



FEDERACION MOTOCICLISTA VENEZOLANA

Miembro Afiliado a:

Ministerio del Poder Popular para la Juventud y –Deporte - Instituto Nacional de Deporte – IND FIM Latinoamérica – FIM LA / Federación Internacional de Motociclismo – FIM



REGLAMENTO OFICIAL CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS 2025

OFICIALES CNM

JUAN MENESES

LUIS RIVAS

RICARDO ROJAS

JUAN TOVAR



Comisión
Nacional de
MOTOCROSS

Contenido

DISPOSICIONES GENERALES	3
MISIÓN FMV	3
VISIÓN GENERAL FMV	3
AFILIACIÓN FMV DE PILOTOS, REPRESENTANTES, MECÁNICOS, ORGANIZACIONES DEPORTIVAS, ORGANIZADORES DE VALIDAS NACIONALES, TEAMS, FOTÓGRAFOS Y MIEMBROS ASOCIADOS	4
REQUISITOS PARA PROCESAR LICENCIAS FMV	5
1. DE LA COMISIÓN NACIONAL DE MOTOCROSS (CNM)	7
1.1 Misión CNM	7
1.2 <i>Responsabilidades y condiciones Generales</i>	7
1.3 <i>Definición de Motocross</i>	7
1.4 <i>Facultades de la Comisión Nacional de Motocross (CNM)</i>	7
1.5 <i>Calendario de Eventos CNM 2025</i>	8
2. LICENCIA DEPORTIVA Y NUMERACIÓN	9
2.1 <i>Requisitos para participar en las competencias</i>	9
3. INSCRIPCIONES EN VÁLIDAS NACIONALES	10
4. DE LAS CLASES Y EDADES	11
4.1 <i>CLASES JUNIOR</i>	12
4.2 <i>CLASES FEMENINAS</i>	13
4.3 <i>CLASES NOVATOS</i>	13
4.4 <i>CLASES EXPERTOS NACIONALES E INTERNACIONALES</i>	13
4.5 <i>CLASES MASTER</i>	14
4.6 <i>CLASE + 30</i>	15
4.7 <i>CLASE VINTAGE</i>	15
5. DE LAS MOTOCICLETAS	15
5.1 <i>Cilindrada de las Motocicletas</i>	15
5.2 <i>Especificaciones de las Motocicletas para todas las Clases</i>	17
5.3 <i>Colores de las Chapas y Números</i>	19
6. ESPECIFICACIONES DEL EQUIPO O UNIFORME	20
7. INSPECCIÓN TÉCNICA DE LA MOTOCICLETA Y EQUIPO	23
7.1 <i>Inspección de la Motocicleta</i>	23
7.2 <i>Inspección del Equipo y/o Uniforme</i>	25
8. DESARROLLO, FUNCIONAMIENTO Y CONTROL	25
8.1 <i>Señalización Oficial</i>	26
8.2 <i>Entrenamientos</i>	28
8.3 <i>Reunión con los pilotos, representantes y mecánicos</i>	28
8.4 <i>Duración de las competencias</i>	29
8.5 <i>Salida o inicio de una competencia</i>	29
8.6 <i>Parque cerrado</i>	33
9. ZONA DE MECÁNICOS Y SEÑALIZACIÓN	33
10. AYUDA EXTERNA	35
11. RESULTADOS Y PROTESTAS	35
11.1 <i>De los Resultados</i>	35

11.2	<i>De las Protestas</i>	36
12	FINAL DE LA COMPETENCIA, PUNTUACIÓN Y PREMIACIÓN	37
12.1	<i>Final de la Competencia</i>	37
12.2	<i>Puntuación</i>	37
12.3	<i>Premiación</i>	38
13	DE LA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE	39
13.1	<i>Extracto del Código de Medio Ambiente FIM</i>	39
14	NORMATIVA DE CARÁCTER ESPECIAL	40
14.1	<i>Prohibición de consumo de bebidas alcohólicas</i>	40
14.2	<i>Prohibición de porte de armas</i>	40
14.3	<i>Agresiones verbales y/o físicas</i>	41
14.4	<i>Datos falsos</i>	41
	DISPOSICIONES FINALES.....	41

DISPOSICIONES GENERALES

La Federación Motociclista Venezolana es el órgano rector y promotor del deporte del motociclismo, fundada en el año 1.950. Es quien vela por el desarrollo del deporte de motor en dos, tres y cuatro ruedas dentro del territorio nacional.

Organismo afiliado a: Ministerio del Poder Popular para la Juventud y Deporte
 Instituto Nacional de Deportes (IND) FIM Latino América (FIM LA)
 Federación Internacional de Motociclismo (FIM)

La FMV está constituida por una Junta Directiva, Asociaciones Estadales y Pilotos. Para su funcionamiento ha desarrollado e integrado las comisiones deportivas, comisiones extradeportivas **y comités**.

Comisiones Deportivas:

- Motocross (CNM)
- Enduro (CEN)
- Motovelocidad (CNMV)
- Trial (CNT)

MISIÓN FMV

El desarrollo de los deportistas como seres humanos integrales y ciudadanos cabales, velar por la seguridad de éstos en las pistas y caminos donde se practican las distintas disciplinas del motociclismo, la realización y supervisión de campeonatos regionales y nacionales, así como la participación de nuestros atletas en campeonatos y eventos internacionales, continentales y mundiales, propendiendo al mayor y mejor desarrollo de los mismos.

VISIÓN GENERAL FMV

La visión de La Federación Motociclista Venezolana es trazar los lineamientos generales para un crecimiento cónsono de la actividad deportiva motociclista en el país. Esta actividad va de la mano con una cantidad de áreas conexas como la ingeniería civil, ingeniería moto motriz, ingeniería biomecánica, la ecología, así como el comercio, la industria y un número importante de políticas públicas que gravitan a la hora de poner en práctica el motociclismo y que siempre tendremos presente para el desarrollo integral del deporte.

La Federación Motociclista Venezolana tiene la intención de mejorar las condiciones del deporte en el país, no solo haciéndolo crecer en número de afiliados sino en calidad, que los pilotos puedan lograr la libertad económica que les es necesaria para llevar a buen término una actividad demandante en todos aspectos como lo es cualquier deporte en especial el motociclismo. Que el deporte Motociclista se actualice y difunda más allá de los horizontes hasta ahora encontrados, abriendo nuevas oportunidades tanto a pilotos, organizadores de eventos, **patrocinantes, organizaciones deportivas, equipos de competencia, teams**, medios de comunicación, organizaciones benéficas, fabricantes de motocicletas, así como al comercio relacionado con el motociclismo deportivo.

La Federación Motociclista Venezolana propende al fomento del deporte en general, así como la colaboración institucional con organizaciones sociales que requieran de nuestra ayuda y soporte como herramienta liberadora de las drogas, la apatía y la miseria que son un flagelo para muchos ciudadanos y así lograr una mejor y más justa sociedad.

La FEDERACIÓN MOTOCICLISTA VENEZOLANA (FMV), está reconocida por el Instituto Nacional de Deporte (IND), El Comité Olímpico Venezolano (COV), La Federación Internacional de Motociclismo Latinoamericana (FIM LA) y la Federación Internacional de Motociclismo (FIM). Por consiguiente, **es el único organismo** encargado de planificar, coordinar, dirigir, autorizar y supervisar todas las actividades de motociclismo deportivo, realizadas en la jurisdicción de la República Bolivariana de Venezuela, ya sea directamente o por las Asociaciones Estadales o por los Moto-clubes que estén debidamente reconocidos por el Consejo Directivo de la FMV.

Afiliación FMV de pilotos, representantes, mecánicos, organizaciones deportivas, organizadores de validas nacionales, teams, fotógrafos y miembros asociados.

Toda persona que solicite afiliarse a la FMV, ACEPTA todas las Normas y Regulaciones que rigen el Motociclismo a nivel nacional y se compromete a cumplirla y acatar las sanciones por incumplimiento de las mismas.

LICENCIA DE PILOTO

La licencia de piloto de la FMV es requisito indispensable para participar en las pruebas válidas del Campeonato Nacional.

Responsabilidad de los afiliados a la FMV: Desde que el piloto es afiliado a la FMV y, de ser menor de edad, por sus representantes legales, participa en los eventos por su cuenta y riesgo, eximiendo a la Federación Motociclista Venezolana de toda responsabilidad en casos de eventuales y/o fortuitos accidentes en el desarrollo de los eventos, así como también a terceros y objetos. **De la misma forma todos los datos suministrados e información entregada es de absoluta responsabilidad del piloto, afiliados u organizaciones que representan.**

Seguro de Accidentes y Hospitalización: Es de carácter obligatorio, para todos los pilotos que participan por el Campeonato Nacional de Motocross, poseer póliza de seguro que lo ampare en el caso de percances y/o accidentes. Al afiliarse a la FMV, todo piloto y sus representantes aceptan poseer este tipo de seguro **vigente durante todo el campeonato nacional**, eximiendo a la Federación Motociclista Venezolana, las Comisiones Deportivas y organizadores de carreras autorizadas por la FMV, de toda responsabilidad por percances y/o accidentes que pudiesen ocurrir en el desarrollo de esta actividad deportiva.

PRELIMINARES

1. Todas las afiliaciones se realizan de forma digitalizada a través de la página web de la FMV (www.fmv1950.com)
2. La FMV no recibirá afiliaciones que no sean realizadas según lo establecido en el punto 1. Por lo tanto, el piloto debe canalizar su trámite directamente luego de obtener su constancia vigente de su Motoclub o Asociación.
3. En el caso de no existir ni Asociaciones ni Motoclubes en alguna región y algún piloto desee afiliarse, deberá realizar su afiliación con la Asociación regional o Motoclub activo que desee.
4. **La FMV no aceptará bajo ningún concepto inscripciones incompletas**, toda información debe estar clara y bien organizada. En el caso de los mecánicos y directores de equipo, la obtención de licencias debe realizarse al menos una semana antes de la carrera a participar.

FORMAS DE PAGO

1. En caso de realizar el pago de afiliación en moneda nacional, la FMV **SÓLO ACEPTARÁ TRANSFERENCIAS** electrónicas (**EJECUTADAS**) realizadas en la cuenta de la FMV al menos con siete (07) días hábiles antes de la válida a participar. De no cumplirse con esta formalidad, el piloto deberá cancelar además, un monto adicional equivalente al 50% de la afiliación a manera de penalización.
2. Los motoclubes, las Asociaciones estatales, o en su defecto el piloto, podrán realizar **transferencias electrónicas**. Anexará el soporte de dicha transferencia EJECUTADA al formulario de afiliación con los recaudos de cada una de las especialidades que solicita inscribir.
3. El costo de las licencias 2025 de pilotos de la Federación Motociclista Venezolana en todas las modalidades, se informará a través de las oficinas de la FMV (+ 58 212 2862018) (+58 414 2145094), y a través de las Asociaciones y motoclubes activos, quienes mantienen contacto directo con la FMV. Así mismo, se informarán los medios de pago.

NOTA: Se recomienda a los pilotos realizar su trámite y hacer seguimiento de los procesos de afiliación para mantenerse informados y anticiparse a cualquier eventualidad que impida la afiliación.

PARÁGRAFO ÚNICO: Como una forma de motivar y captar pilotos a nivel nacional, para aquellos pilotos que decidan competir en una válida cercana a su locación, la FMV autoriza la Licencia de un solo evento. De ser el mismo día del Evento, podrá inscribirse en el circuito, a través de la CNM, siempre y cuando proporcione: copia de la **cédula** de identidad, el formulario de inscripción debidamente lleno y la **póliza del Seguro** vigente.

Si el piloto decide competir en cualquiera de las válidas siguientes, el monto consignado a la FMV se tomará como anticipo de la afiliación, por lo que deberá pagar la diferencia y cumplir con los requerimientos de afiliación de pilotos formalmente en la página web.

REQUISITOS PARA PROCESAR LICENCIAS FMV

RECAUDOS OBLIGATORIOS POR CONSIGNAR AL MOMENTO DE LLENAR EL FORMULARIO DE SOLICITUD DE AFILIACIÓN

(Tener a la mano los recaudos que deberán adjuntar, en excelente resolución, en **formato de imagen** al momento de iniciar el llenado del formulario)

Si es piloto adulto:

1. Completar el formulario de solicitud de afiliación sin omitir datos.
2. Fotocopia de la cédula.
3. Fotografía reciente, a color, (sin gorras ni lentes), en fondo sólido.
4. Póliza de seguro vigente **durante todo el desarrollo del campeonato nacional**.
5. Constancia del grupo sanguíneo (si es primera vez que se afilia).
6. Soporte de transferencia electrónica, en caso de haber pagado en moneda nacional.
7. Constancia de afiliación a su Motoclub o Asociación, vigente.
8. Pilotos Expertos: Foto del pasaporte y visa vigente, a color.

Si es menor de edad:

1. Completar el formulario de solicitud de afiliación sin omitir datos.
2. Partida de nacimiento del piloto.
3. Fotocopia de cédula del piloto (si la posee), inclusive.
4. Fotocopia de la cédula de los representantes.
5. Fotografía reciente, a color, (sin gorras ni lentes), en fondo sólido, del piloto y sus representantes legales.
6. Póliza de Seguro vigente.
7. Constancia del grupo sanguíneo (si es su primera afiliación).
8. Soporte de transferencia electrónica, en caso de haber pagado en moneda nacional.
9. Constancia de afiliación a su Motoclub o Asociación, vigente.
10. Pilotos Expertos: Foto del pasaporte y visa vigente, a color.

Nota: Es responsabilidad de cada piloto o su representante que la información y documentación entregada para el proceso de federarse o inscribirse en carrera sea correcta y fidedigna, verificando la correcta asignación en su clase, según su edad y demás datos requeridos. Las irregularidades en este proceso acarrearán sanciones en cualquier tiempo y momento en que se detecten.

PARA PROCESAR LICENCIAS FMV DE PADRES y REPRESENTANTES

1. En caso de que la patria potestad sea compartida, más la guardia y custodia de un solo representante, deberán enviar autorización notariada del otro representante.
2. En caso de afiliar un representante adicional, que no sean padre o madre, deberán enviar autorización / poder notariado.

PARA PROCESAR LICENCIAS FMV DE MECÁNICOS, TEAMS, ORGANIZACIONES DEPORTIVAS, ORGANIZADORES DE VÁLIDAS NACIONALES Y MIEMBROS ASOCIADOS.

1. Completar el formulario de solicitud de afiliación sin omitir datos.
2. Soporte de transferencia electrónica, en caso de haber pagado en moneda nacional.
3. Fotocopia de la cédula de identidad del solicitante.
4. Fotografía reciente, a color, (sin gorras ni lentes), en fondo sólido.

Es requisito indispensable para los pilotos y padres o representantes de los pilotos, mecánicos y demás federados, verificar y firmar el formulario de solicitud de afiliación, que exime a la FMV de toda responsabilidad sobre eventuales lesiones que pudiera sufrir un piloto durante el desarrollo de prácticas y/o competencias válidas. Asimismo, esto se aplica a cualquier otra prueba o evento autorizado por la FMV.

Solo se les permitirá competir a los pilotos que cumplan con estos requisitos. **En caso de que se haga uso fraudulento de documentos o se compruebe falsedad en la información suministrada**, será considerada como un FRAUDE y el corredor y/o representante que incurra en esta (s) falta (s), será remitido al Comité Disciplinario quien decidirá el tipo de sanción a aplicar.

INSCRIPCIONES EN VÁLIDAS Y EVENTOS INTERNACIONALES

1. La FMV es la única facultada para inscribir a pilotos en eventos y válidas internacionales y quedará de parte de los seleccionadores nacionales de cada una de las modalidades y de la junta directiva de la FMV.

2. La FMV solicitará debidamente a los pilotos susceptibles a participar en válidas internacionales los recaudos para la afiliación de estos.
3. La FMV no estará en ningún caso obligada a pagar por concepto de inscripción cuota alguna en las válidas que participarán los pilotos nacionales en el extranjero.

1. DE LA COMISIÓN NACIONAL DE MOTOCROSS (CNM)

1.1. Misión

Para fomentar la disciplina del Motociclismo, el Consejo Directivo de la FMV crea, entre otras, la COMISIÓN NACIONAL DE MOTOCROSS (CNM), cuyas funciones abarcan todo lo relacionado con esta especialidad y sus integrantes poseen Autoridad Nacional. En consecuencia, la FMV dicta, en común acuerdo con la CNM el presente Reglamento que regirá las actividades para el año 2025.

Asimismo, resuelve que, en la eventualidad de presentarse casos no previstos en este Reglamento y que no puedan ser resueltos por la CNM, se acoge a las disposiciones emanadas de la Junta Directiva de la FMV y en última instancia a las de la FIM.

1.2. Responsabilidades y condiciones Generales

Todos los Pilotos, representantes de pilotos, equipos, oficiales y otras personas involucradas en el Campeonato Nacional de Motocross, aceptan en su propio nombre y en el de sus empleados y/o allegados respetar y cumplir todas las disposiciones del Reglamento Nacional de Motocross 2025, Normas para Organizadores de Eventos Mx 2025, Normas para Circuitos de Mx 2025, Código Deportivo y Disciplinario de La FMV.

Cualquier acción contraria a los Reglamentos de la FMV o juzgada como contraria a un adecuado comportamiento y a los mejores intereses del deporte, tanto de los Pilotos como de los miembros de su equipo y los miembros de la CNM estará sujeta a acciones disciplinarias previamente establecidas en los Códigos Deportivo y Disciplinario de la FMV.

1.3. Definición de Motocross

El Motocross es una disciplina motociclista que se desarrolla en circuitos cerrados, sobre un terreno natural con obstáculos naturales y/o artificiales y en la que los distintos participantes disputan una carrera con el objetivo de finalizar en primera posición en la meta.

Es una de las modalidades más espectaculares del motociclismo, en la que se combina la velocidad con la destreza necesaria para controlar la motocicleta ante las irregularidades del terreno, con curvas cerradas, montículos, baches y cambios de rasante, y sobre una superficie de tierra que, generalmente, se encuentra húmeda o enlodada con la finalidad de evitar el peligro que supone el polvo. Todo ello hace que en las carreras de Motocross se sucedan saltos y derrapes.

El Motocross demanda mucha resistencia y fortaleza física del piloto. Una moto de cross/enduro de competición es capaz de desarrollar una aceleración en tramos cortos comparable a los mejores automóviles deportivos, sin la comodidad de ir sentado y sobre terreno muy áspero; esto deriva en un trabajo constante de todos los músculos del cuerpo, en especial de los brazos y espalda.

1.4. Facultades de la Comisión Nacional de Motocross (CNM)

Esta Comisión se encargará de regir el Campeonato Nacional de Motocross de las Clases a entender: 50cc., 65cc., 85cc., 125cc., Femeninas, Novatos, Master, Mx3 y Expertos nacionales e internacionales.

El presidente de la Comisión Nacional de Motocross, de acuerdo con el Código Deportivo, será nombrado por la Junta Directiva de la Federación Motociclista Venezolana y éste designará a los demás integrantes de la misma.

Las principales funciones de la Comisión Nacional de Motocross son:

- a) Promover el desarrollo del Motocross en el país.
- b) Seleccionar los pilotos que se propondrán a la FMV para representar al país en competencias internacionales de Motocross.
- c) Vigilar el cumplimiento del presente Reglamento en cada uno de los eventos, así como hacer las modificaciones o adiciones que se juzguen necesarias o convenientes.
- d) Designar colaboradores con atribuciones definidas para el mejor desempeño de sus funciones.
- e) Revisar todos los aspectos de organización, desarrollo y resultados de cada competencia de Motocross, nombrando para tal fin un Director de Carrera y uno o más Comisarios.
- f) Recibir las apelaciones presentadas por aquellos representantes de pilotos a los que el respectivo Director de Carrera imponga sanciones, y remitir oportunamente para su decisión por parte del ente encargado.
- g) Presentar a la FMV los resultados finales del Campeonato Nacional de Motocross para la premiación y reconocimiento de los competidores que se hagan acreedores a ellos.
- h) Publicar oportunamente los resultados oficiales de las competencias que se realicen.
- i) Conocer de oficio cualquier situación que considere pueda afectar algún aspecto relacionado con la correcta y segura práctica de Motocross.
- j) Velar por el cumplimiento de las recomendaciones y sugerencias que realice el Comité de seguridad y homologación referente a la seguridad e integridad física de los pilotos, acompañantes, espectadores y público en general.
- k) Proteger el medio ambiente y disposiciones del comité de ambiente.
- l) En conjunto con los organizadores, comité de seguridad y homologación y bajo la aprobación de la FMV, conformar el Calendario de Eventos del Campeonato Nacional de Motocross.

1.5. Calendario de Eventos CNM 2025

Se establece el presente Calendario para el Campeonato Nacional de Motocross 2025. **Las fechas estarán sujetas a cambio por causas de fuerza mayor o sobrevenidas. E igualmente, por coincidencia de fechas de eventos internacionales FIM y FIM-LA., en todo caso cualquier decisión final de modificación de fechas o locación sería competencia absoluta de la FMV, bajo aspectos motivados de carácter relevante.**

	FECHAS	LOCACIÓN	ESTADO	ORGANIZADOR
1ª VÁLIDA	8 - 9 MARZO	EL HATILLO	MIRANDA	FURIA CLUB
2ª VÁLIDA	5 - 6 ABRIL	TURMERO	ARAGUA	MOTOEXTREM ARAGUA
3ª VÁLIDA	24 -25 MAYO	MIRANDA	CARABOBO	RANCHO SAN MARTIN
4ª VÁLIDA	7 - 8 JUNIO	SAN JUAN DE LOS MORROS	GUÁRICO	RANCHO GRANDE
5ª VÁLIDA	5 - 6 JULIO	POR ASIGNAR		
6ª VÁLIDA	9 - 10 AGOSTO	POR ASIGNAR		
7ª VÁLIDA	6 -7 SEPTIEMBRE	ROSALEDA	MIRANDA	PLANETA SPORT
8ª VÁLIDA	11-12 OCTUBRE	PARACOTOS	MIRANDA	616

2. LICENCIA DEPORTIVA Y NUMERACIÓN

2.1 Requisitos para participar en las competencias

- a. Para poder participar en el Campeonato Nacional de Motocross, es requisito indispensable estar afiliado a la FEDERACIÓN MOTOCICLISTA VENEZOLANA, de quien recibirá una Licencia de Piloto valedera por un año, siendo ésta su distintivo (para la Clase en la que se afilió) para todas las competencias y eventos del campeonato en el año en curso.
- b. Todo piloto, para participar en competencias válidas por el Campeonato Nacional de Motocross, deberá portar obligatoriamente en la chapa delantera y laterales de su moto, el número que le identifica que le fue aprobado por la CNM. La sanción por la violación de esta norma es la descalificación del piloto que incurrió en esta falta.
- c. Los números 1, 2 y 3 están reservados para los pilotos que llegaron en esos lugares en cada clase en el Campeonato Nacional del 2022, no así los promovidos a una clase superior. Aquellos pilotos que llegaron en los tres primeros lugares de una clase y permanezcan en ella, si utilizan esos números, no perderán su número tradicional. Para conservar el número para el año siguiente (en la clase que compitió), el piloto debe haber obtenido puntos en el Campeonato inmediatamente anterior en alguna de las válidas realizadas. Los pilotos que vienen en ascenso podrán conservar su número o inclusive cambiarlo, siempre y cuando éste número no esté previamente asignado a otro piloto de la misma Clase, ya sea, Junior, Novatos, Master o Expertos. Los nuevos participantes deberán solicitar un número que no esté asignado en dicha clase.
- d. Todo piloto que se inscriba para participar en el Campeonato Nacional de Motocross de la Federación Motociclista Venezolana, debe entender y tener claro, así como sus representantes y familiares, mecánicos y otros, que es el evento supremo que definirá los Campeones Nacionales de Motocross. Por consiguiente, una vez inscrito, deberá acogerse a las normas aquí establecidas y de aquí en adelante.
- e. Son las autoridades dentro y fuera de las pistas: El Comisario Federal, el Director de Carrera, los Miembros de la CNM y los Miembros de la FMV; por consiguiente, se les debe respetar. Todas las decisiones en el evento serán tomadas por la Dirección de Carreras la cual estará conformada por: El Comisario Federal, El Director de Carreras y al menos un Oficial deportivo de la CNM. El comportamiento del piloto y de sus acompañantes debe ser digno. Los actos de rebeldía, comportamiento indecoroso, lenguaje obsceno, gestos obscenos y/o de rebeldía contra cualquier autoridad, personal técnico, director de carrera, miembros de la CNM, miembros de la FMV, personal paramédico y/o contra otros, será severamente sancionado.
- f. El corredor y/o representante que incurra en esta(s) falta(s), será remitido al Consejo de Honor quien decidirá el tipo de sanción de acuerdo a este reglamento, al código disciplinario, al código deportivo y estatuto de la FMV.
- g. Para competir en cualquier Clase Mx es obligatorio el uso del transponder personal AMB/MyLapsMx por parte del piloto, el cual deberá estar debidamente cargado e instalado en la motocicleta para el momento de la revisión técnica. Dicho transponder es **intransferible** entre pilotos y será su identificación en el Sistema de Cronometraje Automatizado.
Parágrafo único. En caso de no poseer un transponder propio, la CNM de la FMV podrá alquilarlo a los pilotos (sujeto a disponibilidad). El valor de este alquiler será informado en los Reglamentos Particulares de carrera. El Piloto que alquile transponder, tiene la obligación de devolverlo al término de la competencia de su clase. La pérdida del transponder acarreará el pago total del mismo.

3. INSCRIPCIONES EN VÁLIDAS NACIONALES

- 3.1.** La FMV, como organismo rector del deporte del motociclismo en la República Bolivariana de Venezuela, no tiene entre sus facultades la cobranza de los aportes para válidas nacionales de cada una de las modalidades que ella representa. Serán las distintas Comisiones las encargadas de recibir dichos aportes directamente. Solo en la eventualidad de que la FMV sea el organizador de la válida emitirá facturas por dicho concepto.
- 3.2.** Los eventos válidos por el Campeonato Nacional de Motocross deben estar inscritos en el Calendario aprobado por la Federación Motociclista Venezolana y cumplir con las Regulaciones Estándar para Circuitos de Motocross establecidas en el Reglamento correspondiente y certificados por el Comité de Seguridad y Homologación de la FMV.
- 3.3.** Ningún evento puede ser organizado sin las debidas autorizaciones legales previstas en el Reglamento para Circuitos de Motocross y que deben ser obtenidas por el Organizador. En este sentido, los Organizadores son responsables de proveer todas las facilidades para garantizar el seguro y eficiente desenvolvimiento del evento. Así como prestar toda la colaboración para el proceso de revisión y homologación de pista que desarrollará el Comité de Seguridad y Homologación de la FMV.
- 3.4.** Si por alguna razón se decide cancelar un evento de Campeonato Nacional éste no podrá ser realizado en otra fecha. Debido a la situación actual a nivel nacional, referente a traslados, estadía, si por razones de causa mayor, justificable, el organizador solicita con antelación posponer la válida asignada, la CNM y el Comité de Seguridad y Homologación, previa autorización de la FMV, analizará y estudiará la posibilidad y reasignar una nueva fecha para su realización, siempre y cuando no interfiera con las fechas de eventos de las demás modalidades.
- 3.5.** Un evento válido por el Campeonato Nacional de Motocross se inicia con el período de registro de inscripciones que se realiza el día sábado en la mañana y culminará luego que los resultados son aprobados por la Dirección de Cronometraje, el Director de carreras y el Comisario Federal, y hayan terminado los lapsos correspondientes para realizar alguna protesta.
- 3.6.** Las formalizaciones de inscripciones en las válidas nacionales se realizarán directamente en el circuito de Motocross donde se efectúe la válida correspondiente o como lo proponga el Organizador de turno. La pre-inscripción en las Válidas Nacionales se realizará a través de la página web que el organizador determine y serán recibidas hasta el día miércoles a las 8:00 p.m., antes del fin de semana del Evento. La CNM o el organizador se encargará de recibir las mismas, basados en los acuerdos establecidos antes del evento.
- 3.7.** El o los Pilotos que, estando inscritos en una clase deseen participar en otra clase donde las condiciones de participación lo permitan, también deberán cancelar la inscripción por cada carrera para esa clase adicional en la cual van a participar.
- 3.8.** Si por alguna razón, el dinero recaudado por las inscripciones en la válida que le corresponda no alcanza para cubrir los costos de la CNM, se cubrirá el faltante con las inscripciones de los pilotos, debiendo el Organizador entregar el monto diferencial. Es bien claro que los Organizadores de competencias válidas por el Campeonato Nacional de Motocross reciben un beneficio por realizarlas. Ni la FMV, ni la CNM se inmiscuye ni recibe beneficio económico alguno de parte del Organizador por las ganancias que pueda obtener producto de su

trabajo, por los conceptos de entradas a la pista, patrocinio, venta de publicidad, concesiones de bebidas y comidas, etc.

- 3.9.** En relación con los pilotos menores de edad inscritos en un campeonato nacional, para poder competir deberán estar **obligatoriamente** acompañados durante todo el evento de su(s) representante(s) legal(es), quien(es) deberá(n) estar debidamente acreditado(s) ante la FMV. En caso contrario no le será permitida su participación.
- 3.10.** Cada Piloto podrá tener un **máximo de dos representantes** para que le asistan en la zona de mecánicos y sólo UN mecánico debidamente federado independientemente del Piloto que podrá presentar una protesta por escrito ante una decisión técnica de las autoridades de la competencia Director de Carreras y/o el Comisario Federal.
- 3.11.** El monto de inscripción en las válidas en la modalidad del Motocross para el año 2025, será publicado en el Reglamento Particular de cada válida, pudiendo ser incrementado en el transcurso del Campeonato luego de realizar el correspondiente ajuste por inflación.
- 3.12.** La CNM emitirá los Reglamentos Particulares de cada válida, esta normativa tiene carácter informativo y su finalidad es establecer normas referentes a logística y organización particular de cada región donde se desarrolla la válida nacional, bajo ningún concepto estos Reglamentos Particulares podrán alterar o modificar el sentido y las disposiciones del presente Reglamento Oficial.

4. DE LAS CLASES y EDADES

El presente campeonato estará conformado por las siguientes clases:

★ 50cc PW:	50cc PW completamente original	(4 - 6 años)
★ 50cc.:	50cc. 2T sin cambios o de 50cc a 110cc con cambios, sin clutch	(6 - 8 años)
★ 65cc.:	(7 – 11 años)	
★ 85cc.:	(9 – 15 años)	
★ 125cc.:	(13 – 17 años)	
★ Femeninas:	(+14 años)	
★ Novatos:	Novatos “B” – Novatos Mx2 – Novatos Mx1	(+16 años)
★ Expertos Mx1:	Mx1 Expertos Nacionales – Mx1 Expertos Internacionales	(+16 años)
★ Expertos Mx2:	Mx2 Expertos Nacionales – Mx2 Expertos Internacionales	(+15 años)
★ Master:	Master +40A – Master +40B – Master +50A – Master +50B	(+40 años)

Para pertenecer a una clase los pilotos deberán cumplir con las condiciones que exigen cada una de ellas y las cuales se especifican a continuación:

- a. La edad del piloto debe estar entre los rangos de edades que exija la clase, considerando la edad mínima al

día que la cumpla y la edad máxima al 1° de enero del año en que se realiza el campeonato.

- b. La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las exigencias técnicas de la clase en la que participa.
- c. Para todas las clases, la clasificación de pilotos en la clase que corresponda, el primer criterio a aplicar es la edad, para luego tomar en cuenta su posición en el campeonato anterior, en los casos que corresponda.
- d. La habilidad del piloto será evaluada revisando sus resultados en el campeonato anterior. Se establecerá por los tiempos y el desempeño ejecutado en el campeonato anterior.
- e. PARA TODAS LAS CLASES: La CNM y la FMV se reservan el derecho de evaluar y decidir la reclasificación de un piloto en determinada clase basándose en los tiempos de su primera participación del año en válida del Campeonato Nacional, para los casos en que no se disponga de un registro de datos previos del piloto durante el Campeonato anterior. Los pilotos que se reincorporan después de una pausa en la práctica del deporte deberán inscribirse en la misma Clase de su última participación en clase superior, de acuerdo con su edad y sus tiempos medidos en su primera participación del Campeonato.
- f. QUEDA CLARO QUE LA DECISIÓN DE QUE UN PILOTO SUBA, CAMBIE O PERMANEZCA EN UNA CLASE, ESTARÁ DETERMINADA DE ACUERDO CON SU EDAD Y RENDIMIENTO.
- g. PARA DECLARAR OFICIAL UNA CLASE DETERMINADA, DEBE HABER MÍNIMO CINCO (05) PILOTOS POR CLASE FEDERADOS, INSCRITOS Y PARTICIPANDO EN LA PRIMERA VÁLIDA DEL AÑO.
- h. **Clases Junior.** Sólo podrán representar al país en Eventos Internacionales avalados por la FIM o FIM LA, aquellos pilotos que tengan resultados competitivos de alto rendimiento posterior al análisis y aprobación presentado a la FMV. Salvo casos excepcionales, aun cuando el piloto no compita en el Motocross Nacional y esté dentro de la edad para representarnos en Eventos Internacionales, es la CNM quien tiene la potestad para postularlo y sólo la FMV, de acuerdo con sus Estatutos, tiene la potestad de inscribir para asistir al evento.
- i. A los pilotos que su tamaño no le permita un desenvolvimiento adecuado sobre su moto en la clase correspondiente a su edad, sus representantes podrán solicitar por escrito la autorización para subir a la clase superior, siempre y cuando demuestre que tiene el nivel para hacerlo y sea evaluado por la CNM.

4.1. CLASES JUNIOR

4.1.1. CLASE 50cc. PW (4 a 6 años)

- a) Para pilotos con edades entre 4 y 6 años.
- b) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las exigencias técnicas de la clase.
- c) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.1.2 CLASE 50cc. (6 - 8 años)

- a) Para pilotos con edades comprendidas entre 6 y 8 años.
- b) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- c) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.1.3 CLASE 65cc. (7 - 11 años)

- a) Para pilotos con edades comprendidas entre 7 y 11 años.
- b) Estará dividida de 2 **Sub-clases:** 65cc. (7 – 9 años) y 65cc. (9 – 11 años).
- c) Para determinar en qué subclase se encuentra el piloto que tiene 9 años de edad, llamada edad común, se aplicará la evaluación de sus tiempos en el campeonato anterior para determinar a qué subclase pertenece el piloto.
- d) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- e) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.1.4 CLASE 85cc. (9 - 15 años)

- a) Para pilotos con edades comprendidas entre 9 y 15 años.
- b) Estará dividida de 2 **Sub-clases**: 85cc. (9 – 12 años) y 85cc. (12 – 15 años).
- c) Para determinar en qué subclase se encuentra el piloto que tiene 12 años de edad, llamada edad común, se aplicará la evaluación de sus tiempos en el campeonato anterior para determinar a qué subclase pertenece el piloto.
- d) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- e) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.1.5 CLASE 125cc. (13 - 17 años)

- a) Para pilotos con edades comprendidas entre 13 y 17 años.
- b) Para pilotos que sus tiempos en el último campeonato los califique para pertenecer a esta clase.
- c) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- d) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.2. CLASES FEMENINAS

4.2.1 CLASE OPEN (+ de 14 años)

- a) Para pilotos con catorce (14) años cumplidos.
- b) La moto que utilizará la piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- c) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.3. CLASES NOVATOS

4.3.1 CLASE NOVATOS “B”

- a) Para pilotos con dieciséis (16) años cumplidos.
- b) Para pilotos que por primera vez compiten en un campeonato nacional, los cuales sólo podrán pertenecer a esta clase, por una sola temporada o campeonato nacional, indistintamente que participen en todo el campeonato o una sola válida nacional.
- c) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- d) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.3.2 CLASES Mx1 y Mx2 NOVATOS

- a) Para pilotos con dieciséis (16) años cumplidos y menores a cuarenta (40) años
- b) Para pilotos que provengan de la clase Novatos “B” que sus tiempos en el último campeonato los califica para estar en estas clases.
- c) Para pilotos que provengan de las clases júnior y sus tiempos en el último campeonato los califique para estar en estas clases.
- d) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- e) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.4. CLASES EXPERTOS NACIONALES E INTERNACIONALES

4.4.1 CLASE Mx1 y Mx2 EXPERTOS INTERNACIONALES

- a) Para aquellos pilotos de reconocida trayectoria, experiencia, destreza y capacidad técnica,

independientemente de la edad.

- b) Para aquellos pilotos que sus tiempos en el último campeonato los califique para pertenecer a esta clase.
- c) Para pilotos con dos (02) años o más en la Clase Mx1 Expertos Nacionales que, aplicando el Factor Velocidad correspondiente, sus tiempos en el último campeonato, los califique para esta Clase.
- d) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- e) Los pilotos destacados de esta clase serán considerados como selección nacional pudiendo ser nominados para representar al país en pruebas internacionales.
- f) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

NOTA: Se considera haber participado en un Campeonato cuando el piloto haya tomado parte en una válida oficial del mismo.

4.4.2 CLASES Mx1 y Mx2 EXPERTOS NACIONALES

- a) Para aquellos pilotos de las Clases Mx1 y Mx2 Novatos, que sus tiempos en el último campeonato los califique para pertenecer a esta clase, independientemente de la edad.
- b) Bajo solicitud escrita del representante legal, para aquellos pilotos de la clase 85cc y 125cc que aun cuando no hayan cumplido la edad mínima sus tiempos en el último campeonato los califique para participar en esta clase.
- c) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las regulaciones técnicas de la clase.
- d) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.5. CLASES MÁSTER

4.5.1 CLASE +40

- a) Estará dividida de 2 **Sub-clases A y B**
- b) Para pilotos a partir de cuarenta (40) años, hasta cuarenta y nueve (49) años cumplidos. Que no hayan participado en la clase expertos en los campeonatos anteriores.
- c) Para determinar en qué sub-clase se encuentra el piloto, se aplicará la evaluación de sus tiempos en el campeonato anterior para determinar a qué sub-clase pertenece el piloto.
- d) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las exigencias técnicas de la clase.
- e) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.5.2 CLASE +50

- a) Estará dividida de 2 **Sub-clases A y B**
- b) Para pilotos a partir de cuarenta (50) años, hasta cuarenta y nueve (59) años cumplidos.
- c) Para determinar en qué sub-clase se encuentra el piloto, se aplicará la evaluación de sus tiempos en el campeonato anterior para determinar a qué sub-clase pertenece el piloto.
- d) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las exigencias técnicas de la clase.
- e) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

4.5.3 CLASE +60

- a) Para pilotos a partir de sesenta (60), hasta sesenta y nueve (69) años cumplidos.
- b) Para pilotos que sus tiempos en el último campeonato los califique para pertenecer a esta clase.
- c) La moto que utilizará el piloto para competir debe cumplir con las exigencias técnicas de la clase.
- d) En caso de que no se logren reunir el mínimo número de pilotos requeridos para abrir la clase, se incorporarán en la clase MASTER +50, se aplicará la evaluación de sus tiempos en el campeonato anterior para determinar a qué sub-clase pertenece el piloto
- e) Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

5. DE LAS MOTOCICLETAS

5.1. Cilindrada de las Motocicletas

Se establecen de acuerdo con la capacidad del motor en centímetros cúbicos, medidos en concordancia a la reglamentación internacional de la modalidad.

5.1.1 50cc PW

- a. ÚNICAMENTE se puede participar en esta clase con moto automática, de tracción a cardán.
- b. Tamaño de los neumáticos: 10 pulgadas para el delantero y 10 pulgadas para el trasero.
- c. **Sólo se puede modificar: volante y sus accesorios (puños, mandos), posapies, autolube (eliminar), colmena (eliminar) y burro (eliminar).**
- d. NO se permite ningún otro tipo de modificación.
- e. **Para esta clase es obligatorio presentar la moto a inspección técnica sin asiento.**

NOTA: Esta Clase de iniciación al Motocross está reservada para niños de muy corta edad, lo principal es no exponerlos a peligros innecesarios. Con esta Clase buscamos captar nuevos pilotos a un costo mínimo para los representantes.

5.1.2 50cc.

- a. Motos con una cilindrada máxima de 50cc. si es 2 tiempos; y hasta 100cc. si es 4 tiempos
- b. Tamaño de los neumáticos: 10 o 12 pulgadas para el delantero y 10 pulgadas para el trasero.
- c. Se permite para las motocicletas 4T tener cambios de velocidad pero sin clutch.
- d. Se permite todo tipo de modificaciones excepto en la cilindrada y en los neumáticos.
- e. Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV

5.1.3 65cc .

- a. Motos entre los 55cc y 65cc.
- b. Tamaño de los neumáticos: 14 pulgadas para el delantero y 12 pulgadas para el trasero.
- c. Se permite todo tipo de modificaciones excepto en la cilindrada y en los neumáticos.

5.1.4 85cc.

- a. Motos entre los 85cc en dos tiempos y sobre 100cc hasta 150cc. en cuatro tiempos.
- b. Tamaño de los neumáticos: 17 a 19 pulgadas para el delantero y 14 a 16 pulgadas para el trasero.
- c. Se permite todo tipo de modificaciones excepto en la cilindrada.
- d. Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

5.1.5 125cc.

- a. Motos entre los 100cc hasta 125cc. en dos tiempos.
- b. Tamaño de los neumáticos: 21 pulgadas para el delantero y 19 pulgadas para el trasero.
- c. Se permite todo tipo de modificaciones excepto en la cilindrada.
- d. Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

5.1.6 Femeninas Open

- a. Motos entre los 85cc hasta 125cc. en dos tiempos.
- b. Motos entre 150cc hasta 250cc. en cuatro tiempos.
- c. Se permite todo tipo de modificaciones excepto en la cilindrada.
- d. Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

5.1.7 Master y Novatos “B”

- a.** Clase tipo open en lo referente a la cilindrada de la moto, 2T o 4 tiempos.
- b.** Tamaño de los neumáticos: de 21 pulgadas para el delantero y 19 pulgadas para el trasero.
- c.** Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

5.1.8 Mx2 Expertos Internacionales, Nacionales y Novatos

- a.** Motos entre los 100cc hasta 125cc en 2 tiempos y/o entre 175cc hasta 250cc en 4 tiempos.
- b.** Tamaño de los neumáticos: de 21 pulgadas para el delantero y 19 pulgadas para el trasero.
- c.** Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV

5.1.9 Mx1 Expertos Internacionales, Nacionales y Novatos

- a.** Motos entre los 175cc hasta 250cc en 2 tiempos y/o entre 290cc hasta 450cc en 4 tiempos.
- b.** Tamaño de los neumáticos: de 21 pulgadas para el delantero y 19 pulgadas para el trasero.
- c.** Cualquier excepción a esta norma será evaluada por la CNM y la FMV.

5.2. Especificaciones de las Motocicletas para todas las Clases

- 5.2.1 Apagador del Motor de la Moto:** Toda motocicleta deberá estar equipada con un apagador automático montado en un lado del manubrio, que pueda ser accionado con facilidad y ser capaz de detener el funcionamiento de la moto.
- 5.2.2 Controles del acelerador.** Los mandos del acelerador deben cerrarse automáticamente cuando no estén sostenidos por la mano. El funcionamiento (apertura y cierre) sólo se activará mediante un cable mecánico del puño giratorio directamente conectado a la válvula del acelerador. Todas las entradas de aire en el cilindro deben pasar a través del cuerpo del acelerador.
- 5.2.3 Cubierta del Piñón de la cadena:** En aquellas motos que utilizan cadena, si el piñón primario está expuesto, deberá estar provisto de un resguardo como medida de seguridad. El resguardo debe estar diseñado de manera que bajo ninguna circunstancia, el piloto entre en contacto accidental con esta parte de la transmisión. Debe estar diseñado para proteger al piloto de heridas en los dedos.
- 5.2.4 Manubrio:** El ancho del manubrio no debe ser menor de 600 mm., ni mayor de 850 mm. Debe estar equipado con una almohadilla de protección en la barra central; los que no poseen esta barra central deberán tener un protector ubicado en la mitad del manubrio que cubra la sujeción metálica del manubrio a la T superior de la horquilla (Clamps). Los extremos del manubrio no pueden estar expuestos, deben estar tapados con un material sólido o goma, como por ejemplo, los puños. Si se utilizan protectores de manos en el manubrio, éstos deberán ser de material resistente que se puedan doblar y al doblarse recuperen su forma original. No podrán incluir barras metálicas así éstas estén colocadas dentro del protector.
- 5.2.5 Levas de control (freno, Clutch, etc.):** Las levas del manubrio deben tener en principio una bola. El diámetro de esta bola debe ser al menos de 16mm. Dicha bola también puede ser aplanada, pero, en cualquier caso, los bordes deben ser redondeados, con un espesor mínimo de 14mm (de esta parte aplanada). La bola deberá estar adherida permanentemente a cada leva.
- 5.2.6 posapiés.** Los posapiés deben estar sólidamente fijados. Pueden ser de tipo plegable, pero en este caso estar provistos de un mecanismo que los devuelva automáticamente a la posición normal y al final del posapié, que deberá tener una protección integral con un radio mínimo de 8mm. Los dientes del posapié no deben ser afilados. La altura de los dientes de posapiés debe ser de 10 mm como máximo.
- 5.2.7 Frenos.** Toda motocicleta deberá tener al menos dos frenos adecuados (uno en cada rueda) independientemente y operando concéntricamente con la rueda.
- 5.2.8 Tubo de escape y silenciador.** Los tubos de escape y los silenciadores deben cumplir todos los requisitos relativos a la insonorización. El eje del extremo del silenciador debe ser paralelo (tolerancia 15°) al plano longitudinal de la motocicleta. El extremo del silenciador debe exceder la tangente vertical del neumático trasero. El borde del silenciador no debe ser peligroso en caso de contacto accidental con el piloto o ayudantes. Si el tubo final sobresale más de 3mm, el borde debe ser enrollado en un ángulo de 180° o en forma de radio. En ambos casos, el grosor del borde será de 3mm como mínimo.
- 5.2.9 Guardabarros y protección de ruedas.** Las motocicletas deberán estar provistas de guardabarros redondeados, fabricados únicamente con materiales flexibles (p. ej., plásticos). Estos deberán proyectarse lateralmente fuera del neumático a cada lado. El guardabarros delantero debe cubrir la circunferencia de la rueda en un ángulo suficiente para proteger al piloto del barro. La medida de guardabarros trasero no deberá

superar los 130 mm en las posiciones más extendidas de la suspensión delantera y trasera, en plena extensión. Los extremos del guardabarros deberán ser redondeados y el radio deberá ser de al menos 3mm. Si se utilizan ruedas coladas o soldadas, deberá proporcionarse una protección encerrando los rayos con discos sólidos. Cualquier área abierta entre el borde exterior del disco sólido y la rueda tendrá un máximo de 10 mm (excepto la válvula de inflado de los neumáticos).

5.2.10 Chapa porta números



- Las chapas porta-números deben estar hechas sólo de materiales flexibles (por ejemplo, plástico). La forma de la chapa delantera es libre y puede ser parte del diseño general de la motocicleta.
- Los números deben tener dimensiones mínimas de **15 cm de alto x 7cm de ancho**, con espacio entre los números de 1.5cm. (excepto la clase PW).
- Las chapas laterales deben colocarse por encima de una línea horizontal que atraviese el eje de la rueda trasera y el borde delantero de la chapa debe estar detrás de una línea vertical trazada a 20 cm por detrás del posapies del piloto. Deben estar fijadas de tal manera que sean claramente visibles y no deben estar tapadas por ninguna parte de la motocicleta o por el piloto cuando esté sentado en posición de manejo.
- El tamaño de la chapa lateral debe ser de mínimo 20 cm de largo por 15 cm de ancho.
- Las dimensiones mínimas de los números **laterales** deben ser de **10cm de alto x 7cm de ancho**, con espacio entre los números de 1.5cm. Tanto en la chapa delantera como en las laterales los números deben ser claramente legibles.
- Están prohibidos los números y/o fondos **reflectivos, tornasol y que no correspondan a su clase**.
- Cualquier otro número o marca en la motocicleta que pueda causar confusión con el número oficial asignado deberá ser removido antes del inicio de la competencia.

IMPORTANTE Si se comprueba una falta en la reglamentación de la moto según los artículos anteriores, ésta podrá ocasionar la pérdida total de los puntos de la válida realizada. La CNM se reserva el derecho de revisar cualquier moto que participe en el campeonato de Motocross.

5.3. Colores de las Chapas y Números

Los pilotos, de acuerdo con las Clases en la que participan, deberán utilizar los siguientes colores en las chapas y números de las motocicletas:

CLASE	COLORES	
	FONDO	NUMERO
50cc PW	AMARILLO	NEGRO
50cc Novatos	NEGRO	BLANCO
50cc Expertos	BLANCO	NEGRO
65cc (7 a 9 años)	NEGRO	BLANCO
65cc (9 a 11 años)	BLANCO	NEGRO
85cc (9 a 12 años)	NEGRO	BLANCO
85cc (12 a 15 años)	BLANCO	NEGRO
125 cc	NARANJA	BLANCO
Novatos "B"	ROJO	AMARILLO
Mx1 Novatos	ROJO	BLANCO
Mx2 Novatos	BLANCO	ROJO
Mx1 Expertos Nacionales	VERDE	BLANCO
Mx1 Expertos Internacionales	BLANCO	NEGRO
Mx2 Expertos Nacionales	AMARILLO	NEGRO
Mx2 Expertos Internacionales	NEGRO	BLANCO
Master +40 A	AZUL	BLANCO
Master +40 B	BLANCO	AZUL
Master +50 A	NARANJA	VERDE
Master +50 B	VERDE	NARANJA
Master +60	NARANJA	ROJO

5.3.1 Prohibidos los rotulados de calcomanías de números en papel tornasol o reflectivo, así como en la chapa y/o número.




PARÁGRAFO ÚNICO: A partir de la Segunda válida del Campeonato, el piloto que esté liderando su Clase en el ranking general, **deberá portar la chapa frontal en fondo rojo con número blanco**, para poder identificarlo fácilmente.

6. ESPECIFICACIONES DEL EQUIPO O UNIFORME

- 6.1. Es obligatorio el uso de pantalón de motocross y jersey manga larga. Igualmente, es obligatorio el uso, como mínimo, de protectores de espalda y pecho, incorporados en el traje o llevados por separado.
- 6.2. Se recomienda usar ropa interior de textiles que no estén totalmente constituidos de nylon o spandex (p. ej. lycra, elasthan), para evitar la degradación en caso de abrasión (fricción). Se recomienda también, usar protectores de hombro, codo y rodilla. **Para los pilotos Junior**, los protectores de hombro, codo y rodilla son obligatorios.
- 6.3. **Botas.** En buen estado, de cuero o de otro material equivalente. Deben tener una altura mínima de 30 cm.
- 6.4. **Guantes.** Los pilotos deberán usar guantes de cuero u otros materiales con propiedades equivalentes.
- 6.5. **Lentes de motocross:** Los pilotos deberán usar lentes de motocross. Se permite el uso de tear-offs.
- 6.6. **Franela de Motocross:** Debe ser manga larga, obligatoriamente. El **número** asignado, al igual que el **nombre o apellido** del piloto, deben estar impresos con letra claramente legible y sin adornos. El color del número e identificación deben estar en fuerte contraste con el color del fondo de la franela. Dicho número e identificación pueden tener contorno, pero el color del contorno debe contrastar con el color de fondo y con el color del número (por ejemplo: una franela blanca con números naranja podría usar un contorno negro)
- **Distancia entre los números:** 1.5 cm.
 - **Ancho del número:**
 - mínimo 10 cm para números de un dígito
 - mínimo 20 cm para números de dos dígitos
 - mínimo 25 cm para números de tres dígitos.
- El número portado por el piloto en la franela debe ser igual al número de su motocicleta, y debe ser usado tanto en los entrenamientos como durante las carreras. Está prohibido el uso de números reflectivos.**
- Cualquier anomalía, quedará a juicio del **Oficial designado para la inspección** en la inspección técnica o durante el evento.
- 6.7. **Casco:** Es obligatorio que todos los participantes en los entrenamientos y en las carreras utilicen un casco protector. El casco debe estar bien ajustado, ser de un buen ajuste, y estar en buenas condiciones. El casco debe tener una mentonera con sistema de retención. Debe tener una cubierta protectora para la parte inferior de la cara que no sea desmontable y que no se pueda mover. No se permiten Cascos construidos con una cubierta exterior de más de una pieza. Se recomienda un sistema de retención con una correa y sistema de cierre de anillo doble D. **Todos los cascos deben estar etiquetados con una de las marcas oficiales internacionales estándar.** Todos los cascos deben estar intactos sin ninguna alteración en su construcción. Un casco está hecho para proporcionar protección, no es una plataforma para fijar objetos extraños. El incumplimiento de las normas anteriores implica la exclusión.

6.7.1 Marcas de Aprobación Internacional reconocidas - Normativa FIM

1- Los cascos deben estar conformes a una de las siguientes **normas** internacionales y deberán poseer el cierre de la tira de sujeción únicamente del tipo **“doble D”**.

EUROPA	
	<p>ECE R22-05, 'P', 'NP' o 'J' ECE R22-06, 'P', 'NP' o 'J'</p>
<p>Para Velocidad, Motocross, Enduro, Quad, Supermoto: ('P') Para Trial: ('P', 'NP', 'J') CASCOS P: Cubren la barbilla y su cobertura la protege. CASCOS J: No Cubren la barbilla. (Semi-Jets y Jets).</p> <p style="text-align: right;">CASCOS NP: Cubren la barbilla y su cobertura No la Protege CASCOS P/J: Cascos modulares</p>	
JAPÓN	
	<p>JIS T 8133:2015</p>
<p>Para Velocidad, Motocross, Enduro, Quad, Supermoto: ('Type 2 Full face')</p>	
USA	
	<p>SNELL M2015 SNELL M2020D SNELL M2020R</p>

¿CÓMO IDENTIFICAR SI MI CASCO CUMPLE CON LA NORMATIVA?

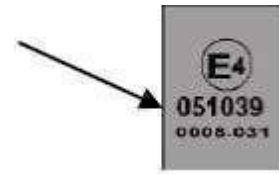
Para cascos con normativa Europea....

La etiqueta de homologación está cosida en las correas de sujeción.

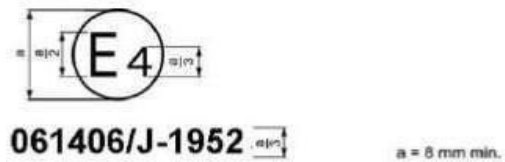
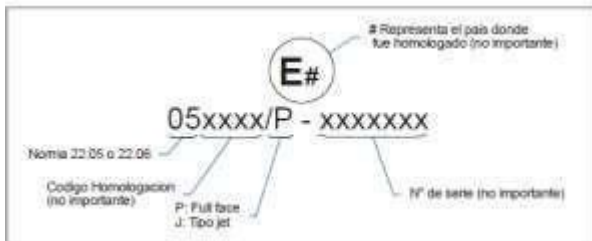
“La homologación no es válida si se encuentra en forma de pegatina sobre el casco o cosida en otro lugar que no sea las correas de sujeción”.

Encontraremos una etiqueta con la E de Europa y un número que corresponde al país donde fue homologado. A continuación, un número que debe empezar por **05 o 06....**

Si por ejemplo, este número empieza por 04 o 03 no cumple la normativa.

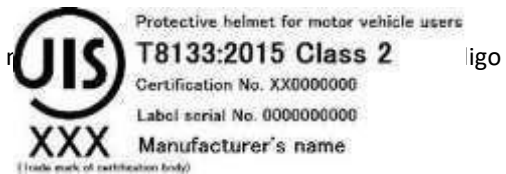


Guía de información de la etiqueta:



Para cascos con normativa Japonesa....

Encontraremos la etiqueta pegada en el interior del casco. En la etiqueta debe estar sin manipular.



Para casco con normativa Snell (USA)

Encontraremos la etiqueta pegada en el interior del casco. En la misma debemos encontrar en el fondo de la pegatina el código La etiqueta debe estar sin manipular.



Para cascos con normativa FIM....

La etiqueta de homologación está cosida en las correas de sujeción.

“La homologación no es válida si se encuentra en forma de pegatina sobre el casco o cosida en otro lugar que no sea las correas de sujeción”.

Encontraremos una etiqueta con el logo FIM en forma de holograma, un código QR y el talle impreso.

Cuando el código QR es escaneado será redirigido a una página web con toda la información particular de este modelo, tamaño y sus accesorios.



7. INSPECCIÓN TÉCNICA DE LA MOTOCICLETA Y EQUIPO

La inspección técnica de las motocicletas y equipo de protección se realizará por intermedio del Oficial técnico autorizado por la FMV y/o CNM y ésta se efectuará según el programa que se establezca para cada prueba del Campeonato Nacional o pruebas no válidas debidamente autorizadas por la CNM. **A fin de hacer dinámico el Evento, los pilotos deben presentarse con suficiente antelación a la zona de Pre-partida para realizar la inspección técnica correspondiente, antes de las prácticas libres y/o en caso de ser necesaria una nueva inspección.**

El oficial técnico asignado por la CNM, inspeccionará que tanto la motocicleta como el equipo deportivo del piloto cumplan con las especificaciones técnicas. Las motos que presenten fallas deben ser llevadas a la zona de control técnico para su chequeo después de la carrera o la práctica. En tales circunstancias, es responsabilidad del piloto asegurarse que su motocicleta y uniforme sean nuevamente chequeados y aprobados antes de su uso posterior en el Evento. Es responsabilidad del piloto asegurarse que su motocicleta esté eléctrica, mecánica y estructuralmente en condiciones seguras.

Finalizada la inspección técnica, el oficial a cargo presentará al Director de Carreras / Dirección de Cronometraje, la lista con los nombres de los pilotos y motocicletas chequeadas y aprobadas. El personal técnico tiene el derecho a observar o chequear cualquier parte de la motocicleta en cualquier momento del evento.

7.1. Inspección de la Motocicleta

7.1.1 En el lugar que determine el Director de Carreras para efectuar la inspección técnica, en la zona de pre-partida, la entrada y salida de las motocicletas deberá ser con éstas apagadas y los pilotos y mecánicos portadores de las mismas, deberán seguir las instrucciones del oficial técnico asignado por la FMV y/o la CNM.

7.1.2 La inspección técnica es de carácter **obligatorio**. Quien no se someta a la misma, quedará automáticamente excluido de participar en la prueba. En caso de presentar retraso en su llegada a la pista el día sábado por

motivos de fuerza mayor, se aceptará la inspección retardada del piloto, siempre y cuando sea informado con anterioridad al Director de carrera, personal técnico o directivo, y dicho retraso sea justificado.

- 7.1.3. El piloto y/o el mecánico y/o el Team Manager deben presentar una motocicleta para inspección técnica con el nombre y número del piloto. En cuanto a la segunda moto, hay dos posibilidades:
1. El piloto y/o el mecánico y/o el Team Manager pueden presentar una segunda motocicleta para inspección técnica con su nombre y número.
 2. El equipo o un grupo de pilotos/mecánicos/Jefes de equipo pueden presentar una segunda motocicleta para revisión técnica. Entonces puede ser utilizada por varios pilotos, siempre que la motocicleta haya sido marcada con el nombre y el número de cada conductor. En este caso, el equipo que presente la motocicleta deberá indicar en el momento de la inspección técnica los nombres y números de los pilotos aptos para utilizarla.

- 7.1.4 La motocicleta debe estar en perfectas condiciones técnicas y debe cumplir con los requisitos del Comisario Técnico.

Se inspeccionará principalmente las partes siguientes:

- | | | |
|------------------------|--------------|--------------------------------|
| - Chapas porta números | - Manubrio | - Rines |
| - Acelerador | - Rayos | - Tanque de combustible |
| - Cadena | - Puños | - Tubo de escape |
| - Silenciador | - Neumáticos | - Suspensión |
| - Asiento | - Motor | - Levas de freno y clutch |
| | | - Protector del piñón primario |
- Otros que, a juicio del Oficial designado para la inspección, pongan en peligro a los pilotos.

NOTA. Además de las partes mencionadas, se verificará que el transponder esté debidamente instalado y con carga suficiente.

- 7.1.5 El número asignado por la CNM deberá ser colocado en la chapa lateral y anterior de la motocicleta y debe ser claramente legible sin adornos, acorde a las especificaciones establecidas en el Artículo 5.2.10. Igualmente, para **todas las Clases, el piloto deberá llevar a la espalda, en la franela o en el peto, su nombre o apellido y su número identificador en forma claramente legible sin adornos**, acorde a lo establecido en el Artículo 6.6.



7.1.6 En caso de que la motocicleta sufra un desperfecto notable durante las prácticas o carreras, que no le permita superar una nueva inspección técnica, si el piloto se presenta a la pre-partida en esa condición, será excluido y no podrá participar en esa práctica o carrera.

7.1.7 En caso de que, por razones de fuerza mayor el piloto se vea en la necesidad de utilizar otra motocicleta que no sea la que superó la inspección técnica, deberá participarlo a la CNM a fin de que se le haga una inspección a dicha motocicleta.

7.2. Inspección del Equipo y/o Uniforme

Para pasar la Inspección Técnica, el piloto debe presentarse a dicha Inspección completamente vestido en condición de carrera. No se inspeccionará a ningún piloto que no cumpla con esta normativa.

7.2.1 Se inspeccionarán los siguientes componentes:

- Casco protector (**el cual deberá poseer la marca de homologación FIM**)

- Faja - Guantes

- Rodilleras

- Coderas

- Collarín

- Peto

- Lentes de Motocross

- Botas de Motocross

- Franela manga larga

- Apellido en el peto o franela

- Número en el peto o franela

- Pantalón de Motocross

- Grupo Sanguíneo en el pantalón

7.2.2 Si un Casco no cumple con los requisitos técnicos o se encuentra defectuoso, el asistente técnico debe marcar claramente en rojo (por ejemplo, con un punto rojo) todas las marcas internacionales que tenga sin destruirlas y mantener el casco hasta el fin del evento. El piloto debe presentar otro casco para su aprobación por parte de los técnicos.

Después de un accidente que implique un impacto, el casco debe ser presentado al Director de Carreras para su inspección.

7.2.3 El Jefe de Inspección Técnica y/o cualquier miembro de la CNM podrá solicitar a un corredor las siguientes comprobaciones antes de permitirle participar en un entrenamiento o en una carrera: que el casco se ajuste bien a la cabeza del piloto. Que, al estar ajustado, no sea posible deslizar el sistema de retención sobre el mentón. Que no sea posible tirar del casco sobre la cabeza del piloto jalando desde la parte trasera del casco.

7.2.4 Cualquier objeción que sea hecha a cualquier piloto sobre su equipo o motocicleta, deberá ser aceptada y solucionada antes de la arrancada de su práctica o competencia; caso contrario, no se le permitirá practicar o competir.

8. DESARROLLO, FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

Integridad del Espectáculo: A fin de mantener la integridad del espectáculo y evitar cualquier tipo de accidentes y otras incomodidades (polvo, ruido, etc.), dentro del área del evento, **se prohíbe:** hacer caballitos, arrancadas violentas, exceder los 05 Km/hora, manejar sin casco protector dentro del área, o cualquier otro tipo de manejo irresponsable que ocasione molestias a los presentes. Asimismo, el hecho de estar fuera del área de pits sin franela o camiseta, será severamente sancionado.

PARAGRAFO UNICO: La violación de esta norma, generará una sanción a juicio del Director de Carreras y/o Comisario Federal. Cualquier acto irresponsable por parte del piloto, familiar del mismo, miembro del team, escudería, etc. será considerado por la CNM para establecer la sanción correspondiente.

NOTA: Todos los pilotos y representantes de menores, deben tener en cuenta que todas estas exigencias no resultan de caprichos, sino de velar por la seguridad e integridad de los mismos.

8.1 Señalización Oficial

- a) Todos los pilotos están en la obligación de conocer el significado de las pizarras y banderas de señalización, así como respetarlas y obedecerlas cuando les sea indicada por un juez o señalizador. El no acatar las indicaciones de un juez o señalizador, acarreará sanciones para el infractor de acuerdo al CÓDIGO DISCIPLINARIO de la FMV.
- b) Para confirmar que los pilotos tienen conocimiento de las banderas, el personal técnico está debidamente autorizado para, sin previo aviso, a consultarle a los pilotos sobre la señalización oficial. Por lo tanto, los pilotos y los representantes deben instruirse al respecto.
- c) Las señales Oficiales serán dadas por medio de una pizarra blanca de 750 mm de alto por 600 mm de ancho, con un número 15 en color negro a un lado y el número 5 en el otro lado y otra con un número 2 en color negro a un lado y el número 1 en el otro lado. Los números medirán 500 mm de alto.

8.1.1. Significado de las Pizarras

Señal	Significado
Pizarra, 15	15 segundos para salir antes de que el procedimiento de Partida entre en su fase final.
Pizarra, 5	La grilla de Partida descenderá dentro de los 5 a 10 segundos siguientes.
Pizarra, 2	2 vueltas para finalizar la carrera.
Pizarra, 1	1 vuelta para finalizar la carrera.

8.1.2 Significado de las Banderas

Se harán las señales oficiales por medio de banderas que miden 70 cm alto por 50 cm de ancho como sigue:



Bandera Verde

Ingreso de pilotos a la grilla de partida.



Bandera Roja "agitada"

Parada obligatoria para todos los pilotos.



Bandera amarilla inmóvil

Peligro, maneje con precaución. Situación de cuidado adelante en la pista.



Bandera amarilla agitada

Peligro inmediato, el piloto **debe** disminuir la marcha, prohibido adelantar a otro piloto.



Bandera azul agitada

Precaución, el piloto está próximo a ser adelantado. Prohibido adelantar a otro piloto.



Bandera blanca con círculo negro y una pizarra con número del piloto en ella.

Indica que el piloto debe detenerse en la zona de mecánicos para reparar o reponer el silenciador, o hacer alguna reparación.



Bandera blanca con rayas negras agitada

Actuación del piloto bajo investigación.



Bandera Negra y una pizarra con número del piloto en ella

El piloto cuyo número se señala, deberá abandonar la prueba.



Bandera a cuadros negros y blancos

Final de la sesión de práctica o carrera



Bandera blanca con cruz roja

Paramédicos en pista, el piloto **debe** disminuir la marcha, prohibido adelantar a otro piloto

8.1.2.1 No respetar una bandera de señalización, especialmente la AMARILLA, dará motivo a una sanción impuesta por el Comisario Federal después de que este se reúna y analice en conjunto con el Flag Marshall y el Director de carrera los hechos, dependiendo de la gravedad de la falta, se pudiera aplicar cualquiera de las siguientes sanciones en los resultados generales:

- a) Perder 3 puntos en los resultados generales.
- b) Descalificación de la manga.

8.1.2.2 Cualquier falta calificada como Constatación de Hecho (comprobada por algún oficial del personal técnico o por el Comisario Federal), será sancionada por el Director de Carreras por escrito o verbalmente a quien incurrió en dicha falta, ya sea representante, allegado o piloto y deberá ser acatada, sin derecho a apelación.

8.1.3 De los Banderilleros

- a. La edad mínima para los Comisarios de Bandera es de 16 años. Ellos deben ser designados por el Organizador y deben de haber participado en una sesión de información con el Director de Carrera.
- a. Después de un evento, los Comisarios de Bandera deben permanecer disponibles hasta que el tiempo de reclamo haya expirado.
- b. Los Comisarios deben estar identificados por camisas uniformes o baberos de un color neutral, en ningún caso amarillo o rojo, para que ellos no puedan confundirse con las banderas.

- c. Debe haber un mínimo de dos Comisarios por puesto: Un Comisario de Bandera (usando una bandera) y un Comisario (sin bandera) para dar asistencia a un piloto por motivos de seguridad. Se recomiendan uno o más Comisarios adicionales para los saltos.
- d. Cada puesto de Comisario de Bandera debe estar enumerado en un plano de circuito, el Organizador debe establecer una lista enumerando los nombres de los Comisarios que ocupan cada puesto. Esta lista será entregada al Director de Carrera antes de la Reunión de Pilotos.

8.2 Entrenamientos

- 8.2.1** Todos los pilotos están obligados a realizar sus entrenamientos usando sus respectivos equipos de seguridad y números identificadores. Todos los pilotos deberán participar en la práctica clasificatoria, la cual es obligatoria para participar en la competencia (por lo menos dos vueltas), cuyo horario se determina en el Reglamento Particular de acuerdo a la Clase. Todos los tiempos de los corredores de la práctica serán tomados en cuenta. En caso de empate en el tiempo, el segundo mejor tiempo se tomará en cuenta.
- 8.2.2** No podrán competir aquel o aquellos pilotos que no hayan cumplido con un mínimo de dos (02) vueltas de práctica clasificatoria al circuito. Excepcionalmente, en caso de que un piloto no se haya podido presentar a las prácticas libres y/o clasificatorias, previa justificación válida y notificación al Director de Carreras y/o Comisario Federal, serán éstos quienes determinen el momento específico para que dicho piloto pueda dar dos (02) vueltas de reconocimiento al circuito.
- 8.2.3** En el caso de pilotos que poseen una sola motocicleta, se les permitirá usar otra motocicleta independientemente de la marca, siempre y cuando ésta haya sido previamente chequeada por la dirección técnica.
- 8.2.4** El piloto que por cualquier motivo, intente practicar sin su equipo completo o que no cumpla con las exigencias mínimas, no se le permitirá la participación en las prácticas ni la competencia. De igual forma, el que por cualquier motivo no cumpla con la práctica de clasificación o con dos (02) vueltas mínimas de práctica antes de la competencia válida, no le será permitida su participación en ninguna de las dos mangas válidas del campeonato.
- 8.2.5** De los entrenamientos antes del evento: la pista cerrará el domingo anterior al evento, y será responsabilidad del organizador que así sea. Esta semana será únicamente para reparaciones de la pista y previo acondicionamiento.
- 8.2.6** Luego de finalizar las prácticas el día sábado, la pista quedará cerrada hasta el día domingo, por ende, no se permitirá a ningún piloto el acceso a la pista. Esta exigencia se debe cumplir a cabalidad. El desacato a este artículo, podrá acarrear hasta la exclusión de la válida, del piloto que incurra en la falta y/o sanción al organizador.

8.3 Reunión con los pilotos, representantes y mecánicos

- 8.3.1** En caso de solicitarlo, la reunión con los pilotos y representantes se realizará entre el Comisario Federal, Director de Carrera, Dirección de Cronometraje y los pilotos y representantes en la grilla de partida o en el lugar que se determine. Esta reunión de información debe involucrar a las siguientes personas: la CNM, el

organizador del evento, además de los oficiales (personal técnico) y personal paramédico. Durante esta reunión de información, será expuesto todo lo concerniente al circuito y seguridad (partida falsa, premiación, riego de pista, zona de pre- partida, zona de mecánicos, motocicletas para el parque cerrado, lavado de las motocicletas (en caso de existir una zona designada para tal fin), etc.), además de aclaratorias sobre inquietudes técnicas que se presenten.

8.3.2 LAS REUNIONES EN PISTA SERÁN ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE DE CARÁCTER TÉCNICO. Toda comunicación o inquietud de representantes de pilotos afiliados ante la FMV en la modalidad del Motocross deben ser canalizadas a través del correo oficial cnm@fmv1950.com y no en los circuitos.

Todos los pilotos deberán hacer las mangas para las prácticas clasificatorias, la cual es obligatoria para poder participar en la competencia, teniendo por lo menos una vuelta con un mejor tiempo, menor o igual al 120% del mejor tiempo de la práctica. Sin embargo, la Comisión (CNM), de manera excepcional evaluará cada caso para determinar su participación, tomando muy en cuenta los temas de seguridad para todos los participantes.

8.4 Duración de las competencias

8.4.1 Las COMPETENCIAS tendrán una duración (variable) de:

50cc. PW (4 – 6 años) – 50cc (6 – 8 años)	10 minutos + 2 vueltas
Novatos “B”	12 minutos + 2 vueltas
65cc. (7 – 11 años)	15 minutos + 2 vueltas
Mx2 Novatos – Mx1 Novatos – Master – Femeninas	15 minutos + 2 vueltas
85cc. (9 – 15 años)	17 minutos + 2 vueltas
125cc (13 – 17 años) – Mx3 - Mx1 y Mx2 Exp. Nacionales e Intern.	20 minutos + 2 vueltas

8.4.2 A fin de agilizar el evento, una vez iniciado el programa de cada día de carreras, las siguientes competencias se iniciaran al término de la anterior sin pérdida de tiempo entre una y otra.

8.4.3 Bajo condiciones excepcionales la Dirección de Carreras podrá modificar la duración de cualquiera de las sesiones del Evento.

8.4.4 Dependiendo de la cantidad de pilotos inscritos en cada clase, se podrán unir dos o más de éstas, es decir, los pilotos correrán juntos y se clasificará por separado. Si se presenta esta situación se tomará el tiempo de duración de carrera más alto de las clases que se unan.

8.5 Salida o inicio de una competencia

8.5.1 Del uso del Transponder

a. Cada Piloto es responsable de tener su Transponder debidamente cargado y colocado en el bastón derecho de su moto (de acuerdo a la normativa AMB/MylapsMx, detrás de la chapa portanúmeros frontal de la misma. El personal técnico de pre-partida chequeará que para cada carrera **(libre, clasificatoria y/o manga**

oficial) cada moto tenga instalado el Transponder, mediante una observación visual y/o la utilización del tester para transponder.

- b. En caso de no estar instalado, se le informará al piloto la situación para que proceda a solventar inmediatamente. De no hacerlo, no se le permitirá el acceso al partidor, teniendo el oficial de partidas el deber de reportarlo de inmediato al Director de Carreras y a la Dirección de Cronometraje.
- c. **Casos excepcionales:** Si una vez iniciada la carrera, a uno o más Pilotos se le cae o desprende el Transponder, la Dirección de Cronometraje realizará la anotación manual que se implementará en cada carrera. El o los Pilotos que se encuentren en esta situación, aceptarán los resultados emitidos por el cuerpo de cronometraje sin poder ejercer protesta alguna sobre dichos resultados
- d. Es responsabilidad de los pilotos y/o representantes, cargar los transponders con anticipación, ya que los mismos requieren de 16 a 18 horas de carga continua. Se recomienda ponerlos a cargar el día jueves en horas de la tarde; así, el día viernes en la mañana ya tendrá carga completa. Dejarlo en su base en modo sleep para evitar se descargue innecesariamente.

8.5.2 Orden de entrada al partidor:

- a) Para las prácticas libres y clasificatorias, los pilotos podrán ingresar a la grilla cuando el Juez de pre-partida les indique.
- b) Para las mangas válidas, el orden de ingreso al partidor, para las dos mangas, estará determinado por los resultados de la práctica clasificatoria, inclusive para las Clases que corren juntas.

8.5.3 Orden de entrada prácticas y carreras:

Para las competencias válidas del Campeonato Nacional, en el orden de prácticas y carreras, a partir de la 2da. Válida se turnará la apertura del evento todas las Clases de 85cc, Novatos y Master.

8.5.4 Procedimiento de Partida

EL PROCEDIMIENTO DE PARTIDA SE DEBERÁ CUMPLIR A CABALIDAD A FIN DE PODER CUMPLIR CON EL HORARIO PRE-ESTABLECIDO Y HACER EL ESPECTÁCULO DINÁMICO. El orden de partida de los pilotos en la grilla para ambas carreras es determinado por los resultados de la prueba clasificatoria.

- a) 10 minutos antes de la partida: Todas las máquinas deben estar en la zona de pre-partida. La sanción por la violación a esta norma es la exclusión de la carrera en cuestión.
- b) 5 minutos antes de la partida: Después del aviso del Juez de Pre-partida, los pilotos sólo podrán estar acompañados por un mecánico en la zona de espera. Los pilotos deben de prepararse para la partida.
- c) A partir de entonces: **Con la decisión del Juez de Pre-partida, se iniciará el llamado de cada piloto de acuerdo a su posición en la clasificatoria, los pilotos dejarán la zona de pre-partida e ingresarán solos, en orden, a la grilla de partida. Una vez que un piloto ha tomado su posición en la grilla de Partida no puede cambiarla ni regresar a la zona de espera.**
- d) Cuando todos los pilotos estén en la línea de partida, el juez de Salida o Director de Carreras levantará una señal de "15 segundos" durante 15 segundos completos. Pasados los 15 segundos, él levantará una señal de "5 segundos" y la grilla descenderá entre 5 y 10 segundos después de que la señal de "5 segundos" sea mostrada.
- e) Si un piloto tiene problemas mecánicos en la grilla de Partida, debe esperar por ayuda hasta que la grilla de partida haya caído. Una vez que la grilla de partida haya descendido, puede recibir la ayuda de su mecánico sólo en esta posición.

- f) Si un piloto que se encuentra en la zona de pre partida y debe ausentarse en determinado momento, deberá informar al Juez de Partida y salir sin la motocicleta. Si abandona la zona de pre partida con la motocicleta, no podrá reingresar a la misma y perderá todos sus derechos de competencia en esa manga.
- g) El área frente a la grilla de partida deberá ser restringida y se preparará de una manera consistente proveyendo las condiciones tan igual como sea posible para todos los pilotos. **Nadie, excepto los oficiales y fotógrafos estarán permitidos en esta área y ningún arreglo del área será permitido. Nadie, excepto los pilotos, oficiales y fotógrafos se permitirán en el área detrás de la grilla de Partida.** Se permite a los pilotos arreglar esta área siempre y cuando no utilicen herramientas ni tengan asistencia externa.
- h) El incumplimiento de lo anteriormente expuesto, acarreará como consecuencia, la exclusión del o los pilotos que no hayan alineado su motocicleta a tiempo para esa manga.
- i) **NOTA: Para todos los efectos en los casos que, antes de la manga y según el procedimiento de pre partida antes indicado, se establezca vuelta o vueltas de reconocimiento, la misma forma parte integral de la manga y son optativas del piloto hacerla o no, por lo cual debe esperar en la zona de pre partida para su correcto orden de entrada en la grilla según corresponda en sus tiempos de clasificación y cumpliendo con lo indicado anteriormente.**

8.5.5 Partida falsa

- a) Todas las Partidas falsas serán indicadas ondeando una bandera roja.
- b) Los pilotos regresarán a la zona de espera y la nueva partida se llevará a cabo lo más pronto posible con los mismos corredores.
- c) No se permitirá el cambio de motocicletas después de una partida falsa.
- d) El o los pilotos causantes de la falsa salida pueden ser excluidos por la Dirección de Carrera de participar en la nueva partida.

8.5.6 Reparaciones y reemplazos

- a) Si el Director de Carreras considera que alguna moto en competencia necesita alguna reparación, el piloto recibirá la bandera blanca con el círculo negro y sólo podrá dar una vuelta luego de haber recibido la bandera en cuestión, obligándose a detenerse en la zona de mecánicos a hacerle los ajustes necesarios.
- b) Si a una moto en carrera se le despegas o pierde el silenciador, el piloto recibirá la bandera blanca con el círculo negro y sólo podrá dar una vuelta luego de haber recibido dicha bandera, obligándose a detenerse en la zona de mecánicos a repararlo o sustituirlo.
- c) El reabastecimiento de combustible debe hacerse con el motor apagado, en la zona de mecánicos.
- d) El piloto y sus equipos de mecánicos podrán hacer todos los ajuste y reparaciones necesarias, en las zonas permitidas y hasta cambiar de moto si fuera el caso, siempre y cuando cumplan las revisión técnica, antes del ingreso a la zona de pre partida, una vez en esta zona no podrá hacer ningún cambio más allá de los ajustes que el propio piloto pueda hacer.

8.5.7 Del recorrido

- a) Está prohibido recortar el recorrido. La pena por recortar el recorrido será la exclusión de la respectiva sesión de práctica o carrera. Si es necesario, el Comisario Federal y Director de Carrera podrán decidir sanciones adicionales.
- b) Si un piloto se sale del trazado accidentalmente, debe continuar a velocidad muy reducida hasta que pueda reingresar de forma segura al mismo, desde el punto más cercano de donde se salió

- c) Si un piloto se sale del recorrido accidentalmente y gana ventaja al hacerlo, perderá el número de posiciones ganadas al salirse del circuito.

8.5.8 Detención de una práctica libre

- a) El Director de Carrera **bajo recomendaciones del Comité de Seguridad y Homologación** tiene el derecho a detener prematuramente cualquier parte del evento, por razones inminentes de seguridad, o por otras causas de fuerza mayor.
- b) Esto se indicará ondeando una bandera roja.
- c) Los pilotos deben seguir las instrucciones de los oficiales e ir directamente a los pits donde pueden recibir asistencia. Se permite el cambio de motocicletas.
- d) El evento continuará tan pronto como sea posible, a discreción del Director de Carreras, si el tiempo y las condiciones climáticas lo permiten. En todos los casos, se hará lo posible para completar la duración de la sesión en cuestión.
- e) El/los piloto(s) considerado(s) culpable(s) de la interrupción de la práctica, puede(n) ser excluido(s) por la Dirección de Carrera de participar en el resto de la sesión.

8.5.9 Detención de una prueba clasificatoria o carrera

- a) El Director de Carrera **bajo recomendaciones del Comité de Seguridad y Homologación** tiene el derecho a detener prematuramente cualquier parte del evento, por razones inminentes de seguridad, o por otras causas de fuerza mayor.
- b) Esto se indicará ondeando una bandera roja.
- c) Si una prueba clasificatoria o una carrera se detiene antes de que se hayan completado 2 vueltas, habrá una reanudación completa. Los pilotos deberán volver a la zona de espera y el reinicio se realizará lo antes posible.

8.5.10 Después de 2 vueltas y antes que se haya completado el 51% del tiempo de Carrera

- a) Si una prueba clasificatoria o una carrera se detiene después de 2 vueltas y antes de que haya transcurrido el 51% del tiempo de la carrera (redondeado hacia arriba), se llevará a cabo una nueva partida.
- b) Esto se indicará ondeando una bandera roja.
- c) Los pilotos deben seguir las instrucciones de los oficiales e ir directamente a la zona de espera donde pueden recibir asistencia y esperar.
- d) No se permite el cambio de motocicletas.
- e) La reanudación de la carrera tendrá lugar lo antes posible a discreción del Director de Carreras si el tiempo y las condiciones climáticas lo permiten. En todos los casos, se hará lo posible para completar la duración de la carrera en cuestión.
- f) En todo momento, se dará un mínimo de 5 minutos desde el momento en que se detuvo la carrera para hacer reparaciones/ajustes.
- g) Sólo se permitirá la reanudación de la carrera a los pilotos que estén "en pista" (participando activamente en la carrera o que no estén involucrados en un incidente de la misma) en el momento de la detención de la carrera.
- h) Los pilotos que hayan vuelto a los pits quedarán excluidos de la carrera.
- i) El Director de Carrera puede excluir de participar en la nueva Partida a uno o más pilotos, si considera que ha cometido una falta en la carrera que fue detenida.

- j) Los pilotos ingresarán a la grilla de acuerdo al orden de llegada al final de la vuelta anterior a la detención de la carrera. Los pilotos que se vean involucrados en un incidente de carrera en el momento de la detención de la misma ingresarán de acuerdo con su posición al final de la vuelta anterior a la detención de esa carrera.

8.5.11 Después que se haya completado el 51% del tiempo de Carrera.

- a) El Director de Carrera está autorizado a detener prematuramente cualquier parte del evento por razones urgentes y/o de seguridad u otros casos de “fuerza mayor”. En ese caso, se mostrará una bandera roja a los corredores.
- b) Si una carrera es detenida después de que haya transcurrido el 51% del tiempo oficial (redondeado hacia arriba), dicha carrera será considerada completa. Esto se indicará ondeando una bandera roja.
- c) El orden de clasificación se basará en el orden del último cruce de la línea de llegada antes de la muestra de la bandera roja y sólo los competidores que están compitiendo en el momento de la exhibición de la bandera roja serán clasificados.
- d) Si una carrera tiene que ser detenida después de que el líder haya tomado la bandera a cuadros, será clasificado como habiendo terminado la carrera. El orden de clasificación de aquellos corredores que no hayan tomado la bandera a cuadros será basado en el orden del último cruce de la línea de control de meta antes de mostrar la bandera roja y solo se clasificarán los competidores que estén compitiendo cuando se muestre la bandera roja.
- e) El Director de Carrera podrá excluir de los resultados al piloto o pilotos que haya considerado causante(s) del incidente de la bandera roja.
- f) Excepto en el caso de una partida falsa, una carrera puede reiniciarse sólo una vez. Si es necesario detener una carrera por segunda vez y el 51% del tiempo no ha transcurrido, será considerada nula y sin validez.

8.6 Parque cerrado

Luego de finalizada la Segunda Manga de Competencia, **TODAS** las motocicletas deberán ir de inmediato al parque cerrado determinado por el Director de Carrera y/o Comisario Federal, y permanecerán allí por el tiempo que el personal técnico considere necesario o por el lapso establecido para las protestas. Una vez finalizado este tiempo, podrán ser retiradas de dicha área, con la autorización del oficial a cargo del Parque Cerrado, a menos que la motocicleta esté sometida a protesta, o a un proceso de apelación sobre el resultado de dicha protesta. En tal caso, permanecerá en el Parque Cerrado hasta que se tome una decisión por la Dirección de Carreras.

El incumplimiento de lo anteriormente expuesto, acarreará como consecuencia, la exclusión de los pilotos que no dejen sus motocicletas en el Parque Cerrado. Asimismo, si un piloto, mecánico o representante (debidamente identificado), retira la motocicleta sin la autorización del oficial a cargo, éste perderá los puntos obtenidos en dicha manga.

9. ZONA DE MECÁNICOS Y SEÑALIZACIÓN

- a. En todo circuito debe haber una zona de señalización o zona de mecánicos, la cual estará reservada para las reparaciones o ajustes a las motocicletas durante las prácticas y las carreras de los días sábado y domingo. **En esta área específica, las únicas personas permitidas son los mecánicos federados, señalizadores y/o los representantes autorizados quienes deberán portar, en un lugar visible, su carnet de representante otorgado por la FMV.** En caso de no portar el carnet visible que acredite al representante y/o mecánico del piloto, se establecerá una sanción monetaria en efectivo de 100\$ o su equivalente a la tasa del Banco Central

de Venezuela y no podrá ingresar hasta tanto no haya realizado el pago a la CNM. De reincidir en la falta en las válidas subsiguientes se duplicará el costo de la sanción. **Está prohibido el acceso a esta zona a menores de 18 años.**

- b. Cualquier parte de la motocicleta, excepto el chasis que debe estar sellado, puede ser modificado, ajustado o reemplazado. Cualquier reabastecimiento de combustible debe ser hecho con los motores apagados.
- c. Durante las prácticas y carreras, las consultas entre los miembros del equipo y los pilotos están restringidas a la zona de mecánicos y señalización. Los pilotos que se detengan a lo largo del recorrido para consultar con otras personas, pueden obstruir el progreso de otros pilotos y esta acción será considerada como ayuda externa.
- d. Los pilotos que entren a la zona de mecánicos y señalización, deben parar y esperar la señal del oficial antes de retornar nuevamente a la pista. La violación a esta regla se penará con la exclusión de la carrera en cuestión.
- e. Un piloto que entra a los Pits con su motocicleta durante las prácticas y/o carreras no se le permitirá reanudar esa carrera.
- f. No se permite la radio o comunicación con los pilotos. El uso de dispositivos adicionales por parte de los pilotos en la grilla de partida está prohibido. Esto aplica para mangas de entrenamiento, clasificación, reconocimiento y mangas oficiales, so pena de descalificación.
- g. Se permitirá en la Grilla de partida el uso de “banquitos” de apoyo a los pilotos que por su tamaño se les dificulta mantener el equilibrio de sus pies al piso respecto al tamaño de la motocicleta. Este banquito debe ser pequeño, de manera que no entorpezca la ubicación de los demás pilotos. El representante o mecánico que acompañe al piloto a la grilla, lo ubicará de forma cómoda y se alejará de la grilla para no retrasar el momento de la partida. Una vez caída la grilla podrá retirarlo de la zona.

PARÁGRAFO ÚNICO: A aquel representante o mecánico que no acate la orden de retirarse de la grilla en el momento que lo indique el Juez de Partida, no se le permitirá ingresar nuevamente a la misma ni prestar ningún tipo de ayuda a su piloto en esta zona durante el evento.



Ejemplos similares

10. AYUDA EXTERNA

- a. **Exceptuando las clases 50cc y 50cc PW**, la AYUDA EXTERNA está totalmente PROHIBIDA durante las prácticas y carreras, a menos que sea realizada por un Marshall o personal técnico designado. Por lo tanto, no se permitirá a ningún mecánico, miembro de Team, padre o representante, estar en la región poligonal del circuito y por consiguiente abandonar la zona de mecánicos, de lo contrario podría ocasionar una bandera negra (descalificación) para su piloto. En tal sentido, el piloto sólo puede aceptar la ayuda del Personal Técnico de la CNM (Flag Marshall, Comisario Federal, Director de Carreras) quienes estarán debidamente identificados para tal efecto. Ellos pueden asistir a los pilotos levantando las motocicletas, moviéndolas a un lugar seguro y sosteniéndola mientras se hacen las reparaciones o los ajustes. Para las clases junior, el personal técnico puede también ayudar al piloto para reiniciar sus motocicletas. La pena por la violación de esta norma es la descalificación.
- i. LA AYUDA EXTERNA ESTÁ PERMITIDA PARA LA CLASE 50cc PW. Esta ayuda solo consistirá en levantar la motocicleta y al piloto, realizar reparaciones en el lugar, siempre y cuando éstas se hagan fuera de la pista; ayudarlo a pasar obstáculos fuertes como subidas o zonas pantanosas, siempre y cuando no obstaculice el paso a los demás pilotos, ya que esta acción, si produce un daño a terceros ocasionará la exclusión de esa manga al piloto auxiliado. **SÓLO SE PERMITIRÁN DOS REPRESENTANTES POR PILOTO, DEBIDAMENTE IDENTIFICADOS CON EL CHALECO QUE SE LE SUMINISTRARÁ AL MECÁNICO Y UN REPRESENTANTE DEL MISMO.** El no cumplimiento de la Norma correspondiente al acceso a la pista sólo los autorizados identificados, acarreará una sanción de 100\$. Se prevé establecer normativa en forma de Adendum al presente reglamento para regular uso, dotación y características de los chalecos autorizados por la FMV.
- ii. LA AYUDA EXTERNA ESTÁ PERMITIDA PARA TODAS LAS CLASES JUNIOR **sólo en la última vuelta** de una manga o carrera, en aquellos casos en los que la línea de meta o llegada se encuentre en el vértice de un salto y a una distancia no mayor de 200 metros. Esta ayuda será dada únicamente por el personal técnico autorizado para tal efecto (comisario federal, director de carreras, flag marshall).
- iii. Un piloto, de cualquiera de las clases, cuya motocicleta sufra una avería, podrá empujar su motocicleta hasta la línea de meta si es la última vuelta y será tomado en cuenta para la puntuación de la manga, siempre y cuando cumpla con lo establecido en el **Art. 11.1.1.**
- b. Aquellos pilotos que no cumplan con las disposiciones de este artículo, dará origen a la sanción de exclusión de la manga del piloto en cuestión.

PARÁGRAFO ÚNICO: para la CLASE 50cc PW: En las dos últimas válidas del Campeonato, tanto en prácticas libres y clasificatorias como en carreras, sólo se permitirá la entrada a la pista a UN representante de cada piloto participante. El otro representante, deberá permanecer en la zona de mecánicos.

11. RESULTADOS Y PROTESTAS

11.1. De los Resultados

- a. El ganador de una carrera es aquel que cruce la línea de llegada de primero luego de cumplir el tiempo reglamentario de la manga más las dos vueltas.
- b. Las carreras terminan oficialmente al finalizar la vuelta en la que se muestra la bandera a cuadros al

ganador.

- c. Los pilotos deberán dejar de correr cuando el Director de Carrera les muestre la bandera a cuadros en la línea de llegada.
- d. El tiempo en que una motocicleta cruza una línea de control se registrará en el momento en que la parte delantera de la motocicleta cruce la línea de llegada.
- e. Al cruzar la línea de meta, el piloto debe estar siempre en contacto con la motocicleta.
- f. Todos los pilotos participantes en la Carrera se clasificarán por orden de llegada y número de vueltas completadas; es decir, todos los corredores que terminen en la misma vuelta que el ganador se clasificarán en el orden en que crucen la línea de meta, seguidos por los corredores con una vuelta menos, luego dos vueltas y así sucesivamente.
- g. Los pilotos deben cruzar la línea de meta dentro de los 5 minutos siguientes a la llegada del ganador, es decir, tienen 5 minutos para completar la vuelta o ésta no será contabilizada en su resultado.
- h. Si la bandera a cuadros se muestra por error luego del tiempo oficial, el orden de llegada será determinado por el orden de carrera en el tiempo oficial de carrera según el sistema automatizado de cronometraje.
- i. Bajo cualquier otra circunstancia, tal como la exhibición errónea de la bandera de cuadros antes del tiempo oficial, el orden de llegada será determinado por el orden de carrera en el momento en que la bandera de cuadros sea exhibida, según el sistema de cronometraje.
- j. Todos los resultados deben ser homologados por la Dirección de Carrera.
- k. Los resultados no se harán oficiales hasta que no hayan transcurrido los plazos de las protestas.
- l. Si se presenta una protesta, los resultados no serán oficiales hasta que el organismo competente tome una decisión.
- m. Si se presenta un recurso contra la decisión de la Dirección de Carreras, los resultados no pueden considerarse definitivos hasta que el organismo competente haya tomado una decisión definitiva.

11.1.1 Es requisito indispensable para optar por puntos en una carrera cumplir conjuntamente:

- a) Cruzar la línea de llegada antes de los 5 minutos después de la llegada del ganador de esa competencia.
- b) Cumplir con el setenta y cinco (75%) de las vueltas dadas por el ganador de esa competencia.
- c) Recibir la bandera a cuadros.

11.1.2 Aceptación de las decisiones oficiales. Los pilotos aceptarán todos los resultados, medidas, y decisiones oficiales. En caso de discrepancia, la misma deberá ser presentada a la Dirección de Carreras para su verificación.

11.2. De las Protestas

Las protestas estarán reguladas de acuerdo con el Código Disciplinario en su Artículo 1 y disposiciones para tal fin.

11.2.1 Toda protesta deberá ser por escrito y estar acompañada por la caución establecida por la CNM.

- a) El piloto o representante (de ser menor de edad) que desee presentar una protesta, deberá hacerlo directamente, por escrito y acompañado de la caución correspondiente. Para esto, deberá solicitar la planilla de reclamos a la CNM, llenarla y firmarla.
- b) Cada protesta debe hacer referencia a un solo asunto y deberá contener los fundamentos de hecho y de derecho en los que se sustenta, señalando expresamente la normativa presuntamente violada.
- c) La protesta deberá ser presentada dentro de los treinta (30) minutos siguientes a la finalización de la manga o competencia. El término expresado anteriormente será de caducidad.
- d) Las protestas deberán ser entregadas a la Dirección de Carreras y estar acompañadas de la caución

respectiva, cuyo monto es: Para asuntos vinculados a la ingeniería de la motocicleta será de seiscientos dólares (\$600,00) o su equivalente en Bolívares a la tasa del Banco Central de Venezuela los cuales le serán devueltos de comprobarse la irregularidad y el protestado correrá con los gastos del mecánico y asumirá las consecuencias de la violación al Reglamento.

- a) Si la motocicleta no presenta ninguna irregularidad, se ejecutará la fianza a favor del protestado luego de descontar la mano de obra del mecánico o persona que efectúe dicha revisión, dependiendo del trabajo realizado. El personal que hace la revisión en cada válida será determinado por la CNM.
- b) Para cualquier otro asunto que no involucre la motocicleta, el monto de protesta será de trescientos dólares (\$300.00) o su equivalente en Bolívares a la tasa del Banco Central de Venezuela.

11.2.2 De las Consultas a la CNM

Por normativa de la Federación Motociclista Venezolana, con la finalidad de prestar un eficiente servicio técnico y evitar confusiones, se prohíbe a los pilotos, mecánicos y/o representantes las consultas a la CNM durante las prácticas y competencias. Los resultados de cada práctica y carrera serán publicados en la medida de lo posible después de haber culminado la misma. Por lo tanto, se les exhorta a respetar dicha norma.

12. FINAL DE LA COMPETENCIA, PUNTUACIÓN Y PREMIACIÓN

12.1. Final de la Competencia

La competencia finaliza cuando vencen los plazos para una protesta y/o apelación o hasta cuando se haya tomado una decisión al respecto. Si una apelación es presentada, los resultados no se considerarán definitivos hasta que se haya tomado una decisión al respecto. Los pilotos que finalizaron en los tres (03) primeros lugares, serán llamados a la premiación. Todos los oficiales y jueces de pista deberán permanecer en el lugar del evento y disponibles hasta el vencimiento de los plazos para una protesta.

12.2. Puntuación

Los puntos asignados a los pilotos en su competencia son:

25 puntos al 1º	15 puntos al 6º	10 puntos al 11º	5 puntos al 16vo
22 puntos al 2º	14 puntos al 7º	9 puntos al 12º	4 puntos al 17vo
20 puntos al 3º	13 puntos al 8º	8 puntos al 13º	3 puntos al 18vo
18 puntos al 4º	12 puntos al 9º	7 puntos al 14º	2 puntos al 19vo
16 puntos al 5º	11 puntos al 10º	6 puntos al 15º	1 puntos al 20vo

- En el Campeonato Nacional de Motocross, todas las válidas son puntuables sin descartes.
- Se establece que, para todas las Clases que participan juntas en las mismas mangas de prácticas y carreras, la puntuación será asignada de acuerdo con el orden de llegada, tomando en cuenta la Clase en la cual está inscrito en el Campeonato Nacional.
- Categoría Expertos Internacionales tendrá una manga de clasificación los días sábados con puntaje:
1er lugar: 5 puntos 2do lugar: 4 puntos 3er lugar: 3 puntos 4to lugar: 2 puntos 5to lugar: 1 punto
- Las categorías Expertos Nacionales e Internacionales Mx1 y Mx2 correrán juntas y los puntos serán asignados de acuerdo con su resultado general y se premia cada categoría por separado
- La CNM en cualquier válida del campeonato escogerá la Clase a la cual se le hará revisión total a los tres primeros lugares de esa válida. El sorteo se hará al finalizar la 2ª manga. Asimismo, la CNM tiene la potestad de ordenar la revisión de cualquiera de las motos, cuando lo estime conveniente, en cualquier Clase.

12.3. Premiación

- a. Los organizadores de las pruebas válidas, deberán premiar los primeros tres (03) lugares de cada Clase, tanto de Adultos como de Junior, con trofeos, placas o medallas representativos, que estén acorde a la magnitud e importancia de una Válida Nacional del Campeonato de Motocross y de ser posible, un premio especial al Hole Shot que se determinará por la mejor arrancada de la Primera Manga de cada Clase.
- b. También se le pide al organizador, como un estímulo al deporte, la premiación en medallas a todos los participantes de la Clase 50cc PW, aun cuando no hayan logrado subir al pódium. Los pilotos que ocupen los tres primeros lugares de cada Clase tienen la obligación de asistir a la entrega de premios al final de la competencia válida.

PARÁGRAFO ÚNICO: Los pilotos que hayan quedado ganadores de la válida realizada, deben subir al podium con vestimenta presentable para recibir la premiación. Esto se hace con el objetivo de ir tras la Excelencia de nuestra imagen como Atletas que Representan el Motocross en Venezuela.

- c. El organizador se compromete a premiar en sus eventos todas las Clases existentes, salvo que al inicio del Campeonato se acuerde que no se incluirá alguna Clase.

1.	50cc. PW (4 - 6 años)	1ro. al 3ro. + Medallas de participación a partir del 4to. lugar.
2.	50cc. Novatos	1ro. al 3ro.
3.	50cc. Expertos	1ro al 3ro.
4.	65cc. (7 - 9 años)	1ro. al 3ro.
5.	65cc. (9 - 11 años)	1ro. al 3ro.
6.	85cc. (9 - 12 años)	1ro. al 3ro.
7.	85cc. (12 - 15 años)	1ro. al 3ro.
8.	125cc. (13 -17 años)	1ro. al 3ro.
9.	Novatos "B"	1ro. al 3ro.
10.	Mx2 Novatos	1ro. al 3ro.
11.	Mx1 Novatos	1ro. al 3ro.
12.	Master +40A	1ro. al 3ro.
13.	Master +40B	1ro. al 3ro.
14.	Master +50A	1ro. al 3ro.
15.	Master +50B	1ro. al 3ro.
16.	Master +60	1ro al 3ro.
17.	Mx2 Expertos Nacionales	1ro. al 3ro.
18.	Mx1 Expertos Nacionales	1ro. al 3ro.
19.	Mx2 Expertos Internacionales	1ro. al 3ro.
20.	Mx1 Expertos Internacionales	1ro. al 3ro.

TOTAL: 60 trofeos o placas + medallas por participación clase 50cc. PW

13. DE LA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE

El medio ambiente es un sistema armónico global complejo, de múltiples y variadas interrelaciones, dinámico y evolutivo en el tiempo, formado por varios sistemas en el cual se desenvuelve el ser humano.

La política de la FMV, miembro afiliado a la FIM, está basada en el mutuo respeto de las necesidades del medio ambiente, la razonable práctica del motociclismo deportivo y la conducta motociclista en general.

El cuidado del ambiente es responsabilidad de cada uno de nosotros, especialmente ahora, cuando el calentamiento global, la disposición de agua, la deforestación, los patrones de producción y consumo, entre otros problemas, representan retos importantes para la humanidad.

El motociclismo es un alto representante de la libertad, aventura y el amor por los espacios abiertos. Sin embargo, es un pasatiempo potencialmente destructivo y contaminante. Promocionando este Código del Medio Ambiente, la Federación Motociclista Venezolana ha mostrado un admirable sentido de responsabilidad y está dedicado a la incorporación de los principios de sustentabilidad dentro del mundo del deporte y el uso del deporte para aumentar la conciencia ambiental entre todas las comunidades y culturas, lo que permitirá a nuestras organizaciones trabajar aún más cercanamente y en conjunto a fin de involucrar a más personas en la protección medioambiental.

Es por esto que, en la disciplina del Motocross, debemos dar ejemplo de la responsabilidad que tenemos en la concientización de la protección del medio ambiente deportivo, con el objetivo de incorporar la prioridad ambiental al deporte y a la planeación estratégica, para conciliar el progreso con la preservación de la naturaleza. Así podremos aspirar a un desarrollo deportivo y humano sustentable, en el que podamos prosperar sin comprometer el patrimonio de las generaciones futuras.

13.1. Extracto del Código de Medio Ambiente FIM

13.1.1 Protección del suelo

- a) Se deben tomar medidas para prevenir derrames de combustible, aceite, limpiadores, desengrasantes, refrigerantes y líquido de frenos en el suelo o vapores en el aire.
- b) Los contenedores para recolectar basura, aceites, desengrasantes, detergentes deberán ser provistos por el organizador.
- c) Es **OBLIGATORIO** el uso de una alfombra ambiental u otro dispositivo de protección del suelo, en los lugares donde servicio a las motocicletas sea permitido por el organizador, entre otros en los pits y en las áreas de reparación.

13.1.2 Alfombra o manta ecológica

La alfombra o manta ecológica es obligatoria para todas las modalidades del motociclismo y sus clases. Esta debe estar compuesta de una parte absorbente y una parte impermeable. Su uso será obligatorio en todas las áreas donde se realicen trabajos a las motocicletas.

- a) Dimensiones: Mínimo 160 cm x 100 cm
- b) Capacidad de absorción: Mínimo 1 litro
- c) Grosor: Mínimo de 5 a 7mm.



Ejemplo:

13.1.3 Acciones a ser tomadas por los organizadores, pilotos y participantes:

- a) Cada piloto y sus representantes son responsables de los desechos generados por su equipo durante el evento.
- b) Donde los organizadores provean los contenedores necesarios para los desechos éstos deben ser usados como se indique.

14. NORMATIVA DE CARÁCTER ESPECIAL

Se establece esta Norma de carácter especial con la finalidad de que nuestra disciplina funcione acorde a la normativa del deporte.

14.1. Prohibición de consumo de bebidas alcohólicas

Cuando se realicen competencias válidas por el Campeonato Nacional de Motocross está prohibida la ingesta de bebidas alcohólicas, en el área de Pista, durante las prácticas y carreras. Para la aplicación de las sanciones correspondientes debe tomarse en cuenta que se trata de una constatación de hecho, promovida por cualquier oficial de la Comisión de Motocross o Federativo, es decir, esta norma es inapelable ante los Órganos Disciplinarios de la FMV.

La violación a esta norma por parte de Representantes, Familiares o Mecánicos será de multa de cien (100) dólares o su equivalente a la tasa del Banco Central de Venezuela y prohibición de entrada a pista, Pits y/o Paddock de dos (02) válidas. La reincidencia será remitida al Consejo de Honor.

14.2. Prohibición de porte de armas

1. Prohibido terminantemente portar, esgrimir, mostrar, usar y/o manipular en cualquier forma, un arma en las instalaciones de cualquier pista o circuito donde se desarrolle un evento regulado o patrocinado por la FMV. (Aun teniendo el permiso correspondiente de este tipo de armas).
2. La violación de esta norma tiene como consecuencia la prohibición de entrada a cualquier evento supervisado por la FMV por un término de dos (02) años, multa de un mil \$1000.00 dólares o su equivalente a la tasa del Banco Central de Venezuela y denuncia formal ante organismos competentes, quedando sujeto a sanciones de orden público. Esta sanción pudiera extenderse atendiendo a la gravedad del hecho. Esta sanción en principio es de acción automática por lo que puede ser aplicada sin haber pronunciamiento de alguno de los órganos de administración de disciplina de la FMV. La sanción mínima aquí promulgada queda en total y absoluta vigencia hasta tanto, juicio en contrario, revoque la sanción.
3. En el caso de armas que sean esgrimidas a consecuencia de alguna riña, defensa o amedrentamiento, serán tratadas con mayor severidad siendo los Órganos disciplinarios de la FMV los encargados de establecer las sanciones correspondientes. Las herramientas que tienen navajas incorporadas, pueden ser portadas más no desenfundadas salvo para uso mecánico o tipo camping.

14.3. Agresiones verbales y/o físicas

1. En caso de **peleas o agresiones físicas** entre representantes de pilotos y/o pilotos, se aplicará una sanción automática a los participantes del pago de una multa de trescientos dólares (\$300,00) o su equivalente a la tasa del Banco Central de Venezuela en principio, dependiendo de la gravedad de la agresión los participantes podrán ser suspendidos de una (1) válida, esto será evaluado por la Comisión Nacional de Motocross. En caso de reincidencia el o los participantes serán suspendidos de dos (2) válidas. Atendiendo a la gravedad de la pelea, las autoridades pudieran acudir a denunciar el evento a instancias superiores para que una sanción mayor sea tomada. Esta sanción pudiera extenderse atendiendo a la gravedad del hecho. Esta sanción en principio es de acción automática por lo que puede ser aplicada sin haber pronunciamiento de alguno de los órganos de administración de disciplina de la FMV.
2. Para el caso de pilotos menores de edad, la sanción será de suspensión por una (01) válida del representante del piloto que incurrió en la falta por lo que el nombramiento de un tutor por notaría para la próxima válida tendrá que ser presentada a la FMV para que el menor pueda competir.
3. El uso de **lenguaje obsceno** para insultar, agredir u ofender a otro piloto y/o representante, autoridad del evento, directores y equipo técnico, etc., será sancionado con 1 válida y multa de quinientos dólares (\$500.00) o su equivalente a la tasa del Banco Central de Venezuela. En el caso de los pilotos menores de edad se analizará la gravedad de la falta de respeto para con el agredido a fin de tomar una decisión de sanción.
4. En el caso de la persona que es agredida por otro siempre y cuando éste no respondiera o usará la fuerza para contraatacar pudiera quedar exento de sanciones si suficiente evidencia es presentada.

14.4. Datos falsos

En el caso de haber suministrado información falsa sobre los datos personales y requisitos para federarse o inscribirse en algún clase o carrera, se establece la pérdida de la puntuación del campeonato y una sanción de un mil dólares (\$1.000,00) o su equivalente a la tasa del Banco Central de Venezuela.

DISPOSICIONES FINALES

1º El presente reglamento entrará en vigor el día 04 de febrero del año 2025.

2º Toda persona involucrada en los eventos sancionados por la FMV, miembro de la Comisión de Motocross, organizadores, auspiciadores, autoridades, pilotos, equipos deportivos, teams, miembros de sus equipos y allegados participantes en el campeonato nacional de motocross afirman su total aceptación a lo dispuesto en este reglamento deportivo al momento que se formaliza su afiliación por ante la FMV.

3º La ignorancia de las disposiciones del presente reglamento, no excusa a su incumplimiento. Asimismo, no puede alegarse desuso, costumbre o práctica en contrario.

4º Quedan derogadas todas las disposiciones hechas con anterioridad a este Reglamento.

5º Forma parte integral del presente Reglamento las normas, disposiciones o reglamentos que emitan los comités adscritos a la Junta Directiva de la FMV.