

Campeonato Navarro de Trial

REGLAMENTOS DEPORTIVOS Y TÉCNICOS

Categorías

TR1 Campeonato Navarro de Trial

TR2 Campeonato Navarro de Trial

TR3 Campeonato Navarro de Trial

TR4 Campeonato Navarro de Trial

Cadete Campeonato Navarro de Trial

Juvenil Campeonato Navarro de Trial

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 numero de zonas por vuelta de seis a ocho zonas tres vueltas de nueve a quince 2 vueltas y a partir de dieciseis 1 vuelta

Señalización

El recorrido deberá estar marcado con las señales de dirección. 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 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 RFME 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 de limitando el inicio

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 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 5 puntos) podra 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 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.

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 los pasos obligatorios colocando puertas, según ejemplo.

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

Los pilotos deben pasar entre todas las puertas para su clase. 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 un piloto franquea una zona, en el momento en el que un obstáculo imprevisto le impide efectuar su tentativa. Si el piloto pide obstrucción, el juez de zona puede permitirle volver a intentar la zona. La decisión del juez de zona sobre la posibilidad de volver a intentar una zona no admite reclamación. Si se autoriza volver a intentar la zona, la zona será controlada a partir del lugar de la obstrucción y todos los puntos obtenidos antes de la obstrucción durante la primera tentativa se mantendrán.

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

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 que registren tiempos en minutos y segundos, perfectamente sincronizado con la Hora Oficial de la Competición.

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

Tiempo máximo autorizado

El tiempo establecido para cada piloto, para desplazarse desde la salida hasta el control final de meta será establecido por el Jurado de la Competición, siendo aconsejable que no exceda de 4 horas y 30 minutos.

El supervisor RFME 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 10:00 horas para el primer participante. Horario a determinar por el supervisor , El control horario de salida debe estar situado en la zona de salida, donde los pilotos tomarán la salida .

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 penalización de la Competición.

Tiempo establecido en una zona

Cada piloto tendrá un tiempo establecido de 1´ 30´´ (un minuto, 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. (ej. 0/1 tolerancia=1, 1/1=2, 2/1=3, 3/1=3 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 que se servirá de un silbato para señalar el principio del tiempo controlado. Si el piloto no ha finalizado la zona en el tiempo acordado de 1' 30'' (un minuto, treinta segundos), el oficial dará un pitido 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

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 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 como libres y voluntarios para los pilotos.

ADMINISTRACIÓN

Licencias de los pilotos

Para participar y puntuar en las diferentes categorías del Campeonato Navarro de Trial, los pilotos deberán estar en posesión de Licencia

Homologada RFME para el año en curso o de Licencia regional de Trial .

Edades de participación:

TR1:a partir de 14 años.

TR2: a partir de 14 años.

- TR3: a partir de 18 años.

- TR4: a partir de 14 años.

- Junior: a partir de 13 años hasta 18 o que cumplan 19 durante el año.

- Cadete (hasta 125cc.): a partir de 12 años hasta 15 o que cumplan 16 durante el año.

Derechos de inscripción

Los derechos de inscripción para los pilotos serán fijados por la Asamblea General de la FNAMEOTO. y publicados en su página web. 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 FNAMEOTO.
www.fnamoto

1. En plazo hasta las 24:00 horas del Jueves anterior al día de la prueba.

2. Fuera de plazo hasta las 24:00 horas del jueves anterior al día de la prueba. Estas inscripciones podrán tener un recargo.

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.

Números 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 piloto y sus mochileros deben firmar una declaración en la que el piloto es responsable de los actos de sus mochileros.

Los mochileros que deseen inscribirse con un piloto, deberán estar en posesión de la Acreditación de Mochilero homologada por la RFME, ó bien de la Licencia de Piloto, Homologada por la FNAMOTO:, del año en curso,

Los mochileros únicamente podrán llevar puestos los dorsales o distintivos específicos para mochilero indicados por la Organización.

Los mochileros solo podrán entrar en la zona para garantizar la seguridad del piloto en la zona, previa autorización del juez de zona. Solo podrá entrar en dicha zona cuando su piloto se disponga a realizarla y tras la aprobación del juez de zona. Cualquier alteración de esta norma se penalizará con 5 puntos.

El piloto puede ser asistido por quien sea en cualquier punto del recorrido para reparar su motocicleta o cambiar piezas

Sólo el piloto está autorizado a pilotar o empujar su moto en el recorrido.

Los mochileros deben seguir el mismo recorrido que el piloto, salvo si el organizador prevé o autoriza algún tipo de desvío o camino alternativo.

Intervalo de salida

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

-TR4, Cadete, TR3, Junior, TR2 y TR1

La salida podrá ser en Zonas diferentes para cada categoría

TÉCNICA Y PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL TÉCNICO

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 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

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.

El funcionamiento del dispositivo de seguridad (corto circuito - paro motor) 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.

Equipación 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 FIM, Anexo Trial. Anexo Trial.

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

Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecidos

- 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 4: 1 punto
 - por un minuto de retraso en el control de la zona 8: 1 punto
 - por minuto de retraso en el control final de tiempo en meta: 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 o distintivo al piloto.

Penalizaciones por faltas en una zona

Definición de Falta

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 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

- La motocicleta franquea una puerta o límite de zona con cualquiera de sus ruedas por el lado equivocado. (eje de la rueda)

Romper la cinta o traspasarla (eje de la rueda) de forma que la rueda toca el suelo por el otro lado, cuando una cinta se utiliza como límite externo de la zona o como separación interna dentro de la misma.

- El piloto o la motocicleta rompe o tira cualquier señalización o soporte de señalización de su categoría.
- 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 posterior de la motocicleta
- El piloto no franquea la zona en el tiempo establecido de 1'30'' + 10 seg de tolerancia
- El piloto recibe ayuda externa.
- El piloto o sus mochileros cambian la condición de la zona.
- Los mochileros entran en la zona sin la autorización expresa del Juez de zona.
- El manillar de la motocicleta toca en el suelo. la zona por la puerta de entrada.
- La motocicleta efectúa un bucle cerrado, cortando sus trazas con alguna de las dos ruedas.

- 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)
- 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.
- Incurrir en falta o pié al suelo cuando la motocicleta retrocede.
- **El piloto franquea una puerta de color diferente al de su categoría.**
- El eje delantero sale de la zona por la puerta de entrada.

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

Otras Penalizaciones

- Omitir una zona o no franquear las zonas en orden numérico: 20 puntos
- 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.

Sin embargo, las siguientes penalizaciones pueden ser añadidas:

- El mochilero 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 (art. 052.4.1): 5 puntos
- Entrar en la zona sin la autorización del juez: 5 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 informar inmediatamente al Director de Competición. 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 dorsal debe estar totalmente visible.
 2. 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

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 o distintivo (art. 052.8.2).
- El piloto trabaje como mecánico o asistencia para otro piloto (art.52.7.3.1)
- El recorrido señalizado deberá seguirse estrictamente. Un piloto que abandone el recorrido deberá retomarlo en el mismo punto en el que lo dejó.
- Realizar el recorrido en sentido contrario al indicado para la prueba.
- Entrenamiento no autorizado de una zona (art. 052.6).
- Otros casos de conducta incorrecta con un oficial por el piloto o su mochilero.

- Cualquier acto voluntario por parte del piloto o mochilero, que vaya contra el desarrollo reglamentario de la Competición.
- No manifestar ninguna voluntad de defender sus posibilidades y/o trabajar como mochilero o asistencia para otro piloto.

REGISTRO DE LOS PUNTOS

El piloto debe tener una tarjeta de puntuación individual hecha de material impermeable y flexible. El piloto es responsable de que en su tarjeta se marquen las puntuaciones de cada zona y los tiempos de los controles horarios, debiendo presentarla a los Jueces de zona cuando ellos se lo pidan

Cualquier diferencia entre las tarjetas de puntuación y cualquier otra hoja de resultados será explicada por el Director de Competición al Jurado para su ratificación. Cada Organizador deberá prever que en todas las zonas haya una lista de control de puntuación.

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

20 puntos al 1º	10 puntos al 6º	5 puntos al 11º	1 punto al 16º Etc...
17 puntos al 2º	9 puntos al 7º	4 puntos al 12º	1 punto al 17º
15 puntos al 3º	8 puntos al 8º	3 puntos al 13º	1 punto al 18º
13 puntos al 4º	7 puntos al 9º	2 puntos al 14º	1 punto al 19º

11 puntos al 5º

6 puntos al 10º

1 punto al 15º

1 punto al 20º

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 mas una de las competiciones puntuables convocadas.

Si hay mas de ocho pruebas puntuables para el Campeonato Navarro de Trial se podran descontar los peores resultados de dos de ellas

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 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 . Por ejemplo, si dos pilotos son ex aequo en la segunda posición la atribución de puntos sería la

siguiente: 20, 17, (17), 13, 11, etc...

Ex-Aequo al final del Campeonato,

En caso de empate después de la última Competición puntuable para el Campeonato 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.

TROFEOS 052.14.1 Ceremonia de

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 € y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de dorsal y 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 devuelta 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 A si como un cronometrador.

Instalaciones sanitarias y de urgencia

- 1 Vehículo Tipo B (soporte vital básico) según Ley R.D. 836/2012, con su personal.
-