

# REGLAMENTO MEXICANO COMISION NACIONAL DE TRIAL 2016

## INDICE GENERAL

### **CAPITULO I Disposiciones Generales y Organismos**

- 1.1 Disposiciones Generales
- 1.2 Organismos
- 1.3 Objetivo del Trial en 2015

### **CAPITULO II Acerca del Trial**

- 2.1 Definición del Trial
- 2.2 Itinerarios, Recorrido y Orden de Salida
- 2.3 Zonas
- 2.4 Control del Tiempo
- 2.5 Entrenamiento y Visita a las Zonas
- 2.6 Defender sus Posibilidades cada Piloto
- 2.7 Asistentes
- 2.8 Control Técnico, Parque Cerrado y Pits
- 2.9 Penalizaciones y Puntaje
- 2.10 Registro de Puntos y Resultados
- 2.11 Protestas y Comisión de Honor y Justicia
- 2.12 Seguridad
- 2.13 Categorías Infantiles
- 2.14 Certificación de Jueces, Pilotos como Jueces, Descuentos Especiales a Jueces.

### **CAPITULO III Licencia, Números, Categorías e Inscripciones**

- 3.1 Licencia Deportiva de los Pilotos
- 3.2 Categorías
- 3.3 Inscripciones

### **CAPITULO IV Requisitos para Realizar un Evento y Medio Ambiente**

- 4.1 De los Eventos.
- 4.2 Requisitos para la Organización de un Evento
- 4.3 Obligaciones para la Organización e un Evento
- 4.4 Medio Ambiente
- 4.5 Responsabilidades y Transitorios Generales

## **CAPITULO I. Disposiciones Generales y Organismos**

### **1.1 Disposiciones Generales.**

**1.1.1** Las disposiciones del presente reglamento tienen por objeto establecer las bases de organización y competencia del Campeonato Nacional de Trial que se practique en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

**1.1.2** La ignorancia de las disposiciones del presente reglamento, no excusa a su cumplimiento. Asimismo no puede alegarse desuso, costumbre o práctica en contrario. Cuando surja controversia con motivo de la aplicación del presente reglamento o a falta de disposición expresa aplicable al caso concreto, la Comisión Nacional de Trial decidirá ésta, y de no resolverse se turnara al Consejo Directivo de la FMM.

**1.1.3** Con la práctica del motociclismo de Trial se prevendrá preservar el interés colectivo sobre el particular, de tal modo que los organizadores de competencias, pilotos y jueces, deberán de fijar las medidas para cada caso, tendientes a complementar el contenido del presente artículo.

### **1.2 Organismos**

**1.2.1 Autoridades.** Son autoridades y organismos deportivos:

- a.- La Confederación Deportiva Mexicana (CO.DE.ME.);
- b.- La Federación Mexicana de Motociclismo (F.M.M.);

**1.2.2 Comisión Nacional de Trial.** La Comisión Nacional de Trial, como órgano colegiado es el enlace entre los deportistas y la FMM, con funciones de autoridad y resolución y se le conocerá igualmente con las siglas C.N.T.

**1.2.3 Comisionado Nacional.** La Comisión Nacional de Trial será dirigida por un Comisionado Nacional. Las principales funciones de la Comisión Nacional de Trial son:

- a).- Promover el desarrollo de este deporte en el país.
- b).- Organizar anualmente el Campeonato Nacional de Trial.
- c).- Integrar la Comisión de Honor y Justicia, dependiente de la C.N.T, antes del inicio del Campeonato.
- d).- Regular la organización y programación de los campeonatos nacionales.
- e).- Vigilar el cumplimiento del presente reglamento, en cada uno de los eventos nacionales, así como proponer las modificaciones o adiciones que se juzguen necesarias y convenientes.
- f).- Nombrar uno o más colaboradores para el mejor desempeño de sus funciones.
- g).- Revisar en todos sus aspectos la organización, desarrollo y resultados de cada competencia nacional de Trial, nombrando para tal fin un Director Técnico y uno o más Comisarios.

- h).- Juzgar la organización y los resultados de los eventos realizados, para decidir si cumplen con los requisitos para ser puntuables para el año siguiente.
- i).- Recibir, examinar y resolver las protestas y turnar, si así lo ameritan, las protestas recibidas a la Comisión de Honor y Justicia de la FMM.
- j).- Premiar al final de cada Campeonato a los competidores y organismos que se hagan acreedores a ellos; esto a más tardar el mes de enero siguiente.
- k).- Publicar con puntualidad los resultados del Campeonato.
- l).- Llevar un archivo completo de las actividades del Trial en el país, para de esta manera tener la historia de este deporte.
- m).- Cuando algún piloto, directivo, equipo, Motoclub o sede se haga acreedor a una sanción, aplicarla de acuerdo a este reglamento.

### **1.3 Objetivo del Trial para 2016.**

**1.3.1**El objetivo de la Comisión Nacional de Trial para 2016, será principalmente la difusión de éste deporte, lograr hacerlo crecer en México de una forma organizada, emocionante y atractiva para pilotos y sus familias. Promocionar a las categorías infantiles, juveniles y femeniles. Por lo tanto, debido a estos principios se establecen los siguientes parámetros en este año del deporte en México, renovables en caso que así se considere necesario:

Para atraer la atención de los espectadores y hacer los eventos atractivos para las familias y amigos de los pilotos, se propone hacer los mismos en lugares en donde haya facilidades de alimentos, áreas cómodas y visualmente agradables, servicios sanitarios adecuados, así como las zonas de trial cercanas para que todos puedan disfrutarlas fácilmente.

Poner siempre en primer lugar de atención a las categorías infantiles, juveniles y femeniles.

## **CAPITULO II. Acerca del Trial**

### **2.1 El Trial.**

El trial es un deporte en donde el tiempo influye muy poco en el desarrollo del evento. Lo importante es librar todos los obstáculos de una forma pura, sin hacer ningún contacto el piloto para con el suelo, paredes u obstáculos.

Dentro del recorrido del evento existen varias zonas controladas, dentro de estas zonas se define principalmente la competencia, se penaliza por cada error o falta dentro de ella.

El objetivo de la competencia es el terminar con el menor número de penalizaciones posibles. Estas penalizaciones pueden ser principalmente por faltas dentro de las zonas controladas o por retraso de tiempo en la hora final de llegada a meta después de terminar la competencia.

## 2.2 Itinerario, Recorrido y Orden de Salida.

**2.2.1** El recorrido sólo podrá tener una sola dirección. Si, por circunstancias excepcionales, resulta inevitable el tener tráfico en los dos sentidos, deberán tomarse medidas especiales de seguridad separando ambos sentidos mediante vallas, conos, o con la colocación de personal de la organización. Para figurar en la clasificación final, la motocicleta del piloto deberá haber efectuado por sus propios medios motrices o del piloto, la longitud total del recorrido.

**2.2.2 Distancia y Número de Vueltas.** El recorrido consistirá en 3 vueltas. El recorrido de cada vuelta no podrá superar los 4 Km por vuelta.

**2.2.3 Señalización.** El recorrido deberá estar marcado con las señales de dirección, como se indica a continuación, con medidas mínimas de 100mm X 250mm.

En el espacio marcado con una “ x “ se indicará el número de la zona a la cual deben dirigirse los pilotos. Todas las señales deben ser de material impermeable.

Por razones de seguridad y cada vez que sea posible, el recorrido marcado para los espectadores será diferente al de los pilotos.

El recorrido será marcado el día anterior al evento y deberá permitirse que los pilotos puedan seguirlo en moto, bajo su propia responsabilidad.

El recorrido señalizado deberá seguirse estrictamente. Un piloto que abandone el recorrido deberá retomarlo en el mismo punto en el que lo deja, bajo pena de exclusión.

## 2.3 Zonas

**2.3.1 Explicación de la Zona.** Aquí es donde principalmente se decide la competencia. La zona controlada es un circuito encintado donde los pilotos penalizarán por cada error que tengan en la forma de superar los obstáculos. Antes del Inicio, deberá existir un pasillo de entrada con capacidad para mínimo 3 pilotos. Este pasillo estará delimitado por un encintado de color diferente al encintado general de la zona. Dentro de la zona existirán desviaciones para cada categoría marcadas debidamente por medio de puertas con colores. Estas puertas se explican en el artículo 2.3.2

Un juez y su ayudante (quienes portarán un chaleco que los identifique) coordinarán, supervisarán y penalizarán a los pilotos en su recorrido por ella.

Se considera que un piloto está listo para iniciar la zona cuando entre en el pasillo de entrada, por lo que el piloto deberá estar atento al silbatazo del juez que da la salida. Mientras el piloto no desee efectuar la zona, no deberá entrar al pasillo de entrada, ya que este es solo para los pilotos listos para efectuar la zona. Los pilotos dentro del pasillo deberán esperar su turno para efectuar la zona.

Al terminar la zona, los pilotos deberán de dar su tarjeta al juez para que este la perfore de acuerdo a la penalización a que fueron acreedores dependiendo de sus faltas.

**Muy importante: El piloto es el único responsable de que le marquen su tarjeta al salir de cada zona.**

Se puede y se recomienda al piloto caminar la zona controlada antes de efectuar la zona, con previa autorización del juez de zona. Está prohibido a todo el que no sea competidor o ayudante entrar a una zona controlada.

**2.3.2 Puertas de categoría dentro de la zona.** Estas puertas se marcarán por medio de flechas impresas sobre material plástico. Habrá flechas de los colores de las distintas categorías. La forma de interpretar las puertas es:

Dos flechas mismo color encontradas: Indica que solo los pilotos de esa categoría deben pasar entre ellas. Los demás deberán pasar fuera de esa puerta.

Una flecha hacia un lado del recorrido. Quiere decir que solo los pilotos de esa categoría deben de pasar entre el extremo del recorrido y esa flecha.

Las puertas serán de los siguientes colores:

Categoría “Expertos” - Negro

Categoría “Avanzados” Rojo

Categoría “Intermedios” – Azul

Categoría “Novatos”-Verde

**2.3.3 Número de zonas en un recorrido.**

El número de zonas será de entre 6 y 8 por vuelta, para las categorías “Expertos”, y “Avanzados”. Para la categoría, “Novatos” e “Intermedios” será de un mínimo 4 y máximo de 6. Cada zona estará completamente diferenciada de las otras zonas y se recomienda que su longitud no exceda de 60 metros.

**2.3.4 Secuencia de las zonas.** Cada zona estará claramente numerada consecutivamente y el piloto podrá franquearla en orden consecutivo. Al terminar las zonas deberá pasar a meta por su siguiente tarjeta de control.

**2.3.5 Inicio y fin de zona.** Cada zona tendrá unas puertas colocadas en lugar visible delimitando el inicio y el fin de zona. Se considerará que una motocicleta está en el interior de una zona cuando el eje de la rueda delantera haya sobrepasado la señal de entrada zona y se considerará fuera de la zona cuando dicho eje haya sobrepasado la señal de fin de zona.

La rueda delantera será la primera en franquear el inicio y el final de la zona, bajo pena de fiasco.

Si el eje delantero sale de la zona por el inicio de la misma será considerado igualmente como fiasco.

**2.3.6 Cancelación de zonas.** Si se juzga necesario el abandonar una zona por causa de fuerza mayor, antes de que todos los pilotos la hayan franqueado, ningún piloto penalizará en dicha zona. Si hubiera una fila de pilotos esperando para realizar la zona se conservará el mismo orden en la zona siguiente. El tiempo total de carrera no será modificado.

Si una zona, durante la primera vuelta, resulta imposible de franquear para todos los pilotos (todos 5 puntos) no será modificada, pero podrá ser abandonada al finalizar la vuelta. Toda penalización tomada a los participantes en esta zona será incluida en el total de puntos de penalización de los pilotos en la Competición.

**2.3.7 Pasillo de la zona.** Es obligatoria la preparación de un pasillo en la entrada de cada zona, que será controlado por el juez de zona.

Este pasillo deberá permitir que al menos, tres pilotos estén dentro, en fila y preparados para realizar la zona.

El piloto será penalizado con 5 puntos suplementarios si:

- Deja la motocicleta sola en el pasillo.
- El asistente sujeta en el pasillo la motocicleta del piloto.
- Se beneficia de una ayuda externa en su motocicleta en este pasillo.

**2.3.8 Delimitaciones de la zona.** Las zonas deben estar delimitadas, de ser posible, por obstáculos naturales. La delimitación debe determinarse mediante cintas resistentes, impermeables y bien visibles, fuertemente atadas a estacas sólidamente hundidas en el suelo o árboles.

Las estacas deben estar colocadas suficientemente cerca una de la otra, para evitar el desplazamiento de la cinta.

Toda cinta debe situarse, de ser posible, a una altura mínima de 10 cm. y una máxima de 30 cm. El ancho mínimo de la zona, entre las cintas, debe ser de 200 cm.

Cuando una cinta se utiliza como límite externo de la zona o como separación interna dentro de una zona se aplicará lo siguiente:

- Romper la cinta o traspasarla de forma que la rueda toque el suelo por el otro lado será considerado como fiasco.
- La rueda delantera siempre deberá preceder a la trasera en el momento de pasar las puertas, el no hacerlo supondrá un fiasco.
- El ancho de la zona puede ser reducido en los pasos obligados colocando "puertas" según artículo 2.3.2. La utilización de estas puertas no permitirá la reducción del ancho de la zona a menos de 120 cm. Si la cinta o la puerta se rompe, cae o se suelta, deberá volver a colocarse antes del paso del siguiente piloto. El Director de Carrera debe asegurarse de que en todas las zonas haya material de recambio disponible. Los pilotos deben pasar entre todas las puertas para su categoría. Si un piloto pasa entre las puertas previstas para otra categoría, en cualquier dirección, incurrirá en fiasco.

**2.3.9 Obstrucción dentro de la zona.** Se considera que hay obstrucción cuando un piloto franquea una zona, en el momento en el que un obstáculo imprevisto le impide efectuar su tentativa. Si el piloto pide obstrucción, el juez de zona puede permitirle volver a intentar la zona. La decisión del juez de zona sobre la posibilidad de volver a intentar una zona no admite reclamación. Si se autoriza volver a intentar la zona, la zona será controlada a partir del lugar de la obstrucción y todos los puntos perdidos antes de la obstrucción durante la primera alternativa se mantendrán.

## **2.4 Control del Tiempo.**

**2.4.1 Medición del tiempo.** Para efectuar su trabajo, el Cronometrador tendrá un instrumento donde registrará la tolerancia autorizada. El Cronometrador deberá tener un cronómetro a su disposición y otro de reserva que registre hasta la tolerancia autorizada. Los pilotos deben aceptar cualquier sistema de cronometraje aprobado por el Jurado.

**2.4.2 Tiempo máximo autorizado.** El tiempo máximo autorizado para cada piloto para desplazarse desde la salida hasta el control final de tiempo de la tercera vuelta será de 2.5 horas para las categorías menores y 3.5 horas para las mayores.

Si un piloto toma la salida después de la hora establecida, su hora de llegada permanecerá sin cambios. Las penalidades de tiempo son estipuladas en el artículo 2.9.1

**2.4.3 Reajuste del tiempo total establecido para cada piloto.** En el caso de que el día de la prueba, el estado del terreno sea considerado peligroso o particularmente difícil, el Director de Carrera puede aumentar el tiempo total establecido para los pilotos hasta en 15 minutos. En ese caso, los pilotos deben ser avisados del cambio antes de la salida. El Director de Carrera pondrá cambiar las zonas sin cambiar el tiempo total.

**2.4.4 Control del horario de salida y control final del tiempo** El control horario de salida debe estar situado en el punto de salida, donde los pilotos tomarán la salida desde un pódium. El control final de llegada, claramente señalizado y muy visible, deberá situarse inmediatamente después de la última zona.

## **2.5 Entrenamientos y Visita a las Zonas.**

**2.5.1 Entrenamientos dentro de la zona.** Los entrenamientos en las zonas del Trial están prohibidos bajo pena de exclusión.

**2.5.2 Visita a las zonas.** Queda totalmente prohibida la inspección de las zonas por parte de los pilotos, de sus asistentes, o de cualquier persona interesada en el resultado de los pilotos. El incumplimiento de ello por parte del piloto, de sus asistentes, o de cualquier persona interesada en el buen resultado del piloto, con llevará la descalificación del piloto en dicha prueba.

**2.5.3 Zona de entrenamientos.** Debe prepararse un área de entrenamientos (zonas) de dimensión adecuada. Sus características deben corresponderse con las zonas utilizadas durante el evento. Esta zona debe estar claramente delimitada y su acceso debe estar señalado. El área de entrenamientos debe permitir a los pilotos entrenarse de acuerdo con los reglamentos. Está prohibido preparar en esta área zonas para el evento. El Director de Carrera no es responsable de los incidentes y/o accidentes que se produzcan en la misma. Estos entrenamientos se consideran como libres y voluntarios para los pilotos.

## **2.6 Defender sus Posibilidades cada Piloto.**

Todo piloto que en una zona, no manifieste ninguna voluntad de defender sus posibilidades, con la finalidad de ayudar a otro piloto será excluido del evento y se le retirará el dorsal. Está totalmente prohibido el competir ayudando a ganar a otros pilotos.

## 2.7 Asistentes.

**2.7.1 Inscripción de Asistentes.** Cada piloto puede inscribir un asistente por todo el recorrido. El piloto y su asistente deben firmar una declaración en la que el piloto es responsable de los actos de su asistente.

**2.7.2 Reglas para los Asistentes.** Los asistentes deberán llevar los dorsales proporcionados por la organización. El juez de zona determinará si el piloto puede estar acompañado por su asistente dentro de la zona por razones de seguridad. En ese caso, el asistente deberá portar casco, botas, pantalones y camisa de mangas largas.

Toda persona autorizada a entrar en la zona para garantizar la seguridad de un piloto deberá obligatoriamente usar un casco, botas, pantalones y camisa de mangas largas en todo momento en la zona.

El asistente, en el caso de manejar una motocicleta, debe seguir el mismo recorrido que el piloto, salvo en el caso de que el organizador prepare o autorice un desvío o recorrido alternativo. Dicha motocicleta deberá de ser preferentemente de trial, o trial-enduro, o alguna otra con llantas de trial.

No está permitido circular asistentes con motocicletas de motocross o enduro por cuestiones ecológicas. Deberá el asistente portar casco, botas y guantes, el incumplimiento de esta reglamentación conlleva penalización. El asistente en caso de usar motocicleta, esta no podrá entrar dentro de las zonas, y el asistente limitará el uso de esta únicamente a la transportación. No podrá hacer shows de acrobacia, bajo pena de descalificación de su piloto.

El piloto puede ser asistido por quien sea en cualquier punto del recorrido para reparar su motocicleta o cambiar piezas no marcadas, salvo en el interior de las delimitaciones de una zona o en el interior del pasillo. El piloto está autorizado a pilotar o empujar su motocicleta en el recorrido.

## 2.8 Inspección de las motocicletas y protección del piloto.

2.8.1 Durante la competencia, los jueces y director de carrera serán los responsables de verificar que las motocicletas cuenten con silenciador en buen estado (que no haga demasiado ruido la motocicleta) y que los pilotos cuenten con el equipo reglamentario que es Casco, guantes, botas de motociclismo y jersey de manga larga.

## 2.9 Penalizaciones y Puntaje.

### 2.9.1 Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecidos.

Por minuto de retraso en la salida:	1 punto
Más de 15 minutos de retraso en la salida:	Exclusión
Por minuto de retraso en el control horario final:	1 punto

Más de 15 minutos de retraso en el control horario de llegada final: Exclusión

En caso de exclusión, se le retirará el dorsal al piloto.



### 2.9.2 Penalizaciones por faltas en una zona.

1 Falta=1 punto      2 Faltas= 2 puntos      3 faltas o más= 3 puntos      Fiasco= 5 puntos

En una zona sólo se tendrá en cuenta la penalización mayor en la que incurra el piloto, tal como fueron definidas anteriormente.

Sin embargo, las siguientes penalizaciones pueden ser añadidas como penalizaciones suplementarias:

- Abandonar la motocicleta dentro del pasillo: 5 puntos
- Recibir ayuda externa dentro del pasillo: 5 puntos
- No abandonar la zona en el momento y el camino definido por el juez de zona 5 puntos
- Omisión de efectuar una zona: 20 puntos.

En el momento de la atribución de penalizaciones, se otorgará siempre al piloto el beneficio de la duda.

Cualquier penalización atribuida por un Juez de zona, y que el Director de Carrera confirme que está de acuerdo con los Reglamentos de Trial, será juzgada como una constatación de hecho.

**2.9.3 Definición de Falta.** Cada contacto de una parte del cuerpo del piloto o de una parte de la motocicleta (con la excepción de los neumáticos ó de los reposa pies y de la protección del bloque del motor) con el suelo o con un obstáculo (árbol, roca, etc.)

**2.9.4 Definición de Fiasco.** Cualquier fiasco lo deberá señalar el Juez de Zona con un toque de silbato inmediato. Y tendrá una penalización de 5 puntos.

Definición de Fiasco:

- La motocicleta no avanza en el sentido de la zona.
- La motocicleta retrocede con pie a tierra mas de 50cm
- La motocicleta franquea un límite con la rueda delantera o trasera en contacto con el suelo.  
La rueda pasa por arriba de la cinta y hace contacto con el suelo.
- El piloto o la motocicleta rompe, una señalización, una estaca o una cinta, aun no siendo de su Categoría.
- El piloto baja de la moto y pone los dos pies en el suelo por el mismo lado o detrás de la motocicleta.
- El piloto toca una parte de la moto que no sea el manillar en el momento en el que incurre en pie a tierra, y cesa la progresión de la motocicleta.
- La rueda trasera pasa una puerta antes que la delantera.
- El piloto recibe ayuda externa.
- El piloto o su asistente cambia la condición de la zona.
- La motocicleta pasa por una puerta de zona, correspondiente a una clase distinta de la que le corresponda, y en cualquier sentido.
- El asistente entra en la zona sin la autorización expresa del juez de zona.
- La motocicleta efectúa un loop, y vuelve a pasar por donde ya pasó.
- El paro del motor de la motocicleta haciendo contacto el piloto con la pista o alguna parte de la motocicleta fuera del skid plate estribos y neumáticos.

**2.9.5 Penalizaciones Varias.** Las siguientes penalizaciones pueden aplicarse contra un piloto por el Director de Carrera:

- Por conducta incorrecta hacia un juez de zona, o rechazo a seguir las instrucciones de un juez de zona por el piloto o su asistente. Exclusión del piloto.
- Porque el asistente no respeta las siguientes condiciones: Llevar botas, pantalón largo, una camisa de mangas largas y casco mientras circula en motocicleta o está en el interior de una zona. 5 puntos para su piloto.
- El dorsal del asistente es utilizado por otra persona no autorizada. Exclusión del piloto.
- Por hacer cambios de aceites o suministro de combustible dentro del parque cerrado, sin utilización de una alfombra ecológica. Exclusión del piloto.
- Por un piloto o persona interesada en el resultado de un piloto, penetra en una zona sin autorización del juez. 5 puntos para el piloto.
- Por decir palabras altisonantes en voz alta, patear la moto, o cualquier conducta no deportiva frente al público. 5 puntos la primera vez. Exclusión del piloto la segunda vez.

### **2.9.6 Faltas que ameritan Exclusión.**

Las siguientes faltas conllevarán a la exclusión del piloto del evento:

- Conducir una motocicleta sin casco.
- Ausencia de marcaje o de marca oficial de sustitución.
- Cambio de piloto durante el evento.
- Cambio de número de dorsal.
- El piloto no retoma el recorrido en el punto en el que lo ha dejado.
- Entrenamiento no autorizado de una zona, del piloto o sus relativos.
- Otros casos de conducta incorrecta con un oficial por el piloto o su asistente.
- Cualquier acto voluntario por parte del piloto o asistente, que vaya contra el desarrollo reglamentario de la competencia.
- No manifestar ninguna voluntad de defender sus posibilidades y/o trabajar como asistencia para otro piloto
- Por conducta incorrecta o rechazo a seguir las instrucciones de un juez de zona por el piloto o su asistente.
- Por decir por segunda vez, cuando ya haya sido penalizado con 5 puntos anteriormente, palabras altisonantes, patear la moto o conducta no deportiva frente al público.

## **2.10 Registro de Puntos y Resultados.**

**2.10.1 Tarjetas de Control.** Al inicio de cada vuelta, se le dará al piloto una tarjeta de control, en ella anotarán los jueces de zona las faltas cometidas en dicha vuelta. Al llegar a la meta se canjeará por una tarjeta de control de la siguiente vuelta. De esta manera se podrá ir registrando en meta un acumulativo de faltas de todos los pilotos. Cada piloto podrá ver en cada vuelta un aproximado de posición que lleva en la competencia.

La tarjeta de control deberá elaborarse según las medidas y especificaciones establecidas en el anexo "A1" del presente reglamento.

La tarjeta de control deberá ser de material impermeable y flexible.

En caso de perder el piloto su tarjeta, deberá solicitar una nueva, con una penalización de 20 puntos, debiendo el piloto de efectuar la vuelta completa para volver a calificar todas sus zonas.

El piloto es responsable de que su tarjeta sea marcada en cada zona y debe presentarla a los jueces de zona cuando ellos se lo pidan.

Cualquier diferencia entre las tarjetas de puntuación y cualquier otra hoja de resultados será explicada por el Director de Carrera al Jurado para su ratificación, teniendo prioridad la señalización que aparece en la hoja de resultados de la zona. Cada organizador deberá prever que en todas las zonas haya una lista de control de puntos de penalización.

Cuando se produzca un error de taladro en la tarjeta por parte del Juez de Zona, el método a utilizar para corregir el error será el taladrar el resto de los cuadros, dejando sin taladrar el cuadro con la penalización correcta.

**2.10.2 Clasificación y Resultados.** El vencedor de cada competición será el piloto que haya totalizado el menor número de puntos. Para figurar en la clasificación final y tener derecho a premio, la motocicleta del piloto debe haber efectuado la distancia total del recorrido por su propia propulsión ó por medio del piloto. Los resultados se harán OFICIALES 10 días después de que se hayan subido al sitio de Internet [www.trialmexico.mx](http://www.trialmexico.mx)

**2.10.3 Requisitos de los Resultados Escritos.** Los resultados escritos y finales deberán contener la siguiente información, estos deberán ser presentados por el organizador a más tardar 5 días después del evento.

- a).- Lugar y fecha del evento.
- b).- Nombre del evento.
- c).- Nombre del Moto Club organizador.
- d).- Clasificación por categorías.
- e).- Número de pilotos participantes.
- f).- Número de pilotos que terminaron el evento.
- g).- Penalizaciones.
- h).- Nombre y número de los competidores.
- i).- Lugar obtenido por cada competidor.
- j).- Marca y cilindrada de motocicleta.
- k).-Puntos acumulados.
- l).- En caso de exclusión, indicar la causa.

**2.10.4 Ex Aequo o desempate en un evento.** En caso de empate, el piloto que tenga el mayor número de "0" será el vencedor. Si la igualdad persiste, se tomará el mayor número de "1", después de "2" y después de "3". Si aún la igualdad persiste, el piloto que haya efectuado las 3 vueltas en menos tiempo será el vencedor. En el caso de persistir igualdad, los pilotos serán acreedores a la misma plaza.

**2.10.5 Ex-Aequo al final del Campeonato.** En caso de empate después de la última Competición puntuable para el Campeonato, se desempatará por el mayor número de primeros puestos, segundos,

etc. De subsistir el empate, será dirimente la clasificación de los pilotos en la última Competición puntuable.

**2.10.6 Atribución de puntos para el Campeonato.** Los pilotos que ocupen las 15 primeras posiciones de la clasificación final de cada evento, recibirán los puntos para el Campeonato Nacional de Trial de la siguiente manera:

20 puntos al 1º	17 puntos al 2º	15 puntos al 3º	13 puntos al 4º
11 puntos al 5º	10 puntos al 6º	09 puntos al 7º	08 puntos al 8º
07 puntos al 9º	06 puntos al 10º	05 puntos al 11º	04 puntos al 12º
03 puntos al 13º	02 puntos al 14º	01 puntos al 15º	

**2.10.7 Detención prematura de la competición.** Si el Director de Carrera detiene una Competición prematuramente, esta no puede volver a iniciarse.

Si una Competición es detenida antes de que los pilotos hayan finalizado al menos la mitad del número total de zonas, será declarada nula y no celebrada.

Si una Competición es detenida cuando los pilotos hayan finalizado un número de zonas mayor a la mitad del número total de zonas, el Jurado decidirá si se considera válida y celebrada, así como los resultados y premios que crea justificados dadas las circunstancias.

**2.10.8 Premios.** Para la ceremonia de entrega de premios se recomienda instalar un pódium bien decorado y visible para el público. Los tres primeros vencedores de cada clase deben recibir un trofeo. La ceremonia de entrega de premios se realizará como máximo 30 minutos después de la llegada del último piloto participante.

**2.10.9 Penalización por no participar en la rueda de prensa y/o entrega de premios.** Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de una competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios; el incumplimiento injustificado de esta norma, conlleva la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de un expediente disciplinario.

## **2.11 Protestas y Comisión de Honor y Justicia**

**2.11.1 Protestas.** Un día después como máximo, después del evento, o de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones sobre los resultados del evento al Director de la Carrera y Comisión de Honor y Justicia, acompañando a cada reclamación un depósito de \$500.00 MN, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de salida y el motivo de la reclamación. El depósito no es reembolsable.

**2.11.2 Comisión de Honor y Justicia.** La Comisión Nacional de Trial deberá integrar la Comisión de Honor y Justicia antes del inicio del Campeonato y será la encargada de ventilar las protestas que le sean turnadas. La Comisión de Honor y Justicia deberá integrarse por tres miembros. Estos miembros deberán ser personas de reconocida capacidad moral y amplio conocimiento del Trial. La decisión de la Comisión

de Honor y Justicia será respetada por la CNT y el piloto tendrá la facultad de apelar a la Comisión de Apelación y Arbitraje del Deporte de acuerdo con lo marcado por la Ley de Estimulo y Fomento del Deporte.

## **2.12 Seguridad.**

**2.12.1 Ambulancia.** Es obligación del organizador contar durante todo el evento con servicios médicos de emergencia. El evento no podrá iniciarse por ningún motivo si no se cuenta con estos servicios. En caso de que los servicios médicos no lleguen al evento este será cancelado. Los servicios médicos que el organizador contrate para el evento, deberán contar por lo menos con una Ambulancia con paramédicos especializados. No podrá ser una unidad que tan solo sirva para trasladar accidentados.

**2.12.2 Equipo Reglamentario.** Es obligatorio para todos los competidores usar durante la competencia y en todos los entrenamientos el equipo reglamentario personal consistente en: casco de motociclismo de buena calidad con tipo de sangre y factor impreso en él, guantes de motociclismo, botas de motociclismo, y camiseta de manga larga.

**2.12.3 Motos que no compitan y Shows de Trial.** Queda restringida la circulación de motocicletas que no estén compitiendo en la ruta y en las zonas aledañas a la meta y/o estacionamiento.

Se recomienda a los organizadores que publiquen dicha restricción en sus convocatorias, así como tener disponible durante la celebración de la competencia, personal que vigile el cumplimiento de esta disposición.

El piloto que quebrante esta disposición será penalizado o inclusive descalificado. Si algún acompañante o directivo lo hiciera, también afectará a su o sus pilotos.

Las únicas motocicletas que podrán circular serán las de los ayudantes, siempre y cuando sean los mismos ayudantes que las monten con su chaleco o manga que los identifique. Deberán de ir siempre acompañando al piloto, nunca solos. Las motocicletas que deberán de usar solo podrán ser de trial o híbridas trial-enduro con neumáticos de trial. En caso de no cumplir estas especificaciones, el piloto será acreedor a la descalificación.

## **2.13 Categorías Infantiles.**

**2.13.1 Horario a Efectuarse.** Las categorías infantiles deberán de efectuarse de tal manera que se les de la adecuada importancia.

**2.13.2 No de zonas.** El número de zonas para estas categorías será de 3. Y en cada zona se pasara tres veces, sin ser obligatorio el hacerlas en orden consecutivo.

**2.13.3 Motocicletas autorizadas.** Las motocicletas que pueden participar en la categoría de infantiles serán todas las eléctricas de rodada máxima de 20" y las de motor de combustión con cilindrada máxima de 50cc.

**2.13.4 Edad autorizada.** La edad máxima para entrar en estas categorías será de 10 años cumplidos al inicio del año. Los adolescentes que sobrepasen esta edad podrán inscribirse en las categorías juveniles o principiantes. Se hace mención en que las categoría de juveniles tiene un nivel mayor que el de principiantes, por lo que se recomienda que los adolescentes que comiencen en el deporte y tengan más de 10 años se inscriban en principiantes.

**2.13.5 Premiación de Infantiles.** Esta deberá de efectuarse en primer lugar a las categorías mayores, con el fin de promover y motivar las categorías infantiles.

## **2.14 Certificación de Jueces, Pilotos como Jueces, Descuentos Especiales a Jueces.**

**2.14.1 Explicación de la regla..** Esta regla se crea con la finalidad de aprender todos las reglas del Trial en el inicio de esta especialidad del motociclismo en México. De esta manera se genera y valora la personalidad de los jueces, así como también se crea el ambiente de apoyo y compañerismo que existe en el Trial. Se recomienda a todos los pilotos el organizar y promover con todos los miembros de la familia el cooperar en el tema de jueces, de tal manera que niños y grandes convivan en esta interesante y divertida tarea.

Los pilotos de las categorías mayores serán jueces de las categorías menores e infantiles, y los pilotos de las categorías menores serán jueces de las categorías mayores.

**2.14.2 Certificación de Jueces.** Todo piloto que desee ser juez, deberá asistir a las juntas de certificación de jueces, mismas que llevarán a cabo en distintas fechas del año previa anunciación.

**2.14.3 Descuentos Especiales a Pilotos Jueces y Penalizaciones.** Se dará un descuento especial a todos los pilotos que deseen ser jueces y asistan a las juntas de certificación. Una vez inscrito en una competencia como piloto juez, se adquiere dicha responsabilidad. Si el piloto decide en la competencia no ser juez, y no avisa previamente al evento regresando el descuento que se le otorgó, será automáticamente descalificado del evento.

## **CAPITULO III LICENCIA, NUMEROS, CATEGORIAS E INSCRIPCIONES**

### **3.1 Licencia Deportiva de los Pilotos.**

**3.1.1 Obligación de tener Licencia.** Para participar y puntuar en las competencias puntuables en el Campeonato Nacional de Trial, los pilotos deberán estar en posesión de una Licencia emitida por la Federación Mexicana de Motociclismo.

**3.1.2 Trámite de Licencia.** Para obtener la licencia es necesario cumplir con los requisitos siguientes:

- a).- Llenar solicitud de licencia y reservar número a través del sitio de la CNT.
- b).- Dos fotografías recientes, tamaño infantil.
- c).- Acta de Nacimiento para los menores de edad y credencial de elector, o pasaporte, o cartilla para los mayores de edad.
- d).- Pago de la cuota correspondiente a la categoría en que participará. Esta cuota será fijada por la F.M.M.
- e).- Pago de Dorsales de competencia de piloto y mochilero con número oficial.

## **3.2 Números y Dorsales.**

**3.2.1- Números y Dorsales.** Al tramitar la licencia deportiva, se otorgará al piloto un número de acuerdo al libro de Registro Nacional de Trial de su categoría, un dorsal de competencia para piloto y dorsal de competencia para Asistente. Dichos dorsales son obligatorios en todas las competencias. Ambos dorsales llevarán el nombre y número del piloto en ellos. El dorsal de piloto será de color blanco o negro. El chaleco de Asistente será de color Verde

El piloto asegurará que los números (atrás y al frente) estén totalmente visibles durante todo el trial, bajo pena de exclusión. El Chaleco tendrá logotipos de los patrocinadores del campeonato los cuales no podrán ser marcas de motocicletas.

El número de piloto es oficial, único e irrepetible en cualquier categoría en el país y se distribuirá de la siguiente manera:

- a).- Expertos                    1    al   99    Números Negros
- b).- Avanzados                100 al 199 Números Rojos
- c).- Intermedios              200 al 299 Números Rojos
- d).- Novatos                    300 al 399 Números Azules
- h).- Infantil                    1 al 99

**3.2 Categorías.** Las categorías puntuables para el campeonato nacional serán las siguientes:

**3.2.1 Expertos.** Números color Negro. Tres vueltas. Mínimo 6 zonas por vuelta.

Podrán participar en esta categoría:

- a-1).- Los pilotos ya clasificados como tales.
- a-2).- Los pilotos promocionados de las categorías inferiores, por su nivel de manejo.
- a-3).- Los pilotos que así lo deseen, mayores de 18 años.

### **Como determinar si el piloto es apto para competir en la categoría de Expertos.**

Expertos es la categoría para todos aquellos que se sientan aptos para competir contra los mejores pilotos de trial en México. No está permitido competir en Expertos pilotos extranjeros con un nivel mucho mayor del que hay en México. Si existiera un piloto con estas características entraría a la competencia en la categoría de Promo, previamente autorizado por el organizador.

En esta categoría pueden competir solo motocicletas de trial con una cilindrada mínima de 125cc

### **3.2.2 Avanzados.** Números color Rojo. Tres vueltas. Mínimo 6 zonas por vuelta.

Podrán participar en esta categoría:

a-1).- Los pilotos ya clasificados como tales.

a-2).- Los primeros 3 lugares del campeonato anterior. Y los pilotos promocionados de las categorías inferiores, por su nivel de manejo.

a-3).- Los pilotos que así lo deseen, mayores de 16 años.

### **3.2.3 Intermedios.** Números color Azul. Tres vueltas. Mínimo 4 zonas por vuelta.

Podrán participar en esta categoría:

b-1).- Los pilotos ya clasificados como tales.

b-2).- Los pilotos promocionados de las categorías inferiores por su nivel de manejo

b-3).- Los pilotos que así lo deseen, de 16 años y mayores.

### **Como determinar si el piloto es apto para competir en la categoría de Intermedios**

Intermedios es la categoría para todos aquellos que tienen manejo de enduro. Generalmente ya dominan bien el manejo en enduro, algunos han competido mucho en enduro, pero todavía no tienen manejo de trial, generalmente acaban de comprarse la motocicleta de trial o llevan muy poco tiempo en ella. Se consideran mas enduristas que trialistas.

En esta categoría pueden competir solo motocicletas de trial con una cilindrada mínima de 125cc

### **3.2.4 Novatos.** Números color Verde. Dos Vueltas Mínimo 4 zonas por vuelta.

Podrán participar en esta categoría: Todos los pilotos que comiencen en el trial y sean mayores de 10 años. En esta categoría pueden competir motocicletas de trial o híbridas trial-enduro con neumáticos de trial y con una cilindrada mínima de 125cc

**3.2.8 Edad de los pilotos.** La edad que tenga el piloto de cualquier categoría el 1º de enero se conocerá como año calendario y será la que rija en todo el campeonato 2015.

**3.2.9 Carta de menores de edad.** Los menores de 18 años podrán competir en las categorías con mínimo de edad, presentando una carta de su padre o tutor, antes del inicio del campeonato

**3.2.10 Cambio de Categoría.** Si durante el campeonato un piloto cambia de categoría, no puede pasar puntos obtenidos en la categoría anterior. Cada vez que el piloto cambie de categoría pierde todo su historial en eventos anteriores y comienza con 0 puntos.



## **3.2 Inscripciones.**

**3.2.1 Aceptación de inscripciones.** Las inscripciones deben enviarse por correo electrónico, junto con la ficha de pago. Existen precios especiales a todos los que se inscriban con días de anticipación, así como a los pilotos que se inscriban también como jueces. Estos pilotos deberán tener previa certificación según la regla número 2.14.2 de el presente reglamento.

Las inscripciones que se hagan el día de la competencia serán únicamente en carácter de “Exhibición” y no tendrán derecho a puntos para el campeonato.

Todo piloto que desee competir en el campeonato está obligado a inscribirse previamente por Internet y tener licencia de la FMM.

**3.2.2 Cuota de inscripción.** La cuota de inscripción será de:

### **Eventos Regionales..**

Por internet: \$1,000 Adultos y \$300 Infantil.

El día de la competencia: \$1,500 Adultos y \$400 Infantil.

### **Eventos Nacionales:**

Por internet: \$1,500 Adultos y \$300 Infantil.

No hay inscripciones el día de la competencia.

**3.2.3 Reembolso de inscripciones.** Si un piloto por cualquier razón no asistiera a la competencia o no terminara ésta, la inscripción no será reembolsada. La única forma en que puede ser reembolsada la inscripción es en caso de cancelación del evento antes de comenzar por causas de fuerza mayor.

## **CAPITULO IV. Requisitos para realizar un Evento y Medio Ambiente.**

### **4.1 De los Eventos.**

**4.1.1 Director de Carrera.** Será responsabilidad de cada organizador contar con un Director de Carrera debidamente acreditado por la CNT con la licencia respectiva para que sirva de enlace entre el Comisario designado y la Dirección Técnica de la CNT. Esta persona será la máxima autoridad en el evento.

**4.1.2 Representante CNT.** Será el enlace entre el organizador de un Trial y la C.N.T. El Director Técnico deberá nombrarlo y ser ratificado por la FMM , por lo menos 30 días antes de cada evento y se notificará por escrito su nombramiento al organizador. El organizador estará obligado desde ese momento a dar la información y facilidades que el representante requiera. Los representantes deberán ser pilotos adultos de preferencia con una edad mayor de 35 años.

**4.1.3 Funciones del Representante.** Serán las siguientes y éstas se harán en coordinación con el Director de Carrera del evento:

- a).- Solicitar y revisar los permisos locales, estatales y ejidales obtenidos por el organizador para su evento. Esto deberá hacerse por lo menos 15 días antes del evento.
- b).- Verificar que el evento se organice en un lugar atractivo para las familias, que cuente con servicios de alimentos, servicios sanitarios, y que el lugar cuente con suficiente espacio tanto para el área de Pits, el área comercial, y estacionamientos.
- d).- Checar las zonas antes del evento, tomando en cuenta que el grado de dificultad sea el adecuado y sobretodo que no existan zonas con alto grado de peligrosidad, además de obligar al organizador a tomar medidas de seguridad adecuadas. Pasos en zonas conflictivas, tales como: carreteras, caminos Vecinales, brechas, cruce de peatones, áreas de recreo, doble circulación de competidores, etc.
- e).- Revisar el reglamento particular de la carrera, evitando cualquier punto que contravenga el reglamento vigente de la C.N.T., debiendo el organizador cambiar el reglamento antes de darse a conocer públicamente.
- f).- Solicitar al organizador la lista de personas que fungirán como Director de Carrera y Jueces de Zona durante el desarrollo del evento, comprobando que éstos tengan la capacidad para su función y sean suficientes en número para el buen desarrollo del evento.
- g).- Recibir la información detallada en el caso de que el organizador proyecte incluir en su evento alguna prueba especial o alguna nueva modalidad no contemplada en este reglamento y poder autorizarla o rechazarla.
- h).- Supervisar que durante el desarrollo del evento y las inscripciones se observen todas las disposiciones del reglamento vigente de la C.N.T.
- i).- Recibir del organizador los resultados del evento a más tardar cinco días después de su celebración y presentar éstos a la C.N.T. para ser revisados y en su caso aprobados como oficiales.
- j).- Realizar una junta con las personas que fungirán como jueces de zona y control para su orientación e instrucción del uso de las formas de registro oficiales.
- k).- Autorizar o suspender el evento.

## **4.2 Requisitos para la Organización de un Evento.**

**4.2.1-** Será indispensable para solicitar la realización de un evento puntuable al campeonato Nacional de Trial en el país lo siguiente:

- a).- Acreditarse como Moto club debidamente registrado ante la F.M.M. a través de la C.N.T.
- b).- Presentar solicitud por escrito a la CNT al menos un mes antes de la junta anual de motoclubs y haber pagado la sanción oportunamente. Para ser candidato a organizar un evento nacional, deberá el moto club tener una capacidad organizativa demostrada.
- e).- En todos los casos indicar fecha solicitada y fecha alternativa, lugar donde se proyecta realizar el evento e información detallada del proyecto del evento.
- g).- La C.N.T. dará su aprobación o rechazo en un plazo no mayor de 15 días antes de la fecha programada para el evento.
- h).- Contar con un Director de Competencia con experiencia probada y acreditado por la FMM.

## **4.3 Obligaciones para realizar un Evento.**

**4.3.1 Requisitos.** Para realizar un evento de Trial a la Comisión Nacional de Trial se debe acreditar los requisitos siguientes:

**I).-** Haber pagado a la C.N.T. la sanción por el evento. Dicha sanción será designada principalmente para cubrir los viáticos del comisario para ir a verificar en el lugar del evento todo lo necesario.

**II).-** Enviar a la Comisión Nacional de Trial por conducto del Comisario, con quince días de anticipación a la fecha del evento lo siguiente:

a).- Copia de los permisos otorgados por las autoridades.

b).- Copia de los permisos para usar los inmuebles donde se realizará el evento.

c).- Convocatoria del evento.

d).- Mapa de pistas y ubicación de la meta, la yout de la meta, lugar de las zonas y relación de personas que fungirán como jueces de zona y controles en el evento. La zona de meta deberá seguir el lineamiento que señala la C.N.T. en el croquis que se anexa y el acceso será accesible a cualquier vehículo aun en temporada de lluvias.

e).- La organización tendrá la obligación de entregar al Comisario designado, la lista de Jueces de zona que estarán en los controles, parque cerrado, etc., con el objeto de garantizar el número adecuado para un mejor control, así como de su capacidad.

**III).-** Trazar y marcar las zonas antes del evento

**4.3.2 Depósito a la CNT.** El organizador hará un depósito en efectivo, cuyo monto será determinado en función del equipo y material que proporcione la CNT. Será responsabilidad del organizador ponerse en contacto con la Dirección Técnica de la C.N.T. para recoger el equipo material y papelería para su evento. El organizador será responsable de regresar el equipo de la C.N. T. en un plazo no mayor a 10 días después de celebrado el evento, de lo contrario se perderá el depósito en garantía que se hizo previo al evento.

**4.3.3 Información al Comisario.** El organizador deberá proporcionar al Representante CNT designado para el evento, toda la información y facilidades que indica este reglamento.

**4.3.4 Obligación de incluir todas las categorías.** El organizador se obligará a incluir en sus eventos todas las categorías existentes, salvo que al inicio del Campeonato se acuerde que no se incluirá alguna categoría.

**4.3.5 Información del evento a los pilotos.** El organizador está obligado a entregar a los competidores, previo al evento la siguiente información:

a).- Mapa de la pista con ubicación de la meta y caminos de acceso a la misma.

b).- Número de Zonas y mapa de ubicación relativa de ellas.

c).- Información particular y específica del evento.

d).- Servicios de alimentos, atracciones, hoteles, y demás para poder organizar el plan familiar.

h).- El organizador llevará a cabo una junta de pilotos el viernes previo por la noche. Será responsabilidad de los asistentes a la Junta de Pilotos informar a los demás miembros de su Motoclub de los acuerdos

de dicha junta. No se permitirá ninguna reclamación respecto de lo aceptado en la junta por el organizador y los pilotos asistentes. En caso de que algún Motoclub no este representado en la Junta de Pilotos, con mucho menos razón podrá reclamar dudas al evento. Lo mismo sucede con los pilotos independientes. Queda estrictamente prohibido alterar los tiempos ideales de competencia durante la Junta de Pilotos a excepción de causas de fuerza mayor. Una vez que se inicie la competencia, bajo ninguna circunstancia se pueden modificar los tiempos establecidos.

**4.3.6 Información de resultados a la CNT.** El organizador deberá realizar las anotaciones específicas de cada control en hojas de trabajo cuando menos por duplicado y entregar a la C.N.T. a través del Director de Competencia al final del evento los originales, conservando el Organizador las copias para la obtención de los resultados. El listado de puntuación y lugares deberá siempre de estar visible en la zona de meta.

**4.3.7 Sanción**-En 2015 y 2016 no será requerida la sanción, en 2017 está sanción será de \$5,000.00 Esta sanción será designada a los viáticos del comisario para verificar el evento.

**4.3.8 Baños Portátiles y Servicio de Alimentos.** Es obligatorio que el organizador contrate baños portátiles los dos días de competencia para la zona de meta, que serán utilizados esencialmente por las mujeres asistentes. Este servicio deberá consistir en 2 unidades por lo menos. También es obligación del organizador contar con servicio de alimentos para las familias.

**4.3.9 Cancelación por incumplimiento.** La CNT se reserva el derecho de cancelar una competencia o en su caso excluirla en el siguiente campeonato, si el organizador no cumpliera con alguno de los requisitos anteriores, asimismo no podrán participar sus pilotos en los Triales, mientras exista algún adeudo del Moto club organizador. Ningún piloto tendrá derecho a premiación si su Moto club tiene algún adeudo con la CNT o con la FMM.

**4.3.10 Cancelación del Organizador.** En caso de no llegar a celebrar el evento programado por causas imputables a los organizadores, no será devuelto ningún depósito efectuado por éste a la FMM y CNT estando obligado también a devolver las cuotas de inscripción a los competidores.

**4.3.11 Cancelación por causas Fuerza Mayor.** Cuando el evento tenga que suspenderse durante su desarrollo por causas de fuerza mayor, serán válidas para el campeonato la categoría o categorías que cuando menos hayan efectuado el 50% del recorrido total, computándose para los pilotos de las categorías únicamente hasta donde el Organizador y Director de Carrera lo determinen.

**4.3.12 Banderas de México, FMM y CNT.** Es obligatorio izar la bandera de México, la de la F.M.M. y la de la C.N.T. En la zona de meta. Estas banderas, así como sus astas banderas serán proporcionadas por la C.N.T. y deberán ser devueltas al concluir el evento.

**4.3.13** La CNT organizará al menos una reunión anual con convocatoria abierta a todos los moto clubs participantes. Esta reunión tendrá como objetivo revisar los puntos del acta anterior, los informes deportivos y financieros, definir el calendario del siguiente año así como aprobar Modificaciones al

reglamento. Podrán participar máximo dos personas por moto club registrado, al corriente de sus cuotas con la CNT y que tuvo una participación activa durante el campeonato.

Habrá un representante de la Industria en la CNT, con voz pero sin voto en la toma de decisiones. Estos representantes tendrán que ser validado por las marcas que representen al Trial en México.

## **4.4 Medio Ambiente**

**4.4.1 Depósitos para líquidos sobrantes.** Es obligatorio para los organizadores contar con recipientes adecuados para que los pilotos puedan depositar los líquidos sobrantes de sus motocicletas (gasolina, aceites, líquido anticongelante, etc. Los pilotos que sean sorprendidos tirando dichos líquidos en el campo serán seriamente amonestados.

**4.4.2 Alfombra ecológica.** Es responsabilidad de los pilotos utilizar bajo la moto la alfombra ecológica, que debe tener un tamaño de 100 cms por 170 cms tener capacidad de absorción de 1 litro de líquido y no permitir pasar líquidos.

## **4.5 Responsabilidades y Transitorios Generales.**

**4.5.1 Por daños y accidentes.** La Comisión Nacional de Trial y los organizadores de los eventos de esta modalidad, no se hacen responsables por ninguna clase de daños y accidentes que los competidores puedan causar o causarse antes, durante y después del evento.

**4.5.2 Obligación de conocer el reglamento a los pilotos.** El piloto deberá conocer y respetar el presente reglamento, mismo que regirá en todos los eventos y de no cumplirlo será motivo de sanción o descalificación, en su caso.

**4.5.3 Transitorios Generales.** El presente reglamento entrará en vigor el día primero de enero del año 2015. Todas las disposiciones hechas con anterioridad respecto a esta modalidad del motociclismo, quedan derogadas en cuanto se opongan a este reglamento.

FIN DEL REGLAMENTO  
ANEXOS EN PAGINAS SIGUIENTES

# ANEXO A

<input type="text"/>				<input type="text"/>	
Piloto				Vuelta	
Apoyado al Trid en México					
Nombre:					
Categoría:					
0	1	2	<b>Z1</b>	3	5
0	1	2	<b>Z2</b>	3	5
0	1	2	<b>Z3</b>	3	5
0	1	2	<b>Z4</b>	3	5
0	1	2	<b>Z5</b>	3	5
0	1	2	<b>Z6</b>	3	5
0	1	2	<b>Z7</b>	3	5
0	1	2	<b>Z8</b>	3	5
0	1	2	<b>Z9</b>	3	5
0	1	2	<b>Z10</b>	3	5

10cm

6cm