



---

**COPA DE ESPAÑA DE TRIAL CLÁSICAS**  
**REGLAS DE LA COMPETICIÓN**

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	02/01/2025	

## Obligaciones y Condiciones Generales

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los Oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición de esta Copa de España, se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAMENTO DEPORTIVO DE LA RFME
2. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA DE LA RFME
3. REGLAS DE LA COMPETICIÓN

Los cuales, son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del Reglamento de esta Copa de España (denominado en adelante "Reglas de la Competición").

Estas Reglas pueden ser traducidos a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

Las referencias al género masculino en el presente documento se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

Le corresponde al equipo la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las normas de las presentes Reglas de la Competición. La responsabilidad de los pilotos, o de cualquier otra persona que se ocupe de una motocicleta inscrita en la competición, en lo que concierne a respetar las presentes Reglas de la Competición, es conjunta y solidariamente comprometida con la de su equipo.

### CODIGO ANTIDOPAJE

Todas las personas participantes deben cumplir en todo momento con la normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte y el Código de Antidopaje de la Federación Internacional de Motociclismo, siendo susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.

## ÍNDICE GENERAL

- [REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN](#)
- [REGLAS TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN](#)
- [ANEXO 1: MOTOCICLETAS CLÁSICAS](#)
- [ANEXO 2: MOTOCICLETAS POSTCLÁSICAS](#)

# REGLAS DEPORTIVAS DE LA COMPETICIÓN

<b>Artículo 1</b>	<b><u>GENERALIDADES</u></b>
1.1	<u>Normas R.F.M.E. para los Organizadores</u>
<b>Artículo 2</b>	<b><u>CARGOS OFICIALES</u></b>
<b>Artículo 3</b>	<b><u>RECORRIDO</u></b>
3.1	<u>Distancia</u>
<b>Artículo 4</b>	<b><u>ZONAS</u></b>
4.1	<u>Delimitaciones de las Zonas</u>
4.2	<u>Nivel de las Zonas</u>
<b>Artículo 5</b>	<b><u>TIEMPO Y CONTROL</u></b>
5.1	<u>Tiempo máximo autorizado</u>
<b>Artículo 6</b>	<b><u>ENTRENAMIENTOS Y VISITA DE LAS ZONAS</u></b>
6.1	<u>Zona de entrenamientos</u>
<b>Artículo 7</b>	<b><u>CATEGORÍAS Y MOTOCICLETAS ADMITIDAS</u></b>
<b>Artículo 8</b>	<b><u>ADMINISTRACIÓN</u></b>
8.1	<u>Licencias y edades de los pilotos</u>
8.2	<u>Derechos de inscripción</u>
8.3	<u>Aceptación de las inscripciones</u>
8.4	<u>Mecánicos</u>
8.5	<u>Intervalo de Salida</u>
8.6	<u>Orden de Salida</u>
<b>Artículo 9</b>	<b><u>TÉCNICA Y PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL TÉCNICO</u></b>
9.1	<u>Equipamiento de la motocicleta</u>
9.2	<u>Equipación de los pilotos</u>
<b>Artículo 10</b>	<b><u>PENALIZACIONES</u></b>
10.1	<u>Penalizaciones por faltas en una zona</u>
10.2	<u>Fiasco</u>
<b>Artículo 11</b>	<b><u>CLASIFICACIÓN Y RESULTADOS</u></b>
11.1	<u>Resultados del evento</u>
11.2	<u>Ex-aequo en el evento</u>
11.3	<u>Puntuación para la Clasificación General de la Copa</u>
11.4	<u>Ex-aequo en la Clasificación General de la Copa</u>
<b>Artículo 12</b>	<b><u>TROFEOS Y PREMIOS</u></b>
12.1	<u>Entrega de Trofeos en la competición</u>
12.2	<u>Entrega de Trofeos al final de la Copa</u>
<b>Artículo 13</b>	<b><u>RECLAMACIONES</u></b>
13.1	<u>Reclamaciones sobre asuntos deportivos</u>
13.2	<u>Reclamaciones sobre asuntos técnicos</u>
13.3	<u>Reclamaciones sobre carburantes</u>
<b>Artículo 14</b>	<b><u>RECURSOS DE APELACIÓN</u></b>

## **1.- GENERALIDADES**

La Copa de España de Trial de Clásicas se rige por la base de la reglamentación del Campeonato de España de Trial vigente, con las modificaciones que se detallan en los artículos siguientes y de acuerdo con los aspectos técnicos que también se detallan.

### **1.1 Normas RFME para los Organizadores**

Las normas en cuanto a Zona de Salida, Paddock y demás instalaciones deberán ser las mismas que las exigidas para la manifestación en la que está incluida la Copa.

## **2.- CARGOS OFICIALES**

La competición será controlada por un Árbitro, nombrado por la RFME.

El Árbitro 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.

## **3.- RECORRIDO**

### **3.1 Distancia**

El recorrido máximo será de 50 kms. por vuelta, siendo competencia del Organizador la realización de una o dos vueltas como máximo, y de pruebas a uno o dos días, puntuando los dos días por separado.

Para figurar en la Clasificación Final, la motocicleta deberá haber efectuado por sus propios medios o los del piloto, la longitud total del recorrido, a menos que el Organizador permita otra forma de asistencia o autorice una desviación del recorrido.

## **4.- ZONAS**

### **4.1 Delimitación de las Zonas**

El número de zonas mínimo será de 10 para triales de 2 vueltas y de 18 para triales de una vuelta. En las pruebas de dos días se recomienda modificar algunas zonas del primer día en el segundo día.

Cada zona estará completamente diferenciada de las otras, y su longitud no excederá de 60 metros.

### **4.2 Nivel de las Zonas**

El Organizador establecerá tres niveles de dificultad, mediante pasos o diseño distintos, en cada una de las zonas, en función de los siguientes parámetros:

1. **Nivel Amarillo**: Nivel de dificultad muy bajo, accesible a pilotos de iniciación.
2. **Nivel Verde**: Nivel de dificultad bajo, accesible a participantes poco experimentados.
3. **Nivel Azul**: Nivel 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 color en cualquier sentido.

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

## **5.- TIEMPO Y CONTROL**

### **5.1 Tiempo máximo autorizado**

Los pilotos dispondrán de un tiempo total de 4:30 horas para completar el trial, salvo para pruebas de 1 vuelta y 20 zonas que será de 5:30 horas. Asimismo, dispondrán de un tiempo extra de 30 minutos de penalización, en llegada, a razón de 1 punto por cada minuto. Pasados los 30 minutos se aplicará una penalización de 50 puntos.

## **6.- ENTRENAMIENTOS Y VISITA DE LAS ZONAS**

Está totalmente prohibido.

### **6.1 Zona de entrenamientos**

No es obligatoria la previsión de una zona de entrenamiento.

## **7.- CATEGORÍAS Y MOTOCILCETAS ADMITIDAS**

Se establecen **7 categorías** distribuidas de la siguiente manera.

1. **PRE-75 AMARILLOS.**  
Motocicletas clásicas fabricadas antes del año 1975 que compiten en nivel amarillo.
2. **CLÁSICOS - Manuel Soler.**  
Motocicletas clásicas fabricadas antes del año 1985 que compiten en nivel amarillo
3. **POSTCLÁSICAS AMARILLOS.**  
Motocicletas fabricadas desde el año 1986 hasta el año 1991 que compiten en nivel amarillo.
4. **PRE-80 VERDES.**  
Motocicletas clásicas fabricadas antes del año 1980 que compiten en nivel verde.
5. **TRIALEROS.**  
Motocicletas clásicas fabricadas antes del año 1985 que compiten en nivel verde.
6. **POSTCLÁSICAS VERDES.**  
Motocicletas fabricadas desde el año 1986 hasta el año 1991 que compiten en nivel verde.
7. **EXPERTOS.**  
Motocicletas clásicas que compiten en nivel azul.
8. **POSTCLÁSICAS AZULES**  
Motocicletas fabricadas desde el año 1986 hasta el año 1991 que compiten en nivel azul.

## **8.- ADMINISTRACIÓN**

### **8.1 Licencias y edades de los pilotos**

Las licencias permitidas para participar y puntuar en la Copa de España de Trial Clásicas son las siguientes:

- Licencia Homologada (anual o de 1 evento).
- Licencia Homologada de Trial.
- Licencia Nacional de cualquier Federación Europea.
- Licencia FIM EUROPA (u otra Continental).
- Licencia FIM.

Los pilotos de cualquier nacionalidad provistos de licencia FIM, licencia FIM EUROPA (u otra Continental) o licencia nacional de cualquier país europeo afiliado a la FIM EUROPA, deberán obligatoriamente acompañar a ésta, un permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

Licencias Homologadas de 1 evento: Durante la temporada, un piloto podrá tramitar hasta un máximo de 2 Licencias Homologadas de 1 evento para poder participar y puntuar en su categoría. A partir de la tercera prueba donde desee participar, deberá tener tramitada la Licencia Homologada anual.

La edad mínima para participar en esta Copa, en todas las categorías, será de 16 años.

### **8.2 Derechos de inscripción**

Los derechos de inscripción para los pilotos y mecánicos serán fijados por la Asamblea General de la RFME y publicados en su página web.

### **8.3 Aceptación de las inscripciones**

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME ([www.rfme.com](http://www.rfme.com))

1. En plazo  
hasta las 24:00 horas del miércoles anterior al día de la prueba.
2. Fuera de plazo  
hasta las 24:00 horas del jueves anterior al día de la prueba. Estas inscripciones podrán tener un recargo.

La no asistencia a una competición, deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición.

La comunicación deberá efectuarse por escrito vía mail a [clasicas@rfme.com](mailto:clasicas@rfme.com).

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

### **8.4 Mecánicos**

No están autorizados para ejercer cualquier tipo de ayuda al piloto mientras éste se encuentre realizando la zona, ni podrán entrar en la misma durante la competición.

## 8.5 Intervalo de Salida

Las salidas se darán por intervalos de 1 minuto, a razón de 2 pilotos por minuto.

## 8.6 Orden de Salida

El orden de salida será determinado por sorteo dentro de cada clase, y el orden de las mismas será el siguiente:

1. POSTCLÁSICAS AMARILLOS
2. CLÁSICOS - Manuel Soler
3. PRE-75 AMARILLOS
4. POSTCLÁSICAS VERDES
5. TRIALEROS
6. PRE-80 VERDES
7. POSTCLÁSICAS AZULES
8. EXPERTOS

El jurado, si lo considera necesario, podrá variar el orden de salida acorde a las características de la prueba

En el supuesto caso de que el Organizador realizara una categoría de modernas, éstas deberán salir siempre en último lugar con una diferencia de 30 minutos como mínimo respecto al último piloto clásico que tomara la salida.

## **9.- TÉCNICA Y PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL TECNICO**

### **9.1 Equipamiento de la motocicleta**

Se realizará una verificación técnica justo antes de darse la salida al piloto según los criterios que se indican específicamente en las Reglas Técnicas de este documento.

### **9.2 Equipación de los pilotos**

Será obligatorio el uso de un casco que cumpla con la Normativa RFME de Cascos para el año en curso, así como de botas específicas de Trial y guantes de protección para las manos.

## **10.- PENALIZACIONES**

### **10.1 Penalizaciones por faltas en una zona**

El baremo de puntuación de las penalizaciones en una zona es igual que el especificado en el documento de las Reglas de la Competición del Campeonato de España de Trial (Artículo 052.10.2)

### **10.2 Fiasco**

- Desde la posición de motocicleta parada, los cambios (movimientos laterales) con cualquiera de las 2 ruedas, será considerado fiasco.
- Con el motor parado incurrir en cualquier tipo de penalización (pie a tierra, apoyo de manillar en obstáculo...), será considerado fiasco.

## **11.- CLASIFICACIÓN Y RESULTADOS**

### **11.1 Resultados del evento**

Cada evento de esta Copa se celebrará a 2 días.

Cada uno de los días, se elaborará una clasificación informativa donde los pilotos aparecerán por orden de menor a mayor puntuación, de acuerdo con el artículo 10 de este documento. (el primer clasificado será el piloto que haya totalizado el menor número de puntos, el segundo clasificado será el que haya obtenido la segunda menor puntuación y así sucesivamente hasta la totalidad de participantes).

La clasificación final del evento se elaborará como sigue:

El Vencedor final de evento será el piloto que haya totalizado el menor número de puntos, en el total de los 2 días de competición. El 2º clasificado será el que haya obtenido la segunda menor puntuación y así sucesivamente hasta la totalidad de participantes que tengan puntos en los 2 días.

Los pilotos que hayan puntuado únicamente en 1 día aparecerán en las últimas posiciones, siguiendo el mismo procedimiento de puntuación de menor a mayor.

En el caso en el que, por cualquier razón, un evento se desarrollara en 1 solo día, el vencedor de ese evento será el piloto que haya totalizado el menor número de puntos de acuerdo con el artículo 10 de este documento.

### **11.2 Ex-aequo en el evento**

Se seguirá por el método habitual: 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". 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.

### **11.3 Puntuación para la Clasificación General de la Copa**

El baremo de puntuación en cada prueba es igual que el especificado en el documento de las Reglas de la Competición del Campeonato de España de Trial. (Artículo 052.12)

Cada evento de esta Copa se celebra a 2 días, y cada uno de los días puntuará de forma independiente para la Clasificación General.

En cada categoría, el vencedor de la Copa será el piloto que, sumados los puntos de todas las competiciones válidas puntuables, haya obtenido el mayor número de puntos.

**El último día de la última prueba se otorgará puntuación doble.**

#### **a) *Mínimo de participantes.***

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el Art. 11.3 de estas Reglas, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en el inicio del evento en esa categoría. Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las cuatro primeras pruebas de la Copa, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

#### **b) *Mínimo de competiciones puntuables.***

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas (días de evento).

### **11.4 Ex-aequo en la Clasificación General de la Copa**

En caso de empate con el mismo número de puntos después de la última prueba puntuable para la 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 puestos, etc.)

Si a pesar de todo sigue el empate, la posición obtenida en la última prueba de la Copa determinará el orden de la Clasificación. Si es necesario, se tomará en cuenta la penúltima prueba, y así sucesivamente...

## **12.- TROFEOS Y PREMIOS**

Los Trofeos a otorgar por los Clubes o entidades organizadoras a los pilotos clasificados en la Clasificación Final en cada una de las Competiciones puntuables para la Copa de España de cada categoría serán los siguientes:

- 1º clasificado: Trofeo
- 2º clasificado: Trofeo
- 3º clasificado: Trofeo

Los Trofeos y Diplomas para las distintas clases de la Copa de España de Trial Clásicas, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

Categorías	Cto/Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
PRE-75 AMARILLOS	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
CLÁSICOS - Manuel Soler	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
POSTCLÁSICAS AMARILLOS	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
PRE-80 VERDES	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
TRIALEROS	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
POSTCLÁSICAS VERDES	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
EXPERTOS	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
POSTCLÁSICAS AZULES	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma

### 12.1- Entrega de Trofeos en la competición

En cada prueba se celebrará una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones y el tiempo lo permitan.

La entrega de trofeos se celebrará según el Protocolo definido por la RFME.

La entrega de trofeos será supervisada y coordinada por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias de entrega.

Todo piloto que se haya clasificado en una de las tres primeras posiciones de la clasificación final de una competición (en cada categoría), está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios que se celebrará inmediatamente después de la finalización del evento; el incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de trofeos acompañado (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...). Únicamente subirá el piloto.

### 12.2- Entrega de Trofeos al final del Copa

El Organizador de la última prueba puntuable de la Copa de España deberá prever un podio de final de Copa para cada categoría.

En este caso los premios u obsequios previstos los entregará el Representante RFME designado para el evento o el Árbitro del mismo.

## 13.- RECLAMACIONES

Un piloto podrá formular por escrito reclamaciones sobre asuntos deportivos y/o sobre asuntos técnicos al Director de Competición o al Árbitro de la Prueba.

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

### 13.1- Reclamaciones sobre asuntos deportivos

Se podrá formular hasta media hora (30'), como máximo, después de la publicación de los resultados provisionales, acompañando a cada reclamación, un depósito de TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Árbitro de la Prueba, el total del depósito será devuelta al reclamante.

### 13.2- Reclamaciones sobre asuntos técnicos

Se podrá formular como máximo hasta el momento de la finalización del evento, acompañando a cada reclamación, un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) para las motocicletas de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600€) para las de 2 tiempos, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Árbitro de la Prueba, el total del depósito será devuelta al reclamante.

En cambio, si la motocicleta reconocida está conforme a las presentes Reglas Técnicas de la Competición, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500€) para las motocicletas de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300€) para las de 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al piloto/equipo reclamado.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o, tras la decisión del Árbitro de la Prueba, subsistiera alguna duda sobre la misma, 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 por el piloto o persona autorizada

por éste.

### **13.3- Reclamaciones sobre carburantes**

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de MIL TRESCIENTOS EUROS (1.300€), efectuado al Director de Competición o al Árbitro de la Prueba.

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

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos, el importe de MIL EUROS (1.000€) que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

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

Nota: Para más información, ver Normativa RFME de Carburantes.

## **14.- RECURSOS DE APELACIÓN**

Todo concursante, piloto, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por el Árbitro de la Prueba, ante el Comité de **Competición** de la RFME.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€).

El derecho de recurso expira a los dos días después de la fecha de comunicación de la resolución.

En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos, el plazo y forma de presentar el recurso será el siguiente: En caso de reclamación técnica o por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento que el Árbitro de la Prueba notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe posibilidad de notificar al Árbitro, la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en el que la pieza en litigio deba ser precintada).

En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s según lo expresado en el Art. 13.2 de este documento y enviada/s al Comité de Competición. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre del procedimiento de apelación.

## REGLAS TÉCNICAS DE LA COMPETICIÓN

- Artículo 1 [MOTOS ADMITIDAS](#)
- Artículo 2 [REGLAS GENERALES](#)
- Artículo 3 [ELEMENTOS DE LA MOTO](#)

## Art. 1. MOTOS ADMITIDAS

Únicamente se admitirán motocicletas de trial equipadas en ambas ruedas con frenos de tambor, suspensión trasera con dos amortiguadores anclados directamente del basculante al chasis en la ubicación tradicional y que no tengan componentes hidráulicos.

Igualmente se admitirán en las categorías POSTCLÁSICAS, las motocicletas de Trial con refrigeración por aire, permitiéndose otros componentes prohibidos para las categorías CLÁSICAS, pero en todo caso, existentes en su época de fabricación y no permitiéndose cambios estructurales en las motocicletas.

## Art. 2. REGLAS GENERALES

Con el fin de garantizar la máxima fidelidad a las motos de la época, no se deben usar partes de otras motos fabricadas en años posteriores a la moto en cuestión.

Toda pieza de fabricación posterior a 1986 o procedente de una moto con mono amortiguador que incorpore la moto y que no esté clasificada como libre, hará que dicha moto no pueda participar en las modalidades PRE.

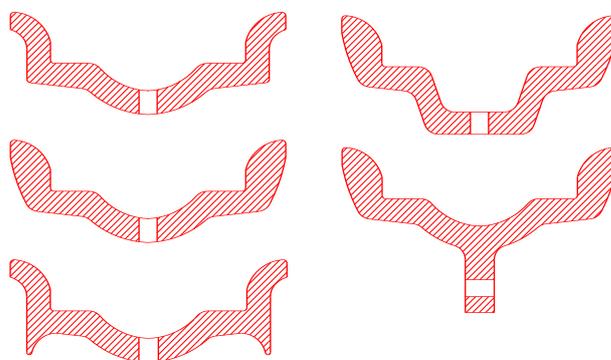
Para las categorías POSTCLÁSICAS, se seguirán los mismos criterios anteriores, pero referidos a su momento de fabricación y no pudiendo utilizar piezas de otras motos de fabricación posterior a 1991.

## Art. 3. ELEMENTOS DE LA MOTO

Neumáticos: De tipo trial, con cámara o tubeless. En cualquier caso, deberá siempre, montar cámara. No usar cámara implica no poder participar en ninguna categoría.

Llantas: De diseño tradicional (columna izquierda, figura 1). Las motos con las llantas de diseño moderno (columna derecha, figura 1) no podrán participar en las categorías PRE.

Para la verificación, las tuercas de las válvulas deberán estar desenroscadas en el momento de la verificación, permitiendo que la válvula se hunda.



Perfiles tradicionales

Perfiles modernos

Manillar: Redondo de 22mm de diámetro máximo.

Tijas: Se recomiendan las originales de la época de la moto.

Manetas y comandos del manillar: Libres, siempre que se activen por métodos tradicionales. No hidráulicos.

Frenos: Libre.

Embrague: Libre.

Encendido: Libre.

Estriberas: Libres en posición y modelo.

Escapes: Libres.

El nivel de ruido máximo de las motocicletas no excederá de 90 db.

Chasis: Originales, fabricados antes de 1986.

Basculante: Original de la moto.

Suspensión delantera: Delantera con barras y botellas en la parte inferior. Se permiten modificaciones interiores. Diámetro máximo de las barras 35mm.

Suspensión trasera: Trasera con 2 amortiguadores traseros, no se admiten amortiguadores con depósito separado.

Puentes de horquilla o soportes de guardabarros: Libres.

Motor: Refrigerado únicamente por aire.

Carburador: Únicamente se admiten carburadores de campana redonda.

Filtro de aire: Libre.

Depósito de combustible: Se recomienda usar originales, aunque las réplicas están permitidas.

Colores: Libre

Asiento: Libre

Guardabarros: Originales o de formas redondeadas como eran los de la época. Éstos pueden estar recortados. Se autorizan réplicas en otros materiales como resinas sintéticas o plásticos.

## ANEXO 1: MOTOCICLETAS CLÁSICAS

	OSSA	OSSA	MONTESA	MONTESA	BULTACO	BULTACO	MERLIN
AÑO							
1965					SAMMY MILLER	10	
1966							
1967			TRIAL 250	11M0001	S ANTONIO	27	
1968	PLONKER 230	B270001	C 247 I	21M0001-0499	T.49	49	
1969	PLONKER 250	B270001					
1970			C 247 II	21M1800-2505			
1971			C 247 III	21M3000-5394	KIT CAMPEON 250	80	
1972	MAR 72	B340001-B345999	C-74/123/247	16M/28M/21M660	K C 250-350	91 /92	
1973							
1974	MAR 74 250	B220001			K C 250-350	124 -125 /150 -151	
1975	MAR 75 350	B240001-B240999	C 172/247 UK	19M/21M19228	M SOLER	158 -159	
1976	MAR 75 350	B222000-B242999	C 348	51M	M SOLER	182 -183 190- -191	
1977	TRIAL 77 VERDE	B720001 Y 710001 (350)	C 74-77	16M11000	SHERPA ROJA	198 -199	
1978			C 247C	21M25137	SHERPA AZUL	198A -199A	
1979			C 349R	51M18108			
1980	TR 80 AMARILLA	B730001	C 248/200	21M51001/			
1981	TR 80 NARANJA	B760001	349B	51M20920	SHERPA AZUL BL	198B -199B	
1982			349R Y G/ MH	51M24524*1			DG3.5
1983	TR303	B120001	C 350	51M26345			
1984			C 242 B/ C 330				
1985			C 242 R				GALLACH R
1986							
1987							

	HONDA	HONDA	YAMAHA	YAMAHA	KAWASAKI	SUZUKI	SUZUKI
AÑO							
1965							
1966							
1967							
1968							
1969							
1970							
1971							
1972							
1973	TL 125 K0 – JEFFERIES XL	TL125- 1000...	TY250 A	434	KT 450	RL250L EXACTA	PLATA- NARANJA
1974	TL 125 K1	TL125- 110...					
1975	TL 125 K2 - TL 125 HB – TL250K0	TL125- 120... -	TY 250 / TY125	516 / 541	KT 250		
1976	TL 125 S – TL200R	TL125- 1003... - PLATINOS			KT 250A2	RL250 S MK2	
1977			TY 125	1K6			
1978	RTL 360 – TL305 FRASER					RL325/RL250/ BEAMISH	AMARILLA/ B NAR- NEGR
1979	TL200RII – RS200TS - SEELEY200	CDI - 490/				RL250N BEAM	AMARILLA
1980	RS 200T					RL325T/RL250T	
1981	RS250T						
1982	TLR 200	KJ2					
1983	TLR250	KR9					
1984							
1985	RS250TW – TA						
1986							
1987							

	FANTIC	FANTIC	SWM	SWM	GARELLI	TRANS-AMA	GUZZI
AÑO							
1965							
1966							
1967							
1968							
1969							
1970							
1971							
1972							
1973							
1974							
1975							
1976							
1977							
1978	125 T CH PLATA	TX 250	GUANACO - ALPACA				STORNELLO 5M
1979	TRIAL 125 /200	TX 250 -350					
1980			TLNW CH NEGRO				
1981	TRIAL 240	FM 450				MALTRY 320	
1982			TL320 CH AZUL				
1983			TL CH AZ B AL- JUMBO				
1984	TRIAL 300	FM 403			GARELLI 320		
1985							
1986							
1987							

	APRILIA	ANCILLOTTI	BETA	ITALJET			
AÑO							
1965							
1966							
1967							
1968							
1969							
1970							
1971							
1972							
1973							
1974							
1975							
1976							
1977		TRIAL 125					
1978							
1979							
1980	320 R		125 T				
1981			240 T	250-350 T VERDE			
1982	320 BL			250-350 T BL			
1983				SCOTT 4T			
1984	TX 300						
1985							
1986							
1987							

## ANEXO 2: MOTOCICLETAS POSTCLÁSICAS

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>MOTOCICLETA</b>							
ALPHA							252 MICRA
ALFER				TX 300 VERDE/BLANCA	TX 300 VERDE/BLANCA	TX 300 ROJA/BLANCA	TX 300 ROJA/BLANCA
ARMSTRONG		240 TA MONO					
APRILIA	TXR 240	TXR 240	TXR 240	TXR 311	TXR 312		
BETA	TR 32	TR 33	TR 34	TR 34 REPLICA	TR 34 CAMPIONATO	TR 35	
FANTIC	TRIAL 301	TRIAL 301 PROGRESS 1	TRIAL 303 PROFESIONAL	TRIAL 303 PROFESIONAL	TRIAL 305	TRIAL 307	
GARELI			323 SECTION				
GASGAS		HALLEY 325 PXC (UN DISCO)	HALLEY 325 (DOS DISCOS)	327	TRIAL 125/250 327 ROJA/BLANCA/ AZUL	TRIAL 125/250 327 VERDE/MALVA / PLATA	
GUZZI							
HONDA	TLR 250 S HRC TLR 350 Eddy Lejeune	TLR 250 R 270	RTL 250 S ROSA/AZUL/ BLANCA	RTL 250 S ROSA	R	TLM 200 TLM 220 T2	TLM 240 TLM 250 TLM 270
ITALJET							
JCM	EUROPA	WEEKEND			VEGA 325cc		
JJ COBAS	MONTESA BULTACO						
JP			325 BLANCA/AZUL	325 BLANCA MARINO			
KAWASAKI							
MECATECNO		MR 300	DRAGONFLY		SKYWALKER		
MERLÍN		DG3 FIUS	DG3 FIUS EVOLUTION 1	DG 388			
MONTESA	335 304	304	335	307	309	310 BLANCA/VERDE	310 AMARILLA/ VERDE
SUZUKI							
SWM							
YAMAHA						TY 250 BLANCA/FUCSIA	TY 250 BLANCA/FUCSIA

**Este Anexo podrá sufrir modificaciones durante el año si la RFME lo considera oportuno**