

28/05/2018

TÉCNICA

En este apartado no pretendo enseñar a nadie a hacer trial, tampoco quiero impartir un curso online y mucho menos esforzarme en explicar técnicas de pilotaje, pues ni yo mismo sé como se pueden llegar a realizar ciertos malabarismos encima de una moto, por lo que me voy a referir, simple y llanamente, al extracto del reglamento del Campeonato de España de Trial (CET), en lo que respecta a la técnica.

TÉCNICA Y PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL TÉCNICO

El piloto y sus mochileros están obligados a presentarse a las Verificaciones Administrativas. En caso de no hacerlo, sin justificación, no procederá su Verificación.

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.

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 pueden constituir cualquier tipo de peligro.

En lo referente a la documentación de las motocicletas, se cumplirá estrictamente lo relativo al Art. 26 del Reglamento General de Vehículos (permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica) y al Art. 22 del Real Decreto 7/2001 sobre Seguro de Vehículos a Motor.

La identificación de la motocicleta se efectuará mediante comprobación del número de bastidor. Dicho número de identificación cumplirá las directivas 76/114/CEE y 78/507/CEE.

El equipamiento de la motocicleta debe comprender una luz delantera y otra trasera en perfecto estado de funcionamiento.

La matrícula de la moto debe figurar sobre una placa, sólidamente fijada al guardabarros trasero de la moto. Esta placa no debe ser de material cortante (es preferible en material plástico), pudiendo ser también un adhesivo en el que se identifiquen claramente los números y letras de la matrícula.



Los neumáticos deben ser de tipo Trial, conforme a los Reglamentos Técnicos y disponibles normalmente en los comercios.

Los prototipos no están autorizados.

Los cambios de neumáticos están autorizados, pero deberá respetarse siempre, la misma marca, tipo perfil y composición del neumático con el que se ha pasado la Verificación.

Solo se autoriza el uso de aquel combustible que esté en conformidad con los Reglamentos Técnicos de Trial.



El dispositivo de seguridad (corto circuito - paro motor) 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 la corona trasera, de forma que la superficie sea compacta y sin agujeros.



Toda violación de estas reglas comportará la exclusión, a excepción del dispositivo de seguridad y del protector de la corona trasera que recibirán una penalización de 5 puntos en cada zona que se produzca la infracción.

El piloto firmará una declaración conforme cumple con el Reglamento y las normas del Código de Circulación, bajo su exclusiva responsabilidad.

Equipación de los pilotos

Es obligatorio el uso de un 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.



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.

Una vez pasado el control se marcará el silencioso.

El control sonoro se hará conforme al Reglamento Técnico de Trial de la FIM.

Marcaje de las piezas

El Organizador pondrá a disposición del Comisario Técnico, un lugar adecuado para efectuar el control técnico de las siguientes piezas:

1. Seguridad de la motocicleta
2. Marcaje de las piezas
3. Casco piloto y mochilero
4. El funcionamiento del dispositivo de seguridad (corto circuito - paro motor)
5. Toda motocicleta deberá llevar un dispositivo de seguridad de protección de la corona trasera.

Las piezas así marcadas deben utilizarse durante toda la duración de la Competición y deben encontrarse en su lugar en el momento del Control Final de meta. El cambio de elementos de origen o la transgresión de estas reglas está totalmente prohibido. La sanción por la violación de estas prescripciones será la exclusión, a excepción de los puntos 4 y 5, cuya sanción será de 5 puntos en cada zona que se produzca la infracción.

Durante la verificación preliminar, el Organizador deberá tomar nota de la marca y del número de identificación de los neumáticos.

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

Cualquier motocicleta que haya reemplazado el silencioso podrá someterse a un control de nivel sonoro en el Control Final.

Responsabilidad del piloto

El piloto firmará un documento en la Verificación Técnica certificando que las piezas están marcadas correctamente.



Control de las piezas

En cualquier momento de la Competición el Organizador puede verificar las motocicletas. Si falta cualquier marca, el Oficial responsable informará al Director de Competición quien examinará el caso e informará al Jurado de las medidas adoptadas. El control de las piezas hecho por un Oficial responsable será juzgado como una constatación de hecho.

Una vez pasadas las verificaciones, solo queda arrancar y disponernos a realizar el mayor número de ceros.

