

Reglamento de TRIAL CLASICO 2010

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

TODOS LOS REGLAMENTOS ANTERIORES A ESTE QUEDAN DEROGADOS

DEFINICIÓN DE UN TRIAL

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

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

La composición del jurado de la competición será:

- El Director de Carrera
- El Comisario Técnico
- El Cronometrador
- El Comisario Deportivo
- El Presidente del Jurado (que podrá ser nombrado por la FBM)

* El Director de carrera será asignado por el motoclub organizador.

Artículo 1. CONVOCATORIA.

		CILINDRADA/CLASE	CARACTERÍSTICAS	CATEGORÍA LICENCIA	COLOR DORSAL	DERECHOS INSCRIPCIÓN	
						Piloto	Mochil.
CALENDARI TRIAL CLASSIC I BASE	A	EXPERTOS	sin limitación Doble amortiguador trasero, freno de tambor y refrigeración por aire	Veterano, senior, junior, cadete o juvenil	AZUL	30 €	20 •
	B	TRIALEROS		Veterano, senior, junior, cadete o juvenil	VERDE	30 €	20 •
	C	AMIGOS		Veterano, senior, junior, cadete o juvenil	AMARILLO	30 €	20 •

Artículo 2. INSCRIPCIONES

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

NORMATIVA INSCRIPCIONES DE PRUEBAS DE CAMPEONATO DE BALEARES:

1. Toda inscripción en una competición deberá formularse por escrito mediante el formulario específico hasta **el miércoles antes de la prueba** a las 22.00 horas o en su defecto **antes de 3 días** hábiles al día de la prueba.
2. Los canales para efectuarlas podrán ser, por fax al nº 971.775571, mediante correo electrónico a fbm@fbmotos.org o personalmente en los locales de la federación. (Martes y Jueves de 18.30h. hasta 20.30 h.)
3. Deberla hacerse efectiva mediante:
 - ingreso bancario a la cuenta de la Federación (se debe indicar el nombre del piloto y carrera que debe efectuar)
 - al contado en los locales de la federación

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

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

Artículo 3. ZONA DE SALIDA Y RECORRIDO

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

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

Pancarta indicativa de salida y llegada

El recorrido tiene que ser todo terreno (camino, senderos o bosques bajos).

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

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

Distancia: El recorrido máximo será de **15 kms** por vuelta. El número **máximo** de vueltas será de 3 y deberá estar especificado en el reglamento particular.

Para figurar en la clasificación final, la motocicleta deberá haber efectuado por sus propios medios o los del piloto, la longitud total del recorrido, o sea una vuelta completa

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

Toda competición que se desarrolle por carretera abierta / vías públicas, el club deberá contar con el permiso de los ayuntamientos en cuyos términos municipales discurre el trazado del circuito, debiendo estar perfectamente señalizados dichos tramos. Habilitando para el control de los cruces o tramos delicados miembros de la organización, policía local o protección civil

Recordamos que aquellas competiciones que transcurran por **vías públicas**, es imprescindible estar en posesión del correspondiente **carné de conducir** y que la motocicleta a utilizar cuente con su documentación en regla.

Artículo 4. ENTRENAMIENTOS

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

Artículo 5. ZONAS

El tiempo máximo dentro de una zona es de 2 minutos.

El número de zonas estará estipulado en el Reglamento Particular.

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

Cada zona tendrá unas puertas colocadas en lugar visible delimitando el inicio y el fin de zona.

Se considerará que una motocicleta está en el interior de una zona cuando el eje de la rueda delantera haya sobrepasado la señal de entrada zona y se considerará fuera de la zona cuando dicho eje haya sobrepasado la señal de fin de zona.

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

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

Si se juzga necesario el abandonar una zona por causa de fuerza mayor, antes de que todos los pilotos la hayan franqueado, ningún piloto penalizará en dicha zona. Si hubiera una fila de pilotos esperando para realizar la zona se conservará el mismo orden en la zona siguiente. El tiempo total de carrera no será modificado.

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

Obstrucción: Si un piloto es estorbado por otro mientras efectúa la zona y pone un pie, este punto no se sumará a los efectuados hasta el final de la zona. El juez podrá permitir la repetición de la zona por obstrucción según criterio.

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

Habrà un mínimo de 6 zonas a 3 vueltas, optativo 8 zonas y 2 vueltas

1. Nivel azul Nivel de dificultad bajo, accesible a participantes poco experimentados.
2. Nivel Rojo- Nivel de dificultad alto-medio

En cada zona se delimitarán los pasos de cada nivel mediante puertas de su color.

El participante deberá, obligatoriamente, realizar la zona pasando por todas las puertas de su nivel y color, **evitando las de cualquier otro.**

En el caso de no hacerlo, o alternando puertas de distintos niveles, será penalizado con 5 puntos.

No se permitirán los cambios de dirección y mover la rueda lateralmente en parado en la zona ni con la rueda delantera ni trasera, será penalizado con 5 puntos.

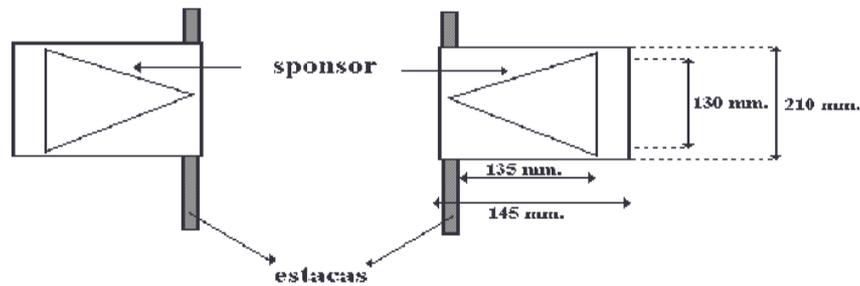
Artículo 6. DELIMITACIONES DE LA ZONA

Las zonas deben estar delimitadas, a ser posible, por obstáculos naturales. La delimitación debe determinarse mediante cintas resistentes, impermeables y bien visibles, fuertemente atadas a estacas sólidamente hundidas en el suelo o a árboles.

Las estacas deben estar colocadas suficientemente cerca una de la otra, para evitar el desplazamiento de la cinta.

Toda cinta debe situarse una altura mínima de 10 cm. y una máxima de 30 cm. La anchura mínima de la zona, entre las cintas, debe ser de 200 cm.

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



LOS PILOTOS DEBEN PASAR ENTRE ESTAS PUERTAS

La anchura de la zona puede ser reducida en los pasos obligados colocando "puertas" según ejemplo. La utilización de estas puertas no nos permitirá la reducción de la anchura de la zona a menos de 120 cm.

Cuando utilicemos puertas de zona, deberá fijarse una cinta entre la puerta y la cinta de delimitación de zona, a fin de evitar el retroceso de la motocicleta una vez ha franqueado dicha puerta, bajo pena de fiasco.

Si la cinta o la puerta se rompe, cae o se suelta, deberá volver a colocarse antes del paso del siguiente piloto. El Director de Competición debe asegurarse de que en todas las zonas haya material de recambio disponible.

Las zonas deberán tener un carril de entrada de 3 x 1 metro aprox. En dicho carril solo puede estar la moto con el piloto en ningún caso con el moxilero o semejante.

Los pilotos deberán pasar entre todas las puertas para su clase si un piloto pasa para las puertas previstas para otra clase en cualquier dirección incurrirá en fiasco.

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

Artículo 7. TIEMPO

El tiempo deberá estar estipulado en el reglamento particular pudiendo ser modificado por el jurado de la prueba en función del número de inscritos, dificultad de las zonas e inter-zonas o nivel de los participantes, o a criterio del jurado para el mejor desarrollo de la prueba.

El **trial estándar** se establece como **tiempo mínimo 3½ horas** más penalización.

El tiempo establecido deberá estar expuesto en la pizarra informativa del punto de salida y deberá anotarse cualquier modificación. Se aconseja tener un reloj de hora oficial en el punto de salida.

Penalizaciones por tiempo:	➤ Por minuto de retraso en salida:	1 punto
	➤ Más retraso del estipulado en el R.P. en salida:	exclusión
	➤ Por minuto de retraso en llegada:	1 punto
	➤ Más retraso del estipulado en el R.P. en llegada:	exclusión
	➤ El tiempo máximo dentro de una zona es de 2 minutos	5 puntos

Artículo 8. ORDEN DE SALIDA

Será a decisión del club organizador, pudiendo ser colectiva o por intervalos de pilotos o categorías, debiendo quedar contemplado en el reglamento particular.

Artículo 9. TARJETAS

A cada piloto en el momento de la salida se le entregará una **tarjeta de puntuación individual e intransferible** hecha de material impermeable y flexible. **El piloto deberá llevar consigo la tarjeta durante todo el recorrido**, 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. 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: se taladrarán el resto de los cuadros, dejando sin taladrar el válido.

Una vez finalizado el trial el club organizador deberá guardar la totalidad de las tarjetas, para su posterior comprobación por parte de la FBM.

Artículo 10. JUECES DE ZONA.

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

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

Los jueces no podrán poner puntuación en la tarjeta de una zona que no sea la suya.

Artículo 11. EX AEQUO

Ex-Aequo al final de la manifestación.

En caso de empate, el piloto que tenga el mayor número de "0" será el vencedor. Si la igualdad persiste, se tomará el mayor número de "1", después de "2" y después de "3". En el caso de que después de esto persistiese la igualdad, se decidirá el vencedor de acuerdo con la penalización de los pilotos en igualdad de puntos en la última zona de la última vuelta, en la penúltima zona, y así sucesivamente. En el caso de que persistiese la igualdad, los pilotos serán acreedores de la misma plaza.

Ex-Aequo al final del Campeonato

En caso de empate después de la última Competición puntuable para el Campeonato, se desempatará por el mayor número de primeros puestos, segundos, etc. De subsistir el empate, será dirimente la clasificación de los pilotos en la última Competición puntuable.

Artículo 12. SELECCIÓN PARA EQUIPOS DE REPRESENTACION DE AUTONOMÍAS

Acudirán al Trial de las Autonomías los pilotos que la Federación Balear de Motociclismo encuentre más cualificados.

Artículo 13. MOCHILERO

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

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

Los acompañantes o mochileros de cualquier piloto, que vayan en motocicleta deberán ir adecuadamente equipados y será de primer orden la utilización del casco tanto en el recorrido como en el interior de la zona. La NO utilización del casco podrá suponer una penalización de su piloto.

Artículo 14. 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, de los reposa pies y de la protección del bloque motor) con el suelo o con un obstáculo (árbol, roca, etc.).

- d) Fiasco: **5 Puntos** **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 no tiene las dos manos en el manillar en el momento en el que incurre en pie a tierra, y cesa la progresión de la motocicleta.
- 6.- El piloto recibe ayuda externa
- 7.- El piloto o su mecánico cambia la condición de la zona
- 8.- El mecánico entra en la zona sin invitación del oficial.
- 9.- Rechazo a entrar en una zona si el piloto se presenta al juez de zona.
- 10.- El paro del motor de la motocicleta en contacto con el suelo, de cualquier elemento de la moto, con la excepción de los neumáticos, sin progresión.
- 11.- El manillar de la moto toca en el suelo
- 12.- La motocicleta efectúa un bucle cerrado, cortando sus trazas con las dos ruedas
- 13.- La motocicleta hace un bucle, aprovechando las puertas de una categoría inferior, para tomar ventaja.
- 14.- **Omisión de una puerta o el paso por una puerta de otra categoría superior o inferior omitiendo la suya será considerado como fiasco.**

15.- El piloto sale a la zona por la entrada con la rueda delantera o trasera.

16.- El piloto atraviesa el fin de zona con la rueda trasera antes que la delantera.

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 que definidas anteriormente. Sin embargo, las siguientes penalizaciones pueden ser añadidas:

- El piloto no abandona la zona, tras efectuar fiasco, en el momento y por el camino indicado por el juez, habiendo superado el tiempo acordado:5 puntos.
- No respetar las reglas en el pasillo (si lo hay):5 puntos.
- No seguir las zonas en orden numérico:20 puntos.

En el momento de la atribución de penalizaciones, se otorgará siempre al piloto el beneficio de la duda.

El juez de una zona podrá penalizar a un piloto con fiasco si está más de dos minutos en la zona sin avanzar.

Exclusión. Las faltas siguientes comportarán la exclusión:

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

Penalizaciones por tiempo:	➤ Por minuto de retraso en salida:	1 punto
	➤ Más retraso del estipulado en el R.P. en salida:	exclusión
	➤ Por minuto de retraso en llegada:	1 punto
	➤ Más retraso del estipulado en el R.P. en llegada:	exclusión
	➤ El tiempo máximo dentro de una zona es de 2 minutos	5 puntos

Artículo 15. DORSALES

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

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

Artículo 16. SEGURIDAD EN LAS ZONAS

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

- **VALLAS** Todo lugar peligroso o con precipicio cercano debiera estar protegido por valla quitamiedos.

Artículo 17.- REGLAMENTO TECNICO DE CLASICAS

Art. 1 Motos admitidas

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

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

Art. 2 Suspensiones

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

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

Art. 3 Frenos

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

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

Art. 4 Manillar y Manetas

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

Art. 5 Carburador

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

Todos los carburadores deben ser de modelos tipo "cubeta".

Está totalmente prohibida la utilización de modelos actuales.

Art. 6 Filtro de aire

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

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

Art. 7 Guardabarros

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

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

Art. 8 Neumáticos

Libres, respetando las medidas originales.

Art. 9 Depósito - Asiento

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

Artículo 18.- PUNTUACION

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

- En el campeonato de *TRIAL Classic* del total de pruebas puntuables a efectos de clasificación no se descontará ningún resultado.

Artículo 19. RECLAMACIONES

Ver Reglamento Deportivo FBM 2010

PENALITZACIONS A LA ZONA

Punts	Matèries	
0	Superar la zona.	
1	Una falta (peu a terra o apoyo)	Les úniques parts de la motocicleta que poden tocar el terra sense penalització són: els pneumàtics, els reposapeus, el bloc motor i les seves proteccions,
2	Dues faltes (peus a terra o apoyo)	
3	Més de dues faltes (peus a terra o apoyo)	
2	Stop (amb motor en marcha) mes dos peus en terra al mateix temps	
5	Si el pilot passa una porta o pas que no sigi del seu color o nivell o omiteix el pas de una de les seves portes. (baix cap extrem un pilot pot passar una porta superior o inferior)	
5	Recolzament més aturada de la progressió de la moto, sense les dues mans al manillar. - Si el pilot no té les dues mans al manillar al moment en que incorre en peu a terra, i que atura la progressió de la moto (Fiasco).	
5	Retrocés de la moto, amb o sense el peu a terra. - Si el pilot torna a rera, amb o sense peu a terra (Fiasco).	
5	Pèrdua total del control de la moto. - El pilot es baixa de la moto (descavalca) i posa els dos peus a terra pel mateix costat o darrera de la moto. - El manillar de la moto toca en terra.	
5	Sobrepasar els límits de la zona (Fiasco). - La motocicleta sobrepassa un límit amb qualsevol de les rodes en contacte amb el terra. - La moto passa pel costat incorrecte d'una marca de delimitació. - Passar per damunt dels límits de la zona amb les dues rodes.	
5	Abandonar el traçat indicat. - Ometre una "porta". - Rodar per damunt o sobre una delimitació o fletxa. - Botar per damunt d'una delimitació o fletxa amb una o dues rodes. (Les dues rodes han de passar per la porta)	
5	Danys comesos a les senyalitzacions. - Rompre una cinta de senyalització. - Treure de lloc, aixecar, una cinta de senyalització. Recolzar-se, rozar-se, a les marques de senyalització (fletxa o cinta) amb el cos o la moto està autoritzat, sempre i quan els reglaments no siguin vulnerats.	
5	Rompre, aixecar o tombar una marca de senyalització (Fiasco). - Tombar, arronsar o desplaçar una delimitació sòlida (estaca, ...). - Rompre una estaca de senyalització. - Raspar, rompre o desferrar (amollar) una fletxa.	
5	Passar per damunt de les seves traçades (Fiasco). - Passar per damunt de les traçades fent un circuit tancat.	
5	Ajuda externa / Canviar la dificultat de la zona (Fiasco). - Una tercera persona toca al pilot o a la moto. - Tirar cap a fora una cinta o desplaçar un obstacle natural. - El pilot o el seu mecànic canvia la dificultat d'una zona. Per raons de seguretat, el mecànic pot ser autoritzat per un responsable a entrar a la zona als passos perillosos.	
5	No entrar a una zona, i el pilot es presenta a l'oficial de la zona (Fiasco).	
20	Ometre el pas d'una zona. / No franquejar les zones per ordre numèric	
5	Omisión de una puerta o el paso por una puerta de otra categoría superior o inferior omitiendo la suya será considerado como fiasco.	
5	No finalitzar una zona al temps acordat (Fiasco).	
5	Punts suplementaris. Assistència al passadís (Fiasco). - El pilot ha de fer avançar la seva moto al passadís. Si rep ajuda exterior o si deixa la seva moto, serà penalitzat amb 5 punts suplementaris. Des de l'exterior del passadís el mecànic pot verificar i ajustar la pressió dels pneumàtics.	
5	Punts suplementaris. No abandonar una zona després del Fiasco, en el moment i pel camí indicats per l'oficial, una vegada finalitzat el plaç de temps acordat.	
Exclusió	Informe al Director de Carrera. Conducta incorrecta amb un oficial ja sigui el pilot o el mecànic.	
5	Informe al Director de Carrera + 5 punts suplementaris. El mecànic protesta la decisió del jutge de zona.	
Exclusió	Pèrdua de la tarjeta por parte del piloto	
5	Aturament del motor + peu a terra o recolzament del manillar.	
5	Mes de 2 minuts dintre de una zona. (si el juez controla el tiempo)	