CTR
REGLAMENTO DE TRIAL
2021

INDICE

CTR. 1.- Generalidades
CTR. 1.1.- Categorías
CTR. 1.2.- Normas FIM y FIM LA para los Organizadores

CTR. 2.- CARGOS OFICIALES

CTR. 3.- ADMINISTRACION
CTR. 3.1.- Licencias y edades de los pilotos
CTR. 3.2.- Número de Dorsal o Distintivo
CTR. 3.3.- Motocicletas

CTR. 4.- PADDOCK
CTR. 4.1.- Parque Cerrado
CTR. 4.2.- Zona de Lavado
CTR. 4.3.- Sala de Jurado
CTR. 4.4.- Áreas Especiales
CTR. 4.5.- Comportamiento en el Paddock

CTR. 5.- PROCEDIMIENTO PARA LA VERIFICACION ADMINISTRATIVA

CTR. 6.- TECNICA Y PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL TECNICO
CTR. 6.1.- Equipamiento de la Motocicleta
CTR. 6.2.- Equipamiento del Piloto
CTR. 6.3.- Control de nivel sonoro
CTR. 6.4.- Marcaje de las piezas
CTR. 6.5.- Control de las piezas

CTR. 7.- RECORRIDO
CTR. 7.1.- Distancia

CTR. 8.- ZONAS
CTR. 8.1.- Pasillo de la zona
CTR. 8.2.- Delimitación de la zona
CTR. 8.3.- Tiempo establecido en una zona
CTR. 8.4.- Doble cinta
CTR. 8.5.- Obstrucción

CTR. 9.- ENTRENAMIENTO Y VISITAS A LAS ZONAS
CTR. 9.1.- Zona de entrenamiento

CTR. 10.- TIEMPO Y CONTROL

CTR. 10.1.- Medición del tiempo
CTR. 10.2.- Tiempo máximo autorizado
CTR. 10.3.- Orden de salida

CTR. 11.- PENALIZACIONES
CTR. 11.1.- Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecidos
CTR. 11.2.- Penalizaciones por faltas en las zonas
CTR. 11.3.- Tarjeta Amarilla
CTR. 11.4.- Exclusión

CTR. 12.- REGISTRO DE LOS PUNTOS

CTR. 13.- CLASIFICACION Y RESULTADOS
CTR. 13.1.- Puntuación para los Campeonatos
CTR. 13.2.- Mínimo de participantes

CTR. 14.- DETENCION PREMATURA DE LA COMPETICION

CTR. 15.- EX – AEQUO
CTR. 15.1.- Ex – Aequo al final de la competición
CTR. 15.2.- Ex – Aequo al final del Campeonato, Copa

CTR. 16.- TROFEOS
CTR. 16.1.- Ceremonia de Entrega de Trofeos
CTR. 16.2.- Penalización por no participar en la rueda de prensa y/o Entrega de Trofeos

CTR. 17.- RECLAMACIONES

CTR. 1.- GENERALIDADES

• La CTR FIM LA convoca para el presente año el Campeonato Latinoamericano de Trial para pilotos de la Clase **TR1**, **TR2**, **CADETE**, **MASTER** (con puntaje acumulable y derecho a título), y para la Copa Latinoamericana de Trial Infantil (sin puntaje acumulable ni derecho a título). Dichos eventos serán organizados en función a este Reglamento y a los Códigos FIM Latin America.
Deben tener lugar entre el 1 de marzo y el 15 de noviembre, se generará adicionalmente una clasificación por países y marcas.

. Una competición puntuable para el Campeonato Latinoamericano de Trial FIM LA, comienza en el momento de las verificaciones administrativas y finaliza cuando se hayan cumplido las siguientes formalidades:
a) Los resultados finales han sido aprobados por el Jurado de la Competición.
b) Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos.
c) Todos los controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc, han sido efectuados

CTR. 1.1.- Categorías

Los nombres de las categorías convocadas son los siguientes:
- FIM LA Campeonato Latinoamericano de Trial TR1
- FIM LA Campeonato Latinoamericano de Trial TR2
- FIM LA Campeonato Latinoamericano de Trial CADETE
- FIM LA Campeonato Latinoamericano de Trial MASTER
- FIM LA Copa Latinoamericana de Trial Infantil.

CTR. 1.2.- Normas FIM y FIM LA para los Organizadores

El organizador de la Competiciones puntuables debe cumplir las Normas FIM y FIM LA obligatorias estipuladas para dicho Campeonato.

CTR. 2.- CARGOS OFICIALES

En todas las competiciones, el evento debe componerse, como mínimo de:

Presidente del Jurado FIM LA, Miembro de Jurado FIM LA, Miembro de Jurado FMNR.

• El Jurado Internacional es la máxima autoridad del evento y sus miembros son los únicos con derecho a voto en las reuniones de jurado y decisiones sobre el evento.

El Jurado tomará las decisiones acerca del nivel de dificultad de las zonas, pasos y longitud. Su decisión es definitiva y todas las modificaciones sugeridas deberán efectuarse inmediatamente.

• El Presidente del Jurado y el Miembro FIM LA serán decididos por el Director de la CTR/FIM LA Si el Presidente del Jurado está en la imposibilidad de llegar a tiempo al evento, será reemplazado por el Miembro FIM LA del Jurado. La FMNR designará al otro Miembro del Jurado (siempre y cuando posea Licencia de Oficial CTR/FIM LA), Y QUE CUENTE CON LA APROBACIÓN DE LA CTR FIM LA.

Delegados FMN y FMNR

. Los cuales deben ser notificados por cada FMN a la FMNR tan pronto son inscritos los pilotos participantes en los eventos.

Director de Carrera

• El Director de Carrera debe ser designado por la FMNR previa aprobación de la CTR FIM LA y debe tener licencia de Oficial CTR/FIM LA.

Jefe de Inspección Técnica

. El Jefe de Inspección Técnica también será designado por la FMNR, previa aprobación de la CTR FIM LA.

Oficial Médico

• Es obligatoria la presencia de un Oficial Médico local, portador de una Licencia FIM o FIM LA, o en su defecto personal médico y paramédico del lugar del evento.

Reunión entre los Organizadores y el Jurado Internacional

• Debe realizarse una reunión entre los Organizadores y el Jurado Internacional el día viernes en la tarde, una vez terminado el primer control del circuito. A esta reunión pueden asistir además los Oficiales involucrados en el evento (Director de Carrera, el Jefe de Cronometraje, el Jefe de Control Técnico, el Jefe de Señalización, el Jefe de Zonas, el Médico Oficial, etc.).

CTR. 3.- ADMINISTRACION

CTR. 3.1.- Licencias y edades de los pilotos

La participación en estos eventos está limitada a los poseedores de la Licencia FIM de Piloto para Campeonatos Continentales, con base en el Sistema Unificado de Licencias de Piloto FIM. (Ver el procedimiento correspondiente).

Edades de participación:

TR1: lista cerrada formada por los pilotos clasificados en el campeonato del año anterior, más aquellos que designe la CTR FIM-LA, por decisión de sus técnicos o tras solicitud del interesado.
TR2: La conforman los pilotos, de 15 hasta 50 años de edad con habilidades intermedias, no aptos para participar en TR1
CADETE: La conforman los pilotos desde 10 hasta 15 años de edad.
MASTER: La conforman los pilotos de 50 o más años de edad, independientemente del nivel de experticia que posean.

COPA INFANTIL: Pilotos de hasta 9 años de edad.

CTR 3.1.1.-

. La inscripción de un piloto a partir de los 50 años estará condicionada a la presentación por parte del piloto de una exoneración íntegra de responsabilidad a favor de la FIM LA, y la FMNR.

• Se considera la edad mínima al primer día del Evento y la edad máxima la que el piloto tenga al 1 de Enero del año en que se realice el evento.

* Al inscribir a un piloto, la FMN a la que pertenece el piloto garantiza que el mismo cuenta con una póliza de seguro contra accidentes que como mínimo debe cubrir tratamiento médico y repatriación. Para todo evento CTR/FIM LA, si un piloto participante se presenta al evento sin un seguro contra accidentes, la Federación organizadora se reserva el derecho de contratarle uno por cuenta de la Federación a la que pertenece dicho piloto.

CTR. 3.2.- Números de Dorsal o Distintivo

• Es obligatorio el uso de Dorsal o Distintivo.
. La CTR FIM-LA podrá reservarse el derecho a incluir un Patrocinador Oficial principal en estos dorsales o distintivos
. Los números de dorsal o distintivo deberán ser visibles en todas las circunstancias
. El piloto deberá llevar un dorsal impreso en la camiseta, delante y detrás. Éste debe ir colocado en un espacio de 210mm x 210mm.
. El número de partida tendrá un máximo de tres dígitos. La asignación de los primeros cinco números será de acuerdo al Ranking del Campeonato del año anterior. Es obligatorio llevar el número de participante al frente y al dorso del uniforme y en la careta frontal de la motocicleta con los siguientes colores de fondo:
ROJO: TR1
AZUL: TR2
VERDE: CADETE
AMARILLO: MASTER

NEGRO: COPA LATINOAMERICANA DE TRIAL INFANTIL

CTR. 3.3.- Motocicletas

. *Para los Campeonatos*: Las motocicletas permitidas, así como la cilindrada de las mismas a ser utilizadas por los pilotos son las motocicletas y cilindradas existentes en el mercado de Trial, desde 125cc hasta 300cc.
. *Para las Copas*: Las motocicletas permitidas, así como su cilindrada, estarán limitadas a 50cc y 80cc, pudiendo variar el tamaño de la llanta dependiendo del tamaño del piloto.

CTR. 4.- PADDOCK

. El Paddock debe tener espacio suficiente para que cada país participante cuente con una carpa, con área de comedor.
. Debe contar con adecuados servicios higiénicos (mínimo 4 baños para hombres y 1 para mujeres) y mínimo 4 duchas.

CTR. 4.1.- Parque Cerrado

. El Parque Cerrado deberá ser suficientemente grande para albergar la totalidad de las motocicletas participantes en el Campeonato, sean las motocicletas de los pilotos así como la de los mochileros.

CTR. 4.2.- Zona de Lavado

• Deberán disponerse de, al menos, 4 puntos de lavado.

CTR. 4.3.- Sala de Jurado

• Debe establecerse una oficina para el jurado con capacidad suficiente para recibir a las autoridades y delegados al mismo tiempo, con suficientes sillas para todos y mesa de trabajo para el jurado. Contará con material de oficina, punto de electricidad y un plano grande del circuito incluyendo instalaciones, zonas y accesos.

Esta oficina debe estar completamente operativa en la reunión con el organizador antes del evento.

CTR. 4.4.- Áreas Especiales

• Son el Parqueo, Ubicación de Puestos Médicos y Ambulancias, etc.

CTR. 4.5.- Comportamiento en el Paddock

• Se prohíbe la circulación en el área del paddock sin casco, desechar en el suelo desperdicios, gasolina, aceite, etc., consumo de bebidas alcohólicas, fumar, prender fuego y cualquier conducta que las Autoridades consideren inadecuada.

CTR. 5.- PROCEDIMIENTO PARA LA VERIFICACION ADMINISTRATIVA

• El control técnico será realizado antes de las Qualifying de acuerdo con el procedimiento establecido por la FIM LA y los horarios fijados en el Reglamento Particular del evento.
. El piloto se presentará a las Verificaciones Administrativas junto con su mochilero y su mecánico.
. En la normativa para los Organizadores se establecerá un horario tipo para las Verificaciones Administrativas pudiendo haber una segunda Verificación si el Jurado lo estima oportuno.

CTR. 6.- TECNICA Y PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL TECNICO

. El Piloto se presentará a la Verificación Técnica 15 minutos antes de su horario de salida.
. El Control de la Motocicleta debe realizare en el mismo lugar de la Competición.

CTR. 6.1.- Equipamiento de la Motocicleta

. En todo momento durante la competición, el piloto será responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos.
. La identificación de la motocicleta se efectuará mediante comprobación del número de bastidor.
. El equipamiento de la motocicleta debe comprender una luz delantera y otra trasera en perfecto estado de funcionamiento.
. Los neumáticos deben ser del tipo Trial, los prototipos no están autorizados
. Solo se permite el uso de aquel combustible que esté en conformidad con los Reglamentos Técnicos de Trial.
. El funcionamiento del dispositivo de seguridad (corto-circuito - paro 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 ésta norma.
. Igualmente, las motocicletas deberán instalar un protector de la corona trasera, de forma de que la superficie sea compacta y sin agujeros.

. 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.

CTR. 6.2.- Equipamiento del piloto

. Es obligatorio el uso del casco, así como de las otras exigencias de vestimenta, tal como se estipula en los Reglamentos Técnicos FIM, 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.
. El piloto deberá llevar una protección dorsal durante la competición. Los comisarios podrán denegar la participación del piloto en la competición si incumple este hecho.

CTR. 6.3.- Control de nivel sonoro

. Antes de la competición , el jurado decidirá si se debe realizar un control de nivel sonoro a todas las motocicletas. La motocicleta que no pase el control, podrá ajustar o reemplazar las piezas necesarias hasta que el nivel sonoro sea conforme al Reglamento.
. El control sonoro se hará conforme al Reglamento Técnico de Trial de la FIM.

CTR. 6.4.- Marcaje de las piezas

. El Organizador pondrá a disposición del Comisario Técnico, un lugar adecuado para efectuar la Verificación Técnica de las siguientes piezas:

1. Seguridad de la motocicleta
2. Marcaje de las piezas
3. Casco Piloto
4. El funcionamiento del dispositivo de seguridad (hombre al agua)
5. Dispositivo de seguridad de protección de la corona trasera.

Durante la Verificación Técnica preliminar, las piezas mencionadas más adelante serán marcadas de manera que se pueda garantizar su identificación. Las piezas así marcadas deben utilizarse durante toda la competición.

Pieza	Marcaje	Nro de marcas	Disposición de las marcas
Cuadro	Pintura o adhesivo	1	Cabeza de horquilla a la derecha
Carter	Pintura o adhesivo	1	Lado derecho

El marcaje se limita solamente a éstas dos piezas. El número del piloto debe estar inscrito en estas marcas de identificación.

CTR. 6.5.- Control de las piezas

. En cualquier momento de la Competición el organizador puede verificar las motocicletas.

CTR. 7.- RECORRIDO

. El recorrido deberá estar marcado con las señales de dirección. En la señal se indicará el numero de la zona hacia la cual se debe dirigir el piloto.
. El Recorrido solo podrá tener una dirección.

. 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.
. Por razones de seguridad y cada vez que sea posible, el recorrido marcado para los espectadores será diferente al de los pilotos.

CTR. 7.1.- Distancia

. El recorrido no podrá superar los 20kms por vuelta. En casos excepcionales de mayor longitud, el organizador deberá prever e indicar adecuadamente una zona de repostaje para todos los pilotos.

CTR. 8.- ZONAS

. El número de zonas será **12 para la categoría TR1** y entre 10 y 12 **para el resto de categorías.**
. Todas las competiciones serán a 2 vueltas.
. Cada zona estará completamente diferenciada de las otras zonas y se recomienda que su longitud no exceda de 60 metros.
. Las zonas artificiales marcadas con elementos totalmente naturales (rocas, árboles, tierra, etc.) están autorizadas
. Cada zona estará claramente numerada consecutivamente y el piloto deberá franquearla siguiendo dicho orden (bajo la penalización suplementaria de 10 puntos)
. cada zona tendrá unas puertas colocadas en lugar visible delimitando el inicio y el fin de zona.
. se considera 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 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 una zona, durante la primera vuelta, resulta imposible de franquear para todos los pilotos (penalizando todos 5 puntos), podrá ser modificada o anulada por el jurado de la prueba, informando a todos los interesados.

CTR. 8.1.- Pasillo de la zona

. Es obligatoria la preparación de un pasillo en la entrada de cada zona, que será controlado por un Comisario responsable.
. A ser posible, este pasillo deberá permitir que al menos tres pilotos estén el él, en fila y preparados para realizar la zona.
. El piloto será penalizado con 5 puntos suplementarios si:
- Abandona la moto en el pasillo
- El mochilero o el mecánico sujeta en el pasillo la moto del piloto
- Se beneficia de una ayuda externa en su motocicleta en este pasillo, a excepción de la medición de presiones.

CTR. 8.2.- Delimitación de la zona

. Las zonas deben estar delimitadas, de ser posible, por obstáculos naturales. La delimitación debe realizarse mediante cintas resistentes, impermeables y bien visibles.
. Las estacas deben estar colocadas suficientemente cerca una de la otra, para evitar el desplazamiento de la cinta.
. A ser posible, toda cinta debe situarse a una altura mínima de 25 cm y una máxima de 50 cm. La anchura mínima de la zona, entre cintas, debe ser de 2 metros.
. Los pilotos deben pasar entre las puertas.
. 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.
. La anchura mínima entre puertas debe ser de 1,20 mts.
. Los pilotos deben pasar entre todas las puertas para su clase. Si un piloto franquea una de las puertas previstas para otra clase, en cualquier dirección, incurrirá en fiasco (5 puntos de penalización).

Las puertas serán de los siguientes colores:

TR1 _____ROJAS

TR2 _____AZULES

CADETE _____VERDE

MASTER _____AMARILLO

COPA INFANTIL DE TRIAL _____**NEGRAS**

CTR. 8.3.- Tiempo establecido en una zona

. Cada piloto tendrá un tiempo establecido de 1´30” (un minuto treinta segundo) para franquear la zona.
. La medida del tiempo comienza cuando el eje delantero cruza la línea de inicio de la zona.

CTR. 8.4.- Doble cinta

. Para las pruebas donde participe la categoría TR1, deberá preverse y será obligatorio un espacio marcado con doble cinta que constituirá una barrera de separación entre el público y la zona. Solamente los Cargos Oficiales, Pilotos, Mochileros y Prensa podrán acceder a este espacio de doble cinta. Las dimensiones de este espacio deben permitir el paso y el trabajo de los Oficiales, Mochileros, Mecánicos y Prensa.

CTR. 8.5.- 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 sobre la posibilidad de volver a intentar la 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.

CTR. 9.- ENTRENAMIENTOS Y VISITAS A LAS ZONAS

. Los entrenamientos en las zonas del trial están prohibidos bajo pena de exclusión.
. Los pilotos, los mochileros y los mecánicos podrán realizar la visita a las zonas únicamente en el horario establecido, pudiendo inspeccionar las zonas desde el interior.
. Durante la competición, el mochilero y el mecánico podrán entrar a la zona cuando su piloto la vaya a franquear y siempre con la autorización del Juez de zona.
. Durante dicha inspección, ni los pilotos, ni sus mochileros ni sus mecánicos podrán modificar ninguna de las características de la zona bajo pena de penalización.

CTR. 9.1.- Zona de Entrenamiento

. Un área de entrenamiento de dimensiones adecuadas 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.
. En dicha área será obligatorio en todo momento el uso del casco por parte de Pilotos, Mochileros y Mecánicos.
. Esta prohibido preparar en esta área zonas para la competición, a no ser que las zonas estén ya marcadas y valladas, para impedir el acceso a los pilotos.
. Durante la jornada previa a la competición el horario de utilización de la zona de entrenamiento será de 9:00 horas a 13:00 horas.

CTR. 10.- TIEMPO Y CONTROL

CTR. 10.1.- Medición del tiempo

. El Organizador colocará en un lugar 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 sincronizados con la hora oficial de la competición.
. Los Pilotos deben aceptar cualquier sistema de cronometraje y la hora oficial aprobada por el Jurado.

CTR. 10.2.- Tiempo máximo autorizado

. El tiempo máximo para cada piloto, para ir del control horario de salida al control horario de llegada en la primera vuelta será aprobado por el Jurado de la Competición y será de máximo 3 horas. El tiempo total no excederá de 5,30 horas.
. Entre las vuelas, estableceremos una pausa para el repostaje y avituallamiento de máximo 20 minutos.
. Si un Piloto toma la salida después del tiempo asignado, su horario de llegada será inamovible.
. El Jurado podrá establecer distintos horarios para las diferentes categorías si así lo considera oportuno.

CTR. 10.3.- Orden de salida

. El orden de salida para las categorías en todas las competiciones será el siguiente:
- Master, Cadete, TR2 y TR1**.**

. El orden de salida para los pilotos en todas las categorías se establecerá en el orden inverso al de la clasificación de la última competición.
. En las categorías TR1 y TR2, el orden de salida se establecerá mediante una Zona de Calificación.

<u>Zona de Calificación</u>

. El Jurado determinará una zona para la Calificación.
La Calificación tendrá lugar el día anterior a la competición en las pruebas de un día. En el caso de las pruebas de dos días, el jurado establecerá el horario de la Calificación. El resultado obtenido en la zona de calificación se utilizará en el orden de salida para los dos días.
. La Calificación será obligatoria. Los pilotos deberán presentarse como mínimo a una de las dos pasadas por zona.
. Para establecer la Clasificación en la Zona de calificación tendremos en cuenta el tiempo empleado por el piloto para franquearla y el número de faltas cometidas. La Clasificación en la Zona de Calificación será creciente teniendo en cuenta el menor número de faltas y el menor tiempo empleado. Cada piloto realizará dos pasadas a la Zona de calificación, desestimándose el peor resultado.
. En la 2da manga los pilotos franquearán la Zona de Calificación en el orden inverso al de la Clasificación de la primera manga. La mejor posición determinará el orden de salida de la competición.

CTR. 11.- PENALIZACIONES

CTR. 11.1.- Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecidos

. Por minuto de retraso o adelanto en la salida: 1 punto
. Más de 20 minutos de retraso en la salida: Exclusión
. más de 20 minutos de retraso 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.

CTR. 11.2.- 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 excepción a los neumáticos, de los reposapiés y de la protección del bloque motor) con el suelo o con un obstáculo (árbol, roca, etc).

a) 1 Falta: 1 punto
b) 2 Faltas: 2 puntos
c) más de 2 Faltas: 3 puntos
d) Fiasco: 5 puntos

. Definición de Fiasco

1. 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.
2. El piloto o la motocicleta rompe o tira cualquier señalización o soporte de señalización de su categoría.
3. El piloto baja de la motocicleta y pone los pies en el suelo por el mismo lado o detrás del eje de la rueda posterior de la motocicleta.
4. El piloto no franquea la zona en el tiempo establecido.
5. El piloto recibe ayuda externa.
6. El piloto, su mochilero o su mecánico cambian la condición de la zona.
7. El Mochilero o el mecánico entra a la zona sin autorización expresa del Juez de zona.
8. El manillar de la motocicleta toca el suelo.
9. La motocicleta pisa sus propias huellas.
10. El paro del motor de la motocicleta estando cualquier parte del piloto o de la motocicleta en contacto con el suelo, con excepción a los neumáticos, y sin que haya progresión.
11. Incurrir en falta o pie al suelo cuando la motocicleta retrocede.
12. El piloto franquea una puerta de color diferente al de su categoría.
13. Franquear la zona sin el dispositivo de seguridad (hombre al agua) activado o el protector de corona trasero.
14. Entrar en la zona sin la autorización del Juez de Zona.

Cualquier fiasco lo deberá marcar el Juez de Zona con un toque de silbato inmediato.

Otras Penalizaciones

15. Omitir una zona o no franquear las zonas en orden numérico: 10 puntos.
16. Solo el piloto está autorizado a pilotar o empujar su moto durante el recorrido, bajo la penalización de 10 puntos.
17. No respetar el horario establecido para la visita de las zonas: 10 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 constatación de hechos.

CTR. 11.3.- Tarjeta Amarilla

Se entregará una tarjeta amarilla a cada jefe de zona

La tarjeta será de tamaño A6, para que pueda mantenerla en un bolsillo, y de material rígido (cartón o plástico).

La tarjeta amarilla se mostrará a cualquier piloto, mochilero o mecánico que no quiera seguir las instrucciones de un Juez de Zona o que se comporte de forma incorrecta en la zona. El juez de zona deberá transmitir esta información al Director de Competición, quien informará al responsable de Resultados a la brevedad posible después del incidente. El jurado decidirá las eventuales sanciones suplementarias en la Competición en curso.

Sanciones
. Una infracción durante la competición: 5 puntos adicionales
. Dos infracciones durante una competición: 10 puntos adicionales.
. Tres infracciones durante la competición: Exclusión

CTR. 11.4.- Exclusión

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

. Conducir una motocicleta sin casco.
. Ausencia de marcaje o de marca oficial de sustitución.
. Utilización de motocicleta no verificada para la competición.
. Utilización de un neumático no autorizado.
. Utilización de un carburante no autorizado.
. Utilización de sustancias prohibidas.
. Cambio de número de dorsal o distintivo.
. Realizar el recorrido en sentido contrario al indicado para la competición.
. Entrenamiento no autorizado de una zona.
. Tres infracciones durante la competición.
. Otros casos de conducta incorrecta con un Oficial por el piloto, su mochilero o su mecánico.

CTR. 12.- 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.
. Cualquier diferencia entre las tarjetas de puntuación y cualquier otra hoja de resultados será explicada por el Director de la 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.

CTR.13.- CLASIFICACION Y RESULTADOS

• Todos los resultados deben ser homologados por el Jurado Internacional.

• Es obligación del Presidente del Jurado enviar inmediatamente por Email, después del final del evento (no más de 2 horas), los resultados de las dos carreras y el general del evento a la Dirección General FIM LA y al Director de la CTR/FIM LA.
. El vencedor de cada Competición será el piloto que haya totalizado el menor número de penalizaciones.
. Los Resultados Oficiales serán publicados en el tablón de anuncios, para poder ser revisados por todos los participantes. Deberá constar la hora de publicación.
. El vencedor del Campeonato y/o Copa, será el piloto que, sumados todos los puntos de todas las competiciones validas puntuables, haya obtenido el mayor número de puntos.

CTR.13.1.- Puntuación para los Campeonatos

• Los puntos serán adjudicados a los pilotos en cada carrera, como sigue:

1er Lugar: 20 Ptos
2do Lugar: 17 ptos
3er Lugar: 15 ptos
4to Lugar: 13 ptos
5to Lugar: 11 ptos
6to Lugar: 10 ptos
7mo Lugar: 9 ptos
8vo Lugar: 8 ptos
9no Lugar: 7 ptos
10mo Lugar: 6 ptos
11er Lugar: 5 ptos
12do Lugar: 4 ptos
13er Lugar: 3 ptos
14to Lugar: 2 ptos
15to Lugar:1 pto
Los pilotos clasificados a partir de la posición 15, y que figuren como clasificados en la competición recibirán un punto para la clasificación del Campeonato o Copa.

CTR. 13.2.- Mínimo de Participantes

. A los efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el punto anterior, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en esa categoría. Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en esa prueba para esa categoría.
. En las siguientes categorías no se tendrá en cuenta el mínimo de participantes:
- Cadete

CTR. 14.- DETENCION PREMATURA DE LA COMPETICION

. Si el Jurado detiene una Competición prematuramente, ésta no puede volver a iniciarse.
. Si una Competición es detenida antes de que los pilotos hayan finalizado al menos la mitad del número 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.

CTR. 15.- EX-AEQUO

CTR. 15.1.- Ex Aequo al final de la Competición.

. En caso de empate, el piloto que tenga el mayor número de "0" en la Competición será el vencedor. Si aún así la igualdad persiste, 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 persiste todavía, los pilotos serán acreedores de la misma posición y recibirán los mismos puntos para el Campeonato o Copa. Por ejemplo, si los pilotos son ex aequo en la segunda posición la atribución de puntos sería la siguiente: 20, 17, (17), 13, 11, etc.

CTR. 15.2.- Ex Aequo al final del Campeonato, Copa

. En el caso de empate con el mismo número de puntos después de la última prueba puntuable para el Campeonato, o Copa, las posiciones finales se decidirán sobre la base de los mejores resultados obtenidos en las pruebas donde los pilotos hayan obtenido puntuación (número de primeros puestos, número de segundos, etc)
. Si a pesar de todo ello sigue el empate, la posición obtenida en la última prueba del Campeonato o Copa determinará el orden de la Clasificación.

CTR. 16.- TROFEOS

CTR. 16.1.- Ceremonia de Entrega de Trofeos

. Para la ceremonia de entrega de Trofeos se recomienda instalar un pódium con capacidad para los pilotos, bien decorado y visible para el público. El acceso estará restringido.
. Los pilotos que no cumplan con las indicaciones que se le indiquen podrán ser sancionados por el Jurado.
. Los tres primeros Pilotos de cada categoría deben recibir un obsequio.

CTR. 16.2.- Penalización por no participar en la Rueda de Prensa y/o Entrega de Trofeos

. Si un piloto no asiste a la Entrega de Trofeos, sin la aprobación del Jurado y/o Director de la Competición, perderá su plaza de salida en la próxima Competición puntuable.

CTR. 17.- RECLAMACIONES

. Media hora, como máximo, después de la publicación de los Resultados Oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Carrera o al Jurado, acompañando a cada reclamación un depósito de U.S $ 500 y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Dorsal y el motivo de la reclamación.
. Las reclamaciones sobre las Verificaciones Administrativas deberán realizarse media hora, como máximo, después de haber finalizado las mismas.
. Cada reclamación tendrá que referirse a un solo caso.
. Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de U.S $ 800 para las motocicletas 4 Tiempos, o de U.S $ 600 para las 2 Tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de U.S $ 500 para las 4T y U.S $ 300 para las 2T serán destinados al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.
. En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelto al reclamante.

Reclamación sobre carburantes

Toda solicitud de control de carburante deberá acompañarse de un depósito de U.S. $ 1.300,00, efectuado al Director de Carrera o al Jurado.

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar todos los gastos de controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburantes de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de U.S. $ 1.000, que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la descalificación.

*

COMISION CTR FIM LA