

COMUNICADO DEL MC SOTOBIKE y Reglamento Definitivo del TROFEO SOTOBIKE 2013

Estimados amigos,

desde la publicación del Trofeo Sotobike 2013 el pasado día 12 de enero hasta hoy, se han sucedido una serie de circunstancias que han influido decisivamente en el futuro desarrollo de dicho Trofeo.

Estas circunstancias han sido:

- La aprobación por la Federació Catalana de Motociclisme del reglamento de la Copa Catalana de Clásicas en base a las categorías del año 2012 (Pre72, Pre80, Expertos, Trialerosy Clásicos) y a que todas sus carreras se organizarasen a 1 día de competición, incluido el Trial de Ripoll.
- La aprobación por la Federación Madrileña de Motociclismo del Trofeo Comunidad de Madrid de Clásicas con el mismo reglamento del 2012 (Pre72, Pre80, Expertos, Trialeros y Clásicos).
- La comunicación al organizador del Trial de Cabrianes por la Real Federación Española de Motociclismo de la imposibilidad de que dicha carrera fuese puntuable para la Copa de España de Clásicas y para el Trofeo Sotobike conjuntamente, según nos ha explicado el organizador.

Todo ello nos ha movido a reestudiar los parámetros de nuestro Trofeo que quedará definitivamente fijado en base al nuevo Reglamento del Trofeo que os indicamos a continuación.

Habiéndose modificado el número de competiciones que lo componen y la normativa de Categorías por antigüedad de las motocicletas, que queda de la misma forma que ya tuvo el Trofeo 2012.

También se modifica el número de resultados puntuables con lo que se podría evitar la participación en una de las carreras, y como novedad se convoca el Trofeo a título INDIVIDUAL además del ya existente por Equipos y se permitirá el cambio de uno de los componentes de los equipos a lo largo del trofeo.

Esperamos sepáis entender los motivos de estos cambios y os reiteramos que el único interés que mueve a los componentes del Sotobike es la organización de carreras de alto nivel que resulten atractivas a los aficionados y sirvan para mejorar la situación y el magnífico ambiente que se respira en el Trial Clásico actual.

MC Sotobike

TROFEO

SOTOBIKE 2013.



Reglamento Particular.

El MC Sotobike en colaboración con el MC Pobladura R. y MC + Gas, organiza la 2ª edición del TROFEO SOTOBIKE DE CLÁSICAS de Trial.

En esta nueva edición por EQUIPOS y también INDIVIDUAL, en base a este Reglamento Particular.

1- Serán puntuables los resultados de 4 **carreras**, individualmente cada día, y puntuando para la Clasificación final del Trofeo los **5 mejores resultados de cada día**.

Las carreras puntuables serán las siguientes:

25-26 de Mayo **Dos Días de Robregordo**

14-15 de Septiembre **Dos Días de Maeztu**

5-6 de Octubre **Dos Días de Pobladura**

9 de Noviembre **Dos Días de Los Angeles**

El sábado de la carrera de Los Angeles, se realizará la entrega de premios de dicho Trofeo en la cena-celebración en Los Angeles de San Rafael.

Se entregarán trofeos a los 3 primeros Equipos y a los 3 primeros Pilotos de la Clasificación Final.

Se podrán descontar dos de los resultados para el cómputo total del Trofeo, puntuando 5 de 7 días de carrera.

Únicamente se entregarán trofeos a los PILOTOS (individuales o por equipos) que asistan a la celebración.

2- Los Equipos estarán formados por **3 pilotos** del mismo nivel de dificultad de zonas (Amarillo, Verde o Azul).

A lo largo del Trofeo **se permitirá el cambio de uno de los componentes** de dicho equipo, debidamente justificado (por enfermedad, lesión, etc.), con lo que se mantendrá el nombre y las puntuaciones obtenidas con anterioridad.

3- Las inscripciones de las 4 pruebas serán obligatoriamente por Equipos de 3 pilotos para puntuar en el Trofeo.

Los 3 pilotos de cada equipo tomarán la salida conjuntamente.

Los pilotos que quieran participar en el Trofeo y no consigan formar equipo, lo indicarán al organizador que le incluirá en una "bolsa de pilotos" que podrán utilizar para conformar dicho equipo con otros participantes que estén en la misma situación.

4- También se realizará una **Clasificación Individual** en cada competición por cada nivel (Amarillo, Verde y Azul), con lo que cada piloto, independientemente de estar en un equipo de cara al Trofeo, tendrá una clasificación individual en cada competición de Dos Dias y del Trofeo Individual.

5- Se darán trofeos en cada competición al Equipo primer clasificado en cada nivel (trofeo a cada componente) y a los 3 pilotos primeros clasificados individualmente en cada nivel.

6- Cada piloto podrá participar con cualquier motocicleta, **clásica o postclásica**, y realizará las zonas del nivel elegido, pero según la Categoría (antigüedad) de la motocicleta se le multiplicará a cada piloto, la puntuación realizada en las zonas, por un **Coefficiente corrector**.

Los Coeficientes serán los siguientes:

PRE 65

0,7

PRE 72	0,85
PRE 80	1
POST 80	1,15
OPEN	1,3
POSTCLÁSICA	1,5

En el caso de los pilotos a nivel **individual** se aplicarán los mismos Coeficientes según su motocicleta.

7- Se aplicará la **Normativa Técnica para adjudicación de Coeficientes**

para asignar la Categoría a cada motocicleta y por tanto a su piloto.

8 - Independientemente de la clasificación por Equipos e Individual de cada prueba hecha en base a este Reglamento, y en el caso de ser puntuable para otro campeonato, se realizará una Clasificación Individual y sin aplicar Coeficientes que permitirá a cada piloto el puntuar en los campeonatos para los que puntúe cada carrera.

9- En caso de retirada de alguno de los componentes de un Equipo y de cara a la puntuación total del Equipo, se le adjudicará a ese piloto la puntuación del último clasificado de su nivel **más 20 puntos**, pero no se desclasificará a ese equipo en la competición.

NORMATIVA TÉCNICA de adjudicación de COEFICIENTES

Con esta normativa y al aplicar coeficientes a las puntuaciones, lo que intentamos es, de una manera sencilla y práctica, el que las motocicletas de

cada categoría sean lo más similares posibles en prestaciones. Pero también hemos tratado de afectar lo menos posible a las modificaciones que de hecho ya se realizan en las carreras de clásicas.

Art. 1 Motos admitidas

De forma general, y a efectos de consideración como motocicletas de trial **Clásicas** se admitirán las motocicletas equipadas con frenos de tambor y suspensión trasera de dos amortiguadores, en las que no se hayan hecho modificaciones sustanciales con respecto a los modelos de serie producidos en su época (no podrán por tanto, equipar embrague hidráulico, refrigeración líquida, etc.) para todas las categorías, excepto para **Postclásicas** que serán motocicletas con refrigeración por aire, pero no deberán cumplir las limitaciones de frenos de tambor y suspensión trasera de dos amortiguadores. La categoría **Open** estará compuesta por motocicletas que siendo clásicas lleven algún componente de otras motocicletas posteriores a la época de final de clásicas (aprox. 1985) pero manteniendo los frenos de tambor y suspensión trasera de dos amortiguadores.

Es competencia única del Director de Carrera, o del Comisario Técnico en su defecto, la decisión sobre la admisión de cada motocicleta participante en su categoría.

Las características más específicas de las motocicletas a incluir en cada categoría se determinan en esta Normativa en base a su definición en los siguientes apartados técnicos:

- Chasis y basculante (horquilla posterior)
- Motor
- Carburadores
- Horquilla delantera y Tijas
- Ruedas y neumáticos

Por lo que se refiere a la inclusión en cada categoría (**Pre65, Pre72, Pre80, Post80, Open y Postclásica**), la organización podrá rechazar su aceptación en el caso de que, durante las verificaciones técnicas se observasen modificaciones o el montaje de elementos de la motocicleta pertenecientes a modelos fabricados en años posteriores y especificados en esta Normativa, lo que supondrá la inclusión en la categoría a la que pertenezcan los elementos modificados. (Por ejemplo, una motocicleta Pre72 que monte un carburador de la categoría Pre80, se incluirá dicha motocicleta en Pre80. Y así sucesivamente con otras modificaciones).

Todo lo que no esté específicamente indicado en esta Normativa quedará libre en su utilización.

Art. 2 Chasis y basculante

Tanto el chasis como el basculante de la motocicleta serán originales de la época en cuanto al material de su composición. Por tanto no se permitirán basculantes de aluminio en categorías anteriores a Post80, y si el basculante es moderno se incluirá en la categoría Open.

Se permitirán modificaciones a nivel de geometría, o recortes de subchasis trasero, pero no se podrán interrumpir o cortar los chasis bajo el motor en Pre65 y Pre72.

Se permiten las modificaciones de las estriberas, al igual que su fijación al chasis.

Art. 3 Motor

Los motores mantendrán su diseño y aspecto exterior original (cilindros y tapas de cárteres), siendo el mismo montado en el modelo de motocicleta de trial de esa época.

Los motores pertenecientes a modelos posteriores determinarán el cambio de categoría. (Por ejemplo, los motores de Aprilia posteriores a la TX 300 - parte inferior de Climber- determinará el paso a Open, al igual que los motores de Fantic posteriores al de la 300 -motores de 303, 305, etc.-).

No se admitirá admisión por láminas en las categorías Pre65 y Pre72.

Art. 4 Carburadores

Los carburadores deberán ser los utilizados por motocicletas de trial en la época de cada categoría.

Así las Pre65 montarán carburadores Amal MKI sin tirador de aire, o modelos anteriores al 65 tipo Villier ingleses, etc.

En Pre72 se podrán utilizar además los Irz, los Amal MK I con tirador de aire y los DellOrto VH.

En Pre80 se utilizarán los Amal MKII (cubeta cuadrada), Bing, DellOrto PHBH, etc. y los Mikuni y Keihin de la época para las motos japonesas.

Para Post80 se podrán montar DellOrto PHBL, Mikuni, etc., pero no carburadores modernos o de campana ovalada.

Art. 5 Horquilla delantera y Tijas

Las horquillas y las tijas de sujeción de las botellas delanteras, tanto la superior como la inferior, deberán ser los diseños originales de la época.

De este modo, en Pre65 las horquillas serán de diseño pre65 y de eje centrado. Las horquillas Marzocchi llevarán un solo tornillo de fijación inferior para las motocicletas Pre80, etc.

Todas las horquillas de modelos posteriores a las utilizadas por motos clásicas, se incluirán en la categoría Open.

No se permitirán botellas de mayor diámetro que 38 mm. en motos clásicas.

Respecto a las tijas, en Pre65 deberán tener ambas un sólo tornillo de sujeción a cada barra o ninguno en las tijas superiores más antiguas. En las Bultaco Pre72 no se podrán montar tijas inferiores de modelos más modernos de Bultaco

Pre-80: Bultaco: Sherpa modelos 92, 125, 151, 159, 183, 191, 199 y 199A
Montesa: Cota 247 (todas), Cota 172, Cota 348 y Cota 349 1ª serie
Ossa: Todas las MAR 250 y 350, y las TR77 (verdes)
Honda: TL 125, TL 250 y Seeley 200
Yamaha: TY 250, TY 350 y TY 175
Suzuki: RL 250 y Beamish 250 y 325 (hasta nº chasis 101601)
Kawasaki: KT 250
SWM: TL Guanaco (roja)
Fantic: 200
Otras de antes de 1980

Post-80: Bultaco: Sherpa 199B
Montesa: Cota 349 Blanca y 349/4, Cota 350, Cota 200 y 242, y Cota 330
Ossa: TR 80 Amarilla y Naranja, y 303
Merlin: DG 3.50, 350 Gallach Réplica y DG 7
Honda: TLR, RS y Reflex
Suzuki: Beamish (desde nº chasis: 101602)
SWM: TLNW Amarillas y Jumbo 350
Fantic: 240 y 300
Aprilia: TR 320 Roja, 320 Blanca, y TX 300
Beta: 240 Blanca
Italjet: TR 350 Verde y T-350 Blanca
Garelli: Trial 320
Otras motocicletas clásicas

Postclásicas: Montesa: Cota 304, 125, 335, 307, 309 y 310
JJ Cobas: Trial
Merlin: FIUS y DG88
JP: 325 tr

Alfer: TX 300 Roja y Verde

Mecatecno: MR 326, Dragonfly y Skywalker

Gas Gas: Halley y Trial 327

Fantic: 301, 303, 305 y 307

Aprilia: TX 311, TX 311M y TX 312M

Beta: TR 32, TR 33, TR 34 y TR 35

Garelli: Trial 323 y Section 323

Honda: RTL, TLM y TLR250R

Yamaha: TY 250 Mono, TY 250R y TYZ

Otras motocicletas refrigeradas por aire