



## **REGLAMENTO CPTO. DE ASTURIAS DE TRIAL<sup>10</sup>**

### **GENERALIDADES.**

La F.M.P.A.. convoca para el presente año el Campeonato de Asturias de Trial que se regirá por su propio Reglamento Deportivo Regional y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista Regional, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionen a continuación.

Todo lo que aquí no aparezca se considerara prohibido.

Este Reglamento esta sujeto a las modificaciones que la F.M.P.A. considere oportunas además de complementado con las Normas de Régimen Interno que los Motoclubes organizadores tengan que llevar a cabo.

### **ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES**

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos.

### **REGLAMENTO PARTICULAR**

El Reglamento Particular deberá ser entregado debidamente cumplimentado y en el plazo fijado y este, será publicado en la Web de la F.M.P.A. ya que deberá estar a la vista o a disposición de todo aquel participante en la prueba que así lo solicite. No se pueden efectuar modificaciones del mismo una vez este ha sido aprobado por la F.M.P.A.,excepto aquellas que la propia Federación autorice.

### **INSCRIPCIONES**

#### **(FORMA DE INSCRIPCIÓN, derechos y deberes .plazos)**

Los derechos de inscripción serán fijados por la Asamblea General de la F.M.P.A. y publicados en su página web.(La inscripción podrá variar en otros Cptos.,Copas o Trofeos que no sean el Cpto. De Asturias) Y el plazo de inscripción será hasta el jueves anterior a la prueba. Cumplido el plazo el precio de la inscripción será de un 75% mas. Todo piloto que desee participar, deberá remitir la solicitud de inscripción, debidamente cumplimentada y acompañada de los derechos de inscripción, a la Secretaría de la Prueba en las oficinas de la Federación o inscribirse a través de la web de la F.M.P.A.([www.fmpa.es](http://www.fmpa.es) ) pudiendo hacer el pago al momento mediante tarjeta de crédito. Se dará por aceptada la inscripción con la publicación del inscrito en la lista.

Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia regional o nacional expedida por la F.M.P.A.(si su autonomía se corresponde con el Principado de Asturias);o de Licencia Nacional en caso de pertenecer a otras Federaciones de Motociclismo.(Excepto las comunidades con las que se hayan contraído acuerdos especiales pudiendo sus pilotos ,participar ;no puntuar en el Cpto. Regional.)

Para puntuar en los Cptos. De Asturias será requisito especial el tener la Licencia expedida por la Federación de esta Autonomía .Así como para ejercer de Cargo



Oficial en sus pruebas. Lo que no impide la participación y logro de podium de todo aquel piloto que posea Licencia Federativa Nacional cuando pertenezca a otra Provincia.

## **CATEGORÍAS**

--**Juvenil 125cc**: a partir de los 10 años hasta los 12 y que cumplan los 13 durante el año.

-**Alevin inferior a 125cc y automaticas hasta 125cc**: a partir de los --- años hasta los 12 y que cumplan los 13 durante el año.

-- **Cadete, hasta 125cc.**: a partir de los 12 años hasta los 15 y que cumplan los 16 durante el presente año.

- **Junior, hasta 125cc.**: a partir de 13 años hasta los 18 y que cumplan 19 durante el año.

- **TR3**: a partir de 16 años.

-**TR2**: a partir de 16 años.

-**TR1**: a partir de 18 años.

## **CARACTERISTICAS CPTO.**

### **Pruebas puntuables y num. pilotos.**

Para que una categoría tenga opción al Campeonato al menos serán necesarias la celebración de 3 pruebas, con un mínimo de 3 pilotos por prueba de dicha categoría. No podrán celebrarse varias pruebas en un mismo día si esto implica un desplazamiento que dificulte la participación de los pilotos. Y aunque se puntúe para distintos campeonatos se pudiera perjudicar a alguno de los participantes. Todo piloto que desee estar clasificado en el Campeonato deberá participar en al menos una prueba de cada motoclub organizador del Campeonato de Asturias. Es decir, si fuesen seis los Motoclubes organizadores del Cpto. De Asturias de Trial, el piloto debería de participar en al menos una de cada motoclub.

## **-CARGOS OFICIALES**

El desarrollo y control de las competiciones será competencia de los cargos oficiales de la misma, que son los siguientes:

-Director de Carrera

-Comisario Deportivo

-Comisario Técnico

-Cronometrador

-Presidente del Jurado

-Delegado de la F.M.P.A.

--Todos los Cargos Oficiales y los adjuntos que se pudieran nombrar se hallan sometidos a la autoridad del Director de Carrera, excepto Comisario Deportivo y Presidente del Jurado (cuando desempeñe esta función y no otra compatible)

--Para cumplir cualquier función en una competición, los Cargos Oficiales deberán estar en posesión de la correspondiente licencia federativa válida para el año en curso, y en el caso de Cpto. de Asturias, expedida por la Federación de Motociclismo del principado de Asturias.



--Es facultad del organizador de una competición designar a los Cargos Oficiales que estime oportuno, de entre los que estén provistos de la correspondiente Licencia Federativa. Entre ellos, quedará a decisión de la Federación cual será el que se designe a un representante federativo pudiendo ser el de Presidente Del Jurado. Respetando siempre el Título III de Cargos Oficiales del Reglamento Deportivo. donde se especifica el funcionamiento de Cargos Oficiales.

Funciones de Cargos:

### **- DELEGADO DE LA F.M.P.A.**

Una vez aprobados los Reglamentos Particulares de cada competición, la F.M.P.A. podrá designar a una persona que colaborará con el club organizador de forma que para el desarrollo de la competición se cumplan las normas establecidas. Tendrá delegada toda la capacidad necesaria para que dichas normas se hagan cumplir durante las actuaciones previas, el desarrollo y conclusión de la competición. Funciones de resto de Cargos Oficiales ver Título III de Cargos Oficiales en Reglamento Deportivo.

Todos los cargos oficiales, debe permanecer completamente operativa hasta el final del tiempo previsto para la presentación de reclamaciones y hasta que se de por finalizada la competición.

### **Delegado de Pilotos**

Actuara como delegado de pilotos aquel que sea elegido para dicha función por los propios pilotos.

Esta elección se llevara a cabo en el Briefing de la segunda carrera del Campeonato y se han de elegir 2,procurando que ambos sean personas habituales en el Campeonato.

Su función será ser el intermediario, ante posibles problemas, entre organizador, Director de Carrera y Pilotos. Con el fin de llevar a cabo un buen transcurso de la prueba

En caso de no haber propuestas ni voluntarios serán:

el primer piloto clasificado de la clasificación provisional del Campeonato correspondiente, en su ausencia el segundo clasificado y así sucesivamente.

### **SEGURIDAD**

Durante las competiciones se contará con la presencia en todo momento de 2 ambulancias del tipo decidido por la Comisión Medica de la Federación y un Médico designado por la Comisión Medica de la F.M.P.A., También se recomienda la presencia de Protección Civil.

La Dirección de Carrera y el jefe médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.



## VERIFICACIONES

### **Administrativas:**

Los clubes organizadores verificarán, como mínimo necesario, la licencia y DNI. de cada piloto .Y esto será previo a las Verificaciones Técnicas.

### **Cambio de Motocicleta**

Cada piloto deberá inscribirse con la motocicleta que vaya a participar . Verificará una sola moto para cada categoría. No admitiéndose el intercambio de moto entre pilotos

### **Técnicas:**

En estas Verificaciones se comprobará que se cumplen las características exigidas tanto en el vehículo como en la indumentaria.

La **indumentaria** mínima y obligatoria será la siguiente:

#### **Equipo y vestimenta de protección**

La vestimenta mínima a emplear será:

- Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas
- Guantes resistentes
- Pantalones largos (hasta los tobillos) Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.
- Casco.

Es obligatorio el uso de un casco así como de las otras exigencias de vestimenta

#### **Numero de dorsal**

Los corredores deberán llevar un número de dorsal.

Obligatoriamente llevarán los números de dorsal sobre camiseta o sobre la protección caso de llevarla sobre la camiseta.

Estos deben ser con contraste y tamaño suficiente para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje.

El dorsal o distintivo asignado a cada piloto deberá ser visible en todo momento y todo cambio de dorsal o distintivo durante la prueba será penalizado con la exclusión.

#### **Apellido, Nombre del piloto**

Pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta. Pero nunca palabras malsonantes ni no autorizadas por la F.M.P.A

#### **Mecánicamente**

Los órganos o los oficiales pertinentes pueden excluir, en todo momento durante la competición, un piloto, si la fabricación o el estado de su motocicleta constituyen o puede

constituir cualquier tipo de peligro

El equipamiento de la motocicleta debe comprender botón de paro.

Cada piloto será responsable directo del cumplimiento del Art. 26 del Reglamento General de Vehículos



Los neumáticos deben ser de tipo Trial,  
Los prototipos no están autorizados. Los cambios de neumáticos están autorizados

## **COMPETICIÓN**

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas,

y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

- a) Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición.
- b) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.
- c) Todos los controles técnicos y deportivos han sido finalizados.
- d) La entrega de premios se ha llevado a cabo.

### **Briefing,**

#### Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing

El Director de carrera realizara un Briefing donde informara del transcurso de la prueba y de cualquier modificación que se pueda llevar a cabo. Todos los pilotos estarán obligados a la asistencia y deben firmar la hoja de presencia. Solo acudirán mecánicos, pilotos y prensa autorizada.

La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de 30,00€, en su defecto, la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.

### **Mojado o seco**

Todas las competiciones de Motociclismo en Asturias, se llevaran a cabo bajo la definición de “mojado”, por tanto quedara a criterio del Director de Carrera las variaciones que se puedan llevar a cabo debido a las condiciones climatologicas. Lo que quiere decir que una prueba se podrá aplazar por malas condiciones climatologicas ,pero no suspender.

De las variaciones que se lleven a cabo en el transcurso de una prueba se deberá de informar a sus participantes ya sea en el Briefing o en el transcurso de la prueba

## **RECORRIDO**

El recorrido sólo podrá tener una 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 situación de personal de la organización.

Para figurar en la clasificación final, la motocicleta del piloto deberá haber efectuado por sus propios medios o del piloto, la longitud total del recorrido. Los pilotos que utilicen una motocicleta para franquear las zonas y otra para el recorrido, deberán hacerlo con las dos motocicletas y presentarse al final de la competición con las dos motocicletas.

### **Distancia**

El recorrido no podrá superar los 10 Km. por vuelta. En casos excepcionales de mayor longitud, el organizador tendrá que prever e indicar adecuadamente una zona de repostaje para todos los pilotos.

En la aplicación del Reglamento de Open-Free el recorrido será a dos vueltas.

## Señalización

El recorrido deberá estar marcado con señales de dirección que indiquen a los pilotos a que zona se dirigen.

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.

Una vez el piloto haya pasado las verificaciones podrá visitar las zonas preparadas para la prueba teniendo en cuenta que el tiempo para esto se acaba en los 15 min. anteriores a la primera salida.

## ZONAS

**El número de zonas será de min. 5 y max 10** a dos vueltas , realizando cada **zona 1 vez por vuelta.** (Tiempo por zona de 1' 30")

Cada zona estará completamente diferenciada de las otras zonas y se recomienda que su longitud no sea excesiva.

Las zonas artificiales marcadas con elementos totalmente naturales (rocas, árboles, tierra, etc.) están autorizadas.

Cada zona estará claramente numerada consecutivamente y el piloto deberá franquearla siguiendo dicho orden

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.

Si se juzga necesario el abandonar una zona por causa de fuerza mayor, antes de que todos los pilotos la hayan franqueado, ningún piloto puntuara 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 competición no será modificado

## Pasillo de la zona

Es obligatoria la preparación de un pasillo en la entrada de cada zona, que será controlado por un comisario responsable.

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

El piloto será penalizado con -20 puntos si:

- Abandona la moto en el pasillo.
- El mochilero sujeta en el pasillo la moto del piloto.
- Se beneficia de una ayuda externa en su motocicleta en este pasillo a excepción de la medición de presiones

## Delimitaciones de la zona

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

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

Toda cinta debe situarse, a ser posible, a una altura mínima de 25 cm. y una máxima de 50 cm. La anchura mínima de la zona, entre las cintas, debe ser de 200 cm.

El piloto, en el momento de franquear la zona, es libre de pasar las puertas que desee.

La anchura mínima entre las puertas debe ser de 120cm.

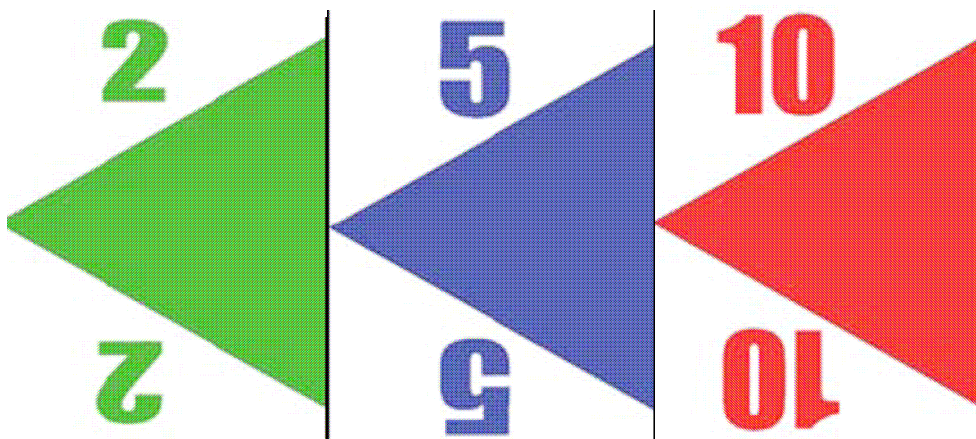
Las puertas de cada zona pueden tener valores diferentes : 10 puntos rojas ,5 puntos azules , 2 puntos verdes

Las puertas serán de los siguientes colores:

2 puntos: verdes

5 puntos: azules

10 puntos: rojas



El piloto puntúa según la puerta que pasa. Se considera que una puerta ha sido franqueada cuando la ha pasado los dos ejes de la rueda, el delantero y el trasero, por este orden.

Si no pasa ninguna puerta totaliza 0 puntos.

Las puertas solo se pueden pasar una vez.

Esta prohibido pasar las puertas en el sentido inverso a las flechas.

En cada zona debera haber un minimo de 4 puertas de cada valor y un máximo de 8 puertas de cada valor.

Se autorizaran puertas de doble valor (doble10) en 3 zonas y solo una puerta por zona. Esta debera estar situada hacia el final de la zona.

La rueda delantera siempre deberá preceder a la trasera en el momento de superar las puertas, el no hacerlo supondrá un fiasco. Si un piloto toca la señalización de una puerta o su soporte, no sumará ningún valor de puntuación correspondiente a aquella puerta y podrá continuar la zona. 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 Competición debe asegurarse de que en todas las zonas haya material de recambio disponible.

## **Doble cinta**

El organizador deberá prever un espacio marcado con doble cinta que constituirá una barrera de separación entre el público y la zona. Solamente los cargos oficiales, pilotos, mecánicos, prensa y representantes de constructores podrán acceder a este espacio de doble cinta. Las dimensiones de este espacio deben permitir el paso y el trabajo de los oficiales, mecánicos y de la prensa.

## **Obstrucción**

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 obtenidos antes de la obstrucción durante la primera tentativa se mantendrán.

Referente al tiempo permitido para franquear la zona: el piloto volverá a intentar la zona desde su inicio y el tiempo se contará para el total de la zona como si no hubiese habido obstrucción.

## **Medición del tiempo**

El organizador colocará en lugar bien visible, cerca de la salida un reloj con la Hora Oficial de la competición.

Los Cronometradores deberán tener un cronómetro a su disposición y otro de reserva que registren tiempos en minutos y segundos, perfectamente sincronizado con la Hora Oficial de la Competición.

Los pilotos deben aceptar cualquier sistema de cronometraje y la Hora Oficial aprobada por el Jurado.

Tiempo máximo autorizado:

El tiempo establecido para cada piloto para desplazarse desde la salida hasta el control final de meta, será establecido por el Director de Competición y aprobado por el Jurado de la Competición, no pudiendo exceder en ningún caso el tiempo predeterminado para Campeonato. (de **4 horas**)

## **Control final de tiempo en meta**

El control final de meta se realizará en la última zona, pero atendiendo a razones de seguridad en el recorrido, el Jurado de la Competición podrá autorizar dicho control en una zona anterior. Todos los controles horarios deberán estar claramente señalizados y visibles, realizándose al finalizar la zona y anotando la hora en la tarjeta de penalizaciones.

Para desplazarse desde el control final de meta hasta el podium final puede autorizarse al piloto un tiempo extra. Este período de tiempo será establecido por el Jurado y expuesto en el tablero oficial de anuncios y en el tablero del control final de meta.

Cualquier piloto que no respete este artículo será sancionado con:

Primera infracción..... -20 puntos, en el total de puntuación de la competición

## **Tiempo establecido en una zona**

Cada piloto tendrá un tiempo máximo de **1' 30" (un minuto, treinta segundos)** para franquear la zona. Todo piloto que no consigue franquearla en ese tiempo habrá incurrido en fiasco en dicha zona.

La medida del tiempo comienza cuando el eje delantero cruza la línea de inicio de zona. El tiempo será medido por un oficial que se servirá de un silbato para señalar el principio del tiempo controlado. Si el piloto no ha finalizado la zona en el tiempo acordado de **1' 30" (un minuto, treinta segundos)**, el oficial dará un pitido largo para señalar el fiasco. La decisión del oficial responsable de la medida del tiempo será considerada como una constatación de hecho.

## **ENTRENAMIENTOS Y VISITA DE LAS ZONAS**

Los entrenamientos en las zonas del Trial están prohibidos bajo pena de exclusión. Podrán observar la zona el día de la prueba, una vez hayan cumplido con las verificaciones administrativas y mecánicas y hasta 10 min. Antes de la primera salida. No respetar esta norma conllevará la exclusión de la prueba.

Durante dicha inspección, los pilotos no podrán modificar ninguna de las características de la zona (puertas, cintas, rampas, obstáculos, etc.). El incumplimiento de ello por parte del piloto, de sus mochileros, o de cualquier persona interesada en el buen resultado del piloto, conllevará la exclusión.

Será obligatorio en todo momento el uso del casco por parte de pilotos y mochileros.

## **Números de dorsal**

Los números de dorsal deberán estar de acuerdo con lo siguiente:

- Números negros.
- Superficie en blanco donde deben estar impresos: 25 x 25 cm.
- Altura de la cifra: 15 cm.
- Anchura de la cifra: 6 cm.
- Anchura del trazo: 2 cm.

Todas estas medidas corresponden al mínimo exigido

El dorsal para el piloto será en fondo blanco y números negros.

El dorsal para el piloto llevará un indicativo del color de las flechas de su categoría, que sea claramente visible por parte del Juez de Zona.

El dorsal debe estar hecho en un material permeable al aire (lino, algodón, etc.) **PLÁSTICO EXCLUIDO**. La fijación escogida debe permitir al piloto correr sin estorbo.

El piloto debe asegurarse de que el dorsal y sus números (delante y detrás) sean completamente visibles durante todo el Trial.

No se adjudicarán dorsales de más de dos cifras;

El piloto y sus mochileros deberán entregar el dorsal a la organización, justo en el momento de la entrega de la tarjeta de penalización, al final de la competición.

## **Mecánicos inscritos.**

Cada piloto puede ser seguido por uno o dos mecánicos por todo el recorrido. El piloto y sus mecánicos deben firmar una declaración en la que el piloto es responsable de los actos de sus mecánicos.

El mecánico que desee inscribirse con un piloto deberá estar en posesión de la Acreditación de Mochilero ó bien de la Licencia de Piloto, del año en curso. Los mecánicos únicamente podrán llevar puestos los dorsales específicos para mecánico indicados por la Organización y deberán permanecer en la doble cinta.



El mecánico 1, fondo o dorsal rojo, podrá entrar en la zona para garantizar la seguridad del piloto previa autorización del juez de zona. Solo podrá entrar en dicha

zona cuando su piloto se disponga a realizarla. Cualquier alteración de esta norma se penalizará con -20 puntos.

Los mecánicos llevarán un dorsal conforme a los Reglamentos Trial, de un color distinto al del piloto y un adhesivo en el casco con el mismo número que el número de dorsal de su piloto. Este dorsal no es transferible y lo llevará solamente el mecánico inscrito. En caso de lesión puede inscribirse un mecánico suplente.

El mecánico 1 utilizará dorsal fondo rojo con números en blanco, el mecánico 2 utilizará dorsal fondo negro con números en blanco.

Los mecánicos que permanezcan, tanto dentro de la zona así como en el espacio entre cintas, deberán obligatoriamente usar el casco, sino deberán abandonar la zona o el espacio entre cintas.

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. Sólo el piloto está autorizado a pilotar o empujar su moto en el recorrido. En caso de los pilotos que utilicen dos motocicletas, deberán cumplir el reglamento durante el recorrido.

El mecánico (los mecánicos) debe (n) seguir el mismo recorrido que el piloto, salvo si el organizador prevé o autoriza algún tipo de desvío o camino alternativo.

El mecánico (los mecánicos) debe (n) llevar permanentemente, cuando van en moto o está en el interior de una zona, unas botas en cuero (tipo trial), pantalones largos, una camiseta de manga larga y un casco, siendo de equipación deportiva adecuada.

### **Identificación de los jueces de zona**

Los jueces de zona deben utilizar un distintivo (dorsal, gorra, camiseta,...) para que los pilotos les puedan reconocer e identificar de forma clara.

Estos oficiales deberán quedar a disposición del Director de Carrera hasta la finalización del tiempo de reclamación.

### **Intervalo de salida**

El intervalo entre pilotos será de 1 minuto 30 segundos y cada minuto para el resto de las categorías.

### **Orden de salida**

Se determinará mediante sorteo, que los organizadores podrán hacer de estas dos maneras:

-El día del trial sacando cada piloto su hora de salida.

-El día antes del trial de forma pública.

En la primera Competición el Orden de Salida se establecerá por orden de inscripción .



## **PENALIZACIONES**

### **Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecido**

- por minuto de retraso en la salida: -20 puntos
  - más de 20 minutos de retraso en la salida: exclusión
  - por minuto de retraso en el control final de tiempo en meta: -20 puntos
  - más de 20 minutos de retraso en cualquiera de los controles intermedios y en el control final de tiempo en meta (una vuelta o final): exclusión.
- En caso de retraso en la salida no se modificará los tiempos de Competición En caso de exclusión, se le retirará el dorsal o distintivo al piloto.

### **Penalizaciones por faltas y bonificaciones en una zona**

#### **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, de los reposapiés y de la protección del bloque motor) con el suelo o con un obstáculo (árbol, roca, etc.)

- Paso de la zona sin Penalización: 20 pts de bonificación
- Paso de la zona con una falta o pie: 15 pts de bonificación.
- Paso de la zona con dos faltas o pies: 10 pts de bonificación
- Paso de la zona con tres faltas o pies: 5 pts de bonificación.
- Paso de la zona con cuatro faltas o pies: 0 pts de bonificación.

El piloto debe de atravesar como mínimo una puerta para beneficiarse de la bonificación.

Si no pasa ninguna puerta totaliza 0 pts.

#### **Definición de Fiasco:**

- Paso de la zona con 5 faltas o pies. Fin de la zona y de la suma de puntos.
- El piloto que comete fiasco, conserva los pts de las puertas atravesadas antes. No se beneficiará de los puntos de bonificación de la zona.
- Romper la cinta o traspasarla (eje de la rueda) de forma que la rueda toca el suelo por el otro lado cuando una cinta se utiliza como límite externo de la zona o como separación interna dentro de la misma.
  - El piloto baja de la moto y pone los dos pies en el suelo por el mismo lado o detrás del eje de la rueda posterior de la motocicleta.
  - El piloto no franquea la zona en el tiempo acordado de un minuto.
  - El piloto recibe ayuda externa.
  - El piloto o su mecánico cambia la condición de la zona.
  - El mecánico entra en la zona sin la autorización expresa del juez de zona.
  - El manillar de la motocicleta toca el suelo.



- La motocicleta efectua un bucle cerrado, cortando sus trazas con alguna de las dos ruedas.
- La rueda trasera pasa por la señal de entrada, fin de zona o una puerta antes que la delantera.
- El paro del motor de la motocicleta estando cualquier parte del piloto o de la motocicleta en contacto con el suelo de cualquier elemento de la moto, con la excepcion de los neumáticos, y sin que haya progresión.
- El eje delantero sale de la zona por la puerta de entrada.
- Incurrir en falta o pie al suelo cuando la motocicleta retrocede.

Cualquier fiasco (caida, sobrepasar el tiempo, etc) lo debera de señalar el juez de zona con un toque de silbato inmediato.

En una zona solo se tendra en cuenta la penalizacion mayor en la que incurra el piloto, de las definidas anteriormente.

Sin embargo las siguientes penalizaciones pueden ser añadidas:

- El mochilero protesta la decisión del juez de zona: **-20ptos.**
- El piloto no abandona la zona tras efectuar fiasco, en el momento y por el camino indicado por el juez, habiendo superado el tiempo acordado: **-20ptos.**
- No respetar las reglas en vigor en el pasillo: **-20ptos**
- No seguir las zonas en orden numerico: **-20ptos.**

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

Cualquier penalizacion atribuida por un juez de zona y que el director de competicion confirme que esta de acuerdo con los reglamentos de trial, sera juzgada como una cosntatacion de hechos.

En el caso que se produzca un error de marcaje en la tarjeta y que el piloto se haya ido de la zona sin la correccion o en el caso de una penalizacion extra, el Juez de zona debera rellenar una copia del documento "Notificación de Correccion de Puntuación" o del documento "Notificación de Penalizacion extra" y enviar bajo pena de anulación esta informacion al Director de Competicion para su transmisión al responsable de resultados tan rapido como sea posible después del incidente.

## **Penalizacion Extra para los Pilotos**

En los casos siguientes puede aplicarse una penalización extraordinaria contra un piloto, a petición del Director de Competición, sujetas a la aprobación del Jurado:

- El mochilero, el mecanico no respeta las siguientes condiciones:
  1. Llevar botas, pantalón largo, una camisa y casco mientras circula en moto o está en el interior de la zona.
  2. El número de dorsal y el número del casco deben estar totalmente visibles.

3. No seguir el mismo recorrido que el piloto: En todos estos casos la penalización será de -20 puntos, a aplicar al total del resultado de la Competición.

### **Tarjeta Amarilla**

Se entregará una Tarjeta Amarilla a Cada Jefe de Zona.

La tarjeta será de tamaño A6 (para que pueda tenerla en el bolsillo) y de material rígido (cartón o plástico).

La tarjeta amarilla se mostrará a cualquier piloto o mecánico que no quiera seguir las instrucciones de un juez de zona o que se comporte de forma incorrecta en la zona.

El Juez informara de esto a la mayor celeridad al Director de Competición y El Jurado decidirá las eventuales sanciones suplementarias en la competición en curso . Una sanción suplementaria puede atribuirse por faltas serias o reiteradas.

### **Sanciones.**

- Una infracción durante una manifestación: -20ptos
- Dos infracciones durante una manifestación: -40ptos
- Tres infracciones durante la manifestación: Exclusión.

### **Exclusión:**

Las siguientes faltas conllevarán la exclusión del piloto para la competición:

- Conducir una motocicleta sin casco
- Ausencia de marcaje o de marca oficial de sustitución.
- Utilización de motocicleta no verificada para la competición
- Utilización de sustancias prohibidas (sin tener en cuenta las sanciones previstas en el Reglamento de Control de Dopaje
- Cambio de número de dorsal
- El recorrido señalado deberá seguirse estrictamente. Un piloto que abandone el recorrido deberá retomarlo en el mismo punto en el que lo dejó, bajo pena de exclusión.
- Entrenamiento no autorizado de una zona
- Tres infracciones (tarjeta amarilla) durante la competición
- Otros casos de conducta incorrecta con un oficial por el piloto o su mecánico.
- Cualquier acto voluntario por parte del piloto o mecánico, que vaya contra el desarrollo reglamentario de la competición.
- No manifestar ninguna voluntad de defender sus posibilidades y/o trabajar como mecánico o asistencia para otro piloto.

### **REGISTRO DE LOS PUNTOS**

El piloto debe tener una tarjeta de puntuación individual hecha de MATERIAL IMPERMEABLE Y FLEXIBLE. El piloto es responsable de que en su tarjeta se marquen las puntuaciones de cada zona y los tiempos de los controles horarios, debiendo 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 Competición al Jurado para su ratificación. Cada Organizador deberá prever que en todas las zonas haya una lista de control de puntuación.



## CLASIFICACION Y RESULTADOS

El vencedor de cada Competición será el piloto que haya totalizado el mayor número de puntos .

Se establecerán las siguientes clasificaciones:

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| 20 puntos al 1º | 7 puntos al 9º  |
| 17 puntos al 2º | 6 puntos al 10º |
| 15 puntos al 3º | 5 puntos al 11º |
| 13 puntos al 4º | 4 puntos al 12º |
| 11 puntos al 5º | 3 puntos al 13º |
| 10 puntos al 6º | 2 puntos al 14º |
| 9 puntos al 7º  | 1 puntos al 15º |
| 8 puntos al 8º  |                 |

Para figurar en la clasificación final y tener derecho a trofeo, la motocicleta del piloto debe haber efectuado la distancia total del recorrido por sus propios medios o los del piloto.

El Vencedor del Campeonato será el piloto que sumados los puntos de todas las competiciones válidas puntuables haya obtenido el mayor número de puntos.

Para que el Campeonato sea considerado como válido es necesario que como mínimo se hayan celebrado 3 pruebas.

## DETENCIÓN PREMATURA DE LA COMPETICIÓN

Si el Jurado 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 en un número posterior, el Jurado decidirá si se considera nula y no celebrada, así como los resultados y trofeos que crea justificados dadas las circunstancias.

## Ex aequo al final de la competición.

En caso de empate, el piloto que tenga el mayor número de puntos de bonificación en la competición, será el vencedor, si aún así, la igualdad persistiese, se tomaría el mayor número de 20 puntos de bonificación, después de 15 puntos de bonificación y después de 10 puntos de bonificación y finalmente mayor número de 5 puntos de bonificación. En el caso de que después de esto persistiese la igualdad, se decidirá el vencedor de acuerdo con el menor tiempo invertido para efectuar la competición.

Si el ex aequo persistiese todavía, los pilotos serán acreedores de la misma posición y recibirán los mismos puntos para el Campeonato o Trofeo. Por ejemplo, si dos pilotos son ex aequo en la segunda posición la atribución de puntos sería la siguiente: 20, 17, 17, 13, 11, etc

### **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.

### **-RECLAMACIONES**

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Carrera o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 100€ en dinero efectivo y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación. Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 300,00€. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 300€ será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado. En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado el total del depósito será devuelta al reclamante.

La presentación inadecuada o incompleta podrá ser motivo para no aceptar la reclamación y quedara a criterio del Director de Carrera.

Una vez el jurado haya tomado una decisión sobre la Reclamación, el Reclamante dispondrá de un tiempo de 15min. Para decidir si va apelar de tal manera que se resolverá ante el Comité de Disciplina.

### **-ENTREGA DE PREMIOS**

La asistencia a la entrega de premios será obligatoria para todos los participantes. Se diese el caso de falta de asistencia el premiado perdería el puesto pasando el premio, puntos y puesto en clasificación al siguiente en la lista de clasificación provisional, considerándose excepción la falta de asistencia por fuerza mayor y previamente justificada al director de carrera, como sería la necesidad de asistencia médica.

Consistirán en trofeos o diplomas (optativo), a los 3 primeros clasificados de cada categoría. Además se entregará un recordatorio al resto de los participantes de la categoría iniciación.

Cuando haya varias categorías compitiendo se hará la entrega de Premios al finalizar la competición facilitando así que la gente asista al podium con la equipacion deportiva pertinente. Ver y celebrar según el Protocolo Entrega de Premios F.M.P.A..