



COPA DE ESPAÑA DE TODO TERRENO CLASICO
REGLAS DE LA COMPETICION



Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
1	17 julio	Art. 06.2, Art. 06.5, Art.06.11, Art. 06.18, Art. 06.30.5, Art. 06.40.1, Art. 06.41. Reglas Copa de España: Art.2, Art.4, Art.6, Art.8, Art.08.1. Anexo Motocicletas

Índice

06.1	<u>GENERALIDADES</u>
06.2	<u>RECORRIDO</u>
06.3	<u>PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR (R.P.)</u>
06.4	<u>CONTROL (Título IV del Código Deportivo)</u>
06.5	<u>TROFEOS</u>
06.6	<u>CLASIFICACIÓN</u>
06.7	<u>PARADA ANTICIPADA DE LA MANIFESTACIÓN.</u> <u>INSCRIPCIONES</u>
06.8	<u>LICENCIAS DE LOS PILOTOS</u>
06.9	<u>NUMERO DE INSCRIPCIONES</u>
06.10	<u>FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES</u>
06.11	<u>CATEGORÍAS Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS</u>
06.12	<u>COMPONENTES DE LAS MOTOCICLETAS</u>
06.13	<u>ÓRGANOS INTRÍNSECOS DE LA MOTOCICLETA</u>
06.14	<u>CONTROL DE LAS MOTOCICLETAS DURANTE LA MANIFESTACIÓN</u>
06.15	<u>SUSTITUCIÓN DE MOTOCICLETAS</u> <u>ORGANIZACIÓN GENERAL</u>
06.16	<u>PARQUES CERRADOS</u>
06.17	<u>ZONA DE SALIDA</u>
06.18	<u>ORDEN DE SALIDA</u>
06.19	<u>PREPARACIÓN PARA LA SALIDA</u>
06.20	<u>SALIDA</u>
06.21	<u>REPOSTAJE</u>
06.22	<u>PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR</u>
06.23	<u>AYUDA EXTERIOR.</u>
06.24	<u>COMUNICACIONES PROHIBIDAS</u>
06.25	<u>ABANDONO</u>
06.26	<u>SEÑALIZACIÓN</u>
06.27	<u>CÓDIGO DE CIRCULACIÓN</u>
06.28	<u>SEGURO (Responsabilidad Civil)</u>
06.29	<u>SECCIONES IMPRACTICABLES</u> <u>FUNCIONAMIENTO Y CONTROL</u>
06.30	<u>CONTROLES HORARIOS</u>
06.31	<u>CRONOMETRAJE</u>
06.32	<u>CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO</u>
06.33	<u>SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS</u>
06.34	<u>DISPOSICIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS</u>
06.36	<u>CALCULO DE PENALIZACIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS</u>
06.37	<u>LIMITE DE RETRASO</u>
06.38	<u>SOLICITUDES DE TOLERANCIAS ESPECIALES</u>
06.39	<u>CONTROL DURANTE EL RECORRIDO</u>
06.40	<u>PRUEBAS ESPECIALES.</u>
06.41	<u>CONTROLES HORARIOS EN LOS TEST ESPECIALES</u>
06.43	<u>VERIFICACIÓN FINAL</u>
06.44	<u>LISTA DE PENALIZACIONES</u> <u>REGLAMENTACIÓN GENERAL</u>
06.45	<u>ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES</u>
06.46	<u>SOLICITUDES DE ACLARACIONES</u>
06.47	<u>RECLAMACIONES</u>
06.48	<u>MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES</u>
06.49	<u>COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO</u>
06.49.1	<u>Jurado. Composición.</u>
06.49.2	<u>El Presidente del Jurado</u>
06.49.3	<u>El Director de la Competición</u>
06.50	<u>PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS</u>

REGLAS DEPORTIVAS Y TECNICAS DE LA COMPETICION

1. [REGLAMENTOS](#)
2. [INSCRIPCIONES](#)
3. [LICENCIAS](#)
4. [MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS](#)
5. [CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS](#)
6. [ENTREGA DE PREMIOS](#)
7. [HORARIOS](#)
8. [CAMPEONATO DE PILOTOS](#)
- 08.1 [CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS](#)
9. [OBLIGACIONES GENERALES](#)
10. [INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO](#)
11. [RECLAMACIONES](#)
- 11.1 [RECURSO DE APELACION](#)

ANEXO MOTOCICLETAS

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 se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAS DEPORTIVAS
2. REGLAS TÉCNICAS
3. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA

Que son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del Reglas Deportivas de la Competición de la Copa de España de Todo Terreno Clásico (denominado en adelante “Reglas de la Competición”)

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

Las referencias al género masculino en estos documentos 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 Reglas. 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 los Reglamentos, 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.

06.1 GENERALIDADES

El Todo Terreno es una prueba a velocidad media impuesta, que se desarrollará total o parcialmente por senderos, caminos, pistas o carreteras abiertas a la circulación normal. En el itinerario se incluirán varias pruebas de clasificación, es decir, pruebas organizadas en tramos cerrados al tráfico normal, y cuyo conjunto generalmente es determinante para el establecimiento de la clasificación general.

06.2 RECORRIDO

El recorrido debe ser practicable bajo cualquier condición meteorológica, para una motocicleta que se encuadre dentro de las categorías de motos clásicas. Dicho recorrido deberá ser inspeccionado y dado el visto bueno por el personal federativo.

Se debe procurar que los recorridos tengan una distancia total entre 60 a 100 Kms., con un mínimo de 30 kms. por vuelta y una duración total de no más de cinco horas.

A su vez el recorrido debe de tener un nivel de dificultad asequible para todos los pilotos y en caso de haber trialeras o pasos con mayor dificultad se marcará una variante como alternativa más fácil para las categorías más veteranas.

Los tiempos marcados entre CH tienen que ser holgados y considerar, dependiendo del recorrido, diferentes tiempos entre categorías.

06.3 PUBLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR (R.P.)

El Reglamento Particular debe contener todas las cuestiones descritas en el Formulario Tipo para el Reglamento Particular de la Copa de España.

06.4 CONTROL (Título IV del Código Deportivo)

Un Jurado velará para que el Código Deportivo y el Reglamento Particular sean respetados durante la competición. El Jurado examinará y resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la Competición. El Jurado confirmará igualmente los resultados.

06.5 TROFEOS

Cada Competición, **sea de uno o más días**, estará recompensada con Trofeos a los 3 Primeros Clasificados en cada una de las Categorías convocadas **y que sean puntuables**.

06.6 CLASIFICACIÓN

Toda clasificación está basada en el tiempo obtenido, según el Art. 06.44. El piloto que totalice el menor tiempo será el Ganador de su clase.

06.7 PARADA ANTICIPADA DE LA MANIFESTACIÓN.

Si cualquier Competición es interrumpida por el Jurado, no podrá ser recomenzada.

Si cualquier Competición es interrumpida antes de que el 51% de los pilotos hayan completado al menos la mitad de la distancia total, la competición se declara nula e invalidada; si es interrumpida después de que el 51 % de los pilotos hayan completado la mitad de la distancia total, el Jurado decidirá si es nula e invalidada, o declarará los resultados y premios que considere justificados según las circunstancias.

INSCRIPCIONES**06.8 LICENCIAS DE LOS PILOTOS**

Podrán puntuar en esta Copa de España, los pilotos que estén en posesión de Licencia Homologada o nacional de otra FMN, FIM Europe y FIM para el año en curso.

El piloto respetará, en todo momento la legislación vigente sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, 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, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

06.9 NUMERO DE INSCRIPCIONES

La Organización tiene el derecho de fijar un límite máximo en el número de inscripciones, el cual deberá estar aprobado por la RFME y publicado en el Reglamento Particular.

Si hubiera demasiadas solicitudes de inscripción, el método de selección debe ser estipulado en el Reglamento Particular, tendrán prioridad de admisión aquellos pilotos que hubieran participado en las pruebas anteriores.

06.10 FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

El plazo de admisión de inscripciones para las competiciones puntuables para esta Copa:

1. EN PLAZO

Hasta las 24 horas del martes anterior al día de la prueba.

2. FUERA DE PLAZO

Hasta las 24 horas del jueves anterior al día de la prueba.

Estas inscripciones tendrán 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 mediante e-mail a: clasicas@rfme.com

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

06.11 CATEGORÍAS Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

1ª.- Todo Terreno 75

Categoría reservada a pilotos, a partir de **18** años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie, hasta versión del año 1.976 inclusive, sin modificaciones en el sistema de admisión, (chasis y basculantes originales). La cilindrada del motor debe ser la original, no superándola en más del 3%. En todo caso llevarán refrigeración por aire, frenos de tambor, ~~hasta y~~ dos amortiguadores traseros ~~con depósito integrado y con una longitud máxima de 36 cm.~~ El carburador deberá ser de campana redonda.

La suspensión delantera deberá respetar las siguientes medidas:

Diámetro de las barras: 35 mm. Excepto Bultaco Frontera MK10, 370cc cuyo diámetro es de 38 mm.

Las motocicletas Ossa Super Pioneer, Ossa Desert y Montesa Enduro del 76 están incluidas como motocicletas del año 1.975.

2ª.- Todo Terreno 79

Categoría reservada a pilotos, a partir de **18** años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie, hasta versión del año **1.979** inclusive, sin modificaciones en el sistema de admisión, (chasis y basculantes originales). La cilindrada del motor debe ser la original, no superándola en más del 3%. En todo caso llevarán refrigeración por aire, frenos de tambor, ~~hasta~~ dos amortiguadores traseros con depósito integrado o separado. El carburador deberá ser de campana redonda.

3ª.- Enduro 82 - Superiores

Categoría reservada a pilotos, a partir de **18** años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie, hasta versión del año **1.983** inclusive, sin modificaciones en el sistema de admisión, (chasis y basculantes originales). La cilindrada del motor debe ser la original, no superándola en más del 3%. En todo caso llevarán refrigeración por aire, frenos de tambor, ~~hasta~~ dos amortiguadores traseros con depósito integrado o separado. El carburador deberá ser de campana redonda.

4ª.- Enduro 82 - 125cc

Categoría reservada a pilotos, a partir de **16** años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie **hasta el** año **1.982**, de hasta 125cc, sin modificaciones en el sistema de admisión, (chasis y basculante originales). La cilindrada del motor debe ser la original, no superándola en más del 3%. En todo caso llevarán refrigeración por aire, frenos de tambor, dos amortiguadores incluso con depósito separado, horquilla de hasta 38 mm. y carburador de campana redonda.

Los modelos de *Puch* y *Rieju* con culatas refrigeradas ÚNICAMENTE por TERMOSIFÓN están admitidos.

Los sistemas progresivos de suspensión trasera (*Monocross*, *Prolink*, *Unitrack*, etc.) no están permitidos. La única excepción autorizada es la suspensión cantiléver de las motocicletas marca Yamaha y Puch.

5ª.- Enduro 91 - Superiores

Categoría reservada a pilotos, a partir de **18** años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie **hasta 1.991** superiores a 125cc, sin modificaciones en el sistema de admisión, (chasis y basculante originales). La cilindrada del motor debe ser la original, no superándola en más del 3% (sin restricciones sobre sistema de frenos, amortiguadores o refrigeración)

6ª.- Enduro 91 - hasta 125cc

Categoría reservada a pilotos, a partir de **16** años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie, y hasta 1.991, con cilindrada hasta 125cc., sin modificaciones en el sistema de admisión. El chasis y las suspensiones serán las de origen. El equipo de frenos, bomba, pinza y disco o tambor serán los originales. La cilindrada del motor debe ser la original, no superándola en más del 3%, (sin restricciones sobre sistema de frenos, amortiguadores o refrigeración).

7ª.- Evo 95

Categoría reservada a pilotos, a partir de **18** años cumplidos.

Motocicletas de producción en serie hasta 1.995, sin modificaciones en el sistema de admisión. El chasis y las suspensiones serán las de origen. El equipo de frenos, bomba, pinza y disco o tambor serán los originales. La cilindrada del motor debe ser la original, no superándola en más del 3%.

Normas Generales

Si los miembros del Jurado de la prueba detectasen cualquier modificación en alguna motocicleta (p.ej. cambios estructurales que debilite partes tales como llantas, chasis, componentes plásticos, etc.) y que puedan suponer riesgo de seguridad tanto para el piloto como para cualquier persona, a criterio del Jurado se podrá penalizar con la Exclusión.

06.12 COMPONENTES DE LAS MOTOCICLETAS

Las motocicletas clásicas mostrarán el desarrollo técnico de su época. Estas motos bien mantenidas o reconstruidas deberán utilizar componentes de la época.

No obstante, dada la dificultad de encontrar algunos componentes, se permite el uso de componentes producidos ahora y orientados a estas motos clásicas, como:

- * Guardabarros.
- * Puños de gas.
- * Manillares. El diámetro máximo en cualquier punto del manillar no podrá exceder de 22 mm.
- * Protectores de manillar y protectores de manos tipo abierto.
- * Llantas tanto de acero o aluminio, pero siempre imitando a los de la época. No se permiten las llantas pintadas.
- * Amortiguadores traseros, cuando éstos no sean del mismo periodo que la motocicleta, deberán de imitar a los de la época.
- * Tanto el escape como el silenciador deben mantenerse lo más próximos al sistema original, tanto en su forma como en las características.
- * Reposapiés plegables.

06.13 ÓRGANOS INTRÍNSECOS DE LA MOTOCICLETA

06.13.1

Durante las Verificaciones Técnicas preliminares, se marcarán/precintarán el chasis y el buje de la rueda trasera. Las piezas mencionadas al pie serán marcadas con el número del participante, según la descripción siguiente, a fin de asegurar su identificación. Las piezas así marcadas deben ser utilizadas durante toda la competición, y deben estar en su lugar en el momento del examen final, sean o no esenciales para el funcionamiento de la motocicleta. La sustitución de elementos originales, o la transgresión de estas reglas, está totalmente prohibida. La sanción por la violación de estas prescripciones es la Exclusión:

Chasis (Sec. principal)	Pintura 1 (Cabezal dirección parte derecha)
Bujes	Pintura 1 (Solo Posterior)

06.13.4

El piloto firmará la Ficha de Verificación, certificando que los elementos han sido correctamente marcados.

El piloto está autorizado a cambiar las partes de su motocicleta que no hayan sido marcadas, pero sólo puede recibir las piezas de repuesto en todos los Controles Horarios entre la bandera blanca y la amarilla. Las piezas reemplazadas pueden dejarse en la zona donde se han efectuado las reparaciones.

Toda violación de esta regla será considerada como una infracción al Art. 06.24 y comportará la Exclusión.

06.13.6

El piloto está autorizado a recibir cualquier tipo de ayuda exterior, pero solo en los controles horarios. Cualquier violación del Art. 06.13.6 será considerada como infracción y el piloto afectado será excluido (ver Art. 06.20.5).

06.13.7

El combustible autorizado tiene que estar de acuerdo con la normativa vigente FIM/RFME.

06.13.8

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

06.13.9

El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior. Salvo que lo lleve de serie la motocicleta.

Los pilotos usaran guantes obligatoriamente durante el transcurso de toda la competición.

06.13.10

Todas las motocicletas en el momento de entrar a parque cerrado deben estar equipadas con el sistema de sujeción, pata de cabra, caballete o triángulo.

06.13.11

El uso de "Tirables" (tearoffs) en las gafas está prohibido. El uso del sistema "Roll Off" en las gafas donde el plástico transparente es retenido en un dispositivo está permitido

06.14 CONTROL DE LAS MOTOCICLETAS DURANTE LA MANIFESTACIÓN

La organización puede verificar, en cada Control Horario, Control de Paso o Salida de Prueba Especial, una o varias piezas marcadas de cada motocicleta. Si falta una marca o si existe alguna duda, el oficial responsable de este Control Horario marcará la parte afectada con un color distinto y, en el Control Final de la jornada, el Director de Carrera examinará la máquina y expondrá un informe al Jurado sobre las medidas tomadas.

06.15 SUSTITUCIÓN DE MOTOCICLETAS

Después de la fecha de cierre de las inscripciones, cualquier cambio en la marca debe comunicarse en las Verificaciones Administrativas.

ORGANIZACIÓN GENERAL**06.16 PARQUES CERRADOS****06.16.1**

Cada Competición estará organizada bajo régimen de Parque Cerrado, lo que significa que, aparte del tiempo en ruta y el tiempo ocupado cada día antes de la salida, según se prevé en el Art. 06.20 las motocicletas están depositadas bajo la custodia del Club organizador.

06.16.2

El Parque Cerrado deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. La zona deberá estar claramente delimitada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse que ninguna persona no autorizada pueda penetrar en él o tener acceso a las máquinas. La entrada y la salida del Parque Cerrado deben estar claramente indicadas.

Los Oficiales encargados del control del Parque Cerrado deberán llevar un distintivo conocido por todos los interesados y por los pilotos en particular.

06.17.5

Se permite prestar ayuda en la Zona de Espera.

06.17.6

NO está permitido poner en marcha el motor de la motocicleta en la Zona de Espera y antes de la señal de salida.

06.17.7

El acceso a la Zona de Salida sólo está autorizado a las personas mencionadas en el Art. 06.16.

06.18 ORDEN DE SALIDA**“Para la primera carrera”**

Por orden de clasificación provisional del año anterior, a razón de dos pilotos por minuto. Los pilotos que no tengan puntos en la Copa de España, saldrán por orden de dorsal.

“Para el resto de carreras”

Por orden de la clasificación provisional de la Copa de España, a razón de dos pilotos por minuto. Los pilotos que no tengan puntos en la Copa de España saldrán por orden de dorsal.

El orden de salida de las categorías será el siguiente:

- 1º Evo 95**
- 2º Enduro 91 - Superiores**
- 3º Enduro 91 - hasta 125cc**
- 4º Enduro 82 - Superiores**
- 5º Enduro 82 - 125cc**
- 6º Todo Terreno 79**
- 7º Todo Terreno 75**

06.19 PREPARACIÓN PARA LA SALIDA

Cada mañana, antes de la Competición, los pilotos podrán entrar en el Parque Cerrado, 5 minutos antes de la hora prevista para su Salida, con el único fin de desplazar su motocicleta hacia la Zona de Espera sin poner el motor en marcha. En el Parque Cerrado no podrá ser realizado ningún trabajo en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

06.20 SALIDA**06.20.1**

Al comienzo de cada etapa diaria, los pilotos recibirán la señal de Salida a la hora exacta que está prevista para cada uno de ellos. Durante el minuto que sigue a la señal de Salida, el piloto debe cruzar, bajo la impulsión del motor, la línea de 20 metros después de la Línea de Salida.

06.20.2

Si un piloto no está en Línea de Salida cuando se da la señal para salir, no será penalizado, bajo condición de que traiga su motocicleta a la Línea de Salida, de ponerla en marcha y de cruzar la segunda línea dentro del minuto que sigue al momento en que le ha dado la señal de salida. Los pilotos que lleguen con retraso a la Línea de Salida, serán penalizados con 1 minuto por cada minuto entero de retraso. El minuto en el que los pilotos lleguen a la Línea de Salida será considerado como nuevo tiempo de salida y antes que este minuto transcurra, ellos deberán realizar el procedimiento de salida estipulado en el Art. 06.20.1.

Los pilotos que lleguen con más de 30 minutos de retraso serán excluidos y no podrán tomar la salida.

06.20.3

Todas las motocicletas deben ser puestas en marcha con el pedal de arranque. Esta maniobra excluye la rotación de la rueda motriz. Si el motor se para antes que la motocicleta haya cruzado a la segunda línea, se deberá volver a ponerla en marcha y pasar esta segunda línea dentro del minuto que sigue a la señal de salida para no ser penalizado. Un piloto que no cruce la línea de los 20 metros en este minuto que sigue a la señal de salida, será penalizado con 10 segundos.

06.20.4

Un piloto que haya sido penalizado por no cruzar la línea de los 20 metros en el minuto acordado con el motor en marcha, o que éste se pare entre la Línea de Salida y la Línea de los 20 m., no debe regresar a la Zona de Salida, sino que está obligado a empujar su motocicleta en la dirección del recorrido y atravesar la Línea de los 20 metros a fin de no molestar a los otros pilotos, pudiendo poner su motor en marcha de la manera que él desee, pero realizando esta operación después de la Línea de los 20 m.

06.20.5

Un piloto del que se esté examinando el caso y que desee tomar la salida podrá hacerlo, salvo que se lo impidan razones de seguridad. El piloto pierde su derecho a la salida solamente después de la confirmación de su Exclusión por el Jurado.

06.21 REPOSTAJE**06.21.1**

No se concede ningún tiempo suplementario para los trabajos de repostaje, que deben hacerse durante el tiempo del recorrido. La normativa referente al carburante y repostaje está establecida en los reglamentos Técnicos, Anexo 01 "Enduro" de la FIM.

06.21.2

El repostaje solo podrá efectuarse en los puestos oficiales de repostaje indicados por los organizadores y en todos los puestos de Control Horario en que esté permitido, entre la bandera blanca y la bandera amarilla.

El repostaje está prohibido entre la bandera amarilla y la mesa del puesto de control.

Durante el repostaje se utilizará debajo de la motocicleta una alfombrilla protectora, para recoger los posibles derrames.

La penalización por haber procedido al repostaje fuera de las zonas designadas es la Exclusión.

06.21.3

No puede ser transportado ningún carburante, si no es en un depósito o recipiente que se encuentre de manera permanente en la motocicleta, bajo pena de Exclusión.

06.21.4

Está autorizado en las zonas de repostaje realizar trabajos de reparación en la motocicleta.

06.21.5

Durante el repostaje, el motor debe estar parado y el piloto debe bajarse de la motocicleta. El hecho de no respetar esta disposición comporta una penalización de 10 minutos.

06.22 PROHIBICIÓN DE RECURRIR A UNA FUERZA MOTRIZ EXTERIOR

Durante toda la duración de la Competición, una motocicleta no debe ser desplazada de otra manera que, por la acción de su motor, el esfuerzo muscular del piloto o por la acción de una fuerza natural, bajo pena de Exclusión.

06.23 AYUDA EXTERIOR

Está autorizada cualquier ayuda exterior recibida solo en los Controles Horarios denominados "con asistencia".

Cualquier ayuda recibida fuera de lo citado anteriormente se considerará ayuda exterior y por lo tanto EXCLUSIÓN.

06.24 COMUNICACIONES PROHIBIDAS

Está prohibido a los pilotos, bajo pena de Exclusión, hacerse acompañar en el recorrido.

06.25 ABANDONO

Cualquier piloto que se haya retirado de la Competición, está obligado a comunicarlo a la organización, entregando el carnet de ruta a algún oficial de la misma.

06.26 SEÑALIZACIÓN**06.26.1**

El itinerario oficial, que está prohibido abandonar bajo ningún concepto, estará indicado y señalizado. Las distancias oficiales deben ser consideradas como exactas.

Es responsabilidad del piloto seguir este itinerario, el hecho de haberse extraviado no será aceptado como excusa en caso de retraso o de faltarle un Control Horario o un Control de Paso. Está prohibido, antes de la carrera, entrenar el itinerario desde el momento en que esté señalizado; el piloto que infrinja la norma del entreno del recorrido, será penalizado con un minuto en la primera ocasión y con la exclusión en la segunda. Durante la carrera, está prohibido dejar el itinerario o realizarlo en sentido inverso; los pilotos que no cumplan esta normativa serán excluidos.

La velocidad en el Paddock se debe reducir de manera obligatoria a 20 Km/h.

06.26.2

En las zonas donde los pilotos deben seguir un recorrido bien definido (por ejemplo: prado, terreno accidentado, senderos, etc.) los organizadores deberán señalar claramente y con precisión estos pasajes.

06.26.3

Las muestras de las Señales o indicaciones utilizadas para la señalización del recorrido deberán estar expuestas en la Zona de Salida.

06.27 CÓDIGO DE CIRCULACIÓN

Los pilotos deberán cumplir el Código de Circulación en vigor en los pasos por carreteras y en las localidades atravesadas durante la competición.

Todo piloto que sea reconocido culpable de alguna infracción al Código, puede ser excluido.

06.28 SEGURO (Responsabilidad Civil)

El Club organizador tomará las medidas necesarias para asegurar a los pilotos contra accidentes causados a terceros (Responsabilidad Civil), a través de la RFME.

06.29 SECCIONES IMPRACTICABLES

Si durante el recorrido el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable o que sus condiciones son tales que no puede ser franqueada sin ayuda exterior (ver Art. 06.23), éste podrá eliminar de la Competición toda la

Sección afectada hasta el próximo Control Horario, y efectuar un reajuste de los puntos en consecuencia. Esta decisión será ratificada por el Jurado.

FUNCIONAMIENTO Y CONTROL**06.30 CONTROLES HORARIOS**

Los controles horarios estarán emplazados:

06.30.1

En la Zona de Salida, al comienzo de cada etapa diaria.

06.30.2

En la entrada del Parque Cerrado, al final de cada etapa diaria.

06.30.3

Y en los puntos intermedios elegidos por los Organizadores. Su emplazamiento, así como el tiempo previsto para hacer el recorrido entre estos puntos, estará indicado en la información facilitada por el Organizador. Las distancias estarán calculadas y medidas con exactitud en kilómetros. La distancia entre 2 Controles Horarios no debe superar los 20-25 km. Ni ser inferior a 4 Km. El número máximo de Controles Horarios será de 2 por vuelta sin contar con la llegada y la salida si la carrera es con un enlace. Por motivos de seguridad, podrán prepararse Controles Horarios en los que no esté permitida la asistencia y en los cuales se sustituirán las banderas blancas por banderas blancas con cruz negra.

06.30.4

En los puntos elegidos por el Club organizador, junto a las Pruebas Cronometradas.

06.30.5

La velocidad media, que ha de mantenerse entre los diferentes Controles Horarios, no debe exceder de los **30 Km./h.**, dependiendo del estado del terreno y las condiciones meteorológicas.

06.30.6

En caso de fuerza mayor (por ejemplo: empeoramiento de las condiciones meteorológicas), el Director de Carrera puede cambiar el promedio previsto a un promedio más lento, inmediatamente antes de la salida o antes de cada vuelta. Estos promedios deberán figurar en el Carnet de Ruta.

06.31 CRONOMETRAJE

La toma de tiempos en todos los Controles Horarios se efectuará en minutos. El instrumento de cronometraje utilizado debe estar conforme a las prescripciones del Art. 062.52 del Reglamento FIM de "Enduro", y deberá funcionar bajo vigilancia de un Cronometrador oficial.

06.32 CARNET DE RUTA Y FICHA DE CONTROLES DE PASO**06.32.1**

El Carnet de Ruta se entregará a los pilotos a la entrada al Parque Cerrado, la Ficha de Controles de Paso, serán colocados en la motocicleta durante las Verificaciones Técnicas. Los pilotos serán responsables de que sus Carnets de Ruta y Fichas de Controles de Paso, estén marcados en todos los Controles Horarios y Controles de Paso respectivamente.

Los Carnets de Ruta indicarán el tiempo asignado para cada Control Horario.

06.32.2

Cualquier piloto que no marque su Carnet de Ruta en un Control Horario o que, con la finalidad de engañar a los organizadores, modifique o timbre un marcaje en su Carnet de Ruta o utilice deliberadamente el Carnet de otro piloto, será excluido de la prueba.

06.32.3

Cualquier piloto que pierda accidentalmente su Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, debe obtener otra solicitándolo en el próximo Control Horario o Control de Paso. Esta nueva ficha debe ser utilizada a partir de este punto de control y en todos los siguientes.

La pérdida del Carnet de Ruta significará una penalización de 10 segundos.

06.32.4

Cualquier piloto que omita un Control Horario, un Control de Paso, o una Especial será Excluido.

06.32.5

Los pilotos están obligados a detenerse en todos los Controles Horarios y de Paso, hacer fichar su tarjeta y seguir las instrucciones del Comisario, suponiendo la exclusión el incumplimiento de esta norma.

06.33 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES HORARIOS

Los Controles Horarios estarán señalizados con una Bandera Blanca colocada 200 m. antes de la mesa de Control y con una Bandera Amarilla 20 m. antes de la mesa de Control. Estas banderas se colocarán de tal forma que sean, en todo momento, claramente visibles por los pilotos.

06.34 DISPOSICIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS**06.34.1**

Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje del puesto de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado junto a la Bandera Amarilla, el paso de la cual marcará la hora de entrada en el Control. El piloto, después de pasar la Bandera Amarilla con su motocicleta, deberá presentar inmediatamente su Carnet de ruta en la mesa de control o cuando un Oficial lo solicite. Los pilotos no están autorizados a pararse entre la Bandera Amarilla y la mesa de control.

Cualquier piloto puede pasar el Control Horario final a la entrada del Parque Cerrado antes de la hora prevista sin penalización. En cada Control Horario, los organizadores deben tener una lista de control en la que se registrarán por orden cronológico los números de los pilotos que pasen, así como sus tiempos en horas y minutos. Las listas de paso pre-impresas no están autorizadas.

06.36 CALCULO DE PENALIZACIONES EN LOS CONTROLES HORARIOS

Cada sección entre dos Controles Horarios constituye en sí, una prueba. Los pilotos que no respeten el tiempo asignado entre dos Controles serán penalizados con 1 minuto por minuto que sobrepase el tiempo previsto, en función de la hora marcada.

$HORA\ MARCADA = HORA\ DE\ SALIDA\ PARA\ EL\ PRÓXIMO\ CONTROL\ HORARIO$

A efectos de clasificación, el tiempo registrado en la aceleración se multiplicará por 5. Teniendo en cuenta al multiplicar que es un sistema sexagesimal.

06.37 LIMITE DE RETRASO

Un piloto que llegue a un Control Horario con más de 60 minutos de retraso respecto a su hora inicial de salida prevista para la jornada, incluyendo el tiempo previsto para realizar los Controles Horarios anteriores, es automáticamente excluido. Sin embargo, el piloto puede, bajo su propia responsabilidad, continuar la carrera hasta que el Director de Carrera tome la decisión final.

06.38 SOLICITUDES DE TOLERANCIAS ESPECIALES

Si un piloto puede demostrar al Jurado que se retrasó como consecuencia de circunstancias excepcionales ajenas a su voluntad, como por ejemplo un retraso causado por prestar primeros auxilios a un herido en caso de un accidente grave, le será concedida una tolerancia de tiempo suplementaria. El pretexto de haber sido entorpecido por otro participante no puede ser aceptado como una excusa válida.

06.39 CONTROL DURANTE EL RECORRIDO

Además de la obligación de hacer marcar su Carnet de Ruta en todos los Controles Horarios, el piloto debe hacer marcar su tira de paso en todos los Controles de Paso durante el recorrido. Estos últimos, que estarán señalados por Banderas Azules colocadas a cada lado del itinerario, 200 metros antes del lugar o puesto de control.

A cada Control de Paso, la Organización debe tener una lista de Control indicando el orden de todos los pilotos.

Cualquier piloto que no presente un Carnet de ruta o Ficha de Controles de Paso (tarjetas perforadas colocadas en el manillar) completos o aquellos cuyo paso no esté registrado en cada lista de control serán excluidos.

06.40 PRUEBAS ESPECIALES.**06.40.1**

Constará al menos de tres pruebas especiales. Dos tramos cronometrados no superiores a **5 minutos de los primeros clasificados** y una prueba de aceleración en un tramo recto y sin obstáculo alguno que no supere los 200 metros. El lugar y la longitud de estos test deben ser publicados al menos 24 horas antes del desarrollo de dichos test.

Estas Pruebas Especiales (que pueden ser las mismas cada vuelta), no deben de ser ni demasiado difíciles ni demasiado peligrosas, y estará especialmente marcado para este test. En las curvas y en todos los emplazamientos peligrosos debe estar prevista una zona de seguridad de una anchura mínima de un metro, en el interior de la cual estará prohibido el acceso al público. Están prohibidos los entrenamientos en el recorrido preparado para estos test. Cualquier entrenamiento comportará la Exclusión.

El piloto debe cruzar la línea de llegada sin pararse y continuar el itinerario del recorrido en dirección al Control Horario siguiente. El recorrido debe ser elegido de tal manera que la velocidad media no supere los **30 Km./h.** y **los tiempos marcados entre CH tienen que ser holgados para que al 80% de los participantes les puedan sobrar de 5 a 10 minutos.**

06.40.2

La salida se dará a partir de una línea con la motocicleta parada y el motor en marcha.

La llegada se hará sin pararse y el piloto, después de haber cruzado la línea de llegada, seguirá el recorrido hasta el próximo Control Horario.

Estos test no serán en ningún caso pruebas secretas. Los pilotos tendrán la posibilidad de reconocer el recorrido antes, recorriéndolo a pie o en la primera vuelta.

Si por razón de seguridad el Jurado considera que la prueba especial no puede ser cronometrada en la primera vuelta esto será comunicado en la salida.

06.40.3

La clasificación de los pilotos para estas pruebas especiales y las diferentes categorías será calculada sobre la base de los tiempos realizados.

06.41 CONTROLES HORARIOS EN LOS TEST ESPECIALES

La salida de una prueba especial deberá estar lo más cerca posible de la línea de un Control Horario.

La salida de un test **o tramo** especial debe estar señalada por un cartel "Salida" y el final del test por un cartel "Llegada". Por otro lado, el recorrido debe estar señalado conforme al Art. 06.26.2.

Un oficial nombrado a tal efecto, dará la señal de salida. El piloto, después de haber franqueado la línea de llegada, debe continuar el recorrido sin pararse. El tiempo realizado por el piloto para efectuar el test especial será registrado en el momento en el que franquee la línea de llegada.

06.43 VERIFICACIÓN FINAL

En la Verificación Final o en los 30 minutos que siguen a esta Verificación, pueden ser verificados uno o varios motores de motocicletas que hayan finalizado la competición. Si se demuestra que la cilindrada de un motor sobrepasa el máximo autorizado o cualquier otro dato no corresponde al declarado en la verificación preliminar, el piloto de la máquina en cuestión será excluido. Los trabajos necesarios para estas comprobaciones son responsabilidad del piloto, que podrá delegar en otra persona. Desde el momento en que se informa al piloto de que debe desmontar alguna parte de la motocicleta, dispone de media hora para iniciar los trabajos. Si se sobrepasa esta media hora, el piloto será excluido.

06.44 LISTA DE PENALIZACIONES

06.44.2 Tiempo

06.20 No atravesar la línea de los 20 metros dentro del minuto que sigue a la señal de salida: 10 segundos.

6.20.2 Por cada minuto de retraso en la línea de salida: 1 minuto.

6.32.3 Perder el Carné de Ruta: 10 segundos.

6.33 Llegada con adelanto al Control Horario: por cada minuto cumplido: 1 minuto.

06.36 Llegada con retraso al Control Horario: por cada minuto cumplido: 1 minuto.
Pruebas especiales 1/100 seg.

06.4.3 Exclusión

06.13/14 Falta de marca de verificación o falta de marca de re-verificación.

06.16 Puesta en marcha del motor en el interior del Parque Cerrado.

06.16.3 Penetrar en el Parque Cerrado con el motor en marcha. Repostar o efectuar reparaciones en el trayecto entre el Control Horario Final y el Parque Cerrado.

- 06.16.5/17.2 Fumar en el Parque Cerrado o en la Zona de Espera, el acompañante.
- 06.16/19 Conducir contrariamente al Código Deportivo en el Parque Cerrado. Llegar con más de 30 minutos de retraso a la línea de Salida.
- 06.21.2/3 Repostaje fuera de las zonas oficiales o transporte de carburante en otros recipientes que no sean en el depósito de gasolina.
- 06.21.6 No parar el motor durante el repostaje.
- 06.22 Utilización de una impulsión no autorizada.
- 06.26 Abandonar el itinerario, recorrerlo en sentido contrario y no respetar el recorrido indicado.
- 06.26.1 1ª Infracción a la norma del entreno recorrido: 1 minuto.
2ª Infracción a la norma del Entreno recorrido: EXCLUSIÓN.
- 06.27 Violación de las normas del Código de Circulación.
- 06.32 Modificación de un Carnet de Ruta o Ficha de Controles de Paso, o utilización de un Carnet de Ruta de otro piloto.
- 06.32.4 Omitir un Control Horario o un Control de Paso.
- 06.32.5 No detenerse en un Control Horario o de Paso, o no seguir las instrucciones del Comisario.
- 06.37 Llegar a un Control Horario más de 60 minutos después de su hora inicial de salida.
- 06.40 No pasar un Control de Paso.
- 06.41 Entrenar el recorrido de las pruebas especiales.
- 06.43 Cilindrada superior al máximo autorizado o cualquier otro dato que no corresponda al declarado en la verificación preliminar. No iniciar los trabajos durante la media hora después de notificarse que se debe desmontar alguna parte de la motocicleta.

U otra sanción definida en el Reglamento Deportivo, Art. 111 y Art. 112.

REGLAMENTACIÓN GENERAL

06.45 ACEPTACIÓN DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cualquier piloto está obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales, y autoriza asimismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que él haga vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre esté conforme con la verdad, sea precisa y que no se preste a equívocos. El piloto se compromete igualmente a no hacer ninguna publicidad concerniente a los resultados antes de la publicación oficial de la clasificación por los organizadores, y en caso de modificaciones que afecten a la clasificación como consecuencia de reclamaciones o por cualquier otra razón, él no hará aparecer más que la clasificación o los resultados así modificados.

06.46 SOLICITUDES DE ACLARACIONES

Toda solicitud de aclaración con respecto a los resultados de una de las etapas diarias debe ser dirigida por escrito al Director de Carrera dentro de los límites de tiempo prescritos en los Art. 06.47.1, 06.47.2 y 06.47.3.

06.47 RECLAMACIONES

Toda reclamación debe ser formulada por escrito y acompañada de la fianza estipulada por la RFME. Cada reclamación debe ser remitida al Director de Carrera de modo que él la pueda pasar al Jurado para juzgarla.

Las reclamaciones deben ser presentadas en los plazos siguientes:

06.47.1

30 minutos después de la llegada al Parque Cerrado del último piloto de cada clase, si la reclamación concierne a una motocicleta o a un piloto.

06.47.3

Una hora después de la recepción de la respuesta por escrito del Director de Carrera a una demanda que le haya sido dirigida conforme al Art. 06.46.

No puede hacerse ninguna reclamación contra una decisión del Jurado; sin embargo, en ciertos casos, puede formularse una apelación tal como está previsto en el Código Deportivo de la RFME.

06.48 MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES

El Club organizador tendrá una cuenta de todas las multas y fianzas de las reclamaciones que reciba, y enviará la cuenta y el importe cobrado de las mismas a la RFME una vez finalizada la Competición.

06.49 COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

La interpretación del presente Reglamento y del Reglamento Particular es competencia del Jurado, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este Reglamento.

06.49.1 Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos. El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME, los otros miembros del Jurado serán nombrados por el Club organizador.

06.49.2 El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME. En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

El Director de Carrera.

El Comisario Técnico.

El Cronometrador.

El Delegado de la RFME (en el caso de que no sea el Presidente del Jurado). Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

06.49.3 El Director de la Competición

Es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación y Licencia de Director de Competición.

06.50 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Los resultados completos deben ser publicados lo más rápidamente posible. Sin embargo, si esto presenta ciertas dificultades, los tiempos y los puntos atribuidos deben ser publicados antes de la reunión del Jurado.

COPA DE ESPAÑA DE TODO TERRENO CLASICO REGLAS DE LA COMPETICION

Copa de España de Todo Terreno Clásico - Todo Terreno 75

Copa de España de Todo Terreno Clásico - Todo Terreno 79

Copa de España de Todo Terreno Clásico - Enduro 82 - 125cc

Copa de España de Todo Terreno Clásico - Enduro 82 - Superiores

Copa de España de Todo Terreno Clásico - Enduro 91 - hasta 125cc

Copa de España de Todo Terreno Clásico - Enduro 91 - Superiores

Copa de España de Todo Terreno Clásico - Evo 95

La Copa de España de Todo Terreno Clásico, se celebrará durante el presente año y será disputada en las Competiciones y fechas que se señalan en el Calendario Deportivo Motociclista 2025. Podrán participar en la misma los pilotos con las Licencias que se mencionan, se desarrollarán con arreglo a las siguientes Normas y estarán dotados de los Trofeos y Premios que se indican.

1. REGLAMENTOS

Los Reglamentos Particulares de todas las Competiciones puntuables para esta Copa de España deberán ser enviados con un mes de antelación, como mínimo, a su fecha de celebración, para su reglamentaria aprobación por la RFME. Toda Competición cuyo Reglamento Particular no se reciba dentro de este plazo, será considerada como suspendida.

2. INSCRIPCIONES

El plazo de admisión de inscripciones para las competiciones puntuables para esta Copa:

1. EN PLAZO

Hasta las 24 horas del **miércoles** anterior al día de la prueba.

2. FUERA DE PLAZO

Hasta las 24 horas del **jueves** anterior al día de la prueba.

Estas inscripciones tendrán un recargo.

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

Las inscripciones, así como el pago de las mismas, deberán realizarse por medio de la página web de la RFME.

Categorías	Edades
Todo Terreno 75	A partir de 18 años cumplidos
Todo Terreno 79	A partir de 18 años cumplidos
Enduro 82 - 125cc	A partir de 16 años cumplidos
Enduro 82 - Superiores	A partir de 18 años cumplidos
Enduro 91 - hasta 125cc	A partir de 16 años cumplidos
Enduro 91 - Superiores	A partir de 18 años cumplidos
Evo 95	A partir de 18 años cumplidos

3. LICENCIAS

Las licencias permitidas para participar y puntuar en esta Copa de España son las siguientes:

- Licencia Homologada
- Lic. Nacional de cualquier Fed. Europea
- Lic. FIM EUROPA (u otra Continental)
- Lic. 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.

4. MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Podrán tomar parte en esta Copa de España las motocicletas que cumplan las normas de seguridad RFME, y modelos exclusivamente de Todo Terreno **o motocicletas legalizadas a dicho efecto.**

No podrán tomar parte en esta Copa las motocicletas de Motocross, salvo legalizadas para circular.

Verificación técnica de las motocicletas:

Serán verificados rigurosamente los elementos siguientes:

Placas porta-número de fondo amarillo. Una frontal y dos laterales en la parte posterior de la motocicleta. Serán de forma oval y unas dimensiones de un mínimo de 24 cm. de largo y 20 cm. de alto.

Números reglamentarios.

Neumáticos. Se recomienda el uso de neumáticos FIM, pero en cualquier caso serán neumáticos homologados para su uso en vía pública.

Sistema de alumbrado homologado para circular por carretera, y alimentado por el motor de la motocicleta.

Serán precintados los elementos siguientes:

Bastidor.

Buje trasero.

Toda motocicleta que no pase las verificaciones técnicas no podrá tomar parte en la competición.

5. CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS

Las carreras puntuables para la Copa de España de Todo Terreno Clásico se celebrarán con un mínimo de 2 vueltas, para todas las categorías. El posible cambio a esta norma, deberá ser solicitado a la RFME con un mes de antelación a la celebración de la prueba.

6. ENTREGA DE PREMIOS

Se celebrará en el lugar designado por la Organización tras la finalización del evento.

Es obligatoria la asistencia a esta ceremonia. **La no justificación de la ausencia conlleva la pérdida del trofeo**

Se entregarán premios a los tres primeros clasificados en cada Categoría.

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.

7. HORARIOS

Serán anunciados por el organizador en el programa oficial de la prueba.

8. CAMPEONATO DE PILOTOS

Se otorgará en cada una de las Competiciones la siguiente puntuación por cada día:

25 puntos al 1º	7 puntos al 9º
20 puntos al 2º	6 puntos al 10º
16 puntos al 3º	5 puntos al 11º
13 puntos al 4º	4 puntos al 12º
11 puntos al 5º	3 puntos al 13º
10 puntos al 6º	2 puntos al 14º
9 puntos al 7º	1 puntos al 15º
8 puntos al 8º	

Los casos de empate se resolverán a favor del que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente, y de persistir el empate, y en último caso, a favor del que tenga la menor suma de penalizaciones en todos los días en que los empatados se hayan clasificado conjuntamente.

Si subsistiera el empate, el título será adjudicado al piloto que haya obtenido la mejor clasificación en el último día de Competición puntuable celebrada.

Las Medallas y Diplomas para la Copa de España de Todo Terreno Clásico, otorgados por la RFME serán los siguientes:

Categorías	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
Todo Terreno 75	Medalla y Diploma	Diploma	Diploma
Todo Terreno 79			
Enduro 82 - 125cc			
Enduro 82 - Superiores			
Enduro 91 - hasta 125cc			
Enduro 91 - Superiores			
Evo 95			

Si la Copa finalizara con una prueba de dos días, solo el último día se otorgará puntuación doble.

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 los días convocados.

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 presente artículo, un mínimo de **3** pilotos deberá tomar la salida en el inicio del evento en esa categoría.

Para todas las categorías, en caso de que no inicien al menos 3 pilotos en una categoría, estos serán fusionados con la categoría inmediatamente superior a efectos de clasificación; y la puntuación asignada será la que se adquiera en la categoría fusionada pero aplicada a su categoría de la Copa. Las clasificaciones de dichos pilotos no afectarán a los puntos de la categoría superior.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en ~~cualquiera~~ de las dos primeras pruebas del Campeonato, Copa o Trofeo, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

08.1 CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS

Las entregas de premios serán supervisadas por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias, **y será obligatorio el Fondo de Pódium de la RFME, en caso de aportarlo su representante.**

No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de premios acompañado. (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...)

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

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

9. OBLIGACIONES GENERALES

Se prohíbe recortar, tapar o modificar las placas de número entregadas por la Organización, antes o durante el transcurso de la prueba. No será admitida la salida de aquellas motocicletas que incumplan esta norma.

10. INTERPRETACIÓN DE LAS REGLAS DE COMPETICION

En caso de duda en la interpretación de las presentes Reglas, o ante cualquier caso no previsto, éste será estudiado por el Jurado de la Competición, el cual tiene únicamente poder de decisión.

11. RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

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

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las 2 tiempos, será destinada 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 devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado 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 este, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por este.

En caso de reclamación técnica o si por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en 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 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 anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

11.1 RECURSO DE APELACION

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la R.F.M.E. en su artículo 119, todo concursante, piloto, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por la Dirección de Carrera, ante el Comité de Competición y Disciplina Deportiva de la R.F.M.E.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 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 expresado en el artículo anterior.

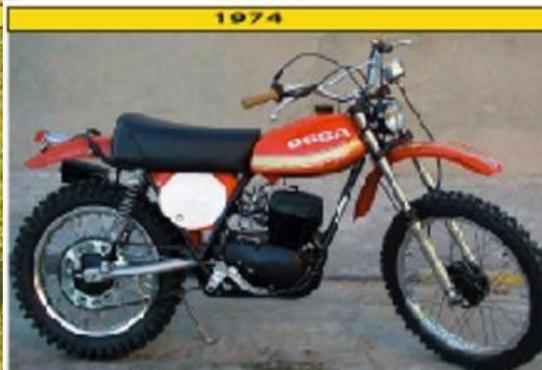
No se podrá efectuarse ninguna apelación, contra las decisiones de la Dirección de Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto o no, una sanción.

TT 76 - Todas las cilindradas

- Motores refrigerados por aire.
- Frenos de tambor en ambas ruedas.
- Dos amortiguadores en la suspensión trasera.
- Diámetro máximo de las barras en las horquillas 35 mm, excepto Bultaco Frontera MK10, 370cc cuyo diámetro es de 38 mm.
- Motos fabricadas hasta 1976.



OSSA 250 AE 72 ENDURO



OSSA DESERT PHANTOM 250



KTM GS 250



MONTESA ENDURO 250 K



OSSA AE 250 ENDURO



OSSA AE 350 ENDURO



OSSA SUPER PIONEER 250



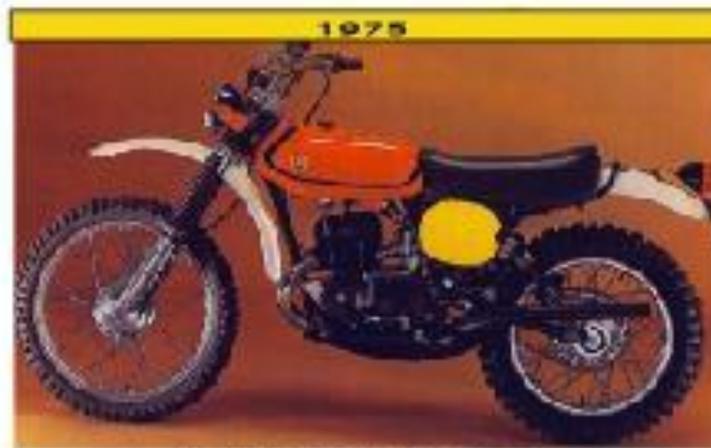
PUCH FRIGERIO GS 250



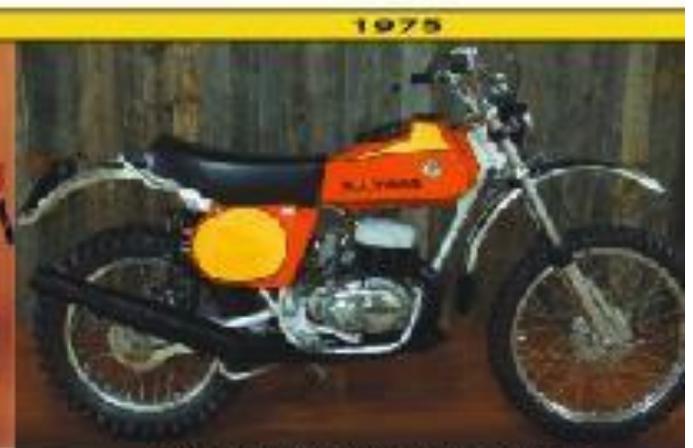
BULTACO FRONTERA MK 9 360



HUSQVARNA WR 250



MONTESA ENDURO 250



BULTACO FRONTERA MK 9 250

TT 7G - Todas las cilindradas

- Motores refrigerados por aire.
- Frenos de tambor en ambas ruedas.
- Dos amortiguadores en la suspensión trasera.
- Diámetro máximo de las barras en las horquillas 38 mm.
- Motos fabricadas hasta 1979



BULTACO FRONTERA Gold Medal 250



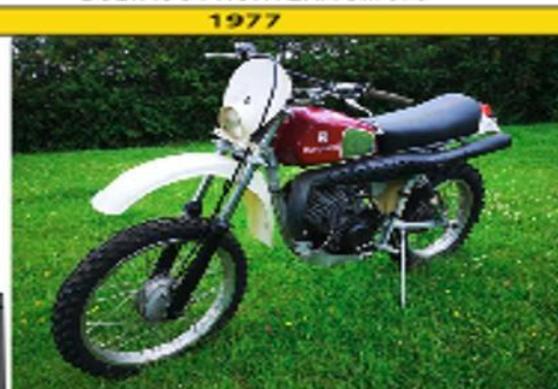
BULTACO FRONTERA GM 370



CIBES DEL NORTE



KTM GS 6 340



HUSQVARNA WR 360



MONTESA ENDURO 360 H6



BULTACO FRONTERA MK11 250



OSSA 350 DESERT



KTM GS 350



MONTESA ENDURO 250 H6



HUSQVARNA WR 250



ANCILLOTTI FH 250



BULTACO FRONTERA MK 11 370



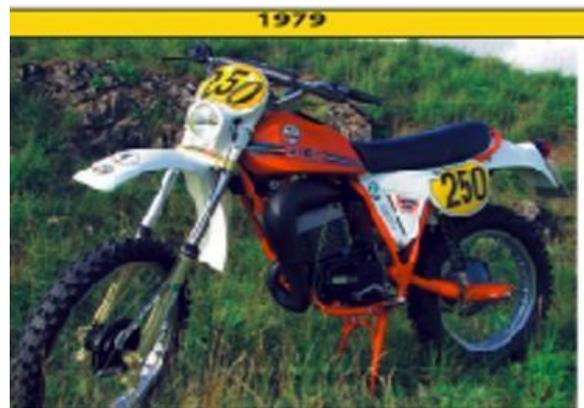
OSSA DESERT FUEGO 250



HUSQVARNA WR 250



MONTESA ENDURO 360 H6



PUCH FRIGERIO GS 250



KTM 250 GS



MONTESA ENDURO 250 H6



SWM GS RS T12 370



HUSQVARNA WR 390



BMW GS 80 900

1G7G



BULTACO FRONTERA MK12 TT

1979



SWM 250 GS RS TT1

1979

1979

1979



SUZUKI PE 250 79

SUZUKI



ANCILLOTTI FH 250



MAICO GS 250

1979

1979



YAMAHA IT 250



MAICO GS 440

ENDURO 82 - Hasta 80 cc.

- Motores refrigerados por aire con la excepción de las marcas con motores Minarelli con refrigeración en la culata por Termosifón.
- Frenos de tambor en ambas ruedas.
- Dos amortiguadores en la suspensión trasera, excepto modelos de Puch y Kramer con cantiléver.
- Diámetro máximo de las barras en las horquillas 38 mm.
- Motos fabricadas hasta 1982.



1979



DERBI 74 TT

1979



PUCH COBRA 75 Blanco



768x512
motocicletas

1981



FANTIC RC 80

1981



SWM 80 GS

1980



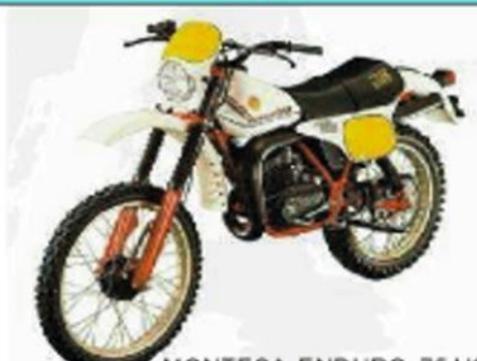
PUCH COBRA TT 75

1981



DERBI 75TT 8 Extra

1981



MONTESA ENDURO 75 H6

1982



RIEJU MARATHON 75 K6 H2O

1982



Puch Cobra M-82 Aire 1ª serie

1982



SWM RS GS 80 TF1

1982



PUCH COBRA TT 75 REPLICA Modelo 2ª s

1982



MONTESA ENDURO 80 H7

1982



GILERA GR 1 75

ENDURO 82 - Hasta 125 cc.

- Motores refrigerados por aire.
- Frenos de tambor en ambas ruedas.
- Dos amortiguadores en la suspensión trasera, excepto Kramer con cantiléver.
- Diámetro máximo de las barras en las horquillas 38 mm.
- Motos fabricadas hasta 1982.



1978



ANCILLOTTI SCARAB FH 125

1979



PUCH FRIGERIO GS F2 125

1979



HUSQVARNA WR 125

1980



CAGIVA RX 125

1979



FANTIC RC 125

1980



BETA 125 RC BJ

1980



APRILIA RC 125

1979



MONTESA ENDURO 125 H6

1980



GILER RC 125



ANCILLOTTI CH 125 Six Days



KTM GS 125



SWM RS 125 TT1



TGM RC 125 Hiro



GORI G 125



PUCH FRIGERIO F3 125



APRILIA RC 125



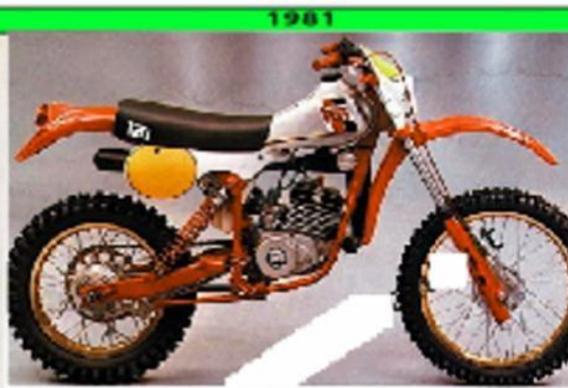
FANTIC RC 125 81



HUSQVARNA WR 125



SWM RS GS 125 TF 1



TM 125 RG



KTM 125 GS



TM 125 RG



PORTAL 125 82



FANTIC RC 125 Brissoni



SWM GS RS 125 TF3



ANVIAM Enduro 125



HUSQVARNA WR 125

ENDURO 82 Superiores a 125 cc.

- Motores refrigerados por aire.
- Frenos de tambor en ambas ruedas.
- Dos amortiguadores en la suspensión trasera, excepto Yamaha y Kramer con cantiléver.
- Diámetro máximo de las barras en las horquillas 38 mm. a excepción de Maico con 42 mm.
- Motos fabricadas hasta 1982.



MONTESA ENDURO 250 H6



SWM GS RS 250 T11



HUSQVARNA WR 250



APRILIA RC 240 HIRO



KTM 250 GS



BETA CR 250



1980
ANCILLOTTI CH 250 Six Days



1980
CAGIVA RX 250



1980
SWM GS RS T11 347



1980
KTM GS 350



1980
HUSQVARNA WR 420



1980
SUZUKI PE 400



1980
YAMAHA IT 425



1980
BETA GS 350



1980
MONTESA ENDURO H6 360



MAICO GS 250



HUSQVARNA WR 430



MAICO GS MEGA E 490



VILLA 350 SM



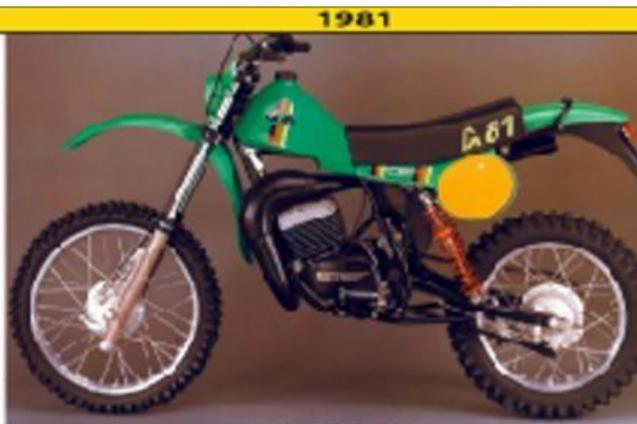
PUCH FRIGERIO FS 347



PUCH FRIGERIO TF3 250



KTM GS 250



GORI G81 250



YAMAHA IT 250



HUSQVARNA WR 250



SWM GS RS 250 T13



ALFER RL 250 ENDURO



SUZUKI PE 250



KRAMER ER 250



HUSQVARNA WR 250



YAMAHA IT 465



HUSQVARNA WR 430



1982
MONTESA ENDURO 360 H7

EVO G1 Hasta 80 cc.



1983
ACCOSSATO CE 80

1983
ZÜNDAPP GS 80

1983
KRAM IT 80 Mr6



1983
TM GS 80

1983
PUCH FRIGERIO F5 80

1983
VALENTI CR 80



1984
AIM ZE 80 ENDURO

1984
ACCOSSATO CE 80

1984
SIMSON GS REPLIKA 80



ANCILLOTTI GS 80



KRAM IT GS 80



VALENTI CR 80



KTM GS 80 PL



RIF HMR Mather 80



TRECO DSA 80



PUCH COBRA M82 AGUA

1985



VILLA ENDURO 80

1985



TM RC 80

1985



ACCOSSATO Ce1

1985



ANCILLOTTI PS 80

1985



1986



ALFER ENDURO 80

1986



RIEJU MR 80

1986



TRESOLDIRX 80

1986



HONDA CR 80

1987



KTM GS PL 80

1987



KRAM IT ER 80

1987



ANCILLOTI PS 80

1987



TM GS 80

1987



ACCOSSATO KR 80

1988



TM GS 80



TM GS 80



KRAMIT 80 89



KTM GS 80 PL



KAWASAKI KX 80



HONDA CR 80



SIMSON GS 80 WKH



KTM GS 80 PL



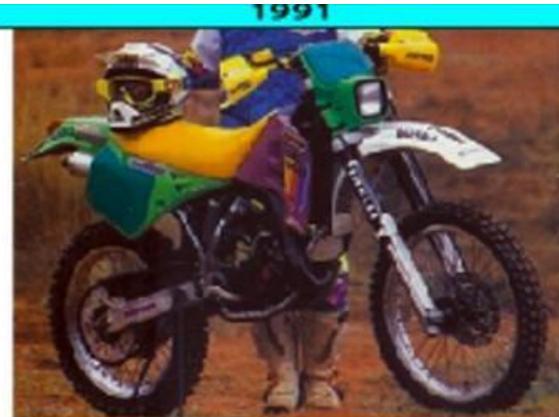
TM GS 80



KAWASAKI KX 80 91



ALFER GR 80



GAS GAS ENDUCROSS 80



KTM GS 80 PL



SUZUKI RM 80



FANTIC RS 80



RIEJU MR 80

EVO G1 Hasta 125 cc.



PUCH FRIGERIO F5 125



KRAM IT GS 125



YAMAHA IT 125



CAGIVA VMX 125



SWM 125 MKS TAU



PEUGEOT E 125



VILLA EA 125



DERBI RC 125



GILERA 125 E2 Competizione



HUSQVARNA WR 125



MONTESA ENDURO 125 H7



APRILIA RX 125



KTM GS 125



JAWA 125 TT



HUSQVARNA WR 125



KTM GS 125



TM GS 125



PUCH F5 W 125



KTM GS 125



KTM GS 125



PUCH F5 W 125



VILLA 125 EA



GILERA 125 NE



KTM GS 125



ALFER ENDURO 125



YAMAHA YZ 125



HONDA CRE 125



TM RC 125



APRILIA 125 RX



PUCH 125 F5



ACCOSSATO G8 125



HUSQVARNA WR 125



CAGIVA VMX 125



KTM 125 GS 86

KRAM IT RV 125

ANCILLOTTI PS 125



125 WR

HUSQVARNA WRK 125

PUCH FRIGERIO F7 125

TM GS 125



CAGIVA WXR 125 LIGIER 87

ALFER ENDURO 125

KTM GS 125



HONDA CR 125



HUSQVARNA WRK 125



CAGIVA 125 VMX



TM GS 125



KTM CR 125



YAMAHA V7 125



KAWASAKI KX 125



APRILIA RX SIX 125



TM GS 125



EVO G1 Superiores a 125 cc.



PUCH Frigerio f5 250
PUCH FRIGERIO F5 250



MAICO GSALPHA 250



MAICO GS 490 ALPHA SPIDER



MONTESA ENDURO 360 H7 Disc



BETA CR E 500



HONDA XR 350 R



SUZUKI PE 175 D



VILLA SME 350



KAWASAKI KDX 250



KTM GS 420



MAICO GM STAR 250



VILLA SME 500



PUCH FRIGERIO F5 350



YAMAHA IT 490 L



SUZUKI PE 175



PUCH 250 HFR



HONDA XR 600 R



KRAMIT ER 250









SUZUKI RMX 250



MAICO GME 250



ALFER GR 300



KTM GS 250



HUSABERG FE 501



HONDA XR 600 R 4T



HUSQVARNATE 510 4T



KRAMIT RV 250



KAWASAKI KDX 200



SUZUKI RM 250



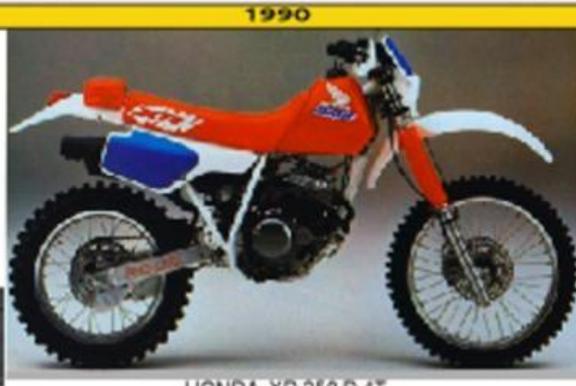
KAWASAKI KDX 200



HONDA CRE 250 HM



KTM GS 250



HONDA XR 250 R 4T



HUSQVARNA WR 250



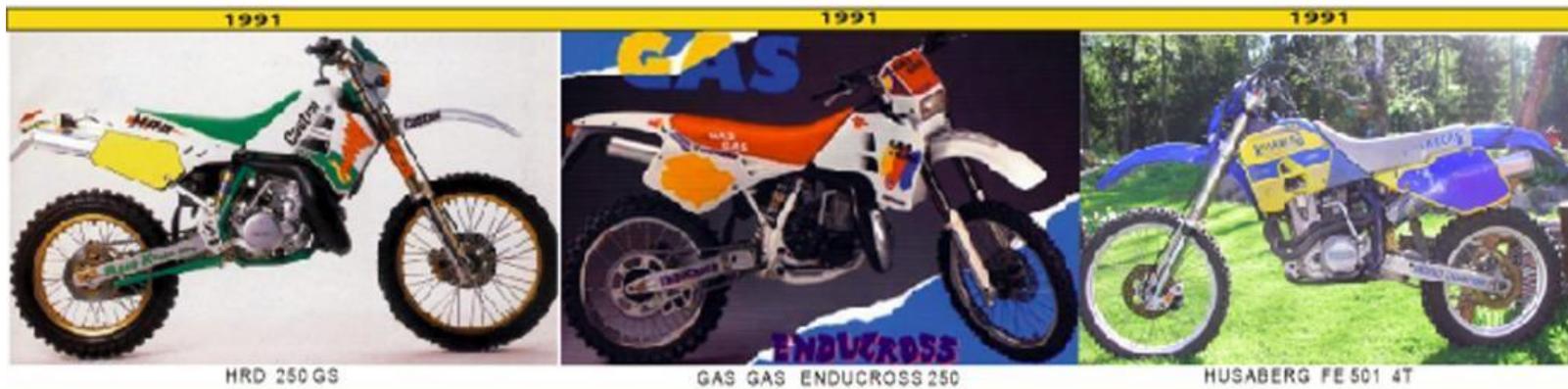
YAMAHA YZ 250



HUSABERG FE 501 4T



HONDA XR 600 R 4T



EVO G5 todas las cilindradas





KTM EXC 125



YAMAHA WR 125



YAMAHA WR 125 A



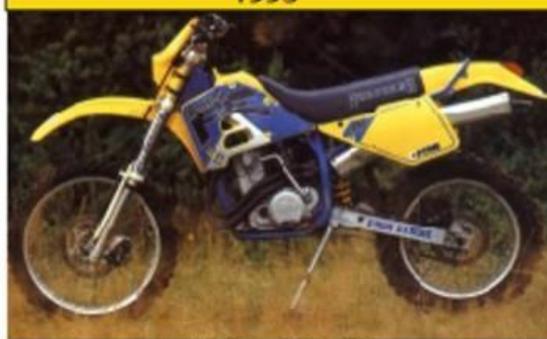
TM GS 125



HUSQVARNA WR 125



KTM EXC 125



HUSABERG FE 600 4T



HUSQVARNA WR 250



HONDA CRF 250



KTM EXC 300



HUSQVARNA VKE 600



SUZUKI RMX 250



MAICO MC 250



HONDA XR 600 R



KAWASAKI KLXR 250



SUZUKI MXR 250



KRAMITE 250



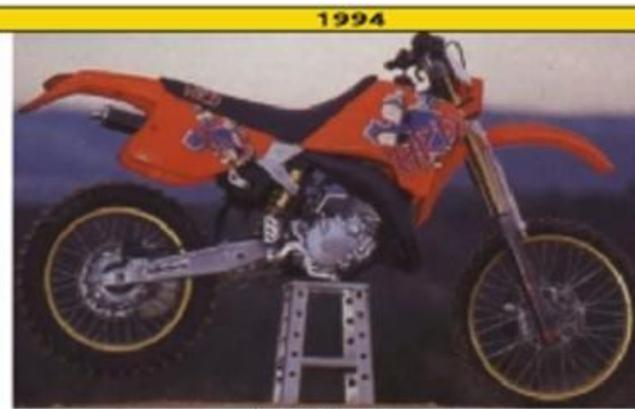
HUSQVARNA WR 250



TM ENDURO 250



YAMAHA WR 200



HRD GS 125



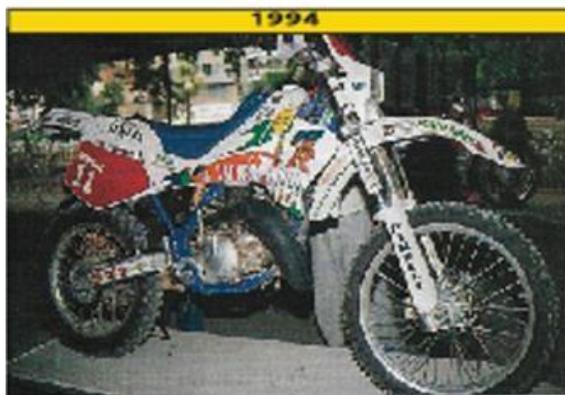
HUSQVARNA WR 360



HUSABERG FE 510



HONDA CRE 250



YAMAHA WR 250



KTM 600 LC 4



HONDA XR 600 R

