

# Reglamento Trial Clásicas 2025 y post Clásicas 2025 y Open no puntuable

La interpretación del presente reglamento corresponde única y exclusivamente a la FBM. Durante la temporada, en el caso de posibles lagunas o aspectos no contemplados en el mismo, corresponderá también única y exclusivamente a la FBM, la incorporación de cuantos artículos, observaciones, y mejoras, que formaran parte íntegra del mismo, a partir del día de su aprobación por parte del Comité de Competiciones de la FBM, sin carácter retroactivo.

## **TODOS LOS REGLAMENTOS ANTERIORES A ESTE QUEDAN DEROGADOS**

### DEFINICIÓN DE UN TRIAL

El Trial es una prueba en la cual la habilidad y la regularidad de los corredores constituyen la base de los resultados.

A lo largo del recorrido se marcarán unas zonas. La habilidad del corredor al franquear dichas zonas será observada y penalizada. Además, habrá un límite de tiempo para una parte o para toda la prueba.

La composición del jurado de la competición será:

- El Director de Carrera
- El Comisario Técnico
- El Comisario Deportivo

\*El Director de carrera será asignado por el Moto-club organizador.

**ANEXO: En las competiciones de Trial es obligatoria la asistencia de una ambulancia básica con técnico y enfermero.**

**Artículo 1. CONVOCATORIA CAMPEONATO DE BALEARES.**

	CILINDRADA /CLASE	CARACTERÍSTICAS	CATEGORÍA LICENCIA	COLOR DORSAL	DERECHOS INSCRIPCIÓN		
					Piloto	Mochilero	
CATEGORÍAS TRIAL CLÁSICA	A	<b>EXPERTOS</b>	Sin limitación de motor Doble amortiguador trasero, freno de tambor y refrigeración por aire	Veterano A y B – Senior - junior - cadete	AZUL	40€	--
	B	<b>TRIALEROS</b>		Veterano A y B - Senior-junior - cadete o juvenil	VERDE	40€	–
	C	<b>CLÁSICOS</b>			AMARILLO	40€	

## Artículo 1.1. CATEGORÍAS NO PUNTUABLES OPEN Y POST CLÁSICAS

	CILINDRADA /CLASE	CARACTERÍSTICAS	CATEGORÍA LICENCIA	COLOR DORSAL	DERECHOS INSCRIPCIÓN	
					Piloto	Mochilero
Copa No Puntuable	<b>OPEN A</b>	Sin limitación	Veterano A y B – Senior- Junior -Cadete o Juvenil	AZUL	40 €	--
	<b>POST CLÁSICAS A</b>	Según reglamento técnico RFME	– Veterano A y B – Senior- Junior -cadete - Juvenil - Alevín	VERDE	40 €	--
	<b>POST CLÁSICAS B</b>	Según reglamento técnico RFME	Veterano A y B – Senior- Junior -cadete - Juvenil - Alevín	AMARILLO	40 €	--
	<ul style="list-style-type: none"><li>• La categoría de Open A, tendrán ceremonia de ganadores sin obligación de entrega de trofeo por parte del organizador y el tiempo estipulado por zona es de 2 minutos</li><li>• Las categorías Post Clásicas, tendrán ceremonia de ganadores sin obligación de entrega de trofeo por parte del organizador.</li></ul>					

La pre inscripción será obligatoria y deberá efectuarse por los canales de intranet y mail. Todos los pilotos que se quieran inscribir fuera del plazo de inscripción deberán abonar al club organizador un 50% más del importe de la inscripción. La mitad de este 50 % será descontado al club por la Federación por incumplimiento del plazo de inscripción.

### NORMATIVA INSCRIPCIONES DE PRUEBAS DE CAMPEONATO DE BALEARES:

- La inscripción deberá realizarse a través de la web, pago online.
- El plazo máximo de inscripción será el jueves anterior a la prueba

RECORDATORIO: TODOS LOS PILOTOS QUE SE QUIERAN INSCRIBIR FUERA DEL PLAZO DE INSCRIPCIÓN DEBERÁN ABONAR AL CLUB ORGANIZADOR UN 50% MASDEL IMPORTE DE LA INSCRIPCIÓN Y, LA MITAD DE ESTE 50 % SERÁ DESCONTADOAL CLUB POR LA FEDERACIÓN POR INCUMPLIMIENTO DEL PLAZO DE INSCRIPCIÓN.

Para inscribirse en competiciones que transcurran por vías públicas abiertas al tráfico, es imprescindible estar en posesión del correspondiente carnet de conducir y que la motocicleta a utilizar cuente con su documentación en regla.

## Artículo 3. ENTRENAMIENTOS

Los entrenamientos en las zonas, una vez señalizadas, están prohibidos bajo pena de exclusión. Está totalmente prohibido el día anterior a la prueba la visita a la zona o al recorrido de ínter-zona con motocicleta.

## Artículo 4. ZONA DE SALIDA Y RECORRIDO

Zona de Salida: Deberá estar debidamente señalizada y dar la imagen más pulcra posible en elementos de infraestructuras.

Infraestructura Mínima en la zona de Salida: **Banderolas de la Federación**, carpa, mesa, reloj visible con horario oficial, pizarra con información a los pilotos de nº zonas, nº de vueltas y tiempo para su realización, etc...

Pancarta indicativa de salida y llegada.

El recorrido tiene que ser todo terreno (camino, senderos o bosques bajos) con excepción de los puntos de enlace por carreteras que pueda tener.

El recorrido solo podrá ir en una dirección. En circunstancias excepcionales, si es necesario circular en doble sentido, se tomarán medidas especiales de seguridad como, por ejemplo: vallas, conos y/u oficiales.

Para figurar en la clasificación final, la moto del piloto debe haber efectuado la longitud total del recorrido por sus propios medios o los del piloto.

Distancia: La longitud del recorrido se estipulará en el Reglamento Particular.

Señalización: El recorrido estará señalizado con flechas direccionales y/o cinta. El recorrido señalado será estrictamente seguido. Cualquier piloto que abandone el recorrido, deberá retomararlo en el punto en el que lo abandonó, bajo pena de exclusión.

Toda competición que se desarrolle por carretera abierta / vías públicas, el club deberá contar con el permiso de los ayuntamientos en cuyos términos municipales discurre el trazado del circuito, debiendo estar perfectamente señalizados dichos tramos habilitando para el control de los cruces o tramos delicados miembros de la organización, policía local o protección civil. Para inscribirse en competiciones que transcurran por vías públicas abiertas al tráfico, es imprescindible estar en posesión del correspondiente carné de conducir y que la motocicleta utilizar cuente con su documentación en regla como marca la normativa de circulación en vías públicas.

## Artículo 5. BRIEFING Y VERIFICACIÓN

El briefing es el informe instructivo que se realiza antes del comienzo de la prueba, en el que se detallarán las características destacables del reglamento particular, así como del número de zonas, número de vueltas, peculiaridades a destacar sobre seguridad, tiempo de la prueba y tiempo de descuento orden de salida, etc...

La realización del briefing será obligatoria por parte del club organizador, así como la asistencia al mismo será obligatoria para todos los pilotos.

La verificación técnica será de cumplimiento obligatorio. Cualquier piloto o motocicleta que no cumpla con las medidas de seguridad establecidas en el artículo 19 no podrá participar en la prueba.

## Artículo 6. TIEMPO / LLEGADA

El tiempo deberá estar estipulado en el reglamento particular pudiendo ser modificado por el jurado de la prueba en función del número de inscritos, dificultad de las zonas e íter-zonas o nivel de los participantes, o a criterio del jurado para el mejor desarrollo de la prueba, pero una vez empezado el Trial no se podrá cambiar el tiempo a excepción si es por fuerza mayor o incidencias durante el desarrollo de la competición, en este caso es obligatorio informar debidamente a todos los participantes con todos los medios posibles.

El trial estándar será de 7 zonas a 3 vueltas, queda a voluntad del club usar el formato que se decida, pero como máximo 21 zonas y como mínimo 18, se establece como tiempo mínimo 3½ horas más un tiempo de penalización de 20 minutos como máximo.

El tiempo establecido deberá estar expuesto en la pizarra informativa del punto de salida y deberá anotarse cualquier modificación. Será obligatorio tener un reloj de hora oficial en el punto de salida. Para considerarse válida la llegada de un piloto, éste deberá llegar a la zona de meta con su pulsera y su motocicleta.

#### **Artículo 7. DORSALES**

Si el club organizador contempla en el Reglamento Particular de la prueba el suministro de dorsales para pilotos y mochileros (debe coincidir con el dorsal fijo del piloto)

Trial, en esta especialidad será obligatorio la utilización del dorsal para la moto entregado por la FBM en la primera prueba en la que el piloto participe, y este dorsal será el mismo que utilice toda la temporada e intransferible. En caso de extravió o deterioro deberá solicitar uno nuevo con tres días de antelación a la prueba con un coste de 10€. No disponer del dorsal será motivo de no aceptar la inscripción en la prueba o la prohibición de los comisarios de entrar en la zona.

**La utilización del dorsal en la moto será obligatoria para participar.**

#### **Artículo 8. PULSERAS y demás elementos de control**

A cada piloto en la primera prueba que participe la FBM se le entregará una pulsera de puntuación individual e intransferible hecha de material impermeable y flexible. El piloto deberá llevar consigo la pulsera durante todo el recorrido, es responsable de que su pulsera sea marcada en cada zona y debe presentarla a los jueces de zona cuando ellos se lo pidan. Cualquier diferencia entre las pulseras de puntuación y cualquier otra hoja de resultados, será explicada por el director de Carrera al Jurado para su ratificación. Cada Organizador deberá prever que en todas las zonas haya una lista de control de puntos de penalización. En caso de extravió o deterioro deberá solicitar uno nuevo con tres días de antelación a la prueba con un coste de 15€.

Una vez finalizado el trial el piloto guardará su pulsera para la siguiente carrera y para siguientes temporadas.

Si el club lo determina los métodos alternativos de control a la pulsera de cronometraje podrá ser Hoja de jueces de zona o tarjetas que deberá portar el piloto.

**La utilización de la pulsera de puntuación será obligatoria para participar.**

#### **Artículo 9. ORDEN DE SALIDA**

Como norma general, el orden de salida se efectuará a intervalos de tiempo entre categorías. Será a decisión del club organizador, pudiendo ser por intervalos de categorías/pilotos o salida colectiva previa inclusión en el reglamento particular.

En casos de fuerza mayor, si así lo determina el director de carrera, se podrá variar el orden de salida especificando en el reglamento particular, debiendo anunciar el modo elegido durante el briefing.

## Artículo 10. ZONAS

El número de zonas estará comprendido entre **18 y 21** computando el total de vueltas que a su vez oscilará entre una, dos o tres.

El número de zonas estará estipulado en el Reglamento Particular.

Cada zona estará claramente numerada consecutivamente y el piloto deberá franquearla siguiendo dicho orden, bajo la penalización de 20 puntos suplementarios.

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.

La rueda delantera será la primera en franquear el inicio y el final de la zona, bajo pena de fiasco.

Si el eje delantero sale de la zona por el inicio de la zona será considerado igualmente como Fiasco.

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 carrera no será modificado.

Si una zona se juzga como impracticable después del paso del primer piloto, esta zona no será modificada y será abandonada al finalizar la vuelta. Toda penalización tomada a los participantes en esta zona será incluida en el total de puntos de penalización de los pilotos en la competición.

Si una zona, durante la primera vuelta, resulta muy difícil o excesivamente fácil, esta NO será modificada, bajo ningún concepto, para las siguientes vueltas.

No se podrá modificar ninguna de las características de la zona (puertas, cintas, rampas, obstáculos, etc.) El incumplimiento de ello por parte del piloto, de sus mochileros o mecánicos o de cualquier persona interesada en el buen resultado del piloto, puede ocasionarle la no participación en la Competición (o una penalización de 20 puntos a acumular en el total según criterio del jurado de la competición).

**Obstrucción:** Si un piloto es obstaculizado por otro mientras efectúa la zona y pone un pie, esta falta no se sumará a las efectuadas hasta el final de la zona. A instancia del piloto, el comisario podrá permitir la repetición de la zona por obstrucción según su criterio. 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.

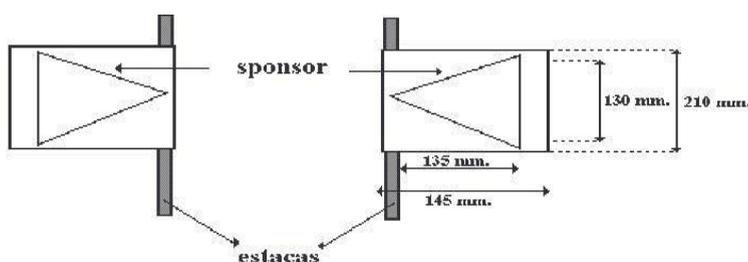
## Artículo 11. DELIMITACIONES DE LA ZONA

Las zonas deben estar delimitadas, a ser posible, por obstáculos naturales. La delimitación debe determinarse 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 una altura mínima de 10 cm. y una máxima de 30 cm. La anchura mínima de la zona, entre las cintas, debe ser de 200 cm.

Cuando una cinta se utiliza como límite externo de la zona o como separación interna dentro de una zona se aplicará lo siguiente: Romper la cinta o traspasarla de forma que la rueda toca el suelo por el otro lado será considerado como fiasco.



LOS PILOTOS DEBEN PASAR ENTRE ESTAS PUERTAS

La anchura de la zona puede ser reducida en los pasos colocando "puertas" según el ejemplo. La utilización de estas puertas no nos permitirá la reducción de la anchura de la zona a menos de 120 cm permitiendo en casos excepcionales una distancia inferior.

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.

Las zonas deberán tener un carril de entrada de 3x1 metros aproximadamente. En dicho carril solo puede estar la moto con el piloto en ningún caso con el mochilero o semejante, bajo penalización de 20 puntos.

**Especificación de puerta:** se considerará como tal el espacio de paso comprendido entre dos flechas del mismo color o en su defecto entre una flecha y la cinta de delimitación de la zona.

Las puertas se identificarán con el siguiente código de colores:

CATEGORÍA	COLOR
EXPERTOS y Open A	AZUL
TRIALEROS y Post Clásicas A	VERDE
CLASICOS y Post Clásicas B	AMARILLO

## Artículo 12. COMISARIOS JUECES DE ZONA

En cada zona deberá existir un mínimo de un juez y a ser posible un ayudante. En zonas largas o de escasa visibilidad será necesaria la presencia de dos jueces.

El juez deberá controlar que el piloto pase exclusivamente por las puertas del color de su dorsal, en el caso que un piloto no lleve dorsal no podrá acceder a ninguna zona.

El juez de una zona no podrá poner puntuación en la pulsera de una zona que no sea la suya. El juez de una zona no podrá cambiar la puntuación de otra vuelta anterior por motu proprio; únicamente podrá rectificarla al finalizar el trial, en presencia del piloto afectado por el error y del director de carrera o comisario deportivo de la prueba.

## Artículo 13. MOCHILERO

La utilización de un mochilero será opcional. En caso afirmativo deberá realizar la correspondiente inscripción y estar en posesión de la licencia de mochilero o piloto. El mochilero ira identificado a tal efecto con un peto o dorsal.

Todo acompañante o mochilero no identificado como tal, no podrá estar en el interior de la zona, no estando cubierto por el seguro de la prueba.

Los acompañantes o mochileros de cualquier piloto, que vayan en motocicleta deberán ir equipados en las mismas condiciones que un piloto (casco, guantes, botas, vestimenta...) y será de primer orden la utilización del casco tanto en el recorrido como en el interior de la zona. La no utilización del casco podrá ser sancionada con una penalización al piloto.

## Artículo 14. SEGURIDAD EN LAS ZONAS

El club organizador y a inspección de los delegados de la FBM de la especialidad deberá cumplir con las normas de seguridad

**VALLAS:** Todo lugar peligroso o con precipicio cercano deberá estar protegido por valla quita- miedos.

## Artículo 15.- PUNTUACIONES

TRIAL	
ORDEN	PUNTOS
1º	20
2º	17
3º	15
4º	13
5º	11
6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

\*En el campeonato de TRIAL Clásico del total de pruebas puntuables celebradas a efectos de clasificación NO SE DESCONTARÁ NINGÚN RESULTADO de las pruebas celebradas.

## **Artículo 16. EX AEQUO**

Ex-Aequo al final de la manifestación.

En caso de empate, el piloto que tenga el mayor número de "0" será el vencedor. 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 persistiese la igualdad, se decidirá el vencedor de acuerdo con la penalización de los pilotos en igualdad de puntos en la última zona de la última vuelta, en la penúltima zona, y así sucesivamente. En el caso de que persistiese la igualdad, los pilotos serán acreedores de la misma plaza.

Ex-Aequo al final del Campeonato.

En caso de empate después de la última Competición puntuable para el Campeonato, se desempatará por el mayor número de primeros puestos, segundos, etc. De subsistir el empate, será dirimente en primer término: la clasificación en la última competición oficial que coincidan ambos pilotos, y en segundo término, se tomará la clasificación de la última prueba celebrada.

## **Artículo 17. RECLAMACIONES**

\*Consultar el Reglamento Deportivo FBM

## **Artículo 18. EQUIPACIÓN Y CONDUCTA DE LOS PARTICIPANTES Y MOCHILEROS**

Los pilotos y mochileros de cualquier piloto que vayan en motocicleta deberán ir adecuadamente equipados y será de primer orden la utilización de casco tanto en el recorrido como en el interior de la zona. NO utilizar el casco supondría la apertura de un expediente disciplinario del mochilero, cuya resolución cause penalización propia y la de su piloto.

Los pilotos, mecánicos y responsables de menores, que consuman / fumen sustancias prohibidas, en el recinto del Circuito y paddock, serán sancionados con la desclasificación del piloto. En caso de reincidencia, LA SANCIÓN SIEMPRE RECAERÁ SOBRE EL PILOTO.

\*Para mayor información se puede consultar el Reglamento Deportivo FBM

## **Artículo 19. REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA TRIAL CLÁSICOS**

### **SEGURIDAD:**

- Todas las motocicletas participantes deberán equipar un dispositivo de seguridad (corto- circuito o paro-motor) automático, tipo hombre al agua en perfecto estado de funcionamiento.
- Es obligatorio que el piloto lleve fijado el dispositivo en el momento de franquear la zona.
- Manetas de freno y embrague enteras (con la bola final). Estribos con retroceso.
- El juez de zona podrá denegar el acceso a la misma si no se cumplen estas normas y en el caso de permitir el acceso a la zona la puntuación deberá ser un fiasco (5).

### **DELIMITACIONES DE ZONA:**

Los pilotos deberán pasar entre todas las puertas de su categoría. Si un piloto pasa por las puertas previstas para otra categoría en cualquier dirección incurrirá en fiasco.

## **TIEMPO:**

No hay límite de tiempo en zona para las categorías del Trial Clásico.

## **Artículo 20.- REGLAMENTO TÉCNICO DE CLÁSICAS**

### **Art. 1 Motos admitidas**

De forma general, y a efectos de consideración como motocicletas de trial clásicas para poder participar en el Campeonato de Baleares de Trial Clásicas, sólo se admitirán las motocicletas equipadas con frenos de tambor y suspensión trasera de dos amortiguadores, en las que no se hayan hecho modificaciones sustanciales con respecto a los modelos de serie producidos en su época.

En el caso de modelos especiales o prototipos, y a petición del director de carrera o comisario técnico, el participante deberá documentar pertinentemente (mediante fotos, artículos de prensa) su correspondencia con motos similares existentes en los años de producción establecidos. Estos modelos especiales o prototipos deberán equipar, igualmente, frenos de tambor y suspensión trasera de doble amortiguador.

### **Art. 2 Suspensiones**

Tanto la suspensión delantera como la trasera deben ser las absolutamente originales en el tema de anclajes, aunque se aceptarán pequeñas variaciones en los modelos de los amortiguadores posteriores, siempre que se mantengan aproximados a los modelos originales, en aspecto y medidas, y no supongan una modificación sustancial en cuanto a prestaciones, tipo de amortiguadores y año de fabricación.

Se podrán aceptar variaciones siempre y cuando correspondan con las habituales que se hubiesen llevado a término en la época (p. ej., utilización de elementos de la marca Formales, o las modificaciones Marzocchi con el montaje de Betor en algunas motocicletas italianas).

### **Art. 3 Frenos**

Deben respetarse los frenos originales del modelo en cuestión. Se acepta, evidentemente, el uso de materiales actuales en los elementos internos del tambor.

Están prohibidas las variaciones sustanciales en las levas y la adopción de mecanismos hidráulicos.

### **Art. 4 Manillar y Manetas**

Libres, aunque se recomienda la utilización de las originales del modelo o de modelos coetáneos.

### **Art. 5 Carburador**

Modelos originales, aunque se aceptará el uso de modelos de la misma época o de marcas existentes y usadas habitualmente durante la época de esas motocicletas.

Todos los carburadores deben ser de modelos tipo "cubeta". Está totalmente prohibida la utilización de modelos actuales.

### **Art. 6 Filtro de aire**

Deberá mantener la ubicación y formas originales del modelo de serie.

Se aceptan las modificaciones del tipo realizado habitualmente durante la época del modelo original (p. ej., la sustitución de la caja de filtro en las Bultaco Sherpa T-350 modelo 199, por la de los modelos 158/159).

**Art. 7 Guardabarros**

Se recomienda la utilización de los modelos originales o similares de la misma época de la motocicleta.

Se acepta la sustitución de guardabarros metálico o de aluminio por sus equivalentes en plástico.

**Art. 8 Neumáticos**

Libres, respetando las medidas originales.

**Art. 9 Depósito–Asiento**

Modelos originales. Se prefiere la utilización de los mismos colores y decoración del modelo de serie.

**Artículo 21.- MODELOS POST CLASICAS ACEPTADAS**

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>MOTOCICLETA</b>							
ALPHA							252 MICRA
ALFER				TX 300 VERDE/BLANCA	TX 300 VERDE/BLANCA	TX 300 ROJA/BLANCA	TX 300 ROJA/BLANCA
ARMSTRONG		240 TA MONO					
APRILIA	TXR 240	TXR 240	TXR 240	TXR 311	TXR 312		
BETA	TR 32	TR 33	TR 34	TR 34 REPLICA	TR 34 CAMPIONATO	TR 35	
FANTIC	TRIAL 301	TRIAL 301 PROGRESS 1	TRIAL 303 PROFESIONAL	TRIAL 303 PROFESIONAL	TRIAL 305	TRIAL 307	
GARELI			323 SECTION				
GASGAS		HALLEY 325 PXC (UN DISCO)	HALLEY 325 (DOS DISCOS)	327	TRIAL 125/250 327 ROJA/BLANCA/ AZUL	TRIAL 125/250 327 VERDE/MALVA / PLATA	
GUZZI							
HONDA	TLR 250 S HRC TLR 350 Eddy Lejeune	TLR 250 R 270	RTL 250 S ROSA/AZUL/ BLANCA	RTL 250 S ROSA	R	TLM 200 TLM 220 T2	TLM 240 TLM 250 TLM 270
ITALJET							
JCM	EUROPA	WEEKEND			VEGA 325cc		
JJ COBAS	MONTESA BULTACO						
JP			325 BLANCA/AZUL	325 BLANCA MARINO			
KAWASAKI							
MECATECNO		MR 300	DRAGONFLY		SKYWALKER		
MERLÍN		DG3 FIUS	DG3 FIUS EVOLUTION 1	DG 388			
MONTESA	335 304	304	335	307	309	310 BLANCA/VERDE	310 AMARILLA/ VERDE
SUZUKI							
SWM							
YAMAHA						TY 250 BLANCA/FUCSIA	TY 250 BLANCA/FUCSIA

## Artículo 22.- PENALIZACIONES

### PENALIZACIONES.

a) 1 Falta:	1 Punto
b) 2 Faltas:	2 Puntos
c) Más de 2 faltas:	3 Puntos
d) Fiasco:	5 Puntos

### 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.)

### Definición de Fiasco

1. La motocicleta retrocede y el piloto tiene un pie o dos pies 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 al 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 rompen 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 trasera de la motocicleta.
6. El piloto recibe ayuda externa.
7. El piloto o su mecánico cambian la condición de la zona.
8. El piloto no quiere iniciar la zona, aunque había manifestado su voluntad de hacerlo, cuando el juez de zona le indica el inicio.
9. El manillar de la motocicleta toca el suelo.
10. La motocicleta efectúa un bucle cerrado, cortando sus propias trazas con alguna de las dos ruedas.
11. La motocicleta pasa por una puerta de zona (eje de la rueda), correspondiente a una categoría distinta a la que le corresponde, y en cualquier sentido.
12. La rueda trasera pasa por la señal de entrada, fin de zona o una puerta antes de que la de enfrente.
13. El motor de la motocicleta se para 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. **(SOLO CLÁSICAS Y POST CLÁSICAS)**
14. El eje delantero sale de la zona por la puerta de entrada.
15. El piloto no franquea la zona en el tiempo acordado de 2 minutos. (Clásicas y post clásicas excluido el tiempo, solo aplicable a Open)
16. El Mochilero o el Mecánico entra en la zona sin la autorización expresa del Juez de Zona.
17. El Piloto franquea una puerta de color diferente al de su categoría.
18. Franquear la zona sin el dispositivo de seguridad (hombre al agua) activado o el protector de corona trasero.
19. Entrar en la zona sin la autorización del Juez de Zona.

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

### Otras Penalizaciones

1. Omitir una zona o no franquear las zonas en orden numérico: 10 puntos.
2. Solo el Piloto está autorizado a pilotar o empujar su moto durante el recorrido, bajo la penalización de 10 puntos.
3. Omisión de efectuar una zona: 10 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 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 el pasillo (si lo hay): 5 puntos.
- No seguir las zonas en orden numérico: 10 puntos.

**Exclusión.** Las faltas siguientes comportarán la exclusión:

- Si un piloto pierde su pulsera
- Otros casos de conductas incorrectas respecto a un oficial *por el piloto, su mecánico o mochilero*.
- Conductas incorrectas en general al público u otros pilotos *por el piloto, su mecánico o mochilero*.
- Conducir la moto sin el casco
- Ausencia de marcaje o de la marca oficial de sustitución
- Cambio de moto o de piloto durante la manifestación.
- Neumático no autorizado o cambio en el tipo de construcción, de perfil o en la composición del neumático original
- *Utilización de un carburante no autorizado*
- *Utilización de sustancias prohibidas* (sin contemplarse las sanciones previstas en el Reglamento de Control de Dopaje).
- Cambio de número del piloto
- El piloto no retoma la carrera por el punto por dónde la ha abandonado
- Entrenamiento *no autorizado* en las zonas

Penalizaciones por tiempo:	Por minuto de retraso en salida	1 punto
	Más retraso del estipulado en el R.P. en salida	exclusión
	Por minuto de retraso en llegada	1 punto
	Más retraso del estipulado en el R.P. en llegada	exclusión
	Superar el tiempo máximo dentro de una zona (2 minutos): (Sólo aplicable a las categorías Open A y B. No para clásicas)	5 puntos

## RESUMEN EN PENALIZACIONES EN ZONA

Puntos	Materias de Infracción	
0	Superar la zona sin cometer faltas	
1	Una falta (pie a tierra o apoyo)	Las únicas partes de la motocicleta que pueden tocar el suelo sin penalización son: los neumáticos, los reposa-pies y las protecciones.
2	Dos faltas (pie a tierra o apoyo)	
3	Más de dos faltas (pie a tierra o apoyo)	
5	El piloto baja de la moto y pone los dos pies a tierra por el mismo lado o detrás del eje de la rueda trasera de la motocicleta	
5	Romper la cinta o traspasar por encima, de manera que la rueda toca el suelo por el otro lado ya sea cuando una cinta se utiliza como límite externo de la zona o como separación interna dentro de la misma	
5	El piloto o la motocicleta rompe o tira cualquier señalización o soporte de señalización de su categoría.	
5	Omitir una puerta de su categoría	
5	Pasar por una puerta de otra categoría superior o inferior	
5	La motocicleta franquea una puerta o límite de zona en sentido contrario con cualquier de sus ruedas (eje de la rueda)	
5	El piloto recibe ayuda externa	
5	El piloto o mochilero modifican la condición de la zona	
5	Los mochileros entran en la zona sin la autorización expresa del comisario de zona	
5	El manillar de la motocicleta toca a tierra	
5	La motocicleta efectúa un bucle cerrado, cerrando sus trazadas con alguna de sus ruedas (pisar sus trazadas)	
5	La rueda trasera (eje de la rueda) pasa por la señal de entrada o de salida o una puerta antes que la delantera	
5	La parada del motor de la motocicleta estando cualquier parte del piloto o de la motocicleta en contacto con el suelo, con excepción de los neumáticos y sin haber progresión.	
5	El eje de la rueda delantera sale de la zona por la puerta de entrada	
5	Incurrir en falta o pie a tierra cuando la motocicleta retrocede.	
5	Desistir a entrar en una zona, siempre que el piloto se presente al comisario	
5	Puntos suplementarios: Asistencia en el pasillo (Fiasco) El piloto ha de hacer avanzar su moto en el pasillo. Si recibe ayuda exterior o si deja su moto, será penalizado con 5 puntos suplementarios.  Desde el exterior del pasillo el mecánico podrá verificar y ajustar la presión de los neumáticos.	
5	Puntos Suplementarios: No abandonar una zona después del fiasco, en el momento y por el camino indicado por el oficial, una vez finalizado el plazo de tiempo acordado	
10	Omitir el paso de una zona / No franquear las zonas por orden numérico	
5	Informe al director de carrera +5 puntos suplementarios. El mecánico protesta la decisión del juez de zona.	
Exclusión	Informe al director de carrera. Conducta incorrecta con un oficial ya sea el piloto o el mecánico.	
Exclusión	Cambio de motocicleta durante la competición.	