

REGLAMENTO CAMPEONATO ASTURIAS TRIAL 2026

INDICE

Artículo 1. Título y generalidades	
Artículo 2. Aceptación de las decisiones oficiales	
Artículo 3. Reglamento Particular	
Artículo 4. Derechos de inscripción	
Artículo 5. Aceptación de inscripciones	
Artículo 6. Licencias de los pilotos	
Artículo 7. Números de dorsal	
Artículo 8. Mochileros inscritos	
Artículo 9. Características del Campeonato	
Artículo 9.1 Pruebas puntuables y número de pilotos	
Artículo 10. Cargos oficiales	
Artículo 10.1 Delegado de la FMIPA	
Artículo 10.2 Presidente del Jurado	
Artículo 10.3 Delegado de pilotos	
Artículo 11. Servicios sanitario	
Artículo 12. Verificaciones	
Artículo 12.1. Administrativas	
Artículo 12.2. Técnicas	
Artículo 13. Técnica y procedimiento para el control técnico	
Artículo 13.1 Equipamiento de la motocicleta	
Artículo 14. Competición	
Artículo 14.1 Briefing	
Artículo 14.2 Mojado o seco	
Artículo 14.3 Recorrido	
Artículo 14.4 Zonas	
Artículo 14.5 Pasillo de zona	
Artículo 14.6 Delimitaciones de la zona	
Artículo 15. Obstrucción	
Artículo 16. Medición del tiempo	
Artículo 17. Control horario	
Artículo 18. Control final de tiempo	
Artículo 19. Tiempo establecido en una zona	
Artículo 20. Entrenamiento y visita a las zonas	
Artículo 21. Identificación de los jueces de zona	

- Artículo 22. Categorías
- Artículo 23. Orden de salida
- Artículo 24. Intervalo de salida
- Artículo 25. Penalizaciones de tiempo
- Artículo 26. Penalizaciones por faltas en una zona
 - Artículo 26.1 Definición de falta
 - Artículo 26.2 definición de fiasco
 - Artículo 26.3 Penalizaciones añadidas
 - Artículo 26.4 Exclusión
- Artículo 27. Registro de los puntos
- Artículo 28. Clasificación y resultados
- Artículo 29. Detención prematura de la competición
- Artículo 30. Situación de empate
- Artículo 31. Empate al final del Campeonato
- Artículo 32. Trofeos
- Artículo 33. Tablón de anuncios
- Artículo 34. Reclamaciones
- Artículo 35. Entrega de premios

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO

Artículo 1-. TITULO Y GENERALIDADES

La Federación de Motociclismo del Principado de Asturias (en adelante FMIPA) convoca para el presente año el **Campeonato de Asturias de Trial** que se regirá por su propio Reglamento Deportivo Regional y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista Regional, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionen a continuación.

Todo lo que aquí no aparezca se considerará prohibido.

Las pruebas de esta modalidad se llevarán a cabo de acuerdo con las siguientes normas:

Artículo 2-. ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cuando los pilotos participan en una prueba, deben estar en conocimiento de este reglamento, que es el que les guiará en todo momento en la competición. Estando obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de forma que ellos juzguen más apropiada.

Deben tener un compromiso de conducta, ya que todo piloto será considerado responsable de sus acciones y de las de sus acompañantes. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos.

Artículo 3-. REGLAMENTO PARTICULAR

Los reglamentos particulares de todas las competiciones puntuables para este Campeonato deberán ser enviados con al menos **un mes** de antelación a la fecha de su celebración a la FMIPA para su aprobación, y en él se recogerán las modificaciones que la FMIPA considere oportunas además de complementado con las Normas de Régimen Interno que los Clubs organizadores tengan que llevar a cabo.

El Reglamento Particular será publicado en la web de la FMIPA ya que deberá estar a la vista o a disposición de todo aquel participante en la prueba que así lo solicite. No se pueden efectuar modificaciones del mismo una vez este ha sido aprobado por la FMIPA excepto aquellas que la propia Federación autorice.

Artículo 4-. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción para los pilotos serán fijados por la Asamblea General de la FMIPA y publicados en su página web. Los mochileros en Asturias no pagan inscripción, pero si deben estar identificados.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada con suficiente antelación para poder optar al derecho de la devolución del importe de la inscripción, siempre que sea debidamente justificada hasta el día anterior a la carrera.

Para el año 2026 **las inscripciones serán de 40€ para las categorías TR1, TR2, TR3, TR4 y TR5, y de 30€ para la categoría Alevín.**

los mayores de 15 años y de 30€ para los menores de esa edad.

5-. ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIONES

Las inscripciones se harán a través de la web a coste de 30€ y 40€ hasta el lunes a las 24:00horas. Habrá un recargo de 20€ hasta el martes a las 24:00horas, anterior a la celebración de la prueba.

Cualquier piloto que no se presente en una competición estando inscrito y no lo haya comunicado en tiempo y forma, no tendrá derecho a la devolución del importe de la inscripción. Deberá comunicarlo como máximo el día anterior a la prueba.

6-. LICENCIAS DE LOS PILOTOS

Las licencias permitidas para participar y puntuar en este Campeonato son las siguientes:

- Licencia Homologada (anual o de 1 evento)
- Licencia autonómica tramitada a través de la FMIPA (anual o de 1 evento)
- Licencia homologada o autonómica de Trial
- Otras licencias autorizadas por la FMIPA para el año en curso.

Campeonatos de Asturias será requisito esencial el tener la Licencia expedida en dicha Federación.

Las licencias de 1 día puntuarán para la prueba, y para la clasificación del Campeonato.

7-. NÚMEROS DE DORSAL

Es obligatoria la utilización del dorsal o distintivo facilitado por la organización a los pilotos. Este deberá ser visible en todas las circunstancias.

Si ello diera lugar (en el caso de petos, por ejemplo), el piloto y sus mochileros deberán entregar el dorsal a la organización justo en el momento de la entrega de la tarjeta de penalización, al final de la competición.

Pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta pero nunca palabras malsonantes ni desautorizadas por la FMIPA.

8-. MOCHILEROS INSCRITOS

Cada piloto puede ser seguido por un mochilero por todo el recorrido. El piloto es responsable de los actos de su mochilero.

Los mochileros, personas identificadas con dorsal (por lo menos), y con la licencia de mochilero (o licencia superior), deberán inscribirse por la web, a coste 0€, identificando para qué pilotos ejercerán de mochilero.

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

El mochilero solo podrá entrar en la zona para garantizar la seguridad del piloto previa autorización del juez de zona. Solo podrá entrar en dicha zona cuando su piloto se disponga a realizarla y la aprobación del juez de zona.

Los mochileros dentro de la zona así como los pilotos deberán traer siempre el casco puesto.

El piloto puede ser asistido por quien sea en cualquier punto del recorrido para reparar su motocicleta o cambiar piezas salvo en el interior de una zona o pasillo. Solo el piloto está autorizado a pilotar su moto en el recorrido y en las zonas (aunque en el caso de fiasco puede ser ayudado a retirar su moto).

En el caso de recibir ayuda por pasos complicados en la interzona no habrá penalización.

El mochilero debe seguir el mismo recorrido que el piloto salvo si el organizador prevé o autoriza algún tipo de desvío o camino alternativo.

El mochilero debe llevar permanentemente, cuando va en moto o está en el interior de una zona, unas botas de cuero (tipo trial), pantalones largos, una camiseta de manga larga y un casco que cumpla con lo establecido en el reglamento.

Cualquier alteración de esta norma se penalizará con cinco puntos adicionales a aplicar al total del resultado de la competición por la Federación de esta Autonomía.

9-. CARACTERÍSTICAS DEL CAMPEONATO

9.1-. PRUEBAS PUNTUABLES Y NÚMERO DE PILOTOS

Para que una categoría tenga opción al Campeonato, al menos será necesaria la celebración de 3 pruebas.

Se considera que un piloto participa y defiende sus posibilidades a partir del momento que toma la salida y muestra disposición de competir en las zonas.

En aquellas categorías donde la falta de inscritos no se llegue a completar tanto pódium como clasificaciones finales, a los participantes se les considerará Primer clasificado y Segundo clasificado en lugar de campeones.

No podrán celebrarse varias pruebas en un mismo día si esto implica un desplazamiento que dificulte la participación de los pilotos. Y aunque se puntúe para distintos campeonatos se pudiera perjudicar a alguno de los participantes.

La tarjeta es responsabilidad de cada piloto, por tanto, él debe de recogerla y presentarla tanto en mesa como a los jueces de zona.

10-. CARGOS OFICIALES

El desarrollo y control de las competiciones será competencia de los cargos oficiales de la misma, que son los siguientes:

- Director de carrera

- Comisario Deportivo
- Presidente del Jurado
- Comisario Técnico
- Cronometrador

Todos los Cargos Oficiales y los adjuntos que se pudieran nombrar se hallan sometidos a la autoridad del director de carrera, excepto el comisario deportivo y el Presidente del Jurado (cuando desempeñe esta función y no otra compatible).

Para cumplir cualquier función en una competición, los Cargos Oficiales deberán estar en posesión de la correspondiente licencia federativa válida para el año en curso y, en el caso del Campeonato de Asturias, expedida por la FMPA.

Es facultad del organizador de una competición designar a los Cargos Oficiales que estime oportuno de entre los que estén provistos de la correspondiente Licencia Federativa. Entre ellos quedará a decisión de la Federación cual será el que se designe a un representante federativo pudiendo ser el de Presidente del Jurado.

Respetando siempre el Título III de Cargos Oficiales del Reglamento Deportivo donde se especifica el funcionamiento de Cargos Oficiales.

10.1.- DELEGADO DE LA FMPA

Una vez aprobados los Reglamentos Particulares de cada competición, la FMPA podrá designar a una persona que colaborará con el Club organizador de forma que para el desarrollo de la competición se cumplan las normas establecidas. Tendrá delegada toda la capacidad necesaria para que dichas normas se hagan cumplir durante las actuaciones previas, el desarrollo y la conclusión de la competición.

Todos los Cargos Oficiales deben permanecer completamente operativos hasta el final del tiempo previsto para la presentación de reclamaciones y hasta que se dé por finalizada la competición.

10.2.- PRESIDENTE DEL JURADO

La persona que desempeñe este Cargo será nombrada por la FMPA. Sus funciones serán, como representante de la FMPA, velar por la seguridad y el cumplimiento del reglamento, así como que se cumplan las demás normas por las que rigen las competiciones. Actuará en casos de situaciones comprometidas, incidencias deportivas contra el reglamento, reclamaciones respecto a la competición que puedan alterar los resultados o un desarrollo normalizados de la competición.

La decisión del Presidente del Jurado, ante un acto no correcto, ya sea por parte de los pilotos o del organizador, será la asumida por la Federación y solo será recurrible ante el Comité de Competición de la FMPA.

En caso de igualdad de votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto del Presidente del Jurado será dirimente.

10.3-. DELEGADO DE PILOTOS

Actuará como delegado de pilotos aquel que sea elegido para dicha función por los propios pilotos.

Esta elección se llevará a cabo en el Briefing de la primera carrera del Campeonato y será un piloto habitual del campeonato. Deberá tener el apoyo mayoritario de los pilotos participantes en el Campeonato.

Su función será ser el intermediario ante posibles problemas entre Organizador, Director de Carrera y Pilotos con el fin de llevar a cabo un buen transcurso de la prueba.

11-. SERVICIOS SANITARIOS

El organizador contratará a través de la Federación Asturiana de Motociclismo, **todo el equipo sanitario**. Esté estará formado mínimo por 1 Ambulancia Asistencial Clase C (S.V.A.) + 1 TES, + 1 Médico, + DUE.

Un médico, a ser posible traumatólogo, será el responsable sanitario de la prueba, estando éste bajo la tutela del Director de Carrera. Dirección de Carrera y el Jefe Médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.

También se recomienda la presencia de Protección Civil.

12-. VERIFICACIONES

12.1-. ADMINISTRATIVAS

Los clubs organizadores verificarán, como mínimo necesario, la licencia y DNI de cada piloto. Y esto será previo a las verificaciones técnicas.

La llegada con retraso a las verificaciones supondrá 1 punto por minuto de retraso.

Cada piloto deberá inscribirse con la motocicleta que vaya a participar. Verificará una sola moto para cada categoría, no admitiéndose el intercambio de moto entre pilotos.

12.2-. TÉCNICAS

En estas verificaciones se comprobará que se cumplen las características exigidas tanto en el vehículo como en la indumentaria. **Al finalizar la prueba, cuando el piloto entrega la tarjeta en mesa, se podrá efectuar una verificación técnica.**

13-. TÉCNICA Y PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL TÉCNICO

13.1-. 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.

El funcionamiento del dispositivo de seguridad (corto circuito / pare motor / 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 corona trasera de forma que la superficie sea compacta y sin agujeros.

Asimismo, la motocicleta no debe tener ninguna parte rota, deteriorada o transformada que pueda constituir un peligro para el piloto, público o resto de pilotos.

También se aconseja tener un protector en la sujeción del manillar a la tija (muerdedientes).

Los órganos o los oficiales pertinentes pueden excluir en todo momento durante la competición a un piloto si la fabricación o el estado de su moto constituyesen o pudiesen constituir cualquier tipo de peligro.

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

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

Las motos de la categoría “clásicas” verificarán de acorde al reglamento de clásicas de la Real Federación Española de Motociclismo.

Toda violación de estas reglas comporta la exclusión.

13.2-. EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Es obligatoria la siguiente equipación:

- Casco tipo trial
- Camiseta de manga larga o similar
- Botas de cuero tipo trial
- Pantalón largo o similar
- Protección dorsal
- Es aconsejable el uso de guantes

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.

14-. COMPETICIÓN

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

- Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición
- Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.

- Todos los controles técnicos y deportivos han sido finalizados.
- La entrega de premios se ha llevado a cabo.
- Control de las motocicletas debe efectuarse en el mismo lugar de la competición.

Respecto al horario de las pruebas a celebrar en Asturias, se establece un horario modelo. Si la hora de salida del primer piloto es a las 10:00 horas, las verificaciones administrativas y técnicas serán desde las 9:15h hasta las 9:45h. En caso de ser necesario por número de pilotos se comenzará antes.

14.1-. BRIEFING

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing.

El director de carrera realizará un Briefing donde informará del transcurso de la prueba y de cualquier modificación que se pueda llevar a cabo. Todos los pilotos están obligados a la asistencia.

14.2-. MOJADO O SECO

Todas las competiciones de Motociclismo en Asturias se llevarán a cabo bajo la definición de “mojado”, por lo tanto, quedará a criterio del director de carrera las variaciones que se puedan llevar a cabo debido a las condiciones climatológicas. Lo que quiere decir que una prueba se podrá aplazar por malas condiciones climatológicas, pero no suspender.

De las variaciones que se lleven a cabo en el transcurso de una prueba se deberá de informar a sus participantes ya sea en el Briefing o en el transcurso de la prueba.

14.3-. RECORRIDO

El recorrido solo podrá tener una dirección. Si por circunstancias excepcionales resulta inevitable 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.

14.4-. ZONAS

El número de zonas y de vueltas será el estipulado por el organizador de la carrera, aunque siempre deberá respetarse un mínimo de 18 pasos por zona (se entiende por 18 entradas a zona). Esto quiere decir que, si se dan dos vueltas al recorrido, el número de zonas deberían ser como mínimo 9, y si se dan tres vueltas deberían ser como mínimo 6 zonas. Es aconsejable el recorrido de tres vueltas a 7 zonas y 4 zonas. para la categoría A y B a 3 vueltas.

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

Cada zona estará claramente numerada consecutivamente y el piloto deberá franquearla siguiendo dicho orden. En determinados casos (grupos de zonas), para evitar colas y dar más

juego al público, se podrán hacer algunas zonas alternativamente siempre y cuando esté autorizado por la autoridad oportuna y debidamente anunciado e informado a los pilotos.

Dentro de la zona, los pilotos deben pasar las puertas que correspondan a su categoría. 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 de zona y se considerará fuera de zona cuando dicho eje haya sobrepasado la señal de fin de zona.

Si se juzga necesario 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 siguiente. El tiempo total de la competición no será modificado.

Si una zona, durante la primera vuelta, resulta imposible de franquear para todos los pilotos de una categoría (penalizando todos con 5 puntos) podrá ser modificada levemente siempre bajo autorización del director de carrera o quien éste designe tras el informe del Juez de Zona para no perder dicha zona.

14.5-. PASILLO DE ZONA

Es aconsejable, aunque no obligatorio, la preparación de un pasillo en la entrada de cada zona.

14.6-. 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, atadas a estacas fuertemente 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.

La anchura total de la zona puede ser reducida con los pasos obligatorios colocando puertas.

La anchura mínima aconsejable entre las puertas debe ser de 100 cm.

Los pilotos deben pasar todas las puertas de su clase. Las puertas serán de color rojo, azul, verde amarillo o paso libre según la categoría del piloto.

Si la cinta o puerta se rompe, cae o se suelta, deberá volver a colocarse antes del paso del siguiente piloto.

15-. OBSTRUCCIÓN

Se considera que hay obstrucción cuando un piloto franquea una zona en el momento en 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, ésta será controlada a partir del lugar de la obstrucción y todos los pasos hechos 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 hubiere obstrucción.

16-. MEDICIÓN DEL TIEMPO

El organizador colocará en lugar bien visible, cerca de la salida, un reloj con la hora oficial de la competición.

Los pilotos deben aceptar cualquier sistema de cronometraje y la hora oficial aprobada por la autoridad competente.

El tiempo para la realización de la competición lo establecerá el organizador en función del recorrido, zonas y grado de dificultad.

Si por algún caso excepcional, y siempre bajo supervisión del director de carrera, hubiera que aumentar el tiempo para la carrera, se hará al finalizar los pilotos la primera vuelta y siempre informando a todos de este hecho.

17-. CONTROL HORARIO

Un trial comienza con las verificaciones administrativas y técnicas y se dará por finalizado con la entrega de premios, a la cual deben acudir todos los pilotos que hayan quedado en los tres primeros puestos de cada categoría. Esta asistencia es obligatoria (aparte de respetuosa con la organización, autoridades y demás pilotos) salvo justificación de fuerza mayor previo aviso al director de carrera.

El control horario de salida debe estar situado en la zona de salida, de donde partirán los pilotos.

18-. CONTROL FINAL DE TIEMPO

El control final de meta se realizará en la última zona o en la mesa, pero atendiendo a razones de seguridad en el recorrido, el director de carrera 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 pódium final puede autorizarse al piloto un tiempo extra. Todo esto deberá estar expuesto en el tablero de anuncios de la mesa para información de los pilotos.

19-. TIEMPO ESTABLECIDO EN UNA ZONA

Cada piloto tendrá un tiempo máximo de 1'30" (un minuto, treinta segundos) para franquear la zona. Si se emplea más de 1'30" se considera FIASCO, que supone 5 puntos.

La medida del tiempo comienza cuando el eje delantero cruza la línea de inicio de zona. El tiempo será medido por un juez o su ayudante que se servirá de un silbato para señalar el principio del tiempo controlado. Si el piloto no ha finalizado la zona en el tiempo estipulado será avisado con un pitido largo para señalar el fiasco. La decisión del cronometrador será considerada una constatación de hecho.

20-. ENTRENAMIENTO Y VISITA A LAS ZONAS

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

Durante la competición, el piloto podrá inspeccionar la zona desde el interior siempre atendiendo a las indicaciones del juez y evitando por todos los medios obstaculizar el paso de otros pilotos. El mecánico (mochilero) solo podrá entrar en la zona cuando su piloto vaya a franquear la misma y siempre con la autorización del juez de zona.

Durante dicha inspección los pilotos no podrán modificar ninguna de las características de la zona (puertas, cintas, rampas, obstáculos, etc.). El incumplimiento de ello por parte del piloto, mochileros o de cualquier persona interesada en el buen resultado del piloto, puede ocasionarle la no participación en la competición o una penalización con puntos a sumar en el total.

21-. IDENTIFICACIÓN DE LOS JUECES DE ZONA

Los jueces de zona deben utilizar un distintivo (dorsal, gorra, camiseta, etc.) para que los pilotos les puedan reconocer e identificar de forma clara. Estos oficiales deberán quedar a disposición del director de carrera hasta la finalización del tiempo de reclamación.

22-. CATEGORÍAS

- TR1: flechas rojas
- TR2: flechas azules
- TR3: flechas verdes
- TR4: flechas amarillas
- TR5: flechas negras
- Clásicas: flechas negras
- Alevín: del color que determine el organizador

EDADES Y PECULIARIDADES

TR1	A partir de 14 años	
TR2, TR3 y TR4	A partir de 12 años	
TR 5	A partir de 10 años	Motos de igual o superior cilindrada de 80cc., convencionales y/o eléctricas “no infantiles”, sin ningún tipo de limitación a la inscripción de pilotos bien sea por edad máxima, capacidad técnica o cualquier otra que pudiese producirse.
CLASICAS	A partir de 16 años	
ALEVIN	De 6 años hasta los 12 años.	Motos de cilindradas inferiores a 80cc, convencionales o eléctricas. Siempre que el piloto se adecue al nivel de la categoría.

23-. ORDEN DE SALIDA

Para la primera prueba se determinará mediante sorteo que los Organizadores harán los días antes del trial. Para las demás pruebas se hará conforme a la clasificación provisional del Campeonato.

24-. INTERVALO DE SALIDA

Se establecerá el intervalo de salida a decisión del Club organizador en función del recorrido, climatología, número de pilotos, etc., y bajo supervisión de la FMIPA.

25-. PENALIZACIONES DE TIEMPO

- Por minuto de retraso en la salida: 1 punto
- Por minuto de retraso en el control final de meta: 1 punto
- Más de 20 minutos de retraso en la salida o en la meta: exclusión

26-. PENALIZACIONES POR FALTAS EN UNA ZONA

26.1-. 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, los reposapiés y la protección del bloque motor) con el suelo o con un obstáculo (árbol, roca, etc.).

- 1 falta: 1 punto
- 2 faltas: 2 puntos
- Más de 2 faltas: 3 puntos
- Fiasco: 5 puntos

El paro del motor de la moto estando cualquier parte de piloto o la moto en contacto con el suelo de cualquier elemento de la moto, con la excepción de los neumáticos: 1 punto por cada vez que se repita la acción.

26.2-. DEFINICIÓN DE FIASCO

- La motocicleta franquea una puerta o límite de zona con cualquiera de sus ruedas por el lado equivocado.
- La rueda delantera no precede a la trasera en el momento de superar una puerta.
- Pasar una puerta prevista para otra categoría en cualquier dirección.
- 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 moto rompe o tira cualquier señalización o soporte de señalización ~~de su categoría.~~
- El piloto baja de la moto y pone los 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 acordado de 1'30" (1 minuto 30 segundos)
- El piloto recibe ayuda externa.
- El piloto o su mochilero cambia la condición de la zona.
- El mochilero entra en la zona sin la autorización expresa del juez de zona.
- El manillar de la motocicleta toca el suelo.
- La moto efectúa un bucle cerrado cortando sus trazas con alguna de las dos ruedas.
- La rueda trasera pasa por la señal de entrada, fin de zona o una puerta antes que la delantera.
- El eje delantero sale de la zona por la puerta de entrada.
- Incurrir en falta o pie al suelo cuando la moto retrocede.

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

En una zona solo se tendrá en cuenta la penalización mayor en la que incurra el piloto de las definidas anteriormente, sin embargo, puede haber penalizaciones añadidas.

26.3-. PENALIZACIONES AÑADIDAS

- El mochilero protesta la decisión del Juez de Zona: 5 puntos
- El piloto no abandona la zona tras efectuar un fiasco en el momento y por el camino indicado por el Juez habiendo superado el tiempo acordado: 5 puntos
- No respetar el turno en el pasillo de entrada a zona: 5 puntos
- Entrar en la zona sin la autorización del Juez: 5 puntos
- No seguir las zonas en orden numérico (salvo excepciones): 10 puntos
- Entregar la tarjeta sin picar las zonas: 10 puntos por cada zona que falte
- 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 carrera 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, se corregirá, notificándolo al Juez de Zona y a la mesa. El piloto es el responsable directo de su tarjeta y de lo que en ella se puntúe. En caso de duda primará lo que el juez puntúe en su libreta cuando haya anotaciones especiales.

La pérdida de la tarjeta supone descalificación. El piloto podrá seguir en competición y entrará en las zonas cuando no haya otros pilotos en el pasillo de entrada. En la tarjeta aparecerá una referencia como “descalificado” de cara al resultado final de la prueba.

Cualquier alteración de esta norma supondrá la Exclusión.

26.4-. EXCLUSIÓN

- Conducir la moto sin casco.
- La motocicleta no efectúa por sus propios medios o los del piloto la longitud total del recorrido.
- Utilización de una moto no verificada.
- Utilización de neumático no autorizado o cambio del tipo de construcción, de perfil o de la composición del neumático original.
- Utilización de un carburante no autorizado
- Utilización de sustancias prohibidas (dopaje) o presentarse en una competición con evidentes síntomas de embriaguez.
- Cambio de número de dorsal o distintivo.
- No seguir el recorrido señalado por la organización.
- Circular por la interzona en sentido contrario al indicado por la competición.
- Entrenamiento no autorizado de una zona.
- Otros casos de conducta incorrecta con un oficial, público u otros pilotos por parte de un piloto o su mochilero.
- Cualquier acto voluntario por parte del piloto o mochilero que vaya contra el desarrollo reglamentario de la competición.

27-. 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 carrera para su ratificación. Cada organizador deberá prever que en todas las zonas haya una lista de control puntuación en la que anotará el juez.

En la temporada 2023 se implantarán sistemas electrónicos de puntuación, para los que no será estrictamente necesario el uso de estas tarjetas.

28-. CLASIFICACIÓN Y RESULTADOS

El vencedor de cada competición será el piloto que haya totalizado el menor número de puntos de acuerdo con el reglamento actual.

Los pilotos que ocupen las 15 primeras plazas de la clasificación final de cada competición recibirán puntos para el Campeonato de Asturias. Igualmente, para el resto de categorías.

1º puesto: 20 puntos	8º puesto: 8 puntos
2º puesto: 17 puntos	9º puesto: 7 puntos
3º puesto: 15 puntos	10º puesto: 6 puntos
4º puesto: 13 puntos	11º puesto: 5 puntos
5º puesto: 11 puntos	12º puesto: 4 puntos
6º puesto: 10 puntos	13º puesto: 4 puntos
7º puesto: 9 puntos	14º puesto: 2 puntos
	15º puesto: 1 punto

Es obligatorio que los organizadores de las competiciones envíen los resultados y sanciones (si las hubiera) a la FMIPA por fax o correo electrónico inmediatamente después de la competición.

El vencedor del campeonato será el piloto que sumados todos los puntos de todas las competiciones válidas puntuables haya obtenido el mayor número de puntos.

Para que el campeonato sea considerado como válido es necesario que, como mínimo, se hayan celebrado la mitad más una de las competiciones inicialmente previstas.

29-. DETENCIÓN PREMATURA DE LA COMPETICIÓN

Si una competición es detenida antes de que los pilotos hayan finalizado al menos la mitad del número total de zonas será declarada nula o no celebrada.

Si una competición es detenida en un número posterior, la FMIPA decidirá si se considera nula y no celebrada, así como los resultados y trofeos que crea justificados según las circunstancias.

30-. SITUACIÓN DE EMPATE

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”.

Si el empate persistiese todavía, resultaría vencedor el piloto que menor cantidad de tiempo haya invertido para hacer la totalidad del recorrido.

Y si aun así persistiese el empate, los pilotos acreedores de la misma posición recibirán los mismos puntos para el campeonato.

31-. EMPATE 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, terceros, etc. De subsistir el empate, será dirimente la clasificación de los pilotos en la última competición puntuable.

32-. TROFEOS

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

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

El piloto que no se presente a la entrega de trofeos perderá el derecho al trofeo que le correspondiera.

33-. TABLÓN DE ANUNCIOS

Deberá colocarse un tablón de anuncios en el punto de salida (mesa de control) en el cual se expondrán las siguientes informaciones:

- Lista de inscritos
- Lista de controles horarios
- Decisiones del organizador o la FMIPA que se estimen oportunas
- Control del recorrido y situación de zonas.
- Resultados provisionales
- También deberá haber un reloj que marque la hora oficial de la competición.

Además, deberá instalarse un sistema de megafonía que permita informar a los participantes en todo momento de cualquier información que se considere oportuna.

34-. RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Carrera o comisarios designados, acompañando a cada reclamación un depósito de 300€ y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de licencia y el motivo de la reclamación.

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

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 300€. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 300€ será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

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

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, ésta 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.

35-. ENTREGA DE PREMIOS

La asistencia a la entrega de premios será obligatoria para todos los participantes. Si se diese el caso de falta de asistencia, el premiado perdería el trofeo considerándose excepción la falta de asistencia por fuerza mayor y previamente justificada al Director de Carrera, (por ejemplo la necesidad de asistencia médica).

Consistirán en trofeos o diplomas (optativo) a los tres primeros clasificados de cada categoría.

Cuando haya varias categorías compitiendo se hará la entrega de premios al finalizar la competición facilitando así que la gente asista al pódium con la equipación deportiva pertinente. Ver y celebrar según el Protocolo Entrega de Premios FMIPA.