

REGLAMENTO TRIAL 2020

Campeonato navarro/riojano de Trial 2020

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO

CATEGORÍAS ADMITIDAS:

ÉLITE, TR1, TR2, TR3, TR4, JUVENIL.

La categoría JUVENIL queda reservada a aquellos pilotos menores de edad que busquen una dificultad menor a la más sencilla de los adultos (TR4). Podrán competir con motos de hasta 125 cc. Como se comenta más adelante, serán los moto clubes organizadores los que decidan, en cada competición, las características de la misma en lo que a ellos les concierne.

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.

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.

Las competiciones puntuables para el Campeonato Navarro de Trial serán a 1, 2 o 3 vueltas, dependiendo del número de zonas por vuelta. De seis a ocho zonas, tres vueltas; de nueve a quince, 2 vueltas; y a partir de dieciséis, 1 vuelta.

SEÑALIZACIÓN:

El recorrido deberá estar marcado con señales de dirección, flechas orientativas o trozos de cinta de marcar claramente visibles. En la señal se indicará el número de la zona hacia la cual se debe dirigir el piloto. 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.

ZONAS:

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

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

Cada zona estará claramente numerada consecutivamente. El piloto deberá franquearla siguiendo dicho orden bajo la penalización suplementaria de 20 puntos por cada orden no respetado. Cada zona tendrá unas puertas colocadas en lugar visible delimitando el inicio y el final de la misma.

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. 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 ningún piloto la haya franqueado, ningún piloto puntuará 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 ellos 5 puntos), podrá ser modificada al finalizar la vuelta. Esta decisión corresponde al Director de carrera. Toda penalización tomada a los participantes en esta zona será incluida en el total de puntos de penalización de los pilotos en la competición.

DELIMITACIONES DE 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, rocas, etc., sólidamente hundidas en el suelo o a árboles.

A ser posible, toda cinta debe situarse, aproximadamente, 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 las puertas de su respectiva categoría. La rueda delantera deberá preceder a la trasera en el momento de superar las puertas. El no hacerlo supondrá una penalización de 5 puntos (fiasco).

La anchura de la zona puede ser reducida con pasos obligatorios, colocando puertas, por ejemplo. La anchura mínima entre las puertas debe ser de 120 cm. Los pilotos deben pasar entre todas las puertas para su clase, la cual viene indicado por su color. Para la categoría Élite, su color será el negro; TR1 es rojo; TR2 es azul; TR3 es verde y TR4 es amarillo. Para la categoría Juvenil queda indefinido en este reglamento. Si un piloto franquea una de las puertas prevista para otra clase, en cualquier dirección, incurrirá en fiasco (5 puntos de penalización). 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.

Se considera que hay obstrucción cuando a un piloto que está franqueando una zona le aparece un obstáculo imprevisto que le impide continuar o acabar 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 intentarlo no admite reclamación. Si se le autoriza a volver a intentar la zona, el piloto la comenzará de nuevo, con cero puntos y con el tiempo contando desde cero nuevamente.

TIEMPO Y CONTROL:

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 para medir el tiempo que cada piloto invierte en realizar

cada zona. 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 Jurado de la Competición, siendo aconsejable que no exceda de 4 horas y 30 minutos. El supervisor FNM propondrá dos horarios distintos, A y B, para los pilotos, cuya elección será potestad del Jurado de la Competición en función de la climatología y otras circunstancias que así lo aconsejen.

CONTROL HORARIO DE SALIDA

El horario de salida podrá ser a partir de las 09:30 horas para el primer participante.

El control horario de salida es optativo. Si se realiza, debe estar situado en la zona donde los pilotos tomarán la salida. También es aceptado el simple hecho de que, a partir de la hora fijada de salida, los pilotos pueden ya entrar a realizar las zonas según el orden de comienzo que les corresponda por categorías. Hacerlo antes de esa hora implica exclusión de la competición.

CONTROL FINAL DE TIEMPO EN META:

El control final de meta se realizará, si es posible, 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 o en otro punto adecuado convenientemente escogido por la Organización y debidamente señalizado. La hora de finalización de cada piloto se anotará en su correspondiente tarjeta.

TIEMPO ESTABLECIDO EN UNA ZONA:

Cada piloto tendrá un tiempo establecido de 1' 30'' (un minuto y treinta segundos) para franquear la zona. Todo piloto que no consiga franquearla en ese tiempo, dispondrá de una tolerancia de 10 segundos.

Si finaliza dentro de esa tolerancia, penalizará con un punto, que se acumulará a la penalización conseguida en la zona.

Ejemplos:

0 en la zona/ +1 por tolerancia = 1 punto de penalización,

1 en la zona / +1 por tolerancia =2 puntos de penalización,

2 en la zona / +1 por tolerancia =3 puntos de penalización,

3 en la zona / +1 por tolerancia =3 puntos de penalización

Y más de 1' 40'' = FIASCO. Pasado ese tiempo de 1' 30'' + 10'' de tolerancia, el piloto incurrirá 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, quien 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 corto para señalar la entrada en tolerancia. Pasado ese tiempo de tolerancia, el juez silbará de forma prolongada para señalar el fiasco. La decisión del oficial responsable de la medida del tiempo será considerada como una constatación de hecho.

ENTRENAMIENTOS:

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

ZONA DE ENTRENAMIENTOS:

Si es posible, debe prepararse un área de entrenamientos de dimensión adecuada. 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 mochileros.

El Director de Competición y la Organización no son responsables de los incidentes y accidentes que se produzcan en la misma. Estos entrenamientos se consideran libres y voluntarios para los pilotos.

LICENCIAS Y EDADES DE LOS PILOTOS:

Podrán participar en las diferentes categorías del Campeonato Navarro de Trial todos los pilotos con Licencia Única del año en curso u Homologada, o Regional con acuerdo de otras Federaciones. Para puntuar en el Campeonato Navarro, solo con Licencia expedida por la FNM.

EDADES MÍNIMAS RECOMENDADAS DE PARTICIPACIÓN EN LAS DIFERENTES CATEGORÍAS:

No hay restricciones al respecto. La participación en una categoría u otra no dependerá de la edad del piloto. Cada piloto decidirá aquella por la que lo hace.

DERECHOS DE INSCRIPCIÓN:

Los derechos de inscripción para los pilotos serán fijados por la Asamblea General de la Federación Navarra de Motociclismo. Para 2020, esta cantidad es de 30 euros para adultos mayores de 18 años y de 20 para los participantes de edad inferior a los 18 años, independientemente de la categoría en la que puntúen. Para los mochileros el precio máximo será de 20 euros, en todas las categorías.

ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIONES:

Las inscripciones y el pago de los derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la FEDERACION NAVARRA. www.fnamoto.org a través de la zona privada. Se está en plazo hasta las 23:59 horas del jueves anterior al día de la prueba. Se estará fuera de plazo a partir de las 23:59 horas del jueves anterior al día de la prueba. Estas inscripciones tendrán un recargo de 10 €.

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

NÚMERO DE DORSAL O DISTINTIVO:

Es obligatoria la utilización del dorsal o distintivo facilitado por el Organizador a los pilotos. Los números de dorsal o distintivo deberán ser visibles en todas las circunstancias.

MOCHILEROS INSCRITOS:

Cada piloto puede ser seguido por dos mochileros por todo el recorrido. El mero hecho de la inscripción por parte de un piloto implica que asume plenamente la responsabilidad de los actos de sus mochileros.

Los mochileros que deseen inscribirse con un piloto deberán estar en posesión de la Acreditación de Mochilero homologada o la Licencia de Piloto, esta última homologada por la FEDERACION NAVARRA, del año en curso.

INTERVALOS DE SALIDA:

El organizador decidirá si el orden de salida es el de todos a la vez o si se hace por categorías o número del dorsal. Se recomienda, para evitar colas y atascos, que la salida se realice en zonas diferentes para cada categoría. De este hecho se informará a los pilotos a la hora de entregarles la tarjeta de puntuación. En caso de que haya hora de salida diferenciada, la organización se asegurará de que los pilotos conozcan perfectamente cuál es la que le corresponde a cada uno y la zona de inicio de su propia carrera.

En cualquier caso, el reglamento particular de la competición reflejará claramente la decisión de la organización.

TÉCNICA Y PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL TECNICO:

El piloto y sus mochileros están obligados a presentarse a las Verificaciones Administrativas y Técnicas. En caso de no hacerlo, sin justificación, no procederá su verificación.

Equipamiento de la motocicleta:

El control de las motocicletas debe efectuarse en el mismo lugar de la competición. En todo momento durante la Competición, el piloto será responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos.

Los Órganos u Oficiales pertinentes pueden excluir, en todo momento durante la Competición, a 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.

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 de 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 para trial.

El funcionamiento del dispositivo de seguridad (corto circuito - paro motor, conocido como "hombre al agua") debe estar instalado y en funcionamiento desde que el piloto se sube a la motocicleta. Es obligatorio que el piloto lleve fijado el dispositivo en el momento de franquear la zona. El juez de zona podrá denegar el acceso a la misma si no se cumple esta norma. Igualmente, las motocicletas deberán instalar un protector de la corona trasera de forma que la superficie sea compacta y sin agujeros.

Equipamiento de los pilotos:

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

ANEXO TRIAL:

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

Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecidos:

- Más de 20 minutos de retraso en la salida: Exclusión.
- Por minuto de retraso en el control final de tiempo en meta: 1 Punto.
- Más de 20 minutos de retraso en el control final de tiempo en meta en la última vuelta: Exclusión.
- Comenzar el trial, entrando ya en una zona, antes de la hora reglamentada de salida: Exclusión.

En caso de retraso por parte de un piloto en la salida no se modificarán sus tiempos de Competición.

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

PENALIZACIONES POR FALTAS EN UNA ZONA:

Definición de falta: es cada contacto de una parte del cuerpo del piloto (con excepción de los pies si estos están sobre el reposapiés) 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.).

- (A) 1 Falta: 1 Punto.
- (B) 2 Faltas: 2 Puntos.
- (C) Más de 2 Faltas: 3 Puntos.
- (D) Fiasco: 5 Puntos.

CASOS DE FIASCO:

1 La moto franquea una puerta o límite de zona con cualquiera de sus ruedas por el lado equivocado, siendo el eje de la rueda respectiva el punto de referencia.

2 Romper la cinta con cualquier parte de la moto.

3 Pisar la cinta no es penalizable; salirse de la zona tras haberla pisado, con cualquiera de las dos ruedas, es fiasco por poco que se haya salido.

4 Si una cinta delimitadora está suspendida en el aire, el piloto puede apoyar sobre ella la rueda delantera para así, alargándola, conseguir más espacio. Esto no es penalizable. Sin embargo, con la rueda trasera (dando marcha atrás, por ejemplo) el piloto puede estirar la cinta hasta que el punto de contacto esté en el mismo plano vertical que el eje de la rueda. Pasado ese punto es fiasco.

Esto se aplica tanto si la cinta se utiliza como límite externo de la zona o como medio de separación interna dentro de la misma.

5 El piloto o la moto rompen o tiran cualquier señalización o soporte de señalización de su categoría que esté firmemente sujeta. Si está floja no penalizará.

6 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.

7 El piloto no franquea la zona en el tiempo establecido de 1'30'' + 10 segundos de tolerancia.

8 El piloto recibe ayuda externa.

9 El piloto o sus mochileros cambian la condición de la zona.

10 El manillar de la motocicleta toca el suelo o cualquier otro objeto, natural o no, que esté a la altura o por debajo de la rodilla.

11 La motocicleta efectúa un bucle cerrado, cortando sus trazas con alguna de las dos ruedas.

12 La rueda trasera (eje de la rueda) pasa por la señal de entrada, fin de zona o una puerta antes que la delantera (eje de la rueda).

13 El paro del motor de la motocicleta estando cualquier parte del piloto o de la motocicleta en contacto con el suelo, con la excepción de los neumáticos, y sin que haya progresión.

Casos: 1.- el motor se cala con la moto detenida, apoyada en un pico sobre la tapa protectora del cárter. En este caso, aunque el piloto pueda volver a arrancar el motor, la penalización es de 5 puntos.

2.- Se ha parado el motor y el piloto hecha pie a tierra o se apoya con el manillar o con alguna parte del cuerpo en un obstáculo de la zona para volver a arrancar el motor. No obstante, no se penalizará si el piloto es capaz de arrancar el motor sin incurrir en pie al suelo ni haber recurrido a apoyos de su cuerpo y reanudar la zona.

14 Incurrir en falta o pie al suelo cuando la motocicleta retrocede por haber fracasado en el intento de superar un obstáculo de la zona.

15 El piloto franquea una puerta de color diferente al de su categoría.

16 Realizar la zona sin tener el dispositivo de “hombre al agua” enganchado a la mano izquierda.

17 Comenzar la zona sin que el juez lo haya autorizado explícitamente, siempre y cuando esto sea fruto de la impaciencia.

Cualquier fiasco (caída, sobrepasar el tiempo, etc.) lo deberá señalar el Juez de zona con un toque de silbato inmediato.

Otras penalizaciones.

1 Omitir una zona o no franquear las zonas en orden numérico: 20 puntos por cada orden no respetado.

2 Solo el piloto está autorizado a pilotar o empujar su moto durante el recorrido, bajo la penalización de 20 puntos.

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

Las siguientes penalizaciones pueden ser añadidas.

1 El mochilero protesta la decisión del juez de zona: 5 puntos extras.

2 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 extras.

3 Entrar en la zona sin la autorización del juez: 5 puntos extras.

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 informar inmediatamente, si es posible, al Director de Competición. En todo caso lo conservará en su memoria para hacerlo llegar al Director lo antes posible. No se aceptarán rectificaciones una vez se hayan publicado los resultados.

Penalización extra para los pilotos.

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

El mochilero no respeta las siguientes condiciones:

1. El número de su dorsal debe estar totalmente visible.
2. No seguir el mismo recorrido que el piloto.

En estos casos la penalización será de 5 puntos adicionales, a aplicar al total del resultado de la Competición.

EXCLUSIÓN.

Las siguientes faltas conllevarán la exclusión del piloto para la Competición.

- 1 Conducir una motocicleta sin casco.
- 2 Pérdida de la tarjeta de puntuación.
- 3 Utilización de motocicleta no verificada para la competición.
- 4 Iniciar el trial antes de la hora fijada como salida.
- 5 Utilización de sustancias prohibidas (sin tener en cuenta las sanciones previstas en el Reglamento de Control de Dopaje).
- 6 Cambio de número de dorsal o distintivo.
- 7 Realizar el recorrido en sentido contrario al indicado para la prueba. Y es que el recorrido señalado deberá seguirse estrictamente. Un piloto que abandone el recorrido deberá retomarlo en el mismo punto en el que lo dejó.
- 8 Entrenamiento no autorizado de una zona.
- 9 Otros casos de conducta incorrecta con un oficial por el piloto o su mochilero.
- 10 Cualquier acto voluntario por parte del piloto o mochilero que vaya contra el desarrollo reglamentario de la Competición.

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 si los hay, 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.

En caso de pérdida de la tarjeta, el piloto constará como desclasificado.

CLASIFICACION Y RESULTADOS.

El vencedor de cada Competición será el piloto que haya totalizado el menor número de puntos. Los pilotos de la clasificación final de cada competición recibirán los puntos para su Campeonato. Los pilotos clasificados a partir de la posición 15 y que figuren cómo clasificados en la prueba recibirán un punto para la clasificación del Campeonato

POSICIÓN Y PUNTOS:

1º.- 20 puntos	7º.- 9 puntos	13º.- 3 puntos
2º.- 17	8º.- 8	14º.- 2
3º.- 15	9º.- 7	15º.- 1
4º.- 13	10º.- 6	Resto, 1 punto.
5º.- 11	11º.- 5	
6º.- 10	12º.- 4	

Para que una categoría tenga validez a efectos de la Clasificación General final, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación un mínimo de la mitad más una de las competiciones puntuables convocadas.

Si hay más de ocho pruebas puntuables para el Campeonato Navarro de Trial se descontarán los peores resultados de dos 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.

En caso de empate, el piloto que tenga el mayor número de "0" en la competición será el vencedor. Si aun 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. Por ejemplo, si dos pilotos son ex-aequo en la segunda posición la atribución de puntos sería la siguiente: 20,17, (17),13, etc.

Ex-Aequo al final del Campeonato.

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.

ENTREGA DE TROFEOS.

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

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 €, haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia y dorsal del piloto con el motivo de la reclamación.

Cada reclamación tendrá que referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelto al reclamante.

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, así como un Cronometrador.

Instalaciones Sanitarias y de Urgencia:

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 de reanimación respiratoria y cardiovascular).

NOTA: Lo que por su extensión no se refleja en el Reglamento de este Campeonato, se regirá por el Reglamento Deportivo de la RFME.