primeros competidores.

15.20. Número mínimo de participantes

En todas las categorías, el número mínimo de motocicletas admitido será de seis, en caso de no contar con ese mínimo de participantes, en la tercera fecha consecutiva, se declarará desierta la categoría y no participará de la fecha siguiente. Dando por concluido el campeonato para esa categoría.

15.21. Prohibición

Está prohibido fumar y consumir bebidas alcohólicas en boxes, parque cerrado, etc.

15.22. Interpretación del reglamento

15.22.1. La interpretación del Reglamento General corresponde directamente al Consejo Directivo de la FUM. La interpretación de los Reglamentos Particulares de cada una de las fechas que integren el Campeonato Uruguayo corresponde en primera instancia al Comisario Deportivo actuante y en segunda instancia al Consejo Directivo de la FUM, que fue el que oportunamente lo aprobó.

15.22.2. Todas las situaciones no previstas en el presente Reglamento General y en los Reglamentos Particulares que puedan presentarse, serán consideradas y resueltas en instancia primaria, por el Comisario actuante y posteriormente por el Consejo Directivo de la FUM.

15.23. Requisitos y documentación

Los pilotos deberán cumplir lo establecido en la ley N° 18.828 (REGIMEN DE FOMENTO Y PROTECCION DEL SISTEMA DEPORTIVO) lo establecido de carácter general por la Secretaría Nacional del Deporte, así como las disposiciones de INAU si correspondiera la edad, y todas las disposiciones del Consejo Directivo de FUM.

15.24. Concepto de prohibiciones

Para todas las especificaciones técnicas de todas las categorías, se aplica el principio de, “todo aquello que no esté autorizado en este reglamento, está prohibido”. Las especificaciones técnicas de cada una de las categorías están dirigidas a limitar los cambios en las motocicletas homologadas, en interés de la seguridad y para la aplicación en competición. Si el cambio de una parte o sistema no está específicamente permitido en los siguientes artículos, entonces está prohibido. Todas las motocicletas deben cumplir, en todos sus apartados, las exigencias del Reglamento Técnico de Velocidad como especifican estas normas. Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada.

15.25. De la categoría 300cc y Superbikes.

La categoría 300cc será oficial de FUM en la temporada 2024, los pilotos competirán por el título de campeón nacional de la categoría disputando cinco fechas en el transcurso del campeonato. Las especificaciones técnicas y reglamentarias serán establecidas en el reglamento particular de cada fecha. La categoría compuesta por motocicletas de 600cc y 1.000cc en adelante denominada “superbikes” (SBK) será oficial de FUM en la temporada 2024, los pilotos competirán por el título de campeón nacional de la categoría, y

participarán en cuatro fechas durante el transcurso del campeonato nacional.

15.26. Categoría Superbikes (SBK)

Para esta categoría denominada “superbikes”, las especificaciones técnicas y reglamentarias, serán establecidas en el reglamento particular de cada fecha. Y se regularan en concordancia con las disposiciones del consejo directivo de FUM, así como normas generales de FEBOM y FIM LA.

15.27. Lastre.

Los pilotos que deban cargar sus motocicletas con lastre para llegar al peso mínimo de la categoría lo harán mediante el uso de contenedores metálicos. En todos los casos la fijación del lastre a la motocicleta debe ser homologada por la comisión técnica.

Artículo 16. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CATEGORÍA CICLOMOTORES A, 2T ESPECIALIDAD RESISTENCIA.

(*) ver ANEXO 1, con vigencia desde 12/07/2024

16.1. Especificaciones de la motocicleta

Podrán participar en esta categoría únicamente motocicletas de producción, que hayan sido comercializadas en el mercado uruguayo y que cuenten con las siguientes características:

Motor de 2 Tiempos a carburador

Cilindrada máxima de 80 cc con una tolerancia del 5% Refrigeración por aire Sin válvula de escape

16.2. Preparación

Los motores serán de un cilindro de ciclo dos tiempos con embrague automático de una sola marcha, está prohibido el uso de variadores o cualquier sistema de cambio de marchas durante el desarrollo de la prueba. Está permitido el uso de refrigeración líquida queda prohibido el uso de cualquier sistema de válvula de escape.

16.3. Preparación del motor

La cilindrada no podrá ser mayor a los 80 cc con una tolerancia del 5%, siendo el resto de los componentes de libre preparación.

16.4. Manillares y mandos manuales

Los manillares, el conjunto de acelerador/levas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse. Los manillares y sus mandos pueden reubicarse. El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente. Las levas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales.

16.5. Pedaleras y sus mandos

Las pedaleras y sus mandos pueden ser reubicados o sustituidos, pero estos deberán estar correctamente fijados al cuadro y deberán garantizar la seguridad. El director técnico y/o CMV podrá rechazar cualquier pedalera que no cumpla con estas indicaciones.

16.6. Frenos

El sistema de frenos delantero y trasero son de libre preparación y configuración, pero ambos deberán estar instalados y funcionar correctamente.

16.7. Sistema de escape

Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse.

16.8. Transmisión

Se permite modificar la transmisión secundaria (plato y piñón)

16.9. Instalación Eléctrica

El sistema de instalación eléctrica podrá retirarse o modificarse. Podrán retirarse reguladores de voltaje, destellador de señaleros, relay de arranque y batería.

16.10. Suspensiones

16.10.1. Horquillas delanteras

Las horquillas delanteras son de libre preparación y configuración. El amortiguador de dirección puede añadirse. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

16.10.2. Brazo de suspensión posterior (Basculante)

El brazo de suspensión posterior es de libre preparación y diseño, pudiendo remplazarse o modificarse. Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes deben tener los bordes redondeados (de amplio radio).

16.10.3. Amortiguador posterior

La unidad de la suspensión posterior (amortiguadores) es de libre preparación.

16.11. Equipo Adicional

No están autorizados los sistemas de adquisición de datos, sensores, ordenadores, etc. La telemetría no está autorizada. La instalación de un GPS o dispositivo infrarrojo para el cálculo de los tiempos y las vueltas está autorizada.

16.12. Elementos varios

16.12.1. Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión. Juntas y materiales de juntas, con la excepción de la junta de la base del cilindro. Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados.

Acabados de pintura y adhesivos de las superficies pintadas.

Las protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc., pueden estar hechos en otros materiales, si estas piezas no reemplazan piezas originales montadas en la motocicleta en el modelo homologado.

16.12.2. Los siguientes elementos pueden ser retirados:

Dispositivos de control de emisión (anti contaminación)

Velocímetro

El guardacadenas siempre que no esté incorporado al guardabarros.

Accesorios atornillados al sub-chasis.

16.12.3. Los siguientes elementos deben ser retirados:

Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.

Retrovisores

Bocina

Soporte de la placa de matrícula

Caja de herramientas.

Ganchos para el casco y el equipaje

Estriberas para el pasajero

Asideras (s) para el pasajero

Pata lateral

16.13. Seguridad

Las modificaciones realizadas a la motocicleta no podrán comprometer la seguridad de su estructura. Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón cortacorrientes funcionando correctamente, situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o pulsera (llevado en la mano) y que pueda parar el motor. Las motocicletas no podrán presentar pérdida de fluidos de ninguna clase (aceite, combustible, fluido hidráulico) Deberán precintarse con alambre las mordazas de freno y tapones de llenado y vaciado de aceite. Todas las motocicletas deberán presentarse para su homologación ante la Comisión Técnica al inicio de cada fecha. Toda motocicleta que sufriese un accidente o caída durante el transcurso del evento deberá concurrir nuevamente a la Verificación Técnica a los efectos de comprobar la aptitud de la motocicleta para continuar la competencia. Las motocicletas que no garanticen la seguridad del

piloto y demás participantes serán excluidas de la competencia.

16.14. Pilotos por motocicleta en resistencia.

En la categoría de resistencia el piloto que se presente a su primera participación en forma solitaria deberá cumplir el resto de la disputa del campeonato de la misma manera. En el caso de una motocicleta que presente con dos pilotos en su primera participación y en una fecha subsiguiente decidiera participar con un piloto, deberá continuar el resto del campeonato de la misma manera (con un piloto)

Artículo 17. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CATEGORÍA CICLOMOTORES B. ESPECIALIDAD RESISTENCIA

() ver ANEXO 2, con vigencia desde 12/07/2024**

17.1. Especificaciones de la motocicleta

En esta categoría podrán participar CICLOMOTORES DE 2 T, y tendrán un cubicaje máximo de 60cc.

17.2. Inscripciones

Se deberán inscribir por moto hasta 3 pilotos y un mecánico

17.3. Iniciada la competencia para ingresar a boxes, deberá hacerlo desde el interior de la pista y lo harán por el único lugar de acceso, para salir de boxes debe aguardar a que se le autorice.

17.4. Control técnico

Finalizada la inscripción los pilotos y mecánicos, se presentarán con su moto y con faja, casco, rodilleras, mono de cuero. Opcional pechera. A posterior se hará el lacrado de motores, para ingresar a pista con moto apagada y casco en mano.

17.5. Peso

El peso mínimo será de 120 Kg., para el caso de que se deba colocar peso, será en el chasis bajo el asiento.

17.6. El cambio de piloto y carga de combustible se harán en boxes, se mostrará la bandera (verde) cumplidos los 15 minutos de competencia.

17.7. Finalizada la competencia las 10 primeras motos irán directo de la pista al parque cerrado, para su control.

17.8. Denuncias

Las denuncias se presentarán por escrito antes o durante la competencia.

17.9. Chasis

Deberán ser de ciclomotores no de competición, tener posa pies rebatibles y botón de apagado o pulsador funcionando, del lado izquierdo. El colín o asiento debe ser rígido al chasis

17.10. Carburador

Carburador de pulmón hasta 21mm, no se puede usar power jet, sobrealimentación, ni de Formula Internacional.

17.11. Elementos mecánicos libres.

Filtro de aire, pipeta, caja de láminas (floppera), tapa cilindro sin válvula, cigüeñal y carrera (puede comprimirse), campana de embrague y engranajes, se permite el uso de arandelas cóncavas.

Refrigeración a aire, freno hidráulico y freno de disco delantero opcional. Levas de freno libres, con la terminación de bolita (NO RECORTADA)

17.12. Volante de ciclomotor

No se permite el uso de rotores internos ni encendidos que vengan para motos de competición. Las bobinas y CDI serán libres, bugía (NO DE COMPETICION);

17.13. Sera de preparación libre.

Biela, campana de embrague, pistón con 2 aros , tapa de cilindro refrigerada a aire, cilindrada máxima 60cc, que no tengan más de 5 transfer, camisa hierro, no puede ser niquelada.

17.14. El tanque de combustible debe ser de metal o plástico, y estar firmemente sujetado al chasis, y deberá contar con la homologación de la inspección técnica. El sistema de escape no podrá sobrepasar la línea perpendicular al piso, tomada al final de la rueda trasera. La transmisión, rodado y llantas serán libres. No está autorizado el uso de cubiertas slip. El manillar será reforzado y con tapones en los extremos internos (tapando el caño).

17.15. Opcional

La horquilla trasera y la horquilla delantera, puede ser hidráulica así como el sistema de freno.

17.16. Amortiguadores

Preparación libre

Artículo 18. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CATEGORÍA 110cc 4 Tiempos

18.1. Pilotos

Para pilotos mayores de catorce años cumplidos al 31 de diciembre del año anterior.

18.2. Especificaciones de la motocicleta

Podrán participar en esta categoría únicamente motocicletas de producción, de hasta 110cc, del tipo de las denominadas genéricamente como "pollerita", que sean comercializadas en el mercado uruguayo y que cuenten con un mínimo de 100 unidades vendidas.

18.3. Motores

Las motocicletas podrán tener un motor con cilindro corriente de hasta 110 cc, aceptándose una variación de su cilindrada de hasta un 10%.

18.4. Preparación del motor

El aspecto exterior del motor debe mantener su forma original.

18.4.1. Cilindro

La cilindrada no podrá ser mayor a los 110cc con una tolerancia del 10%.

El cilindro deberá tener camisa de hierro o aluminio, sin tratamientos y sin refrigeración líquida.

18.4.2. Tapa de cilindros

La tapa de cilindro debe mantener su forma original exterior sin tratamiento especial, siendo su interior de libre preparación (ej. no debe faltar la tapa del piñón, no debe faltar la tapa del encendido). El cilindro y su tapa no pueden ser con refrigeración líquida.

18.4.3. Carburador

El carburador de esta categoría es libre en su diámetro y tipo.

18.4.4. Encendido

El encendido podrá modificarse o remplazarse.

18.4 .5. Juntas

Los motores serán inspeccionados antes de cada carrera, en caso de pérdidas de aceite que comprometan la seguridad, quedarán imposibilitadas de participar en la prueba.

18.4 .6. Embrague

El embrague será el automático original (centrífugo)

18.4.7. Caño de escape

De libre elección y preparación. Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. El sistema de escape deberá estar asegurado con al menos tres anclajes y debidamente fijado al cuadro. El sistema de escape (silenciador incluido) no podrá sobrepasar la línea pendular tomada al final de la rueda trasera (línea perpendicular al piso); tampoco podrá tener una separación mayor a 10 cm. de elementos mecánicos que oficien de defensa natural, resguardando al piloto y/o a terceros de los salientes y bordes propios del caño de escape. El caño de escape es de uso obligatorio.

18.4.8. Anclajes de motor

Está prohibido modificar los anclajes originales del motor. El cuadro deberá tener los anclajes originales para los motores autorizados en este reglamento, no permitiéndose modificación alguna en el mismo.

18.4.9. Recuperación de fluidos

Es obligatorio instalar un depósito de recuperación en el respiradero del motor.

18.4.10. Suspensiones

18.4.10.1 Horquillas delanteras

Únicamente se autoriza el uso del modelo de horquilla original de la motocicleta. Las partes internas originales de las horquillas homologadas pueden modificarse o cambiarse, quedando totalmente prohibida cualquier modificación que

comprometa la seguridad del vehículo

18.4.10.2. Brazo de suspensión posterior (Basculante)

Unos 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).

18.4.10.3. Amortiguador posterior

La unidad de la suspensión posterior (amortiguador) puede ser modificada o cambiada, siendo libre su preparación.

18.4.10.4. Ángulo de ataque

Se autoriza a modificar el ángulo de los amortiguadores traseros. En caso de hacerlo, dichas modificaciones no podrán comprometer la seguridad del vehículo y deberán ser autorizadas en la Inspección Técnica CMV.

18.4.11. Chasis

Únicamente se autoriza el uso del modelo de chasis (cuadro) original de la motocicleta, debiendo tener los plásticos bajo asiento, guardabarros delantero, escudo y carcasa del farol

18.4.12. Manillares y mandos manuales

Los manillares, el conjunto de acelerador/levas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse. Los manillares no podrán exceder los 650 mm de largo y deberán tener un diámetro regulado de 20mm. Los manillares y sus mandos pueden reubicarse. El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente. El puño del acelerador es de libre elección. Podrá incorporarse un comando de toma de aire. Las levas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales, debiendo estas tener los extremos redondeados.

18.4.13. Pedaleras y sus mandos

Las pedaleras y sus mandos pueden ser reubicados o sustituidos, pero estos deberán estar correctamente fijados al cuadro y deberán garantizar la seguridad. Las pedaleras deben ser rebatibles. El Director Técnico CV podrá rechazar cualquier pedalera que no cumpla con estas indicaciones.

18.4.14. Asiento

El asiento es de uso obligatorio y deberá ser del tipo de modelo original a la motocicleta.

18.4.15. Carenado

El uso del carenado es obligatorio y no se admitirán aquellas motocicletas que no lo tengan.

El carenado deberá incluir:

La carcasa del farol delantero (debiendo cerrarse correctamente los huecos que forman el farol delantero y los señaleros)

Escudo delantero

Pollerín

Plásticos laterales posteriores

Guardabarros delantero

18.4.16. Pedal de arranque

Podrá retirarse pedal de arranque.

18.4.17. Frenos

El sistema de frenos delantero y trasero son de libre preparación y configuración, pero ambos deberán estar instalados y funcionar correctamente.

18.4.18. Bombas hidráulicas y mordazas: Las bombas y mordazas (callipers) de freno pueden modificarse o sustituirse. Los latiguillos hidráulicos (flexibles) pueden sustituirse.

18.4.19. Precintado: Los tornillos de anclaje de las mordazas deberán estar precintados con alambre

18.4.20. Llantas

18.4.20.1 Rodao

El diámetro del rodado de la llanta es de libre elección

18.4.20.2 Balanceo

Se permite la utilización de plomo para el balanceo dinámico de las llantas.

18.4.21. Equipo Adicional

No están autorizados los sistemas de adquisición de datos, sensores, ordenadores, etc.

Telemetría.: La telemetría está autorizada.

Instrumental adicional: La instalación de un GPS o dispositivo infrarrojo para el cálculo de los tiempos y las vueltas está autorizada.

18.5. Elementos varios

18.5.1 Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión. Juntas y materiales de juntas.

Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados.

Acabados de pintura y adhesivos de las superficies pintadas.

Las protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc., pueden estar hechos en otros materiales, si estas piezas no reemplazan piezas originales montadas en la motocicleta en el modelo homologado

18.5.2. Los siguientes elementos pueden ser retirados:

Dispositivos de control de emisión (anti contaminación)

Velocímetro

El guarda cadenas siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros. Accesorios atornillados al chasis.

18.5.3. Los siguientes elementos deben ser retirados:

Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes. Retrovisores

Bocina

Soporte de la placa de matrícula

Caja de herramientas.

Ganchos para el casco y el equipaje

Estriberas para el pasajero

Asideras (s) para el pasajero

Pata lateral y central

Todo elemento o accesorio que se considere peligroso y/o desvirtúe el espíritu deportivo de la motocicleta.

18.5.4. Tapón de llenado de combustible

Deberá funcionar correctamente y no permitir el escape de combustible en caso de accidente.

18.6. Seguridad

Las modificaciones realizadas a la motocicleta no podrán comprometer la seguridad de su estructura. Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón cortacorrientes funcionando correctamente, situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o pulsera (llevado en la mano) y que pueda parar el motor. Las motocicletas no podrán presentar pérdida de fluidos de ninguna clase (aceite, combustible, fluido hidráulico) Deberán precintarse con alambre las mordazas de freno y tapones de llenado y vaciado de aceite. Los carenados, escapes y demás elementos secundarios deberán estar debidamente fijados al cuadro. Todas las motocicletas deberán presentarse para su homologación ante la Comisión Técnica al inicio de cada fecha. Toda motocicleta que sufriese un accidente o caída durante el transcurso del evento deberá concurrir nuevamente a la Verificación Técnica a los efectos de comprobar la aptitud de la motocicleta para continuar la competencia. Las motocicletas que no garanticen la seguridad del piloto y demás participantes serán excluidas de la competencia.

18.7. Temporada 2024, consideraciones especiales.

Para el caso que en la temporada 2024, una vez disputada y finalizada la tercera fecha del campeonato no se cumpla con el mínimo de motos en pista establecido en el art 15.20 del presente reglamento. Esta categoría pasara a ser de "Resistencia". Continuara compitiendo junto a la categoría ciclomotor, con un tiempo de permanencia en pista de 30 minutos y con el traslado de puntos obtenidos en las fechas anteriormente disputadas en la modalidad anterior. Mantendrá todas las especificaciones técnicas de la categoría, y aplica el art 16.14, así como lo que se establezca en el reglamento particular.

Artículo 19. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CATEGORÍA 125cc 2 T

19.1. Especificaciones de la motocicleta

Podrán participar en esta categoría únicamente motocicletas de producción, que hayan sido comercializadas en el mercado uruguayo y que cuenten con las siguientes características:

Motor de 2 Tiempos a carburador

Cilindrada máxima de 135cc, con una tolerancia del 7% Refrigeración por aire

Sin válvula de escape

19.2. Preparación

19.2.1 Preparación del motor

La cilindrada no podrá ser mayor a los 135cc con una tolerancia del 7%, siendo el resto de los componentes de libre preparación.

19.2.2. Manillares y mandos manuales

Los manillares, el conjunto de acelerador/levas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse. Los manillares y sus mandos pueden reubicarse. El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente. Las levas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales, debiendo estas tener los extremos redondeados. (Bolita)

19.2.3. Pedaleras y sus mandos

Las pedaleras y sus mandos pueden ser reubicados o sustituidos, pero estos deberán estar correctamente fijados al cuadro y deberán garantizar la seguridad. El director técnico y /o CMV podrá rechazar cualquier pedalera que no cumpla con estas indicaciones.

19.2.4. Frenos

El sistema de frenos delantero y trasero son de libre preparación y configuración, pero ambos deberán estar instalados y funcionar correctamente.

19.2.5. Sistema de escape

Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse.

19.2.6. Transmisión

Se permite modificar la transmisión secundaria (plato y piñón)

19.2.7. Carenado

Únicamente se aceptará el uso del carenado integral para la categoría 125 2T.

El carenado debe incluir frente, cúpula, laterales, asiento colín y guardabarros delantero. El carenado es de uso obligatorio y no se admitirán aquellas motocicletas que no cuenten con él.

19.2.8. Instalación Eléctrica

El sistema de instalación eléctrica podrá retirarse o modificarse. Podrán retirarse reguladores de voltaje, destellador de señaleros, relay de arranque y batería.

19.3. Suspensiones

19.3.1 Horquillas delanteras

Las horquillas delanteras son de libre preparación y configuración. El amortiguador de dirección puede añadirse, pero no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

19.3.2. Brazo de suspensión posterior (Basculante)

El brazo de suspensión posterior es de libre preparación y diseño, pudiendo remplazarse o modificarse. Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes deben tener los bordes redondeados (de amplio radio).

19.3.3. Amortiguador posterior

La unidad de la suspensión posterior (amortiguador) es de libre preparación.

19.4. Equipo Adicional

No están autorizados los sistemas de adquisición de datos, sensores, ordenadores, etc. La telemetría no está autorizada. La instalación de un GPS o dispositivo infrarrojo para el cálculo de los tiempos y las vueltas está autorizada.

19.5. Elementos varios

19.5.1 Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión. Juntas y materiales de juntas (con la excepción de la junta de la base del cilindro) Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados.

Acabados de pintura y adhesivos de las superficies pintadas.

Las protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc., pueden estar hechos en otros materiales, si estas piezas no reemplazan piezas originales montadas en la motocicleta en el modelo homologado.

19.5.2. Los siguientes elementos pueden ser

retirados: Dispositivos de control de emisión (anti polución)

Velocímetro

El guarda cadenas siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros. Accesorios atornillados al sub-chasis.

19.5.3. Los siguientes elementos deben ser retirados

Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.

Retrovisores

Bocina

Soporte de la placa de matrícula

Caja de herramientas.

Ganchos para el casco y el equipaje

Estriberas para el pasajero

Asideras (s) para el pasajero

Pata lateral

19.6. Pesos mínimos

Peso mínimo de la categoría, será de 160kg (ciento sesenta kilogramos)

19.7. Seguridad

Las modificaciones realizadas a la motocicleta no podrán comprometer la seguridad de su estructura. Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón cortacorrientes funcionando correctamente, situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o pulsera (llevado en la mano) y que pueda parar el motor. Las motocicletas no podrán presentar pérdida de fluidos de ninguna clase (aceite, combustible, fluido hidráulico) Deberán precintarse con alambre las mordazas de freno y tapones de llenado de aceite. Los carenados, escapes y demás elementos secundarios deberán estar debidamente fijados al cuadro. Todas las motocicletas deberán presentarse para su homologación ante la Comisión Técnica al inicio de cada fecha. Toda motocicleta que sufriese un accidente o caída durante el transcurso del evento deberá concurrir nuevamente a la Verificación Técnica a los efectos de comprobar la aptitud de la motocicleta para continuar la competencia. Las motocicletas que no garanticen la seguridad del piloto y demás participantes serán excluidas de la competencia.

Artículo 20. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CATEGORÍA 200cc A.

20.1. Especificaciones de la motocicleta

(*) Ver ANEXO 3, con vigencia desde 12/07/2024**

Podrán participar en esta categoría motocicletas de cualquier marca de hasta 200cc, que hayan sido comercializadas en el mercado uruguayo.

20.1.1. Motores

Los motores deberán ser de 1 (un) cilindro, varilleros, cuatro tiempos, verticales, con un máximo de dos válvulas.

20.1.2. Preparación del motor

20.1.3. Cilindro

La cilindrada no podrá ser mayor a los 200cc., con una tolerancia de 2%. El cilindro deberá tener camisa de hierro, sin tratamiento y sin refrigeración líquida. Las medidas del diámetro y carrera no podrán ser mayores a:
Diámetro máximo 64,5

mm. y carrera máxima 62 mm (la cota de 2 mm se suprime)

20.1.4. Tapa de cilindros.

Deberá mantener su forma exterior original, siendo su interior de libre preparación. El plano que apoya sobre el cilindro debe ser liso sin

escalones, ni rebajes.

20.1.5. Válvulas

Se permite la utilización de válvulas no originales, debiendo ser el diámetro de éstas de las medidas originales. Sólo se fiscalizará el diámetro externo de la válvula, debiendo respetar las siguientes medidas

Válvula de admisión 31.5

mm

Válvula de escape 27 mm

20.1.6. Pistón y aros

El pistón deberá ser plano al ras del cilindro STD. Aros libres. No está permitido el uso de pistón forjado.

20.1.7. Biela y cigüeñal

De libre preparación, no está permitido el uso de biela forjada.

20.1.8. Juntas de base y tapa de cilindro

Espesor y material de libre elección

20.1.9. Juntas

Los motores serán inspeccionados antes de cada carrera, en caso de pérdidas de aceite, quedarán imposibilitadas de participar en la prueba.

20.1.10. Tapas de Carter

Deberá mantener su forma exterior original, siendo su interior de libre preparación.

20.1.11. Árbol de levas

De libre preparación.

20.1.12. Caja de cambios

Deberá tener 5 velocidades.

20.1.13. Embrague

De libre preparación

20.1.14. Bujía

Se permite cualquier grado térmico de bujía que mantenga el diámetro (12 mm) y paso de rosca original.

20.1.15. Bobina y CDI

De libre elección y preparación.

20.1.16. Canillas y mangones de nafta

Deberán estar provistos de abrazaderas en todos sus extremos y serán inspeccionados en cada carrera.

20.1.17. Caño de escape

De libre elección y preparación. Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. El sistema de escape deberá estar asegurado con al menos tres anclajes y debidamente fijado al cuadro.

20.1.18. Caja de filtro y elementos de filtro de aire

Podrán ser retiradas o modificadas.

20.1.19. Carburador

Se permite el uso de carburador de pulmón, con un diámetro máximo de 30 mm,

de procedencia china (tipo perilla amarilla). Se prohíbe el uso de carburador de guillotina y de Formula. En caso de carburadores iguales japoneses y chinos se debe solicitar una inspección, por parte del Director Técnico de la prueba.

20.1.20. Encendido, volante y generador

De libre preparación.

20.1.21. Transmisión libre

Se permite modificar la transmisión secundaria (plato y piñón)

20.1.22. Instalación Eléctrica

Libre (relay, batería, chicote, etc.)

20.1.23. Suspensiones

20.1.23.1 Horquillas delanteras

Únicamente se autoriza el uso del modelo de horquilla original de la motocicleta.

Las partes internas originales de las horquillas homologadas pueden modificarse o cambiarse, quedando totalmente prohibida cualquier modificación que comprometa la seguridad del vehículo. El amortiguador de dirección puede añadirse.

20.1.23.2. Brazo de suspensión posterior (Basculante)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada. Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes deben tener los bordes redondeados (de amplio radio).

20.1.23.3. Amortiguador posterior

La unidad de la suspensión posterior (amortiguador) puede ser modificada o cambiada, siendo libre su preparación. Se admite el amortiguador FAR argentino 32mm o amortiguador sin regulación en sistema hidráulico y de venta al público, no se permite el uso de elementos "Racing".

20.1.24. Anclajes de motor

Se permite modificar el anclaje del monoshock solo en el cuadro

20.1.25. Manillares y mandos manuales

Libres. Los manillares no podrán exceder los 650 mm de largo y deberán tener un diámetro regulado de 20mm. Los manillares y sus mandos pueden reubicarse. El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente. El puño del acelerador es de libre elección. Podrá incorporarse un comando de toma de aire. Las levas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales, debiendo estas tener los extremos redondeados.

20.1.26. Pedaleras y sus mandos

Las pedaleras y sus mandos pueden ser reubicados o sustituidos, pero estos deberán estar correctamente fijados al cuadro y deberán garantizar la seguridad. Y además ser rebatibles El director técnico y/o CMV podrá rechazar cualquier pedalera que no cumpla con estas indicaciones.

20.1.27. Accesorios

Deberán retirarse de la motocicleta todos los elementos que desvirtúen el espíritu deportivo de la especialidad o comprometan la seguridad.

20.1.28. Asiento

El asiento podrá ser modificado o sustituido por otro.

20.1.29. Carenado

El uso del carenado integral es obligatorio y no se admitirán aquellas motocicletas que no cuenten con él. El carenado deberá incluir frente, cúpula, laterales, quilla, guardabarros delantero y colín.

20.1.30. Frenos

El sistema de frenos delantero y trasero son de libre preparación y configuración, pero ambos deberán estar instalados y funcionar correctamente.

20.1.31. Bombas hidráulicas y mordazas

Las bombas y mordazas (callipers) de freno pueden modificarse o sustituirse. Los latiguillos hidráulicos (flexibles) pueden sustituirse por otros de venta al público, no se permite el uso de elementos racing.

20.1.32. Precintado

Los tornillos de anclaje de las mordazas deberán estar precintados con alambre.

20.1.33. Llantas

Únicamente se autoriza el uso del modelo de llantas original de la motocicleta. No se permite ningún tipo de modificación en las llantas.

20.1.34. Balanceo

Se permite la utilización de plomo para el balanceo dinámico de las llantas.

20.1.35. Peso mínimo

El peso del conjunto motocicleta y piloto con equipo completo y casco no deberá ser menor a 165 kg. En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud. Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al director técnico y/o CMV durante las verificaciones preliminares. Al finalizar las clasificaciones y al final de cada competencia todas las motas serán pesadas

20.1.36. Chasis

Deben mantener el chasis original con rodado de aleación. Podrán participar en esta categoría motos de hasta 200cc de origen chino, con rodado de aleación 17 o 18 pulgadas

20.2. Equipo Adicional

No están autorizados los sistemas de adquisición de datos, sensores, ordenadores, etc.

La telemetría y la instalación de un GPS o dispositivo infrarrojo para el cálculo de los tiempos y las vueltas están autorizada.

20.3. Elementos varios

20.3.1 Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión. Juntas y materiales de juntas.

Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados.

Acabados de pintura y pegatinas de las superficies pintadas.

Las protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc., pueden estar hechos en otros materiales, si estas piezas no reemplazan piezas originales montadas en la motocicleta en el modelo homologado.

20.3.2. Los siguientes elementos pueden ser retirados:

Dispositivos de control de emisión (anti contaminación)

Velocímetro

El guarda cadenas siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.

Accesorios atornillados al sub-chasis.

20.3.3. Los siguientes elementos deben ser retirados:

Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.

Retrovisores

Bocina

Soporte de la placa de matrícula

Caja de herramientas.

Ganchos para el casco y el equipaje

Estriberas para el pasajero

Asideras (s) para el pasajero Pata lateral

20.4. Seguridad

Las modificaciones realizadas a la motocicleta no podrán comprometer la seguridad de su estructura. Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón cortacorrientes que funcione correctamente, situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o pulsera (llevado en la mano) y que pueda parar el motor. Las motocicletas no podrán presentar pérdida de fluidos de ninguna clase (aceite, combustible, fluido hidráulico) Deberán precintarse con alambre las mordazas de freno y tapones de llenado y vaciado de aceite. Los carenados, escapes y demás elementos secundarios deberán estar debidamente fijados al cuadro. Todas las motocicletas deberán presentarse para su homologación ante la Comisión Técnica al inicio de cada fecha. Toda motocicleta que sufriese un accidente o caída durante el transcurso del evento deberá concurrir nuevamente a la Verificación Técnica a los efectos de comprobar la aptitud de la motocicleta para continuar la competencia. Las motocicletas que no garanticen la seguridad del piloto y demás participantes serán excluidas de la competencia.

Artículo 21. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CATEGORÍA 200cc B.

(*) Ver ANEXO 3, con vigencia desde 12/07/2024**

21.1. Especificaciones de la motocicleta

Podrán participar en esta categoría motocicletas de cualesquiera marcas de hasta 200cc, que hayan sido comercializadas en el mercado uruguayo

21.2. Motores

Los motores deberán ser de 1 CILINDRO 4T de refrigeración líquida.

21.3. PREPARACION DEL MOTOR

21.3.1. Cilindro

La cilindrada no podrá ser mayor a los 200cc. Manteniendo las características de la ficha técnica del fabricante.

21.3.2. Embrague

De libre preparación

21.3.3. Pistón y aros

El pistón deberá ser plano al ras del cilindro estándar, no está permitido el uso de pistones forjados.

21.3.4. Bujía

Se permite cualquier grado térmico de bujía que mantenga el diámetro (12 mm) y paso de rosca original.

21.3.5. Canillas y mangones de nafta

Deberán estar provistos de abrazaderas en todos sus extremos y serán inspeccionados en cada carrera.

21.3.6. Caño de escape

De libre elección y preparación. Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. El sistema de escape deberá estar asegurado con al menos tres anclajes y debidamente fijado al cuadro.

21.3.7. Caja de filtro y elementos de filtro de aire

Podrán ser retiradas o modificadas.

21.3.8. Alimentación

Estas motocicletas podrán ser a carburador o inyección electrónica

21.3.9. La parte electrónica no podrá ser modificada manteniendo las características de la ficha técnica del fabricante.

21.3.10. Transmisión

Se permite modificar la transmisión secundaria plato y piñón manteniendo el "pase 428".

21.3.11. Instalación Eléctrica

El sistema de instalación eléctrica podrá retirarse o modificarse.

21.4. Suspensiones

21.4.1. Horquillas delanteras

Únicamente se autoriza el uso del modelo de horquilla original de la motocicleta. Las partes internas originales de las horquillas homologadas pueden modificarse o cambiarse, quedando totalmente prohibida cualquier modificación que comprometa la seguridad del vehículo. El amortiguador de dirección puede añadirse.

21.4.2. Brazo de suspensión posterior (Basculante)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada. Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes deben tener los bordes redondeados (de amplio radio).

21.4.3. Amortiguador posterior

La unidad de la suspensión posterior (amortiguador) puede ser modificada o cambiada, siendo libre su preparación.

21.5. Chasis

21.5.1 Cuadro o chasis

Deberá ser el original de la motocicleta.

21.5.2. Manillares y mandos manuales

Los manillares, el conjunto de acelerador y levas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse. Los manillares no podrán exceder los 650 mm de largo y deberán tener un diámetro regulado de 20mm.

Los manillares y sus pueden reubicarse. El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente. El puño del acelerador es de libre elección. Podrá incorporarse un comando de toma de aire. Las levas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales, debiendo estas tener los extremos redondeados.

21.5.3. Pedaleras y sus mandos

Las pedaleras y sus mandos pueden ser reubicados o sustituidos, pero estos deberán estar correctamente fijados al cuadro, deberán garantizar la seguridad y deben ser rebatibles

21.5.4. Accesorios

Deberán retirarse de la motocicleta todos los elementos que desvirtúen el espíritu deportivo de la especialidad o comprometan la seguridad.

21.5.5. Asiento

El asiento podrá ser modificado o sustituido por otro.

21.5.6. Carenado

El uso del carenado integral es obligatorio y no se admitirán aquellas motocicletas que no cuenten con él. El carenado deberá incluir frente, cúpula, laterales, quilla, guardabarros delantero y colín.

21.6. Frenos

21.6.1 El sistema de frenos delantero y trasero son de libre preparación y configuración, ambos deberán estar instalados y funcionar correctamente.

21.6.2. Bombas hidráulicas y mordazas

Las bombas y mordazas (callipers) de freno pueden modificarse o sustituirse. Los latiguillos hidráulicos (flexibles) pueden sustituirse.

21.6.3. Precintado

Los tornillos de anclaje de las mordazas deberán estar precintados con alambre.

21.7. Llantas

Únicamente se autoriza el uso del modelo de llantas original de la motocicleta. No se permite ningún tipo de modificación en las llantas.

21.7.1. Balanceo

Se permite la utilización de plomo para el balanceo dinámico de las llantas.

21.8. Peso mínimo

El peso del conjunto motocicleta y piloto con equipo completo y casco no deberá ser menor a 205kg. En cualquier momento de los entrenamientos y al final de carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de las motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solitud. Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos. El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al Director Técnico CV durante las verificaciones preliminares.

21.9. Equipo Adicional

No están autorizados los sistemas de adquisición de datos, sensores, ordenadores, etc.

La comunicación por radio está prohibida.

La telemetría y la instalación de un GPS o dispositivo infrarrojo para el cálculo de los tiempos y las vueltas están autorizada.

21.10. Elementos varios

21.10.1. Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión. Juntas y materiales de juntas.

Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados.

Acabados de pintura y adhesivos de las superficies pintadas.

Las protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc., pueden estar hechos en otros materiales, si estas piezas no reemplazan piezas originales montadas en la motocicleta en el modelo homologado.

21.10.2. Los siguientes elementos pueden ser retirados:

Dispositivos de control de emisión (anti polución)

Velocímetro

El guarda cadenas siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.

Accesorios atornillados al sub-chasis.

21.10.3. Los siguientes elementos deben ser retirados:

Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.

Retrovisores

Bocina

Soporte de la placa de matrícula

Caja de herramientas.

Ganchos para el casco y el equipaje

Estriberas para el pasajero

Asideras (s) para el pasajero Pata lateral

21.11. Seguridad

Las modificaciones realizadas a la motocicleta no podrán comprometer la seguridad de su estructura. Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón cortacorrientes en correcto estado de funcionamiento, situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o pulsera (llevado en la mano) y que pueda parar el motor. Las motocicletas no podrán presentar pérdida de fluidos de ninguna clase (aceite, combustible, fluido hidráulico) Deberán precintarse con alambre las mordazas de freno y tapones de llenado y vaciado de aceite. Los carenados, escapes y demás elementos secundarios deberán estar debidamente fijados al cuadro. Todas las motocicletas deberán presentarse para su homologación ante la Comisión Técnica al inicio de cada fecha. Toda motocicleta que sufriese un accidente o caída durante el transcurso del evento deberá concurrir nuevamente a la Verificación Técnica a los efectos de comprobar la aptitud de la motocicleta para continuar la competencia. Las motocicletas que no garanticen la seguridad del piloto y demás participantes serán excluidas de la competencia.

Artículo 22. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LA CATEGORIA SUPERMOTARD

22.1. Especificaciones de la motocicleta

Podrán participar en esta categoría motos de cualquier marca de uso urbano que no sean una réplica de Formula que en su ficha de fábrica no superen los 35 CV de potencia.

Se permiten motocicletas de hasta 250cc de cuatro tiempos de dos válvulas y 200cc de dos tiempos, con 20% de tolerancia, que sean comercializadas en Uruguay.

22.2. Motores

Los motores deberán ser de 1 (un) cilindro, hasta 250 cuatro tiempos con dos válvulas o 200cc dos tiempos más 20%, cualquier marca de motores.

22.3. Preparación del motor

22.3.1. En esta categoría pueden participar motocicleta de cualquier marca.

22.3.2. Cilindro

La cilindrada no podrá ser mayor en motores 4 tiempos a los 250cc o 200cc + 20% en los motores 2 tiempos y está permitido el uso de motos con refrigeración líquido.

22.3.3. Preparación de encendido, carburador, etc. serán libres, permitiéndose el uso de guillotina

22.3.4. Suspensiones

Está prohibido la utilización de amortiguadores de F.I.

22.3.5. Frenos

El sistema de frenos delantero y trasero son de libre preparación y configuración, pero ambos deberán estar instalados y funcionar correctamente.

22.3.6. Bombas hidráulicas y mordazas

Las bombas y mordazas (callipers) de freno pueden modificarse o sustituirse. Los latiguillos hidráulicos (flexibles) pueden sustituirse.

22.3.7. Precintado

Los tornillos de anclaje de las mordazas deberán estar precintados con alambre.

22.3.8. Llantas

Únicamente se autoriza el uso del modelo de llantas original de la motocicleta. No se permite ningún tipo de modificación en las llantas.

22.3.9. Balanceo:

Se permite la utilización de plomo para el balanceo dinámico de las llantas.

22.4. Peso mínimo

El peso del conjunto motocicleta y piloto con equipo completo y casco no deberá ser menor a 165 kg. En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud. Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos. El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo. El uso de lastre debe ser declarado al director técnico, CMV durante las verificaciones preliminares.

22.5. Equipo Adicional

No está autorizado el uso de telemetría ni la instalación de sistemas de adquisición de datos, sensores, ordenadores, etc.

Está autorizado la instalación de un GPS o dispositivo infrarrojo para el cálculo de los tiempos y vueltas.

22.6. Elementos varios

22.6.1. Los siguientes elementos pueden ser modificados o reemplazados

con relación a los montados en la máquina homologada:

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión. Juntas y materiales de juntas.

Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados.

Acabados de pintura y adhesivos de las superficies pintadas.

22.6.2. Los siguientes elementos deben ser retirados:

Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.

Retrovisores

Bocina

Soporte de la placa de matrícula

Caja de herramientas.

Ganchos para el casco y el equipaje

Estriberas para el pasajero

Asideras (s) para el pasajero Pata lateral

22.6.3. Seguridad

Las modificaciones realizadas a la motocicleta no podrán comprometer la seguridad de su estructura. Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón cortacorrientes que esté en funcionamiento, situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o pulsera (llevado en la mano) y que pueda parar el motor. Las motocicletas no podrán presentar pérdida de fluidos de ninguna clase (aceite, combustible, fluido hidráulico) Deberán precintarse con alambre las mordazas de freno y tapones de llenado y vaciado de aceite. Los carenados, escapes y demás elementos secundarios deberán estar debidamente fijados al cuadro. Todas las motocicletas deberán presentarse para su homologación ante la Comisión Técnica al inicio de cada fecha. Toda motocicleta que sufriese un accidente o caída durante el transcurso del evento deberá concurrir nuevamente a la Verificación Técnica a los efectos de comprobar la aptitud de la motocicleta para continuar la competencia. Las motocicletas que no garanticen la seguridad del piloto y demás participantes serán excluidas de la competencia.

Artículo 23. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CATEGORÍA 300 cc.

Las apariencias, frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas de hasta 300 cc deben ser conformes a la forma homologada (como la originalmente producida por el constructor). El aspecto del sistema de escape está exento de esta regla.

23.1. Especificaciones de la motocicleta

Todas las piezas y sistemas no mencionados específicamente en los siguientes artículos deben permanecer como las originalmente producidas por el fabricante de la motocicleta homologada. Podrán participar en esta categoría motos 4T de dos cilindros de hasta 330 cc y mono cilíndricas de hasta 400 cc. Todas las motocicletas deberán ser homologadas por la CV, mínimo de una fecha para la siguiente o 1 mes antes de la próxima carrera.

23.2. Preparación

Esta categoría tiene prohibido realizar cambios técnicos a no ser los que se establecen puntualmente en el siguiente apartado

23.2.1. Peso de la moto y piloto (con equipo completo)

El peso mínimo admitido es de 215 Kg. La Comisión técnica dispondrá de la balanza correspondiente para el control de este ítem. La motocicleta que no cumpliera el peso mínimo al terminar la clasificación perderá los tiempos obtenidos y ocupará el último lugar de la grilla. La motocicleta que no cumpliera el peso mínimo al terminar una manga será automáticamente descalificada

23.2.2. Manillares y mandos manuales

Los manillares, el conjunto de acelerador/levas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse. Los manillares y sus mandos pueden reubicarse. El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente. La caña del acelerador y sus cables asociados, pueden ser modificados o reemplazados pero la conexión al cuerpo del acelerador y sus controles debe permanecer como los de la motocicleta homologada. Las levas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales, debiendo estas tener los extremos redondeados.

23.2.3. Pedaleras y sus mandos

El apoyo pies comando de freno trasero y cambio de marchas, pueden ser cambiados en su forma y posición, manteniendo las condiciones de seguridad necesarios.

23.2.4. Frenos

Los latiguillos (flexibles) de los frenos hidráulicos delantero y posterior pueden cambiarse. Las pastillas de los frenos delantero y posterior pueden cambiarse.

Las bombas de freno delantera y trasera podrán ser reemplazadas por similares de venta al público, no está autorizado el uso de elementos "Racing".

23.2.5. Sistema de escape

Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores pueden ser retirados.

23.2.6. Transmisión

La transmisión secundaria es libre, en lo que refiere a la relación de dientes (plato y piñón). La corona podrá ser de aleación liviana. El piñón deberá mantener material original (hierro).

23.2.7. Carenado

La motocicleta deberá contar con carenado (replica o similar) con parabrisas (burbuja) quilla y sillín de competición. 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. El carenado

inferior deberá incluir un máximo de dos agujeros de 25mm. Estos agujeros deberán permanecer cerrados mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia

23.2.8. Generador, alternador, arranque eléctrico

No se permiten modificaciones. El arranque eléctrico debe funcionar normalmente y siempre estar operativo para arrancar el motor durante el evento. Si en la inspección técnica, al finalizar la competencia no prende con su sistema de arranque (botón de arranque), quedara automáticamente desclasificado.

23.2.9. Precintado

El regulador de voltaje deberá ser precintado antes de la clasificación

23.3. Suspensiones

23.3.1. Horquillas delanteras

Solamente se autoriza modificar el interior de la suspensión delantera, manteniendo su estado exterior. El amortiguador de dirección puede añadirse.

23.3.2. Amortiguador posterior

Todas las partes de las bieletas traseras deben permanecer como las originales del modelo. No se autorizan correderas

23.3.3. Brazo de suspensión posterior (Bascalante)

El brazo de suspensión posterior debe ser original sin modificaciones. Solo se autoriza soportes para el caballete de la rueda posterior, que puede añadirse por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados.

23.4. Equipo Adicional

Están autorizados, telemetría, instalación de un GPS o dispositivo infrarrojo para el cálculo de tiempos y vueltas, los sistemas de adquisición de datos, sensores, ordenadores, etc.

23.5. Elementos varios

23.5.1. Se permite montar protecciones anti caídas en tapas laterales de motor (encendido y embrague), como así también sliders laterales (no pudiendo sobresalir de los mismos más de 50mm., respecto al ancho máximo del carenado. Está permitido el cambio del filtro de aire original, montar un protector para el radiador (anti piedra), y reemplazar la araña de soporte de carenado original, por otra acorde a los carenados utilizados para competición, debiendo respetar las condiciones de seguridad. Se permite retirar el CANISTER (componente del sistema de evaporación de gases de combustibles) en el caso de que la moto/modelo a utilizar, contara con ese elemento. Es obligatorio la utilización de un RPM, que podrá ser no original de la motocicleta y de reloj o luz indicadora de temperatura y presión de aceite será obligatorio el remplazo del líquido refrigerante del motor por agua destilada o de red. Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante,

liquido

de freno o de suspensión. Juntas y materiales de juntas (con las excepción de la junta de la base del cilindro). Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados. Acabados de pintura y pegatinas de las superficies pintadas. Las protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc., pueden estar hechos en otros materiales, si estas piezas no reemplazan piezas originales montadas en la motocicleta en el modelo homologado.

23.5.2. Los siguientes elementos pueden ser retirados:

Dispositivos de control de emisión (anti-polución)

Velocímetro

El electroventilador del radiador

El guarda cadenas siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros

Accesorios atornillados al sub-chasis.

23.5.3. Los siguientes elementos deben ser retirados:

Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes

Retrovisores

Bocina

Soporte de la placa de matrícula

Caja de herramientas.

Ganchos para el casco y el equipaje

Estriberas para el pasajero

Asideras (s) para el pasajero pata lateral

23.6. Seguridad

Las modificaciones realizadas a la motocicleta no podrán comprometer la seguridad de su estructura. Deben tener un botón o tecla de corte de corriente además de su llave de contacto. Deberán precintarse con alambre las mordazas de freno y tapones de llenado de aceite todas las partes con fluidos, carenados, escapes y otros elementos secundarios deberán estar debidamente fijados al cuadro. Los ejes de rueda deberán tener tuercas autos bloqueantes o estar precintados. Todas las motocicletas deberán presentarse para su homologación ante la Comisión Técnica al inicio de cada fecha. Toda motocicleta que sufriese un accidente o caída durante el transcurso del evento deberá concurrir nuevamente a la Verificación Técnica a los efectos de comprobar la aptitud de la motocicleta para continuar la competencia. Las motocicletas que no garanticen la seguridad del piloto y demás participantes serán excluidas de la competencia.

23.7. Control técnico

A requerimiento de la Comisión Técnica, el piloto deberá presentar el manual y la documentación técnica de la motocicleta utilizada, para los controles finales

23.8. Procedimiento de denuncia

23.8.1. En el caso de que se presente una denuncia, en la que sea necesario el desarme del motor, el denunciante tendrá que depositar la suma de \$10.000 (diez mil pesos). En el caso de que se compruebe la infracción denunciada, será reintegrado el monto depositado al denunciante, en caso contrario, el monto depositado será entregado al denunciado. Los desarmes serán efectuados por el concurrente de la motocicleta, con la asistencia de un ayudante y con sus herramientas. Los elementos dudosos o cuestionados podrán ser retenidos por el director técnico, a la espera de nuevas comprobaciones, en estos casos se podrán designar peritos de parte. El piloto será responsable de demostrar que el o los elementos dudosos o cuestionados, se correspondan con este reglamento. Los desarmes se efectuarán donde determine el comisario Deportivo, fijando lugar y día para ello. En el caso de que haya un elemento del motor denunciado en particular y en su desarme el técnico observará otras irregularidades y otros elementos que violen el reglamento, será excluido.

23.8.2. Las denuncias se tomarán hasta 30 minutos de haber finalizado la competencia de su categoría, la que deberá estar firmada por el piloto y entregada en duplicado al director de la prueba y al Comisario Deportivo.

Artículo 24. CATEGORIA 125 CC ESTÁNDAR

24.1. Podrán participar pilotos hasta 16 años al 31 de diciembre el año anterior, sin experiencia en la especialidad y femeninas libre de edad sin experiencia en Velocidad. Pueden participar motos comercializadas en el territorio nacional hasta 125 cc estándar de origen chino

24.2. Rodado

Deben ser rodados originales 18 pulgadas, adelante y atrás.

24.3. Carenado

Es obligatorio el uso de carenado integral, cúpula, laterales, quilla, colín y guardabarros delantero

24.4. Suspensión delantera

Deberá mantener su suspensión original, mantener la forma exterior original

24.5. Suspensión trasera

Dos amortiguadores libres, no se permite el uso de elementos de "competición y/o Racing").

24.6. Deberá presentarse en pista en formato de competición sin accesorios (señaleros, espejos, etc.)

24.7. Motor

125 cc estándar, 56mm de diámetro de pistón, sin tolerancia

24.8. Válvulas

Originales 24 mm escape, 29 mm admisión

24.9. Árboles de leva

Original (proporcionado por FUM)

24.10. Preparación de tapa

Libre

24.11. Cigüeñal

Carrera 49.5mm std

24.12. Encendido

Debe mantenerse original, incluido el arranque eléctrico y sus componentes. El arranque eléctrico debe estar operativo en todo momento.

24.13. Bobina de alta y CDI

Libre

24.14. Carburador

Original 20mm de pulmón sin bomba de pique.

24.15. Filtro aire

Libre

24.16. Caja de cambio

Original 5 velocidades

24.17. Embrague

Original manual

24.18. Caño de escape y transmisión

Libre

24.19. Los motores de esta categoría en su primera participación deberán concurrir desarmados a la revisión técnica, donde se medirán, se le entregara la leva correspondiente y se lacrarán los motores. La numeración del lacre de cada piloto será informada por la comisión técnica y publicada en la página Web de la FUM. En caso de desgaste o rotura en la cual se deban quitar los lacres, se deberá concurrir nuevamente con el motor desarmado a la técnica para su nuevo lacrado.

Artículo 25. Categorías de exhibición

25.1. Los organizadores de carrera quedan autorizados en incluir categorías de

exhibición, con detalles que serán expuestos en el respectivo reglamento particular.

25.2. Los pilotos participantes en carreras de exhibición deben tramitar su documentación previa, establecida en el art 15.23 del presente reglamento.

Artículo 26. De la sanidad

Estará presente por medio de dos ambulancias presentes en pista, una especializada completa y otra de traslado, al menos con un médico entre las dos.

Artículo 27. De los banderilleros y el código de banderas

27.1. El equipo de banderilleros será proporcionado por el club organizador el cual será responsable por la actuación de estos.

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

27.3. Señales oficiales.

27.3.1 Banderas

BANDERA VERDE: Pista libre.

BANDERA A CUADROS (BLANCO-NEGRO): Finalización de entrenamientos libres, clasificación y finalización de la competencia.

BANDERA ROJA: Pista cerrada. Indica a todos los corredores que los entrenamientos o la carrera están interrumpidos y que deben regresar con precaución a boxes.

BANDERA NEGRA: Acompañada de una pizarra con el número de la motocicleta, indica al piloto que ha sido descalificado de la competencia, y debe detenerse en su box a la vuelta siguiente.

BANDERA AMARILLA: Señal de precaución, no se permiten adelantamientos. **BANDERA AMARILLA AGITADA:** Señal de peligro. Disminuir la velocidad y prohibido rebasar a otro competidor.

BANDERA BLANCA: Será presentada inmóvil cuando un vehículo de servicio esté sobre la pista. Será presentada agitada en el sitio donde el vehículo se encuentre en movimiento.

BANDERA AZUL: Indica al piloto señalado que facilite el paso de otro corredor.

BANDERA BLANCA CON CRUZ ROJA EN FORMA DE X: Comienza a llover en el circuito.

BANDERA CON RAYAS AMARILLAS Y ROJAS: Pavimento muy resbaladizo.

BANDERA NEGRA CON CÍRCULO CENTRAL NARANJA: El piloto debe abandonar la pista inmediatamente, su moto presenta problemas y puede perjudicar al resto de los competidores

27.3.2. Partida por semáforo

SEMAFORO CON LUZ VERDE: Pista libre.

SEMAFORO CON LUZ ROJA: Pista cerrada

SEMAFORO APAGADO: Largada de la competencia.

Artículo 28. Normas medioambientales.

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

Asados: podrán realizarse fuera de la Zona de Abastecimiento y lejos de los combustibles. En toda ocasión, el fuego o carbón no deberá nunca encenderse directamente en el piso, sino dentro de una parrilla o asador que lo contenga. Una vez apagado deberán limpiarse los restos de carbón.

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

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

Está prohibido fumar cerca de los combustibles, beber alcohol y encender fuego hasta 25 metros del eje de la calle en la Zona de Abastecimiento y en todas las otras zonas habilitadas para la carrera.

Las sanciones aplicables, por infracción a las normas medioambientales dispuestas en este artículo serán las que determine con carácter general los Congresos y o el Consejo Directivo de la FUM.

Artículo 29. Definición del Campeonato de clubes

Será declarado campeón en cada categoría el Club que más puntos haya acumulado a lo largo del torneo en esa categoría.

Artículo 30. Responsabilidades

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

Federación Uruguaya de Motociclismo.

30.2. Todos los participantes en competencias del Campeonato Uruguayo de Velocidad, intervienen por responsabilidad propia. La Federación y sus Instituciones afiliadas, organizadoras de cada una de las fechas que conforman el Campeonato, no asumen ningún tipo de responsabilidad por los daños y/o accidentes que los mismos o sus colaboradores pudieran sufrir u ocasionar a terceros, en su persona, o bienes, durante el desarrollo de los entrenamientos oficiales o pruebas del Campeonato Uruguayo. Cada competidor es responsable por sí mismo, por sus actos y por los actos de sus ayudantes en todo momento y situación; en particular en aquellas en que se atente contra el buen orden y disciplina que debe imperar en el Parque Cerrado, Zona de Reabastecimientos, parte interior y exterior del Circuito. El piloto que se encuentre involucrado será pasible de las más severas sanciones. Está prohibida la circulación de motocicletas de competición en la zona destinada al público. La pena por violar esta disposición será la eliminación del competidor de la prueba.

Artículo 31. Postergación y suspensiones

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

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

31.3. Si la causa que pueda motivar una suspensión se presenta durante el transcurso de una fecha (ej. tormenta eléctrica o de fuerza mayor), el Comisario Deportivo en acuerdo con el director de Prueba quedan facultados para finalizarla antes de lo previsto, en tal caso los gastos de traslado del personal de la FUM estarán a cargo del organizador.

Artículo 32. Validez de la fecha en caso de suspensión parcial

Para que una fecha del Campeonato Uruguayo se tenga como válida, tendrá que haberse disputado por lo menos las carreras correspondientes a la mitad del total de las categorías que los componen.

Artículo 33. Modificaciones.

El presente Reglamento General, podrá ser modificado, si circunstancias excepcionales así lo aconsejan. Tiene facultad para ello, la Federación

Uruguay de Motociclismo, actuando en Asamblea ordinaria o extraordinaria, citado a tal efecto.

Artículo 34. Autoridades de la prueba

El contralor de las pruebas se realizará en forma conjunta por el director de la Prueba y el Comisario Deportivo. El orden de autoridad dentro del sitio o predio deportivo será: Comisario Deportivo y director de la prueba. Se conformará un tribunal de carreras conformado por el director de la prueba, el comisario deportivo y el jefe de la técnica, que tendrán potestad sobre el evento mientras este en vigencia. Actuarán además las autoridades señaladas por el Código Deportivo y una Comisión Técnica designada por el director de la Carrera, la que tendrá a su cargo la verificación de las motos.

Artículo 35. Carné de delegado

El delegado actuante en el evento deberá contar con la acreditación correspondiente, mediante el porte del respectivo carné.

Artículo 36. Planillaje

El planillaje estará a cargo del FUM.

Artículo 37. Escala de premios y trofeos

Se premiará con trofeos, a los tres primeros pilotos de cada categoría.

Artículo 38. Comisión de la especialidad.

El consejo directivo de FUM crea la comisión de Moto Velocidad, destinada cumplir las diligencias encomendadas por este, a tratar, debatir y consensuar todo lo relativo a moto velocidad y eventualmente presentarlo ante este Consejo Directivo. Y nombra a los Sres. Silvano Pucharelli, Humberto Pereira y José Muñoz, para integrarla hasta que se notifique lo contrario.

El presente reglamento de moto velocidad fue aprobado en asamblea extraordinaria de la FEDERACION URUGUAYA DE MOTOCICLISMO , en Montevideo el 15 de marzo de 2023 en casa de deportes.

Reglamento con anexos, propuestos por comisión de motovelocidad, creada en consejo directivo de 18 de junio de 2024 e integrada por: Antonio Rodriguez, Italo Dalmas, Humberto Pereira, Oscar Velazco, Silvano Pucciarelli, Juan Burda, Nicolas Garcia. Coordinador Pablo dos Santos. Aprobados los anexos en consejo directivo de FUM del 17 de julio de 2024.

(*) Anexo 1: (art 16)

Motores 2 tiempos con embrague centrifugo bañado en aceite de un solo acople (no se permite variador).

Se permiten cuadros artesanales.

No se permite válvula de escape.

Peso mínimo moto y piloto, con toda su indumentaria 125 kg

No se permite caño de escape doble

() Anexo 2: (art 17)**

Se permite el uso de arandela cóncava en el embrague

Peso mínimo moto y piloto, con toda su indumentaria 120 kg

El carburador deberá ser de pulmón, de hasta 21 mm de venturi circular, respetando la forma original exterior estándar, sin bomba de pique. No se puede usar power jet, guillotina, sobrealimentación, ni de Formula Internacional.

No se permite caño de escape doble

El tubo de escape debe estar sujeto al cilindro y al cuadro por medios eficientes, y como medida adicional obligatoria deberá tener como mínimo un resorte en la salida del cilindro y un resorte en el centro del escape. En caso de rotura y/o pérdida total o parcial del escape, el piloto deberá obligatoriamente ir a boxes para cambio y/o reparación. El incumplimiento será pasible de sanciones.

(*) Anexo 3: (art 20)**

Tapa de cilindro de libre preparación.

Respetando el art 20.1.5