

Anexo 052

Campeonato de España de
Trial

Trofeo Nacional y Copa
Juvenil de Trial



INDICE

- 052.1 GENERALIDADES
 - 052.1.1 Normas R.F.M.E. para Organizadores
- 052.2 CARGOS OFICIALES
- 052.3 RECORRIDO
 - 052.3.1 Distancia
 - 052.3.2 Señalización
- 052.4 ZONAS
 - 052.4.1 Pasillo de la zona
 - 052.4.2 Delimitaciones de la zona
 - 052.4.3 Doble cinta
 - 052.4.4 Obstrucción
- 052.5 TIEMPO Y CONTROL
 - 052.5.1 Medición del tiempo
 - 052.5.2 Tiempo máximo autorizado.
 - 052.5.2.1 Reajuste total del tiempo máximo para cada piloto
 - 052.5.3 Control horario de salida
 - 052.5.4 Control final de tiempo en meta
 - 052.5.5 Tiempo establecido en una zona
- 052.6 ENTRENAMIENTOS Y VISITA A LAS ZONAS
 - 052.6.1 Zona de entrenamientos
- 052.7 ADMINISTRACIÓN
 - 052.7.1 Licencias de los pilotos
 - 052.7.2 Derechos de Inscripción
 - 052.7.3 Aceptación de Inscripciones
 - 052.7.4 Números de dorsal
 - 052.7.5 Mecánicos inscritos
 - 052.7.6 Intervalo de salida
 - 052.7.7 Orden de salida
 - 052.7.8 Dorsales de Marca
- 052.8 TÉCNICA
 - 052.8.1 Equipamiento de la motocicleta
 - 052.8.2 Equipo de los pilotos
 - 052.8.3 Control de nivel sonoro
 - 052.8.4 Marcaje de piezas
 - 052.8.5 Responsabilidad del piloto
 - 052.8.6 Control de las piezas
- 052.9 PENALIZACIONES
 - 052.9.1 Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecidos
 - 052.9.2 Penalizaciones por faltas en una zona
 - 052.9.3 Penalizaciones económicas
 - 052.9.3.1 Penalización económica para los pilotos
 - 052.9.3.2 Penalización económica para los usuarios de dorsal R.F.M.E. Marcas
 - 052.9.4 Tarjeta Amarillas
 - 052.9.5 Exclusión
- 052.10 REGISTRO DE PUNTOS
- 052.11 RESULTADOS Y CLASIFICACIONES
- 052.12 DETENCIÓN PREMATURA
- 052.13 EX-AEQUO

- 052.13.1 Ex-aequo al final de la Competición
- 052.13.2 Ex-aequo al final del Campeonato, Trofeo o Copa.

- 052.14 TROFEOS
 - 052.14.1 Ceremonia de entrega de Trofeos
 - 052.14.2 Penalización por no participación
 - 052.14.3 Trofeos al final del Campeonato, Trofeo o Copa Juvenil.

- 052.15 RECLAMACIONES

052.1 GENERALIDADES

La R.F.M.E. convoca el Campeonato de España de Trial Individual, categorías TR 1, y Junior y el Trofeo Nacional categorías TR 2, TR 3, Cadete y Copa Juvenil de acuerdo con el Reglamento Deportivo y con los demás Reglamentos R.F.M.E., así como con el presente anexo.

Una competición puntuable para el Campeonato de España, Trofeo Nacional y la Copa Juvenil comprende:

Una competición comienza en el momento de las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:

- Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición.
- Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.
- Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc., han sido efectuados.

052.1.1 Normas R.F.M.E. para los Organizadores

El Organizador de las competiciones puntuables debe cumplir las Normas R.F.M.E. obligatorias estipuladas para dicho campeonato. El Director de competición asistirá, con carácter obligatorio, al Seminario de Organizadores de Campeonatos de España, que la RFME convocará en el mes de enero, pudiendo asistir junto con dos Cargos Oficiales o miembros del club. Estos seminarios tendrán una validez de tres años.

052.2 CARGOS OFICIALES

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente del Jurado y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto. El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la R.F.M.E., y el otro miembro será nombrado por el Club organizador. El Jurado tomará las decisiones acerca del nivel de dificultad de las zonas, pasos y longitud. Su decisión es definitiva y todas las modificaciones sugeridas deberán efectuarse inmediatamente.

052.3 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.

052.3.1 Distancia

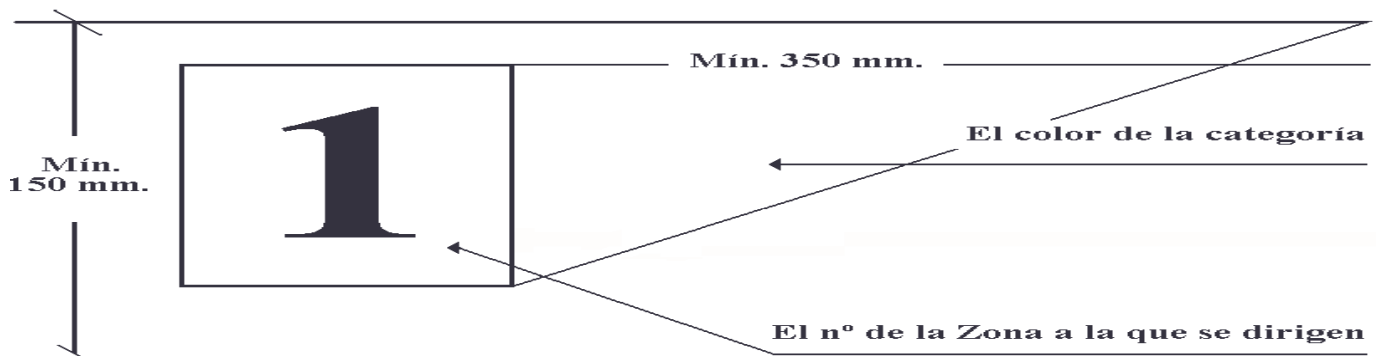
El recorrido no podrá superar los 10 Km. por vuelta. En casos excepcionales de mayor longitud, el organizador tendrá que prever e indicar adecuadamente una zona de repostaje para todos los pilotos.

Dependiendo de las categorías, las competiciones puntuables para los Campeonatos de España, Trofeos Nacionales y Copa Juvenil de Trial serán a 1, 2 ó 3 vueltas.

052.3.2 Señalización

El recorrido deberá estar marcado con las señales de dirección, como se indica a continuación. En el espacio marcado con un 1 se indicará el número de zona a la cual se dirigen los pilotos.

flecha indicadora - DERECHA



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 estará marcado el día anterior a la Competición y deberá permitirse que los pilotos participantes puedan seguirlo en moto, bajo su propia responsabilidad (art. 052.6).

052.4 ZONAS

El número de zonas será de 15 a una vuelta, para los participantes categoría TR 1 , realizando cada zona 2 veces consecutivamente.

El número de zonas será de entre 10 y 12 a dos vueltas, para los participantes en TR 2. Los pilotos de TR 2 no harán la zona 1, en ningún caso.

El número de zonas para la Copa de España Juvenil nunca será inferior a 6 a tres vueltas ú 8 a dos vueltas.

El número de zonas será de entre 10 y 12 a dos vueltas para Junior, cadete y TR 3

Cada zona estará completamente diferenciada de las otras zonas y se recomienda que su longitud no exceda de 60 metros.

Por razones de seguridad solo se autorizarán, previa solicitud a la RFME, zonas artificiales construidas con cualquier tipo de materiales, que cumplan con lo dispuesto en el art. 057.4 del CETI, prestando especial atención a los elementos que puedan poner en riesgo la seguridad de los pilotos.

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, bajo la penalización suplementaria de 20 puntos.

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 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 competición no será modificado.

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

052.4.1 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 5 puntos suplementarios si:

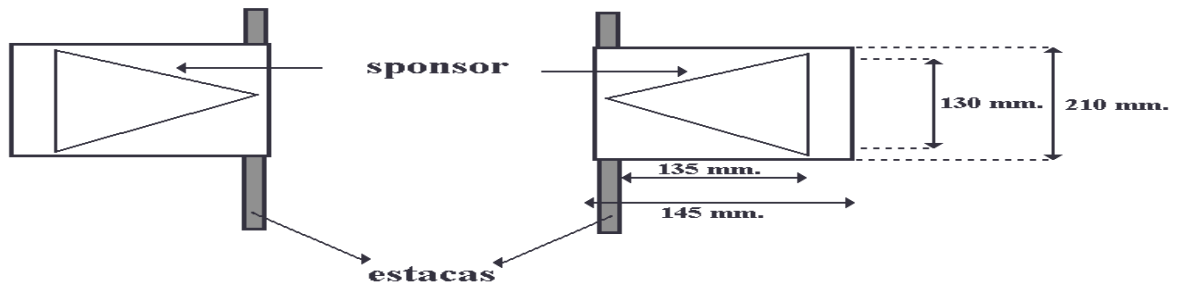
- Abandona la moto en el pasillo.
- El mecánico sujeta en el pasillo la moto del piloto.
- Se beneficia de una ayuda externa en su motocicleta en este pasillo a excepción de la medición de presiones

052.4.2 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.



LOS PILOTOS DEBEN PASAR ENTRE ESTAS PUERTAS

La rueda delantera siempre deberá preceder a la trasera en el momento de superar las puertas, el no hacerlo supondrá un fiasco. La anchura de la zona puede ser reducida en los pasos obligados colocando "puertas" según ejemplo. La utilización de estas puertas no nos permitirá la reducción de la anchura 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 Competición debe asegurarse de que en todas las zonas haya material de recambio disponible.

Los pilotos deben pasar entre todas las puertas para su clase. Si un piloto pasa entre las puertas previstas para otra clase, en cualquier dirección, incurrirá en fiasco.

Las puertas serán de los siguientes colores:

TR 1	Rojas	TR 3 y CADETE	Rojas
TR 2	Azules	FEMINAS A y JUVENIL 125 cc	Azules
JUNIOR	Verdes	FEMINAS B y JUVENIL 80 cc	verdes

En el caso que coincidan categorías con el mismo color, serán preferentes las categorías, TR1, TR2 y JUNIOR

052.4.3 Doble cinta

Deberá preverse y será obligatorio 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.

052.4.4 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 perdidos 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.

052.5 TIEMPO ESTABLECIDO Y CONTROL

052.5.1 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.

52.5.2 Tiempo máximo autorizado

Categoría TR1

El tiempo establecido para cada piloto categoría TR1, para desplazarse desde la salida hasta el control final de meta, así como el control horario en la zona 5 y 10 del Trial será establecido por el Director de Competición y aprobado por el Jurado de la Competición, no pudiendo exceder en ningún caso de 3 horas y 30 minutos.

Categoría TR2

El tiempo establecido para cada piloto para desplazarse desde la salida hasta el control final de meta de la primera vuelta será establecido por el Jurado de la Competición y no podrá exceder de 2 horas 15 minutos.

El tiempo máximo autorizado para cada piloto para desplazarse desde la salida hasta el control final de meta de la segunda vuelta será establecido por el Jurado de la Competición y no podrá exceder de 4 horas.

Resto de Categorías

El tiempo establecido para cada piloto para desplazarse desde la salida hasta el control final de meta de la primera vuelta será establecido por el Jurado de la Competición y no podrá exceder de 2 horas 15 minutos.

El tiempo máximo autorizado para cada piloto para desplazarse desde la salida hasta el control final de meta de la segunda vuelta será establecido por el Jurado de la Competición y no podrá exceder de 4 horas.

Para la categoría Juvenil el tiempo nunca será inferior a 2 horas 30 minutos.

52.5.2.1 Reajuste del tiempo total establecido para cada piloto

El supervisor RFME propondrá dos horarios distintos, A y B, para los pilotos de la categoría TR1, cuya elección será potestad del Jurado de la Competición en función de la climatología y otras circunstancias que así lo aconsejen.

52.5.3 Control horario de salida

La Salida del último piloto TR1 se realizará como máximo a las 12,15 h. del día de la competición, el horario para las categorías que compitan el domingo será a partir de las 8,30 horas y para las categorías que compitan el sábado será a partir de las 13,00 h.

El control horario de salida debe estar situado en la zona de salida, donde los pilotos tomarán la salida desde un pódium.

052.5.4 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..... 5 puntos adicionales en el total de puntuación de la competición

052.5.5 Tiempo establecido en una zona

Cada piloto tendrá un tiempo máximo de 1 minuto y 30 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 minuto y 30 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.

052.6 ENTRENAMIENTOS Y VISITA DE LAS ZONAS

Los entrenamientos en las zonas del Trial están prohibidos bajo pena de exclusión.

Los pilotos y los mecánicos de las categorías que compiten el Domingo, podrán realizar la visita de zonas únicamente en el horario establecido entre las 14 y las 17 horas del día anterior a la Competición y entre las 8,30 y las 11,30 del día de la Competición para la categoría TR 1-

Para el resto de las categorías podrán realizar la visita de las zonas en el horario establecido por el Organizador.

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 mecánicos, o de cualquier persona interesada en el buen resultado del piloto, conllevará la no participación del piloto en dicha prueba.

052.6.1 Zona de entrenamientos

Un área de entrenamientos de dimensión adecuada debe prepararse. Sus características deben corresponderse con las zonas utilizadas durante la competición. 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.

En dicha área será obligatorio en todo momento el uso del casco por parte de pilotos y mecánicos.

Está prohibido preparar en esta área, zonas para la competición, no siendo que las zonas estén ya marcadas y valladas, para impedir el acceso de los pilotos.

El Director de Competición no es responsable de los incidentes y accidentes que se produzcan en la misma.

Estos entrenamientos se consideran como libres y voluntarios para los pilotos.

Durante la jornada previa a la competición (sábado), el horario de utilización de la Zona de Entrenamiento será de 10,00 a 13,00 horas.

52.7 ADMINISTRACIÓN

052.7.1 Licencias de los pilotos

- Campeonato de España de Trial

Para participar y puntuar en las competiciones puntuables en el Campeonato de España de Trial Open, los pilotos deberán estar en posesión de licencia homologada R.F.M.E. para el año en curso, de Licencia Internacional F.I.M. o de Licencia U.E.M..

- Campeonato de España de Trial (categoría TR 1 y Junior) y Trofeo Nacional (categorías TR 2, TR 3, Cadete) y Copa Juvenil.

Para puntuar en las competiciones puntuables en el Campeonato de España de Trial, categoría TR 1 y Junior, así como en los Trofeos Nacionales categorías TR 2, TR 3, Cadete y Copa Juvenil los pilotos deberán estar en posesión de licencia homologada por la R.F.M.E. para el año en curso. Para la categoría TR1 habrá que estar, además, en posesión del pasaporte español.

También podrán participar, sin puntuar en dichas competiciones, los pilotos en posesión de Licencia Internacional F.I.M. o Licencia U.E.M..

- TR 1: Formado por los pilotos primeros clasificados en el Campeonato de España de Trial 2008, que cumplan con los requisitos arriba indicados, más aquellos que designe la R.F.M.E. por decisión de sus técnicos o tras solicitud de los interesados.
Pilotos mayores de 18 años y con Permiso de Conducir adecuado para motocicletas superiores a 125 cc.
- TR 2: Formados por otros pilotos con licencia Senior o Júnior. La distribución se efectúa por decisión de los técnicos de la R.F.M.E. o tras solicitud de los interesados.
Pilotos mayores de 16 años y con Permiso de Conducir adecuado para sus motocicletas.
- TR 3: Formado por el resto de pilotos Senior, veteranos y Júnior mayores de 18 años y con Permiso de Conducir adecuado para motocicletas de más de 125 cc.
- JUNIOR: Pilotos entre 16 y 18 años con Permiso de Conducir adecuado para motocicletas de 125 cc. y pilotos nacidos en 1992 que no hayan cumplido 16 años.
- CADETE: Pilotos nacidos en el año 1994 y 1995, motocicletas hasta 125 cc.
- JUVENIL: Pilotos nacidos en el año 1996, 1997 y 1998, motocicletas hasta 125 c.c.
- VETERANO: Pilotos nacidos en 1981 y anteriores con Permiso de Conducir adecuado.

052.7.2 Derechos de inscripción

Los derechos de inscripción para los pilotos serán fijados por la Asamblea General de la R.F.M.E. y publicados en su página web. Para los mecánicos el precio será de 26 euros, en todas las categorías

La no asistencia a una competición, deberá ser comunicada a la R.F.M.E. hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por correo electrónico (trial@rfme.com). Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

052.7.3 Aceptación de inscripciones

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME (www.rfme.com), hasta 10 días antes de la competición.

Las Inscripciones "fuera de plazo" podrán efectuarse hasta jueves anterior de la competición, a través de la página web de la RFME (www.rfme.com).

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por correo electrónico (trial@rfme.com). Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

Cualquier piloto que no se presente en una competición, estando previamente inscrito y no lo haya comunicado a la RFME en tiempo y forma no tendrá derecho a la devolución del importe de la inscripción.

Si un piloto se retira de una competición puntuable sin comunicárselo al Director de Competición, perderá su plaza de salida en la próxima prueba puntuable.

052.7.3.1 Defender sus posibilidades

Todo piloto que, en una competición, no manifieste ninguna voluntad de defender sus posibilidades, y/o trabaja como mecánico o asistencia para otro piloto será excluido de la competición y se le retirará el dorsal, pudiendo además ser sancionado por el Jurado.

052.7.4 Números de dorsal

Es obligatoria la utilización del dorsal facilitado por el Organizador a los pilotos, la RFME podrá reservarse el derecho a incluir un patrocinador Oficial Principal en estos dorsales.

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.

Gozarán de dorsal fijo todos los pilotos Sénior A y B clasificados en el Campeonato de España del año anterior, más los que designe el cuerpo técnico de la R.F.M.E.

Aquellos pilotos que hayan obtenido una plaza final del 1 al 12 en el Campeonato de España deberán, obligatoriamente, usar el número de dorsal correspondiente en el Campeonato de España del siguiente año si participan en la misma categoría.

No se adjudicarán dorsales de más de dos cifras; no obstante, cuando la inscripción así lo requiera o la R.F.M.E. lo considere necesario, podrán adjudicarse dorsales de tres cifras.

052.7.5 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 homologada por la R.F.M.E., ó bien de la Licencia de Piloto, homologada por la R.F.M.E., del año en curso, abonando los derechos de inscripción (26€ Campeonato y/o Trofeos Nacionales) en el momento de formalizar su inscripción en las Verificaciones Administrativas..

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 5 puntos.

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.

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 que cumpla con lo establecido en el Reglamento Técnico F.I.M., Anexo Trial.

Los mecánicos llevarán un dorsal conforme a los Reglamentos Técnicos Anexo Trial, de un color distinto al del piloto y un adhesivo (7 x 7 cm.) 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.

052.7.6 Intervalo de salida

Para la categoría TR 1 las salidas se darán en grupos de 3 pilotos cada diez minutos. En caso de tener otros grupos el Jurado reajustará el intervalo de salida. En TR 1 el intervalo entre pilotos será de 1 minuto 30 segundos y cada minuto para el resto de las categorías.

52.7.7 Orden de salida

El Orden de Salida para las categorías en todas las Competiciones será el siguiente:

TR 3, Cadete, Junior, TR 2 y TR 1.

El Orden de Salida para los pilotos en todas las categorías y Competiciones se establecerá en orden inverso a la clasificación de la última Competición. En la primera Competición el Orden de Salida se establecerá en orden inverso y de acuerdo a la clasificación final del año anterior.

Para los pilotos no clasificados se determinará la salida por sorteo, supervisado por el Jurado de la Competición.

052.7.8 Dorsales de Marca

Todo fabricante o importador de motocicletas de trial que esté en posesión de la Licencia R.F.M.E. correspondiente, del año en curso, recibirá tres dorsales de marcas permanentes para el Campeonato de España y Trofeo Nacional del año.

Toda persona que utilice estos dorsales deberá respetar los derechos, deberes y prohibiciones detalladas en las Normas para los que utilicen dorsales de Marca.

Las personas que utilicen los dorsales de marca deben estar en posesión de la Acreditación de Mochilero homologada por la R.F.M.E., o bien de la Licencia de Piloto, homologada por la R.F.M.E., del año en curso.

Asimismo se deben asegurar que tanto el dorsal como los números (delante y detrás) sean completamente visibles durante todo el Trial.

El representante de cada Marca, antes del inicio de cada competición, deberá rellenar una declaración liberando a la R.F.M.E. y a los organizadores de toda responsabilidad. Este documento con los nombres de los que utilicen los dorsales, se entregará en mano al Responsable de Resultados antes del cierre de la verificación administrativa.

En ningún caso estos dorsales permitirán el acceso al interior de las zonas, bajo pena de retirada de dicho dorsal en la prueba que se produzca y para el resto del campeonato.

052.8 TÉCNICA Y PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL TECNICO

052.8.1 Equipamiento de la motocicleta

El control de las motocicletas debe efectuarse en el mismo lugar de la competición.

A petición del comisario técnico, los pilotos deben presentarse en el control técnico.

En todo momento durante la competición, el piloto será responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos.

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

En lo referente a documentación de las motocicletas se cumplirá estrictamente lo relativo al Art. 26 del Reglamento General de Vehículos (permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica) y al Art. 22 del Real Decreto 7/2001 sobre Seguro de Vehículos a Motor.

La identificación de la motocicleta se efectuará mediante comprobación del número de bastidor. Dicho número de identificación cumplirá las directivas 76/114/CEE y 78/507/CEE.

El equipamiento de la motocicleta debe comprender una luz delantera y otra trasera en perfecto estado de funcionamiento con interruptor de luces y botón de pare.

La matrícula de la moto debe figurar sobre una placa, sólidamente fijada al guardabarros trasero de la moto. Esta placa no debe ser de material cortante (es preferible en material plástico), pudiendo ser también un adhesivo en el que se identifiquen claramente los números y letras de la matrícula.

Los neumáticos deben ser de tipo Trial, conforme a los reglamentos técnicos y disponibles normalmente en los comercios. Los prototipos no están autorizados. Los cambios de neumáticos están autorizados pero deberá respetarse siempre, la misma marca, tipo perfil y composición del neumático con el que se ha pasado la verificación.

Sólo se autoriza el uso de aquel combustible que esté en conformidad con los reglamentos técnicos Trial.

Toda violación de estas reglas comportará la exclusión.

052.8.2 Equipo de los pilotos

Es obligatorio el uso de un casco así como de las otras exigencias de vestimenta, tal como se estipula en los Reglamentos Técnicos F.I.M., Anexo Trial.

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

052.8.3 Control de nivel sonoro y control de peso

Antes de la competición, el nivel sonoro será medido en todas las motocicletas. La motocicleta que no pase el control, podrá ajustar o reemplazar las piezas necesarias hasta que el nivel sonoro sea conforme al reglamento. Una vez pasado el control se marcará el silencioso.

El control sonoro se hará conforme al reglamento técnico de trial de la RFME.

El control de peso se hará conforme al reglamento técnico de trial de la RFME.

052.8.4 Marcaje de las piezas

El Comisario Técnico debe habilitar un espacio adecuado, cerrado por todos los lados, y deberá disponer de la ayuda de al menos 3 personas para proceder a los diferentes controles, tales como:

- Control del nivel sonoro
- Control de peso
- Control de seguridad de la motocicleta
- Marcaje de las piezas
- Control del casco
- Distribución de los adhesivos con el número de dorsal del piloto que se deben colocar en la parte superior de la placa porta-faros delantera de la motocicleta, así como en la parte posterior del casco de los dos mecánicos. Firma de la ficha de verificación por parte del piloto. Los adhesivos que no se pueden modificar (cortar, recortar,...) bajo ningún concepto serán de un diámetro de 7cm.

Durante el control técnico preliminar, las piezas mencionadas más adelante serán marcadas de manera que se pueda garantizar su identificación. Las piezas así marcadas deben utilizarse durante toda la duración de la competición y deben encontrarse en su lugar en el momento del control final de meta. El cambio de elementos de origen o la transgresión de estas reglas están totalmente prohibidas. La sanción por la violación de estas prescripciones es la exclusión.

Pieza	Marcaje	Número de marcas	Disposición de las marcas de identificación
Cuadro, parte principal	Pintura o adhesivo Inamovible	1	Cabeza de horquilla a la derecha
Cárter central motor	Pintura o adhesivo Inamovible	1	Lado derecho
Silencioso	Pintura o adhesivo Inamovible	1	

El marcaje se limita solamente a estas tres piezas. El número del piloto debe estar inscrito en estas marcas de identificación.

Durante la verificación preliminar, el organizador deberá tomar nota de la marca y del número de identificación de los neumáticos.

Una vez superado el control técnico, el organizador pegará en cada motocicleta un adhesivo que llevará el número de identificación correspondiente al número del piloto. El fondo sobre el cual esté inscrito será de 7cm de diámetro. Todo piloto que despegue este número será excluido.

Si un silenciosos marcado se deteriora accidentalmente y la moto se convierte en demasiado ruidosa, el piloto puede reemplazar dicho silencioso, debiendo comunicarlo a los oficiales al final de la vuelta.

Cualquier motocicleta que haya reemplazado el silencioso deberá someterse a un control de nivel sonoro en el control final.

052.8.5 Responsabilidad del piloto

El piloto firmará un documento en la verificación técnica certificando que las piezas están marcadas correctamente.

052.8.6 Control de las piezas

En cualquier momento de la competición el organizador puede verificar las motocicletas. Si falta cualquier marca, el oficial responsable informará al Director de Competición quien examinará el caso e informará al Jurado de las medidas adoptadas. El control de las piezas hecho por un oficial responsable será juzgado como una constatación de hecho.

052.9 PENALIZACIONES

052.9.1 Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecido

- por minuto de retraso en la salida 1 punto
- más de 20 minutos de retraso en la salida exclusión
- por minuto de retraso en el CH de la zona 5 (1ª ó 2ª vuelta) 1 punto
- por minuto de retraso en el CH de la zona 10 (1ª ó 2ª vuelta) 1 punto
- por minuto de retraso en el control final de tiempo en meta (una vuelta o final) 1 punto.
- 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 al piloto.

052.9.2 Penalizaciones por faltas 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 reposa pies y de la protección del bloque motor) con el suelo o con un obstáculo (árbol, roca, etc.)

- a) 1 Falta: 1 punto
- b) 2 Faltas: 2 puntos
- c) Más de 2 Faltas: 3 puntos
- d) Fiasco: 5 puntos

Definición de Fiasco

- 1) La motocicleta retrocede, con o sin pie a tierra.
- 2) La motocicleta franquea una puerta o límite de zona con cualquiera de sus ruedas por el lado equivocado.
- 3) 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.
- 4) El piloto o la motocicleta rompe, o tira cualquier señalización o soporte de señalización de su categoría.
- 5) 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.
- 6) El piloto no tiene las dos manos en el manillar en el momento en el que incurre en falta, y cesa la progresión de la motocicleta.
- 7) El piloto no franquea la zona en el tiempo acordado de 1 minuto 30 segundos
- 8) El piloto recibe ayuda externa.
- 9) El piloto o su mecánico cambia la condición de la zona.
- 10) El mecánico entra en la zona sin la autorización expresa del juez de zona.
- 11) Rechazo a entrar en una zona si el piloto se presenta al juez de la zona.
- 12) El manillar de la motocicleta toca en el suelo.
- 13) La motocicleta efectúa un bucle cerrado, cortando sus trazas con alguna de las dos ruedas.
- 14) La motocicleta pasa por una puerta de zona (eje de la rueda), correspondiente a una categoría distinta de la que le corresponda, y en cualquier sentido.
- 15) La rueda trasera pasa por la señal de entrada, fin de zona o una puerta antes que la delantera.
- 16) 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 excepción de los neumáticos, y sin que haya progresión.
- 17) El eje delantero sale de la zona por la puerta de entrada.
 Cualquier fiasco (retrocede la moto, caída, sobrepasar el tiempo, etc.) lo deberá señalar el Juez de zona con un toque de silbato inmediato.

e) Omisión de efectuar una zona: 20 puntos.

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

Sin embargo, las siguientes penalizaciones pueden ser añadidas:

- El mecánico protesta la decisión del juez de zona: 5 puntos
- 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: 5 puntos
- No respetar las reglas en vigor en el pasillo: 5 puntos (art.052.4.1)
- No seguir las zonas en orden numérico: 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 Competición confirme que está de acuerdo con los Reglamentos de Trial, será juzgada como una constatación de hechos.

En el caso en que se produzca un error de marcaje en la tarjeta y que el piloto se haya ido de la zona sin la corrección o en el caso de una penalización extra, el Juez de Zona deberá rellenar una copia del documento "Notificación de Corrección de Penalización" o del documento "Notificación de Penalización Extra" y enviar bajo pena de anulación esta información al Director de Competición para su transmisión al responsable de Resultados tan rápido como sea posible después del incidente.

052.9.3 Penalización extra para los pilotos

052.9.3.1 Penalización 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 mecánico 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 5 puntos adicionales, a aplicar al total del resultado de la Competición

052.9.3.2 Penalización extra para los que utilizan dorsales R.F.M.E. Marcas.

Todo portador de una dorsal de marcas en posesión de licencia válida y que cometa las siguientes infracciones:

1. Conducción peligrosa (tomar el circuito en sentido contrario o salir del mismo).
2. No seguir el mismo recorrido que el piloto o el desvío previsto para los mecánicos.
3. No usar el casco, las botas o el pantalón largo cuando circula en moto.

El dorsal le será retirado para el resto de la Campeonato. El fabricante podrá recuperar el dorsal para la próxima Competición pero con un portador diferente.

052.9.4 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 Jefe de Zona deberá rellenar una copia del formulario "Penalización Suplementaria" y sin pérdida de tiempo debe transmitir esta información al Director de Competición quien informará al Responsable de Resultados a la mayor celeridad posible después del incidente. El Jurado estudiará los formularios "Penalización Suplementaria" y decidirá las eventuales sanciones suplementarias en la competición en curso y tomará nota de los sancionados para una actuación futura. Una sanción suplementaria puede atribuirse por faltas serias o reiteradas.

Sanciones

- Una infracción durante una manifestación: 5 puntos adicionales
- Dos infracciones durante una manifestación: 10 puntos adicionales
- Tres infracciones durante la manifestación: Exclusión

052.9.5 Exclusión

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

- Conducir una motocicleta sin casco (art.052.8.2).
- Ausencia de marcaje o de marca oficial de sustitución (art.052.8.4).
- Utilización de motocicleta no verificada para la competición (art. 052.8.4)
- Utilización de un neumático no autorizado o cambio del tipo de construcción, de perfil o de la composición del neumático original (art.052.8.1).
- Utilización de un carburante no autorizado (art.052.8.1).
- Utilización de sustancias prohibidas (sin tener en cuenta las sanciones previstas en el Reglamento de Control de Dopaje
- Cambio de número de dorsal (art.052.8.2).
- Los pilotos de la categoría TR1, no podrán entrar en zona, en ninguna circunstancia y bajo excusa alguna, durante la competición.
- El recorrido señalizado deberá seguirse estrictamente. Un piloto que abandone el recorrido deberá retomar en el mismo punto en el que lo dejó, bajo pena de exclusión.
- Entrenamiento no autorizado de una zona (art.052.6).
- Tres infracciones (tarjeta amarilla) durante la competición (art. 052.9.4).
- 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.

052.10 REGISTRO DE LOS PUNTOS

El piloto debe tener una tarjeta de penalización individual hecha de MATERIAL IMPERMEABLE Y FLEXIBLE. El piloto es responsable de que en su tarjeta se marquen las penalizaciones 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 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: se taladrarán el resto de los cuadros, dejando sin taladrar el cuadro con la penalización correcta.

52.11 CLASIFICACION Y RESULTADOS

El vencedor de cada Competición será el piloto que haya totalizado el menor número de puntos de acuerdo con el artículo 052.9.

Los pilotos que ocupen las 15 primeras posiciones de la clasificación final de cada competición, recibirán los puntos para el Campeonato de España, Trofeo Nacional y Copa Juvenil, según el siguiente baremo:

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

Es obligatorio que los organizadores de las competiciones envíen la lista de multas y los resultados, por fax o por correo electrónico inmediatamente después de finalizar la competición, a la R.F.M.E..

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

- Para la clasificación del Campeonato de España Open se tomarán todos los resultados.
- Para la clasificación del Campeonato de España TR1 se tomarán todos los resultados.
- Para la clasificación del Campeonato de España Júnior, se descontará un resultado si el número de competiciones celebradas supera las 6 competiciones.
- Para la clasificación del Trofeo Nacional TR2 se tomarán todos los resultados.
- Para la clasificación del Trofeo Nacional TR3, se descontará un resultado si el número de competiciones celebradas supera las 6 competiciones.
- Para la clasificación del Trofeo Nacional Cadete, se descontará un resultado si el número de competiciones celebradas supera las 6 competiciones.
- Para la clasificación de la Copa de España Juvenil, se descontará un resultado si el número de competiciones celebradas supera las 4 competiciones.

Para que el Campeonato sea considerado como válido es necesario que como mínimo se hayan celebrado y se hayan declarado válidas la mitad más una de las competiciones inicialmente previstas.

En la categoría juvenil se establecerán dos clasificaciones, una para juvenil 125 cc y otra para juvenil 80 cc.

052.12 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.

052.13 EX AEQUO

052.13.1 Ex aequo al final de la competición.

En caso de empate, el piloto que tenga el mayor número de "0" en la competición, será el vencedor, si aún así, la igualdad persistiese, se tomaría el mayor número de "1", después de "2" y después de "3". 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

052.13.2 Ex-Aequo al final del Campeonato y/o Trofeo.

En caso de empate después de la última Competición puntuable para el Campeonato y/o Trofeo, 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.

052.14 TROFEOS

052.14.1 Ceremonia de entrega de trofeos

Para la ceremonia de entrega de trofeos se recomienda instalar un pódium, con capacidad para los pilotos y sus motocicletas bien decorado y visible para el público, así como una zona acotada, convenientemente decorada y con las comodidades necesarias para que los pilotos categoría TR1 permanezcan en ella hasta la ceremonia de entrega de trofeos, este espacio ofrecerá las facilidades necesarias para que la prensa pueda realizar entrevistas a dichos pilotos, el acceso estará restringido. Los pilotos que no cumplan estas indicaciones podrán ser sancionados por el Jurado de la Competición.

Los tres primeros pilotos de cada categoría deben recibir un trofeo.

La ceremonia de entrega de trofeos se realizará inmediatamente después de clasificar al último piloto participante.

El organizador de la última prueba puntuable de cada categoría deberá prever un pódium de final de Campeonato y/o Trofeo. En este caso los trofeos u obsequios previstos los entregará el Representante R.F.M.E. designado para el evento o el Presidente del Jurado del mismo.

Los tres primeros pilotos, al igual que aquellos invitados por el Director de Competición, deben asistir a una breve entrevista pública que tendrá lugar inmediatamente después de la Ceremonia de Entrega de trofeos.

052.14.2 Penalización por no participar en la rueda de prensa y/o reparto de trofeos

Si un piloto, al que se le ha pedido su participación en la rueda de prensa y en la entrega de trofeos, no asiste a los actos mencionados sin la aprobación del Jurado y/o Director de la Competición, perderá su plaza de salida en la próxima competición puntuable

052.14.3 Trofeos al final del Campeonato, Trofeo y Copa Juvenil.

Para los Campeonatos de España:

Campeón de España: Trofeo y Diploma.

Subcampeón de España: Diploma.

Tercer Clasificado: Diploma.

Para los Trofeos Nacionales y Copa Juvenil:

Vencedor: Trofeo y Diploma.

Segundo Clasificado: Diploma.

Tercer Clasificado: Diploma.

052.15 RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300,00 € 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 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600,00 € para las de 2 tiempos.. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500,00 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300,00 € para las 2 tiempos, 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.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos

en presencia del piloto o persona autorizada por este, la pieza se identificara mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión. En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder expresar la intención de presentar recurso de apelación.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1000,00 € efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACION.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

Recurso de apelación

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la R.F.M.E. en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la R.F.M.E.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800,00 €.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

Normas para los Dorsales Marca R.F.M.E.

Cada fabricante con una licencia válida R.F.M.E. del año en curso recibirá 3 dorsales Marca para el Campeonato de España de Trial Individual. Los que utilicen estos dorsales deben respetar los deberes, derechos y prohibiciones que se detallan a continuación:

DEBERES

1. El representante de cada fabricante, antes del inicio de cada manifestación, deberá rellenar una declaración liberando a la R.F.M.E. y a los organizadores de toda responsabilidad. Este documento con los nombres de las personas que utilicen los dorsales será entregado en propia mano al Responsable de Resultados antes de la finalización del control administrativo.
2. Las personas que utilicen los dorsales de marca deben estar en posesión de la Acreditación de Mochilero homologada por la R.F.M.E. o bien de la Licencia de Piloto, homologada por la R.F.M.E. del año en curso.
3. Las personas que utilicen los dorsales deben utilizar botas de cuero (tipo trial), pantalón largo, camisa o camiseta, y un casco en conformidad con los Reglamentos Técnicos F.I.M, Anexo Trial.
4. Las personas que utilicen el dorsal deben asegurarse de que éste y sus números (delante y detrás) sean completamente visibles durante todo el Trial.
5. Las motocicletas de las personas que utilicen el dorsal y su equipamiento deben cumplir con todo lo que exija el Código de Circulación, y cualquier otra disposición que se indique en el Reglamento Particular.
6. Las personas que utilicen el dorsal están obligadas a presentar la documentación de la moto al organizador, si éste lo requiere.

DERECHOS

1. Está permitido seguir el recorrido respetando el marcaje efectuado por la organización.
2. Está permitido utilizar estos dorsales en todas las competiciones puntuables para el Campeonato de España de Trial Individual del año.
3. Está permitido situarse en el espacio entre cintas de la zona.

PROHIBICIONES

1. Está prohibido entrar en la zona.
2. Está prohibido empujar las motos de los pilotos por el recorrido durante la competición.
3. Está prohibido circular con las motos de los pilotos mientras se encuentran en competición.
4. Está prohibido modificar el trazado de las zonas y de variar la posición de cintas y flechas.
5. Está prohibido discutir con los oficiales acerca de la aplicación de las penalizaciones.
6. No están autorizados a reemplazar a los pilotos en el reparto de premios.

PENALIZACIONES EXTRAS

Las penalizaciones extras por mal uso de estos dorsales se detallan en el art. 052.9.3.2.

NORMAS RFME OBLIGATORIAS PARA LOS ORGANIZADORES DE COMPETICIONES PUNTUABLES PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TRIAL

1. Zonas

- 1.1 El Jurado inspeccionará las zonas a las 10 horas del día antes de la competición y ordenará al Director de Carrera que se efectúen todos aquellos cambios necesarios referentes a la seguridad, dificultad y longitud de las mismas.
Durante esta inspección a las zonas, es necesario que el organizador ponga material y personal a disposición, con el fin de que los cambios que decida el Jurado puedan efectuarse de inmediato y de forma permanente.
- 1.2 Con el fin de asegurar un buen desarrollo de la manifestación (sin molestar a los participantes), las carreteras / caminos de acceso a las zonas para los espectadores deberán estar claramente señalizadas y, siempre que sea posible, utilizando recorridos distintos de los utilizados por los pilotos.
- 1.3 Para permitir a los pilotos la espera del inicio de zona sin dificultad, debe prepararse un pasillo lo suficientemente largo y controlado delante de la entrada de la zona. (Las medidas recomendadas son: ancho 1,20 m, largo 3 m, alto 1,2 m) y marcado en un color distinto al de la zona.
- 1.4 El marcaje de los pasos obligatorios deberá hacerse de acuerdo con el art. 052.4.2. En el caso de que una zona tenga diferentes pasos para diferentes categorías los colores a utilizar serán:
- | | |
|--------------------------------|------------------------|
| - TR1: | Puertas de color rojo |
| - TR2: | Puertas de color azul |
| - Júnior: | Puertas de color verde |
| - Cadetes y TR 3: | Puertas de color rojo |
| - Fémimas A y Juveniles 125 cc | Puertas de color azul |
| - Fémimas B y Juveniles 80 cc | Puertas de color verde |
- 1.5 Al exterior de los límites de la zona, deberá preverse un recinto de observación ("doble cinta") para los Cargos Oficiales, los pilotos, los mecánicos inscritos, la prensa y los representantes de las marcas. Esta doble cinta será obligatoria en todas las zonas y será marcada en distinto color que la zona.

2. Verificaciones administrativas y técnicas

Las verificaciones administrativas y técnicas tendrán lugar el día antes de la competición de 17.00 a 20.00 horas.

Además, el día de la competición se procederá al control de marcas antes de la salida.

El control administrativo deberá efectuarse en una sala de un local cerrado, y deberá prepararse una toma de corriente.

El lugar del control técnico, al aire libre, deberá estar convenientemente vallado.

El Jurado de la competición podrá modificar el horario de verificaciones en caso de que se dispute otra competición el día anterior o por causas climatológicas

3. Horario de Salida

- Para el Campeonato de España individual y trofeos nacionales el último piloto partirá como máximo a las 12 horas 15 minutos.

4. Punto de salida

El punto de salida debe instalarse junto al parque de pilotos (se autoriza una distancia máxima de 500 metros).

Se recomienda que el Punto de Salida esté convenientemente cubierto

El punto de salida debe permitir que los participantes se muevan sin ser molestados por el público. Los pilotos tomarán la salida desde un punto elevado (pódium, entarimado,...). Deberá instalarse un sistema de megafonía que permita informar a los pilotos en español y en la lengua autonómica.

El punto de salida debe estar decorado convenientemente, y junto al mismo se instalará, bien visible, un tablón de anuncios en el que se colgarán las últimas informaciones: lista de inscritos, horarios de salida, resultados provisionales, horarios, decisiones del Jurado,....

Se recomienda la utilización de un pabellón de deportes.

Asimismo deberán prepararse:

- a) Un reloj con la hora oficial de carrera
- b) Espacio suficiente para el responsable de resultados de la RFME
- c) Toma de corriente eléctrica
- d) Una fotocopiadora, mesas y sillas.
- e) Un ordenador , una impresora y varios pen-drive (memorias)
- f) Una conexión internet o wifi en la zona de resultados

5. Parque de pilotos.

El parque de pilotos debe tener:

- Un suelo horizontal.
- Una superficie suficiente.
- Un tipo de suelo que permita el tráfico de los vehículos de los participantes en cualquier situación climatológica (se recomienda que sea asfaltado).
- Las plazas de aparcamiento deberán distribuirse de forma racional en función de las dimensiones de los vehículos de trabajo y transporte de pilotos y marcas.
- Caminos de acceso y de circulación abiertas que permitan en todo momento la salida de los vehículos.
- Aseos y duchas separados para hombres y mujeres.
- Tomas de agua potable y de electricidad suficientes (aprox. 25). Voltaje 220.
- Contenedores para basuras en número suficiente.
- Un contenedor para aceites utilizados.
- Un lugar específico para la limpieza de motocicletas.
- Iluminación nocturna.
- Un tablón de anuncios en el que deberán colgarse todas las informaciones necesarias para los participantes.

El Parque de pilotos deberá abrirse el viernes a las 15.00 horas.

6. Zona de entrenos

Deberá señalizarse un área de entrenamiento (zonas) de amplitud suficiente. Sus características deben corresponder a las zonas utilizadas para la manifestación. Este área debe estar claramente delimitada y con acceso señalizado. La zona de entrenamiento debe permitir a los pilotos entrenarse de acuerdo con los reglamentos.

El horario de la zona de entrenamientos será : sábado de 10 a 13 horas.

Deberemos señalizar el acceso a la zona de entrenamientos para el público. Si es posible contaremos con un speaker que entreviste y comente las evoluciones de los pilotos. Es importante que los pilotos puedan firmar autógrafos y tener contacto directo con los espectadores.

Los entrenos en esta área se entienden como privados, por lo cual ni el Director de Competición ni el Club Organizador se considerarán responsables de cualquier accidente ocurrido en la misma.

Está prohibido marcar zonas para la manifestación en el interior de este área.

7. Aparcamientos para la Prensa, el Jurado y Cargos Oficiales

Deben instalarse y señalizarse especialmente unas plazas de aparcamiento separadas para la Prensa, los Miembros del Jurado, los Delegados RFME y Cargos Oficiales.

8. Sala de Jurado

Para las reuniones de Jurado, deberá prepararse una sala de amplitud suficiente que permita al Jurado unas condiciones de trabajo adecuadas.

La primera reunión de Jurado tendrá lugar el sábado a las 20.30 horas.

9. Sala de Prensa

Se preparará una sala exclusivamente para la prensa con los siguientes servicios:

Mesas, sillas, una fotocopiadora y conexión a Internet (recomendable wifi)

Los horarios de funcionamiento deben acomodarse a las horas de trabajo de los periodistas. Una persona de la organización y capaz de utilizar estos servicios debe estar al cuidado de la misma.

10. Informaciones complementarias

Se deben adjuntar al Reglamento Particular las siguientes informaciones:

- Una lista de hoteles incluyendo situación y precios.
- Un plano indicando las principales carreteras de acceso al lugar de la manifestación y la situación exacta del parque de pilotos.
- Distancia entre el lugar de la manifestación y el aeropuerto más cercano.

11. Tablón de anuncios

Deberá colocarse un tablón de anuncios en el Parque de pilotos desde el día de apertura del mismo, en el cual se expondrán las siguientes informaciones:

- Lista de inscritos, lista controles horarios, decisiones del jurado, mapa de recorrido y situación de zonas, resultados provisionales.
- Plano de la localidad en el que se indiquen los siguientes lugares: Hospital / Centro médico, correos, teléfonos, comisaría policía, supermercado, oficina de turismo, ...

12. Trofeos

Para el Campeonato de España Individual, deberán entregarse trofeos a los tres primeros clasificados de cada categoría, recomendándose se entregue un recuerdo a cada uno de los participantes.

13. Ceremonia de entrega de trofeos.

Para la ceremonia de entrega de trofeos se recomienda instalar un pódium, con capacidad para los pilotos y sus motocicletas bien decorado y visible para el público, así como una zona acotada, convenientemente decorada y con las comodidades necesarias para que los pilotos categoría TR1 permanezcan en ella hasta la ceremonia de entrega de trofeos, este espacio ofrecerá las facilidades necesarias para que la prensa pueda realizar entrevistas a dichos pilotos, el acceso estará restringido. Los pilotos que no cumplan estas indicaciones podrán ser sancionados por el Jurado de la Competición.

La ceremonia de entrega de premios trofeos tendrá lugar. Inmediatamente después de clasificar al último piloto.

14. Identificación de los jueces de zona

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

En cada zona, al menos uno de los oficiales deberá haber seguido una formación específica para la función de juez. Estos oficiales deberán quedar a disposición del Director de Carrera hasta la finalización del tiempo de reclamación.

15. Instalaciones sanitarias y de urgencia

Deberá haber obligatoriamente, y como mínimo:

- 1 Médico
- 1 Vehículo Tipo A con su personal.- (vehículo que pueda intervenir de forma rápida en el lugar del accidente y que pueda asegurar una asistencia rápida reanimación respiratoria y cardiovascular).
- 1 Vehículo Tipo B con su personal. (vehículo particularmente bien equipado, que pueda actuar de centro de reanimación móvil).

Asimismo el organizador deberá informar, al centro hospitalario concertado y al servicio de bomberos más cercanos, de la celebración de la manifestación.

16. Ceremonia de reparto de premios simbólica en la última prueba del campeonato

El organizador de la última prueba puntuable para el Campeonato deberá preparar una Ceremonia de reparto de premios simbólica para el primer clasificado de cada categoría.

17. Tablero de penalizaciones en cada zona

En cada zona, el organizador deberá instalar un tablero en el cual se detallarán el nombre y el número de dorsal de cada piloto y las penalizaciones en la zona.

18. Horario Tipo

Viernes	15.00 19.00	Apertura del parque de pilotos Reunión entre Presidente de Jurado y Organizador
Sábado	10:00 - 13:00 09.00 09.00 09.00 10:00 14:00 - 17:00 17.00 - 20.00 20.30 21.00	Apertura Área de Entrenamiento Apertura Secretaría de Carrera Apertura Sala de Prensa Apertura Área de Entrenamiento Visita de las zonas por el Presidente del Jurado Visita de las zonas por los pilotos Verificaciones Administrativas y Técnicas 1ª Reunión de Jurado Publicación Horarios de Salida
Domingo	08.30	Salida del primer participante

19. Normas de Publicidad

Los Clubes organizadores de pruebas del Campeonato aceptarán y respetarán escrupulosamente las normas que determine la RFME respecto a los Patrocinadores oficiales del Campeonato.