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 organizasen a 1 dia 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. OTOBIKE 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 (antigü edad) de la motocicleta se le multiplicará a cada piloto, la puntuación realizada en las zonas, por un Coeficiente 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 categoría 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 Art. 6 Ruedas y neumáticos

Las ruedas se mantendrán en cuanto a aspecto y materiales, con los

componentes de la época. Así pues los tambores de freno serán los

originales de cada época.

En las categorías Pre65, Pre72 y Pre80, los neumáticos llevarán cámara

(incluso los tubeless) e irán fijados a las llantas con mordazas o papillones.

Art. 7 Modificaciones

No obstante todo lo anterior, cualquier modificación respecto a las

especificaciones de esta Normativa Técnica, podría ser aprobada

previamente por la organización en caso de duda o error.

LISTA DE MODELOS DE MOTOCICLETAS (orientativa):

Pre-65: Motocicletas de trial fabricadas antes de 1965.

Pre-72: Bultaco: Sherpa modelos 10, 27, 49 y 80

Montesa: Trial 250, Cotas 247 MK I, II y III (hasta nº chasis

21M6600)

Ossa: 4 marchas y MAR 1ª (nº chasis B340001 en adelante)

Otras de antes de 1972 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