

COPA CATALANA DE TRIAL DE CLÁSICAS 2014

Índice

- Art. 1º.-CATEGORIAS.
- Art. 2º.-VEHICULOS ADMITIDOS.
- Art. 3º.-COMPETICIONES PUNTUABLES.
- Art. 4º.-RESULTADOS y CLASIFICACIÓN.
- Art. 5º.-CLASIFICACIONES DE LA PRUEBA.
- Art. 6º.-DESCUENTO DE PUNTOS.
- Art. 7º.-HORARIOS DE CARRERA.
- Art. 8º.-RECORRIDO, TIEMPOS Y NUMERO DE ZONAS.
- Art. 9º.-TIEMPOS ESTABLECIDOS EN UNA ZONA.
- Art. 10º.-PENALIZACIONES.
- Art. 11º.-RESULTADOS y RECLAMACIONES.

La **Federación Catalana de Motociclismo** convoca la **Copa Catalana de Trial de Clásicas 2014**, acogíendose a la normativa general y a las siguientes especificaciones:

Art. 1º.-CATEGORIAS.

Clásicos.- Identificados con el color AMARILLO en las zonas.

Pre-72.- Identificados con el color AMARILLO en las zonas

Pre-80.- Identificados con el color VERDE en las zonas.

Trialeros.- Identificados con el color VERDE en las zonas.

Expertos.- Identificados con el color AZUL en las zonas.

Serán admitidos a participar y puntuar en cualquiera de estas categorías los pilotos que, en el transcurso de la presente temporada tengan licencia expedida por la FCM o cualquier Federación Territorial del año en curso.

Art. 2º.-VEHICULOS ADMITIDOS.

En esta Copa podrán formar parte todo tipo de motocicleta de características aceptadas por el siguiente artículo y que se agruparán de acuerdo a las clases que se determinan a continuación:

Clásicos.- Cualquier motocicleta considerada clásica. Nivel de dificultad de la zona amarillo.

Pre-72.- Motocicletas en que el año de inicio de fabricación del modelo sea anterior a 1972. Se exceptúa la motocicleta marca OSSA primer modelo Mick Andrews réplica con nº de chasis B34001 a B345999, que sí serán admitidas aunque fabricarse durante 1972. Las motocicletas de la categoría Pre-72 competirán siempre en el nivel amarillo de las zonas.

Pre-80.- Motocicletas en que el año de inicio de fabricación del modelo sea anterior a 1980. Nivel de dificultad de la zona verde. La motocicleta marca Fantic 200 podrá ser considerada Pre-80 ya que las primeras unidades datan de noviembre de 1979.

Trialeros.- Cualquier motocicleta considerada clásica. Nivel de dificultad de la zona verde.

Expertos.- Cualquier motocicleta considerada clásica. Nivel de dificultad de la zona azul.

Para participar en la **Copa Catalana de Trial de Clásicas**, sólo se admitirán las motocicletas que cumplan con el anexo del **Reglamento Técnico para la Copa Catalana de Trial para Clásicas**.

Art. 3º.-COMPETICIONES PUNTUABLES.

Para que esta Copa tenga validez, será imprescindible que se hayan celebrado como mínimo, la mitad más una de las competiciones programadas y que se determinen en el calendario oficial de la Federación Catalana de Motociclismo todas las cuales deberán llevarse a cabo de acuerdo con las disposiciones de los respectivos Reglamentos Deportivos Generales de la Federación Catalana de Motociclismo y los particulares de cada prueba.

No podrán ser puntuables para esta Copa las pruebas denominadas de larga duración (de más de un día) aunque sólo sea elegido un único día como puntuable para esta Copa.

Todas las pruebas de Campeonato de Cataluña tendrán que disputar en domingo. No se podrán disputar competiciones del Campeonato de Cataluña cuando el día siguiente se dispute una prueba de un Campeonato FIM, UEM o FIM.

Art. 4º.-RESULTADOS y CLASIFICACIÓN.

El ganador de la prueba es el piloto que haya totalizado el menor número de puntos. En caso de empate en la clasificación final de una prueba piloto que tenga el mayor número de "0" será el ganador. Si la igualdad persiste, se tomará el mayor número de "1", después de "2" y después de "3". En el caso de que después de esto persistiera el igualado, se decidirá el ganador de acuerdo el menor número de puntos en la última zona de la última vuelta, en la penúltima zona y así sucesivamente. En caso de que persistiera la igualdad, se decidirá el ganador de acuerdo lo que haya invertido menos tiempo en el transcurso de

la totalidad de la prueba. En el caso de que aún así la igualdad persistiera, los pilotos serán acreedores de la misma plaza.

Art. 5º.-CLASIFICACIONES DE LA PRUEBA.

Se adjudicará a cada piloto empezando por el primer clasificado y hasta el decimoquinto las siguientes puntuaciones: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 y 1 punto a todos los pilotos que acaben la prueba.

Art. 6º.-DESCUENTO DE PUNTOS.

En todas las categorías de la Copa Catalana de Trial de Clásicas NO se descontará ninguna prueba. En caso de empate al final del Campeonato se aplicará el artículo 15º de la Normativa General.

Art. 7º.-HORARIOS DE CARRERA.

El horario de carrera será unificado para todas las pruebas según lo siguiente:

Verificaciones Administrativas de **8:00 a 9:00 horas**.

Verificaciones Técnicas de **8:00 a 9:00 horas**.

Salida Pilotos: entre las **9:00** y las **9:30 horas** siguiendo el siguiente orden: **Clásicos, Pre-72, Trialeros, Pre-80** y **Expertos**.

La salida del primer participante nunca será antes de las **9:00 h.**, A razón de dos pilotos cada minuto. La organización se reserva el derecho de modificar estos horarios siempre que este hecho conste en el reglamento particular de la prueba.

Art. 8º.-RECORRIDO, TIEMPOS Y NUMERO DE ZONAS.

El tiempo máximo establecido para cada prueba será de **4 horas**. Superado este tiempo se dispondrá de **15 minutos** más a razón de **1 punto de penalización** por cada minuto de retraso.

Si el Presidente del Jurado lo estima oportuno, podrá modificar el tiempo máximo establecido antes del inicio de la prueba comunicando el nuevo tiempo máximo a todos los participantes.

La tipología de las zonas será la siguiente:

- a) Número de zonas.- El número mínimo de zonas será de 10 con 2 vueltas al recorrido, la organización se reserva el derecho a modificar la cantidad y / o configuración siempre que este hecho conste en el reglamento particular de la prueba.
- b) Niveles de las zonas.- Los organizadores de cada Trial marcarán tres niveles en cada una de las zonas, en función de los siguientes parámetros:
 - i) Nivel amarillo.- nivel de dificultad muy baja.
 - ii) Nivel verde.- nivel de dificultad bajo.
 - iii) Nivel azul.- nivel de dificultad medio.

Todo el perímetro de la zona estará delimitado con cinta. Dentro de cada una de las zonas se delimitarán claramente con señales de cada uno de los colores, las puertas de cada nivel de dificultad, siendo obligatorio que cada participante realice la zona pasando por todas las puertas de su nivel y color. Será penalizado con 5 puntos, el participante que alterne puertas del nivel en que compite con puertas de niveles de dificultad superior o inferior.

No está permitido marcar zonas indoor para ninguna de las categorías de esta Copa.

Art. 9º.-TIEMPOS ESTABLECIDOS EN UNA ZONA.

No se establece tiempo para realizar las zonas.

Art. 10º.-PENALIZACIONES.

10.1. Penalizaciones de tiempo según los tiempos establecidos:

10.1.1. Por minuto de retraso en el control final de tiempo de la llegada, **1 punto**.

10.1.2. Más de 15 minutos de retraso en el control final de tiempo de llegada, exclusión.

En caso de que un piloto tome la salida con retraso, no se modificarán los tiempos de competición.

Para norma el tiempo final se tomará el punto de llegada. Por razones de seguridad, el jurado de la prueba podrá decidir tomar el tiempo final una vez finalizada la última zona.

10.2. Penalizaciones por faltas en una zona:

10.2.1. 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
e) Omisión de efectuar una zona:	20 puntos

10.2.2. Definición de Fiasco

- 1- La motocicleta retrocede, con o sin pie en el suelo.
- 2- La motocicleta franquea una puerta o límite de zona con cualquiera de las 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 utilice como límite externo de la zona o como separación interna dentro de la misma.
- 4- El piloto o la motocicleta rompe, cualquier señalización o soporte de señalización de su categoría.

- 5- El piloto baja de la motocicleta y pone los dos pies en el suelo por el mismo lado o detrás del eje de la rueda trasera 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 recibe ayuda externa.
- 8- El piloto cambia la condición de la zona.
- 9- Rechazo a entrar en una zona si el piloto se presenta al juez de la zona.
- 10- El manillar de la motocicleta toca el suelo.
- 11- La motocicleta efectúa un bucle cerrado, talando sus propias trazas con alguna de las dos ruedas.
- 12- La motocicleta pasa por una puerta de zona (eje de la rueda), correspondiente a una categoría distinta de la que le corresponde y en cualquier sentido.
- 13- La rueda trasera pasa por la señal de entrada, con el fin de zona o una puerta antes de que la delantera
- 14- Si el motor de la motocicleta se para y el piloto incurre en falta.
- 15- El eje delantero sale de la zona por la puerta de entrada.

Cualquier fiasco (retrocede la moto, dejar de progresar, caída, etc.) Lo señalará el Juez de zona de inmediato.

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

También podrán ser añadidas a las anteriores, las siguientes penalizaciones:

1. El piloto no abandona la zona, habiendo efectuado fiasco, en el momento y por el camino indicado por el Juez, 5 puntos adicionales.
2. No seguir las zonas en orden numérico, 20 puntos adicionales.

En el momento de la atribución de penalizaciones, se otorgará siempre a favor del 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 el Reglamento de Trial, será juzgada como una constatación de hechos.

Art. 11º.-RESULTADOS y RECLAMACIONES.

Los resultados se aprobarán media hora después de su publicación en el tablón oficial de anuncios. Una vez aprobados no se admitirá reclamación.

Las reclamaciones podrán formularse durante media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, deberán formularse por escrito al Director de Competición o 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 y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación deberá 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 4T o de **600,00 €** para las de 2T. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de **500,00 €** para las motocicletas de 4T o de **300,00€** para las 2T 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 después de 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 éste, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por éste.

En caso de reclamación o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento 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 este 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.

11. 1. Reclamació sobre carburants.

11.1.1. Reclamación sobre carburantes:

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de € 1.000,00 efectuado al Director de Competición o 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 deberá 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 **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 DESCLASIFICACIÓN.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

11.2. Recurso de apelación:

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FCM, todo concursante, piloto o pasajero, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los comisarios deportivos, ante el Comité de Competición y Disciplina de la FCM. 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.

LA INTERPRETACIÓN DE ESTE REGLAMENTO QUEDA A CRITERIO DE LA FEDERACIÓN CATALANA DE MOTOCICLISMO.