CAMPEONATO CENTROAMERICANO DE TRIAL OUTDOOR

GENERALIDADES

La FIM Latin América ha instituido un Campeonato Centroamericano de Trial Outdoor individual de acuerdo con el Código Deportivo y con los demás Códigos FIM LA., así como con el presente Reglamento .

El Campeonato Centroamericano para pilotos es una denominación general que incluye las 3 categorias siguientes :

- Campeonato Centroamericano de Trial Outdoor – TR1
- Campeonato Centroamericano de Trial Outdoor – TR2
- Campeonato Centroamericano de Trial Outdoor – TR3

El evento puntuable para el Campeonato Centroamericano Trial Outdoor comprende:

-Las verificaciones administrativas y técnicas.

-Dos dias de competiciones independentes donde los pilotos recibirán puntos para el Campeonato Centroamericano de Trial por cada dia.

-Una ceremonia de entrega de premios.

OFICIALES

En el evento, la CTR/FIM LA designara un Jurado Internacional que estará compuesto por un Presidente del Jurado y un miembro nombrado por la FMNR . Solo El Jurado tendrá derecho a voto. El Presidente del 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.

RECORRIDO

Para figurar en la clasificación final, la motocicleta del piloto deberá haber efectuado por sus propios medios motrices o del piloto, la longitud total del recorrido.

Distancia

El recorrido consistIra en 3 vueltas

Señalización

El recorrido deberá estar marcado con las señales de dirección, con medidas minimas de 100mm X 250mm. Todos los señales deben ser de material impermeable.

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

El recorrido será marcado el dia anterior al evento y deberá permitirse que los pilotos puedan seguirlo en moto, bajo su propia responsabilidad.

El recorrido señalizado deberá seguirse estrictamente.

Un piloto que abandone el recorrido deberá retomarlo en el mismo punto en el que lo deja, bajo pena de exclusión.

ZONAS

El número de zonas será de 08 por vuelta, para las 3 categorias

Cada zona estará completamente diferenciada de las otras zonas y se recomienda que su longitud no exceda de 60 metros.

Cada zona estará claramente numerada consecutivamente y el piloto deberá franquearla siguiendo dicho orden, bajo la penalización suplementaria de 20 puntos en caso del no cumplimiento del orden establecido de las zonas

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 misma 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, durante la primera vuelta, resulta imposible de franquear para todos los pilotos (todos 5 puntos) no será modificada, pero podrá ser 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.

Al termino del primer dia, el Jurado podrá por su voluntad, modificar um maximo de 4 zonas.

En el caso de fuerza mayor, el Jurado podrá modificar todas las zonas que juzgue necesario.

Pasillo de la zona

Es obligatoria la preparación de un pasillo en la entrada de cada zona, que será controlado por un comisario responsable. Este pasillo deberá permitir que al menos, dos pilotos esten dentro, en fila y preparados para realizar la zona.

El piloto será penalizado con 5 puntos suplementarios si:

- Deja la motocicleta sola en el pasillo.
- El asistente sujeta en el pasillo la motocicleta del piloto.
- Se beneficia de una ayuda externa en su motocicleta en este pasillo.

Delimitaciones de la zona

Las zonas deben estar delimitadas, de 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 arboles.

Las estacas deben estar colocadas suficientemente cerca una de la otra, para evitar el desplazamiento de la cinta. Toda cinta debe situarse, de ser posible, a una altura mínima de 10 cm. y una máxima de 30 cm. El ancho mínimo de la zona, entre las cintas, debe ser de 200 cm.

Cuando una cinta se utiliza como limite 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 toque el suelo por el otro lado será considerado como fiasco.
- La rueda delantera siempre deberá preceder a la trasera en el momento de pasar las puertas, el no hacerlo supondrá un fiasco.
- El ancho de la zona puede ser reducido en los pasos obligados colocando "puertas". La utilización de estas puertas no permitirá la reducción del ancho de la zona a menos de 120 cm.

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 Carrera debe asegurarse de que en todas las zonas haya material de recambio disponible.

Los pilotos deben pasar entre todas las puertas para su categoria.

Si un piloto pasa entre las puertas previstas para otra categoria, en cualquier dirección, incurrirá en fiasco.

Las puertas serán de los siguientes colores:

- Rojo - Categoria “TR1”
- Azul - Categoria “TR2”
- Verde - Categoria “TR3”

Obstrucción

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 perdidos antes de la obstrucción durante la primera alternativa se mantendrán.

TIEMPO ESTABLECIDO Y CONTROL

Medición del tiempo

Para efectuar su trabajo, el Cronometrador tendrá un instrumento donde registrará la tolerancia autorizada.
El Cronometrador deberá tener un cronómetro a su disposición y otro de reserva que registre hasta la tolerancia autorizada.
Los pilotos deben aceptar cualquier sistema de cronometraje aprobado por el Jurado.

Tiempo máximo autorizado

El tiempo establecido para cada piloto para desplazarse desde la salida hasta el control final de tiempo de La tercera vuelta será de 5 horas 30 minutos.
Si un piloto toma la salida después de su horario establecido, su hora de llegada permanecerá sin cambios.

Reajuste del tiempo total establecido para cada piloto

En el caso de que el día de la prueba, el estado del terreno sea considerado peligroso o particularmente difícil, el Jurado Internacional puede aumentar el tiempo total establecido para los pilotos hasta en 15 minutos. En ese caso, los pilotos deben ser avisados del cambio antes de la salida. El Jurado pondrá cambiar las zonas sin cambiar el tiempo total.

Control horario de salida

El control horario de salida debe estar situado en el punto de salida, donde los pilotos tomarán la salida desde un podium.

Control final de tiempo

El control final de llegada, claramente señalizado y muy visible, deberá situarse inmediatamente después de la última zona.

ENTRENAMIENTOS Y VISITA DE LAS ZONAS

Los entrenamientos en las zonas del Trial están prohibidos bajo pena de exclusión.
Queda totalmente prohibida la inspección de las zonas por parte de los pilotos, de sus asistentes, o de cualquier persona interesada en el resultado de los pilotos.
Se permitirá dicha inspección, que únicamente podrán realizar los pilotos los cuales deberán portar sus respectivos dorsales, en el horario marcado por el Jurado Internacional. 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, de sus asistentes, o de cualquier persona interesada en el buen resultado del piloto, llevará la descalificación del piloto en dicha prueba.

Zona de entrenamientos

Debe prepararse un área de entrenamientos (zonas) de dimensión adecuada.
Sus características deben corresponderse con las zonas utilizadas durante el evento.
Esta zona debe estar claramente delimitada y su acceso debe estar señalado.
El área de entrenamientos debe permitir a los pilotos entrenarse de acuerdo con los reglamentos.
Está prohibido preparar en esta área, zonas para el evento
El Director de Carrera no es responsable de los incidentes y/o accidentes que se produzcan en la misma.
Estos entrenamientos se consideran como libres y voluntarios para los pilotos.

ADMINISTRACION.

Categorias

Las categorias estaran definidas em El Reglamento Particular

Licencias de los pilotos

Para participar y puntuar en la competicion puntuable en el Campeonato Centroamericano de Trial, cada pilotos deberá estar en posesion de uma autorización de su respectiva Federación Nacional para dicho evento.

Aceptación de inscripciones

Las inscripciones deben enviarse por escrito a el organizador, o presentarse dos horas antes del inicio de la competência.

Se aceptaran inscripciones de todo piloto pertenecente a uma Federación Nacional afiliada a La FIM LA.

Estes pilotos disputaran el podium segun su posiciónen cada dia del evento .

Somente los pilotos pertenecentes a las Federaciones Centroamericanas receberan los puntos e los respectivos títulos Centroamericanos.

Defender sus posibilidades

Todo piloto que en un evento, no manifieste ninguna voluntad de defender sus posibilidades, y/o trabaja como asistente para otro piloto será excluido del evento y se le retirará el dorsal.

Cualquier piloto que se retire de una competición puntuable sin tener la autorización del Director de Carrera, podrá ser penalizado por el jurado internacional.

Cuota de inscripción

Habra uma cota de inscripción de $ 50,00 dolares americanos que deberá ser pagada hasta dos horas antes Del evento.

Números de dorsal

Todos los pilotos deben llevar el dorsal proporcionado por el organizador.

En el caso de que un patrocinante en el dorsal presente conflicto con los patrocinantes del piloto, la organización deberá proporcionar otro dorsal a ese piloto o de una manera para no producir el conflicto.

El piloto deberá probar con documentos la existencia de dicho conflicto.

El piloto asegurará que los números (atrás y al frente) esten totalmente visibles durante todo el trial, bajo pena de exclusión.

Los números deberán ser ROJO para la categoria “TR1”, AZUL para las categorias “TR2” e VERDE para la categoria “TR3”

Asistentes inscritos.

Cada piloto puede inscribir un asistente por todo el recorrido.

El piloto y su asistente deben firmar una declaración en la que el piloto es responsable de los actos de su asistente.

Los asistentes deberán llevar los dorsales proporcionados por la organización.

El juez de zona determinará si el piloto puede estar acompañado por su asistente dentro de la zona por razones de seguridad.

En ese caso, el asistente deberá portar casco, botas, pantalones y camisa de de mangas largas.

Toda persona autorizada a entrar en la zona para garantizar la seguridad de un piloto deberá obligatoriamente usar un casco, botas, pantalones y camisa de mangas largas en todo momento en la zona.

El asistente, en el caso de manejar una motocicleta, debe seguir el mismo recorrido que el piloto, salvo en el caso de que el organizador prepare o autorice un desvio o recorrido alternativo.

En ese caso, deberá portar casco y botas , el incumplimiento de esta reglamentación conlleva penalización.

El piloto puede ser asistido por quien sea en cualquier punto del recorrido para reparar su motocicleta o cambiar piezas no marcadas, salvo en el interior de las delimitaciones de una zona o en el interior del pasillo.

El piloto está autorizado a pilotar o empujar su motocicleta en el recorrido.

Intervalo de salida

Las salidas se darán en intervalos de un minuto.

Orden de salida

El orden de salida será determinado por sorteo. Saldrán primero los pilotos de la categoria “TR3” seguidos de la categoria “TR2” y “TR1”.

El segundo dia mantendrá la orden de salida del primer dia.

PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL TECNICO

Equipamiento de la motocicleta

El control de las motocicletas debe efectuarse en el mismo lugar del evento .

A petición del comisario técnico, los pilotos deben presentarse en el control técnico.

En todo momento durante la competición, el piloto será responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos.

Los órganos o los oficiales pertinentes pueden descalificar, en cualquier momento durante del evento, a un piloto, si el estado de su motocicleta constituye o puede constituir cualquier tipo de peligro.

Los neumaticos deben ser de tipo Trial, conforme con el Reglamento Técnico FIM de Trial y disponibles normalmente en los comercios.

Los prototipos no estan autorizados.

Equipo de los pilotos

Es obligatorio el uso de un casco certificado así como de las otras exigencias de vestimenta, tal como se estipula en el Reglamento Técnico FIM de Trial.

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

Control del nivel sonoro

Antes de la prueba, el nivel sonoro será medido en todas las motocicletas.

La motocicleta que no pase el control, podrá ajustarse o reemplazar las piezas necesarias hasta que el nivel sonoro sea conforme al reglamento.

El nivel sonoro de una motocicleta de trial esta fijado en 85 dB/A a 5.000 r.p.m. y será medido a 2 metros de distancia según el procedimiento establecido en el Reglamento Tecnico FIM de Trial.

El control del nivel sonoro debe efectuarse en un recinto vallado al lado de la verificación técnica, a 5 metros al menos de cualquier obstáculo que pueda retornar el ruído.

Marcaje de las piezas El comisario técnico debe organizar un lugar adecuado, cerrado por todos los lados, y deberá disponer de la ayuda de al menos 3 personas para proceder a los diferentes controles:

a) Control del nivel sonoro
b) Control de seguridad de la motocicleta
c) Marcaje de las piezas
d) Control del casco
e) Distribución de los adhesivos con el número de dorsal del piloto que se deben colocar en el guardabarros posterior de la motocicleta.

Firma de la ficha de verificación por parte del piloto.

Durante el control técnico preliminar, las piezas mencionadas serán marcadas de manera que se pueda garantizar su identificación.

Las piezas así marcadas deben utilizarse durante toda la duración del evento y deben encontrarse en su lugar en el momento del control final.

El cambio de elementos de origen o la transgresión de estas reglas están totalmente prohibidas.

La sanción por la violación de estas prescripciones es la exclusión.

Una vez superado el control técnico, el organizador pegará en cada motocicleta un adhesivo que llevará el número de identificación correspondiente al número del piloto.

El fondo sobre el cual está inscrito debe ser de unos 8 x 8 cm.

Todo piloto que despegue este número será excluido.

Si un silenciador marcado se deteriora accidentalmente y la moto se convierte en demasiado ruidosa, el piloto puede reemplazar dicho silenciador, debiendo comunicarlo a los oficiales al final de la vuelta.

Cualquier motocicleta que haya reemplazado el silenciador deberá someterse nuevamente a un control de nivel sonoro en el control final.

Responsabilidad del piloto

El piloto firmará un documento certificando que las piezas están marcadas correctamente.

PENALIZACIONES

Penalizaciones de tiempo de acuerdo con los tiempos establecidos

Por minuto de retraso en la salida: 1 punto

Más de 15 minutos de retraso en la salida: Exclusión
Por minuto de retraso en el control horario de llegada :1 punto
Más de 15 minutos de retraso en el control horario de llegada:Exclusión
En caso de exclusión, se le retirará el dorsal al piloto.

Penalizaciones por faltas en una zona

a) 1 Falta: 1 punto
b) 2 Faltas: 2 puntos
c) Más de 2 faltas: 3 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 ó de los reposa pies y de la protección del bloque del motor) con el suelo o con un obstáculo (arbol, roca, etc.)

d) Fiasco: 5 puntos

Cualquier fiasco (retrocede la motocicleta , caída, lo deberá señalar el Juez de Zona con un toque de silbato inmediato.

Definición de Fiasco

1) La motocicleta retrocede, con o sin pie a tierra.
2) La motocicleta franquea un límite con la rueda delantera o trasera en contacto con el suelo.
3) El piloto o la motocicleta rompe, mueve de sitio o tira una señalización, una estaca o una cinta.
4) El piloto baja de la moto y pone los dos pies en el suelo por el mismo lado o detrás de la motocicleta.
5) El piloto toca una parte de la moto que no sea el manillar en el momento en el que incurre en pie a tierra, y cesa la progresión de la motocicleta.
6)La motocicleta cesa su movimento dentro de La zona.
7) La rueda trasera pasa una puerta antes que la delantera.
8) El piloto penetra a pie en una zona
9) El piloto recibe ayuda externa.
10) El piloto o su asistente cambia la condición de la zona.
11) La motocicleta pasa por una puerta de zona, correspondiente a una clase distinta de la que le corresponda, y en cualquier sentido.
12) El asistente entra en la zona sin la autorización expresa del juez de zona.
13) Rechazo a entrar en una zona si el piloto se presenta al juez de la zona.
14) El paro del motor de la motocicleta estando cualquier parte del piloto o de la motocicleta en contacto con el suelo ó de cualquier elemento de la motocicleta , con la excepción de los neumáticos, y sin que haya progresión.
15) El manillar de la motocicleta toca en el suelo.
16) La motocicleta efectúa un bucle cerrado, cortando sus trazas con alguna de las dos ruedas.

e) Omisión de efectuar una zona: 20 puntos.

En una zona sólo se tendrá en cuenta la penalización mayor en la que incurra el piloto, tal como fueron definidas anteriormente. Sin embargo, las siguientes penalizaciones pueden ser añadidas como penalizaciones suplementarias:

El asistente protesta la decisión del juez de zona: 5 puntos
Abandonar la motocicleta dentro del pasillo: 5 puntos
Recibir ayuda externa dentro del pasillo: 5 puntos
No seguir las zonas en orden numérico: 20 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 Carrera confirme que está de acuerdo con los Reglamentos de Trial, será juzgada como una constatación de hecho.

REGISTRO DE LOS PUNTOS

El piloto debe recibir del organizador una tarjeta de penalización individual hecha de material impermeable y flexible. El piloto es responsable de que su tarjeta sea marcada en cada zona y debe 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 al Jurado para su ratificación, teniendo prioridad la señalización que aparece en la hoja de resultados de la zona.
Cada organizador deberá prever que en todas las zonas haya una lista de control de puntos de penalización.
Cuando se produzca un error de taladro en la tarjeta por parte del Juez de Zona, el método a utilizar para corregir el error será el taladrar el resto de los cuadros, dejando sin taladrar el cuadro con la penalización correcta.

CLASIFICACIÓN Y RESULTADOS El vencedor de cada competición será el piloto que haya totalizado el menor número de puntos.

Los pilotos Centroamericanos que ocupen las 15 primeras posiciones de la clasificación final de cada evento , recibirán los puntos para el Campeonato Centroamericano de Trial Outdoor , de la seguiente forma:

20 puntos al 1º

17 puntos al 2º

15 puntos al 3º

13 puntos al 4º

11 puntos al 5º

10 puntos al 6º

09 puntos al 7º

08 puntos al 8º

07 puntos al 9º

06 puntos al 10º

05 puntos al 11º

04 puntos al 12º

03 puntos al 13º

02 puntos al 14º

01 puntos al 15º

Para figurar en la clasificación final y tener derecho a premio, la motocicleta del piloto debe haber efectuado la distancia total del recorrido por sus propia propulsión ó por medio del piloto.

EX AEQUO O DESEMPATE

Ex aequo al final del evento

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”. Si aun la igualdad persiste, el piloto que haya efectuado las 3 vueltas en menos tiempo será el vencedor.

En el caso de que persistiese la igualdad, los pilotos serán acreedores de la misma plaza.

TRO.14 PREMIOS

Ceremonia de entrega de premios

Para la ceremonia de entrega de premios se recomienda instalar un pódium bien decorado y visible para el público. Los tres primeros vencedores de cada categoria deben recibir un trofeo.

La ceremonia de entrega de premios se realizará como máximo 15 minutos después de la llegada del último piloto participante.

Ceremonia de entrega de premios

Para la ceremonia de entrega de premios se recomienda instalar un pódium bien decorado y visible para el público. Los tres primeros vencedores de cada categoria deben recibir un trofeo.

La ceremonia de entrega de premios se realizará como máximo 15 minutos después de la llegada del último piloto participante.

RECLAMACIONES

30 minutos, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones sobre los resultados del evento al Director de la Carrera o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de $40,00 USD según el Art CDA 5.1.4 del Código Disciplinario y Arbitraje de FIM LA , y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Salida y el motivo de la reclamación.