

Ciudad de México, noviembre 5/2025.

PARA: Rafael Hernández, Jefe de Equipo auto #39 NASCAR Challenge.
DE: Comisión de Apelaciones de NASCAR México Series
ASUNTO: Aviso Final de Apelación.

Con fundamento en lo dispuesto en la sección 25.6 del Reglamento Deportivo NMS 2025, la Comisión de Apelaciones de Nascar México Series le informa lo siguiente:

1.- Habiéndose recibido su apelación en términos de su escrito de 31 de octubre de 2025, relacionado con la sanción que le fuera impuesta mediante Aviso de Penalización de fecha 27 de octubre de 2025, por faltas a la sección 4.33.1 del Reglamento Técnico 2025, consistentes en que los mangos de dirección de su vehículo no aprobaron la revisión efectuada posterior a la carrera efectuada el día 19 de octubre de 2025 en el Ovalo de Aguascalientes, a resultas de la cual se le impuso como sanción la descalificación de la carrera misma y una multa por la suma de \$100,000.00 M.N., sanción respecto a la cual mediante escrito de fecha 28 de octubre de 2025, se promovió el recurso de reconsideración correspondiente, emitiéndose la resolución respectiva mediante Aviso de Reconsideración de 29 de octubre de 2025, confirmándose en éste la sanción impuesta.

2.- Conforme a la normatividad, se procedió a convocar a la Comisión de Apelaciones de Nascar México Series, señalando fecha para la audiencia a la que se refiere la sección 25.6.3 del Reglamento Deportivo NMS 2025, para el día 5 de noviembre de 2025 a las 14:00 horas.

3.- En la fecha y hora señalada para la audiencia se constituyó por medios electrónicos remotos (videoconferencia) la Comisión de Apelaciones de Nascar México Series con la presencia de 3 de sus integrantes, el Director Técnico del Campeonato y usted como apelante (junto con el Responsable Técnico del equipo), oyéndose los planteamientos de las partes intervinientes. Junto con su recurso, usted ofreció dos videos del evento, y en la audiencia, remitió a esta Comisión vía correo electrónico, diversos documentos en apoyo de su recurso, mismos que se detallarán en su momento.

4.- Culminada la audiencia, los integrantes de la Comisión de Apelaciones de Nascar México Series procedieron a analizar las cuestiones debatidas conforme al Reglamento Técnico NMS 2025 y al Reglamento Deportivo NMS 2025.

5.- Al efectuar el análisis de su recurso, se encontró:

5.1.- Que en su escrito de 31 de octubre de 2025 no se encuentran mayores elementos que analizar, pues el mismo se limita a decir que la sanción impuesta carece de fundamentos técnicos y reglamentarios suficientes, (sin señalar de cuáles son los que carece), y que la aplicación de la misma no refleja los hechos ocurridos en pista.

5.2.- Que las mismas grabaciones adjuntas por correo electrónico a su escrito de 31 de octubre de 2025, no reflejan mayor cosa respecto a la cuestión debatida, pues una de ellas se limita a reproducir un breve momento de la vídeo grabación efectuada a la carrera misma en la cual efectivamente se aprecia un trompo del auto 39 en el que acaba en el muro de la meta del óvalo de Aguascalientes, siendo este vídeo tan breve que en la realidad no permite apreciar las condiciones del accidente sufrido, mientras que el segundo vídeo corresponde a la cabina del mismo auto 39, apreciándose en él el momento del accidente, por lo que de dichos vídeos lo único que resulta es la certeza de que el vehículo 39 tuvo el accidente aludido.

5.3.- Adicionalmente, en el mismo momento de la audiencia usted remitió diversos documentos, que a continuación se detallan:

5.3.1.- El primero, un documento en Excel denominado "Medición de Mangos NASCAR 2025", en el cual se realizan diversas mediciones y comparaciones a diversos mangos que el apelante afirma que corresponden a diversos vehículos de diversos equipos participantes en serial.

5.3.2.- El segundo, consiste en diversas fotografías de diversos mangos, realizadas por el apelante, que es de suponerse que se encuentran relacionadas con el documento que antecede.

5.3.3.- El tercero, es un documento denominado "DICTAMEN TÉCNICO ESTRUCTURAL", de fecha 1 de noviembre de 2025 aparentemente suscrito por el señor Mauro de Lira Martínez, quien dice ser perito estructural, en el cual realiza diversas manifestaciones y emite su conclusión

5.3.4.- El cuarto documento exhibido constituye lo que se denomina como "REPORTE DE LÍQUIDOS PENETRANTES" de fecha 27 de febrero de 2025, documento que contiene las conclusiones del análisis efectuado en torno a las soldaduras externas de diferentes mangos de dirección.

5.3.5.- El quinto documento lo constituye el denominado "ANÁLISIS ESTRUCTURAL DEL INCIDENTE DEL AUTO 39 DURANTE EL EVENTO "AGUASCALIENTES EL GIGANTE DE MÉXICO 170", sin fecha, aparentemente elaborado por el señor Edgar Ossiel Pérez Torres.

5.3.6.- Finalmente, se adjunta un documento escrito en idioma inglés, de fecha 4 de noviembre de 2025, suscrito por el señor Paul Mittler, presidente de Mittler Bros. Machine & Tool, fabricante de los mangos cuestionados, a quién le fueron remitidos por su distribuidor en México para su análisis.

6.- Se procedió a efectuar un estudio y análisis de los documentos referidos, y a recabar mayor información al respecto, de la siguiente manera:

6.1.- En primer lugar, se procedió a estudiar la videograbación de la competencia en la que se dieron los hechos motivo de la sanción impuesta, encontrándose ésta en la plataforma denominada YouTube, bajo el nombre "Nascar México Series, en vivo, Aguascalientes Fecha 13" en la que se aprecia que el accidente sufrido por el auto número 39 se encuentra al cerrar la vuelta 138 e iniciar la vuelta 139, (a partir del momento 1:25'30 de la video grabación en adelante, y su reproducción se encuentra a partir de la 1:26'16" de la misma, en adelante). Al visualizar el incidente se puede uno percatar de que el vehículo número 39 efectivamente tiene un contacto con otro, a raíz del cual hace un trompo de menos de 180° y sale proyectado en reversa rumbo al muro de contención, cerca de la meta, haciendo contacto primero con la parte trasera izquierda del vehículo, y luego deslizándose sobre el muro hasta pasar la recta. Igualmente se aprecia en el momento 1:26'57" en adelante, que el piloto, después de volver a encender el motor del vehículo, lo dirige hacia los pits, con la llanta delantera izquierda ponchada; al visualizar el accidente no se encuentra que este haya sido un accidente mayor, que la mayor parte del golpe lo sufrió la parte trasera del automóvil (siendo ésta la que recibe el mayor impacto), y que por el ángulo en que se encontró con el muro de contención del circuito, el auto se deslizó en este, lo cual es congruente con el hecho de que el vehículo continuó a pits, se le sustituyó la llanta y rin delantero izquierdo, y continuó en carrera. Con ello se complementó la información de los videos remitidos por el recurrente.

6.2.- En segundo lugar, se procedió a estudiar la documentación remitida por el recurrente, encontrándose:

6.2.1.- El primero, el documento en Excel denominado "Medición de Mangos NASCAR 2025", en el cual se realizan diversas mediciones y comparaciones a diversos mangos que el apelante afirma que corresponden a diversos vehículos de diversos equipos participantes en serial, sin poderse precisar su procedencia o la calidad de la medición efectuada, por haberse efectuado de forma unilateral por el apelante, en razón de lo cual, no puede tenerse certeza alguna de la procedencia de dichos mangos, ni de la medición efectuada.

6.2.2.- El segundo, consiste en las fotografías de diversos mangos tomadas por el apelante, que es de suponerse que se encuentran relacionadas con el documento que antecede, reiterándose al respecto lo ya señalado en relación al anterior.

6.2.3.- El tercero, el documento denominado “DICTAMEN TÉCNICO ESTRUCTURAL”, de fecha 1 de noviembre de 2025 aparentemente suscrito por el señor Mauro de Lira Martínez, quien dice ser perito estructural, en el cual realiza diversas manifestaciones y emite su conclusión, señalando que según su entender, “... **El impacto sufrido por el vehículo número 39 constituye un evento suficiente para alterar las dimensiones originales de los componentes inspeccionados...**” (sin dejar de señalar que en realidad no inspeccionó los mangos cuestionados), y continúa diciendo que “... *Cualquier conclusión basada únicamente en mediciones posteriores al accidente, sin registro previo de control dimensional, no puede considerarse evidencia concluyente de modificación intencional...*”, recomendando que para establecer una conclusión definitiva las piezas sean remitidas directamente al fabricante, documento que en primer lugar, no puede ser analizado como prueba suficiente para modificar la resolución tomada, por haber sido elaborado en forma unilateral por el apelante, sin la presencia del organismo sancionador; adicionalmente, porque él mismo no realiza un estudio real de los mangos cuestionados, sino que parte de suposiciones en relación a estos, y también finalmente, porque sus conclusiones se contraponen con el diverso análisis efectuado en el documento denominado “ANÁLISIS ESTRUCTURAL”, ya que el primero señala que el simple impacto sufrido por el vehículo es suficiente para alterar las dimensiones originales de los componentes inspeccionados (los cuales no inspeccionó), mientras que el segundo señala que la simple aceleración del vehículo, sin necesidad del impacto, es suficiente para ello.

6.2.4.- El cuarto documento exhibido denominado “REPORTE DE LÍQUIDOS PENETRANTES” de fecha 27 de febrero de 2025, que contiene las conclusiones del análisis efectuado en torno a las soldaduras externas de diferentes mangos de dirección, por su fecha de formulación, resulta claro que no tiene relación con la cuestión debatida, pues es muy anterior al incidente, desconociéndose si los mangos sobre los que se hizo el análisis son los mismos cuestionados, u otros.

6.2.5.- El quinto documento denominado como “ANÁLISIS ESTRUCTURAL DEL INCIDENTE DEL AUTO 39 DURANTE EL EVENTO “AGUASCALIENTES EL GIGANTE DE MÉXICO 170”, documento sin fecha aparentemente elaborado por el señor Edgar Ossiel Pérez Torres, sin firma alguna que así lo pueda acreditar, en el que quien lo elabora realiza diversas afirmaciones y análisis para concluir que conforme a las “simulaciones” que dice haber efectuado, la simples aceleraciones sufridas por el auto 39 son suficientes para causar deformaciones plásticas en los componentes estudiados, que son los mangos cuestionados, sin necesidad de impacto alguno (página 6 párrafo 5 del apartado “Conclusiones” del escrito), en el que concluye: “... *No se puede determinar con certeza la dirección y magnitud de la deformación plástica real de las piezas dado que se requeriría una simulación más robusta empleando recursos de súper cómputo, factores de fatiga, efectos transitorios, impacto, vibraciones, calidad del material... .. entre otros factores... todos estos afectando y contribuyendo significativamente las deformaciones totales sufridas por los componentes del auto 39...*”, documento que no es apto para modificar la resolución emitida, en virtud de que, en primer lugar, el mismo se realizó de forma unilateral por el apelante, sin intervención de la organización promotora, y por ende, sin supervisión alguna, sobre lo que denomina como “simulaciones”, no sobre bases reales, y finalmente, porque este se contradice con el antes señalado en el apartado 6.2.3 como “DICTAMEN TÉCNICO ESTRUCTURAL”, cuando que uno señala que la siempre aceleración es suficiente para causar la deformación de las piezas motivo de la sanción, cuando el otro dice que lo fue el impacto.

6.2.6.- Finalmente, respecto al documento escrito en idioma inglés de fecha 4 de noviembre de 2025, suscrito por el señor Paul Mittler, presidente de Mittler Bros. Machine & Tool, fabricante de los mangos cuestionados, a quién le fueron remitidos por su distribuidor en México para su análisis, documento del cual resulta relevante destacar varias cosas, a saber:

6.2.6.1.- En primer lugar, el fabricante reconoce que los mangos que recibió para su revisión fueron fabricados por el mismo.

6.2.6.2.- También señala que, al ser comparados con el escantillón, no se encuentran modificaciones **en cuanto a sus puntos de fijación.**

6.2.6.2.- Continúa señalando tener conocimiento de que los mangos estudiados participaron en un accidente, sin precisar por quien tuvo conocimiento de ello, ni si conoce las condiciones del accidente mismo, o no.

6.2.6.3.- Señala que **los mangos estudiados presentan “daños menores”** (que señala como “tweaking” o “ajustes”), consistentes con un accidente, **sin precisar la magnitud que requeriría el mismo para producirlos.**

Todo ello implica el reconocimiento de que esos mangos sufrieron esos que denomina “daños menores” o “ajustes”, que implican su modificación.

6.3.- Efectuados los anteriores análisis, encontramos:

6.3.1.- Por regla general, conforme a la normatividad deportiva, las resoluciones deben emitirse de forma fundada y motivada, pero a verdad sabida y buena fe guardada, conforme al análisis que se haga de las constancias existentes y al conocimiento y experiencia de la autoridad que emite la resolución.

6.3.2.- En lo esencial, la argumentación de la parte apelante consiste en reconocer que los mangos del vehículo No. 39, no coinciden con los que son la herramienta de medición (la matriz de medición), pero afirman que estos se deformaron con el impacto sufrido.

6.3.3.- Efectuando un análisis de las constancias, iniciando por el accidente y las condiciones del mismo, se puede apreciar que efectivamente el auto 39 tuvo un accidente en el evento referido, en el cual tuvo contacto con la barda de contención cercana a la meta del autódromo, sin embargo ese accidente no consistió en “varios trompos”, cómo se afirma en los análisis, sino en un medio trompo, efectuándose una clara frenada en el mismo, deslizándose hacia arriba rumbo al muro, haciendo contacto con la parte trasera del vehículo en este muro, siendo esta parte la que recibió el mayor impacto, y deslizándose en el muro mismo culminando recargado en él. A continuación, el auto fue arrancado por el piloto y se dirigió a pits con la llanta delantera izquierda rota, donde le fue sustituida la llanta y su rin, para continuar en la competencia, lo cual se aprecia a partir del 1:27'52” de la videograbación, continuando en ella hasta su final.

6.3.4.- Los documentos exhibidos por el recurrente, no son suficientes para modificar la resolución emitida.

6.3.5.- Es de considerarse también, que dentro de la suspensión delantera de un vehículo de competencia, hay muchas piezas que pueden sufrir deformaciones con un golpe, como serían las barras de dirección, las horquillas, las rótulas, e incluso la dirección misma, piezas que son mucho más débiles que los mangos, pues estos, por la labor que desempeñan, son de las partes más rígidas de la suspensión delantera, por lo que es de considerarse que a juicio de los suscritos, un accidente como el sufrido, difícilmente puede producir una alteración de los mangos.

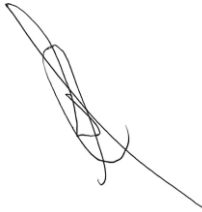
6.3.6.- En todo caso, en el remoto caso de haber sufrido una deformación el mango delantero izquierdo, esa deformación debió haberle restado camber positivo, llevándolo rumbo a 0°, no aumentando ese camber positivo.

6.3.7.- Aun suponiendo que el mango izquierdo hubiese llegado a sufrir una deformación, ello de ninguna forma implicaría que el mango derecho, que no sufrió impacto alguno, la hubiese sufrido, pues a pesar de las afirmaciones vertidas en los documentos exhibidos, (con las limitantes del valor que pueda dárseles), ello no es congruente con la experiencia en el automovilismo deportivo, y menos es congruente que ello provoque, ahora, un incremento en camber negativo, siendo de

conocimiento general que en un óvalo, lo que se requiere, es un mayor camber negativo en la rueda delantera exterior (en este caso, la derecha), y un mayor camber positivo en la rueda delantera interior (la izquierda, en este caso), lo cual es del todo coincidente con la alineación que presenta el vehículo, según se aprecia.

Por todas las anteriores consideraciones, toda vez que la única realidad visible es que los mangos del auto No. 39, no coinciden en sus medidas y ángulos con los que constituyen su parámetro de medición, y que no resultan suficientes para su causa los planteamientos contenidos en el escrito del recurrente y sus anexos, se considera que la sanción emitida, encontrándose dentro del Nivel N3, es acorde con la infracción cometida, ratificándose en todos y cada uno de sus términos.

Resuelto por mayoría por los integrantes de la Comisión de Apelaciones de Nascar México Series, en términos del artículo 25.6.4 del Reglamento Deportivo Nascar México Series 2025.



Juan Ramón López Pape P.



Fernando Plata Salamán



F. Alfonso Oros Trigueros