

COPA DE ESPAÑA DE TRIAL CLÁSICAS

La Copa de España de Trial de Clásicas se rige por la base de los Anexos 051 (Reglamento General de Trial) y 052 (Reglamento del Campeonato de España de Trial), con las modificaciones que se detallan en los artículos siguientes y de acuerdo con el Reglamento Técnico que también se detalla.

La Copa de España de Trial de Clásicas se disputará a 4, 5 ó 6 competiciones, siendo puntuables a efectos de clasificación los mejores resultados de cada piloto pudiendo descontar uno de ellos.

054.1.1 Normas R.F.M.E. 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.

054.2 Cargos Oficiales

Igual redacción que art.052.2

054.3.1 Distancia

El recorrido **máximo** será de 15 kms. por vuelta, excepto para las carreras a una única vuelta que podrá ser más largo. El número máximo de vueltas será de 3.

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.

054.3.2 Señalización

Igual redacción que art. 052.3.2.

054.4 Zonas

El número de zonas será de 8 para 3 vueltas, de 12 para 2 vueltas y de 20 para una vuelta.

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

Por razones de seguridad no se autorizarán zonas de tipo indoor.

Cada zona estará claramente...(resto artículo igual al 052.4)

054.4.2 Delimitaciones de las zonas

Igual redacción que art. 052.4.2

054.4.5 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

054.5.2 Tiempo máximo autorizado

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

052.6.1 Entrenamientos y Visita de las Zonas.

Está totalmente prohibido.

052.6.1 Zona de entrenamientos.

No es obligatoria la previsión de una zona de entrenamiento.

054.7.1 Licencias de los pilotos

Para participar en la Copa de España de Trial de Clásicas, los pilotos deberán estar en posesión de licencia homologada por la R.F.M.E. para el año en curso, de cualquiera de las categorías.

054.7.1.1 Clases

Se establecen las siguientes clases, dependiendo de los niveles de dificultad de las zonas:

- **Pre-72.-** Motocicletas en el que el año de inicio de fabricación del modelo sea anterior a 1972. Se exceptúa la motocicleta de la marca OSSA primer modelo Mick Andrews Réplica con número de bastidor entre B34001 y B345999, que sí se admitirán, a pesar de estar fabricadas durante 1972.
Las motocicletas PRE-72 competirán siempre en las zonas de nivel verde.
- **Pre-77.-** Motocicletas en el que el año de inicio de fabricación del modelo sea anterior a 1977. Zonas de nivel verde.
- **Pre-82.-** Motocicletas en el que el año de inicio de fabricación del modelo sea anterior a 1982. Zonas de nivel verde.
- **Trialeros.-** Cualquier motocicleta considerada clásica. Zonas de nivel verde.
- **Expertos.-** Cualquier motocicleta considerada clásica. Zonas de nivel azul.
- **Clásicos.-** Cualquier motocicleta considerada clásica. Zonas de nivel amarillo.

Los pilotos que habiendo participado en la Copa de Clásicas, en alguna clase superior, quieran participar en Clásicos, deberán solicitar previamente dicha disminución de clase y ser autorizada.

054.7.2 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), hasta el jueves anterior a la competición.

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 fax (915613507), o correo electrónico (trial@rfme.com). Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

54.7.3 Derechos de inscripción

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

Los derechos de inscripción se fijan en la misma cuantía que para el CET, categoría TR1, sea cual sea la categoría de licencia.

054.7.5 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.

054.7.6 Intervalo de Salida

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

054.7.7 Orden de Salida

El orden de salida será determinado por sorteo dentro de cada clase, y el orden de las mismas será el siguiente: Clásicos, Trialeros, Pre-82, Pre-77, Pre-72 y Expertos.

054.8.1 Equipamiento de la motocicleta

Para las Clases Pre-72, Pre-77 y Pre-82 se realizará obligatoriamente una verificación técnica, para lo que rellenará una Ficha de Verificación, en la que se comprobará el cumplimiento del Reglamento Técnico, y específicamente lo referente a chasis, motor y horquilla delantera originales, y lo referente a carburadores del art. 5 del Reglamento Técnico.

054.8.2 Equipo de los pilotos

Será obligatorio el uso de un casco que cumpla con el Reglamento RFME de Cascos para el año en curso.

054.10.2 Fiasco

Desde la posición de motocicleta parada, los cambios (movimientos laterales) con cualquiera de las 2 ruedas, será considerado fiasco.

054.15 PREMIOS

Trofeos al final del Campeonato

- Vencedor: Trofeo y Diploma
- Segundo clasificado: Diploma
- Tercer clasificado: Diploma

054.15.1

El organizador de la última prueba puntuable de cada categoría deberá prever un podio de final de Campeonato. En este caso los premios u obsequios previstos los entregará el Representante R.F.M.E. designado para el evento o el Presidente del Jurado del mismo.

REGLAMENTO TÉCNICO

Art. 1 Motos admitidas

De forma general, y a efectos de consideración como motocicletas de trial clásicas para poder participar en la Copa de España de Trial Clásicas, sólo 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.).

En el caso de modelos especiales o prototipos, y a petición del Director de Carrera o Comisario Técnico, el participante deberá documentar pertinentemente (mediante fotos, artículos de prensa,...) su correspondencia con motos similares existentes en los años de producción establecidos. Estos modelos especiales o prototipos deberán equipar, igualmente, frenos de tambor y suspensión trasera de doble amortiguador.

Es competencia única del Director de Carrera la decisión sobre la admisión de cada motocicleta participante.

Por lo que se refiere a la inclusión en la categoría PRE-72 , PRE-77 y PRE-82, la organización podrá rechazar su aceptación en el caso de que, durante las verificaciones técnicas, se observasen modificaciones importantes o el montaje de elementos de la motocicleta pertenecientes a modelos fabricados en años posteriores.

Art. 2 Suspensiones

Tanto la suspensión delantera como la trasera deben ser las absolutamente originales en el tema de anclajes, aunque se aceptarán pequeñas variaciones en los modelos de los amortiguadores posteriores, siempre que se mantengan aproximados a los modelos originales, en aspecto y medidas, y no supongan una modificación sustancial en cuanto a prestaciones en cuanto al tipo de amortiguadores y año de fabricación.

Se podrán aceptar variaciones siempre y cuando correspondan con las habituales que se hubiesen llevado a término en la época (p.ej. utilización de elementos de la marca Fournalés, o las modificaciones Marzocchi, con el montaje de Betor en algunas motocicletas italianas).

Art. 3 Frenos

Deben respetarse los frenos originales del modelo en cuestión. Se acepta, evidentemente, el uso de materiales actuales en los elementos internos del tambor.

Están prohibidas las variaciones sustanciales en las levas, la adopción de mecanismos hidráulicos, etc...

Art. 4 Manillar y Manetas

Libres, aunque se recomienda la utilización de las originales del modelo o de modelos coetáneos.

Art. 5 Carburador

Modelos originales, aunque se aceptará el uso de modelos de la misma época o de marcas existentes y usadas habitualmente durante la época de esas motocicletas.

Todos los carburadores deben ser de modelos tipo "cubeta".

Está totalmente prohibida la utilización de modelos actuales.

Art. 6 Filtro de aire

Deberá mantener la ubicación y formas originales del modelo de serie.

Se aceptan las modificaciones del tipo realizado habitualmente durante la época del modelo original (p.ej. la sustitución de la caja de filtro en las Bultaco Sherpa T-350 modelo 199, por la de los modelos 158/159).

Art. 7 Guardabarros

Se recomienda la utilización de los modelos originales o similares de la misma época de la motocicleta.

Se acepta la sustitución de guardabarros metálicos o de aluminio por sus equivalentes en plástico.

Art. 8 Neumáticos

Libres, respetando las medidas originales.

Art. 9 Depósito - Asiento

Modelos originales. Se prefiere la utilización de los mismos colores y decoración del modelo de serie.

LISTA DE MODELOS DE MOTOCICLETAS (orientativa):

- 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-77:** Bultaco: Sherpa modelos 92, 125, 151, 159, 183 y 191
Montesa: Cota 247 (todas excepto 247C), Cota 172 y Cota 348
Ossa: Todas las MAR 250 y 350
Honda: TL 125 y TL 250
Yamaha: TY 250 1ª serie (tapa del cárter derecho redondeada)
Suzuki: RL 250
Kawasaki: KT 250
Otras de antes de 1977
- Pre-82:** Bultaco: Sherpa modelos 199, 199A y 199 B (T 340)
Montesa: Cota 247 C, Cota 349 (1ª serie y Blanca, hasta nº chasis 51M24524), Cota 200 y Cota 248
Ossa: TR77 (verde) y TR80 (amarilla)
Honda: Seeley 200 y RS 200
Yamaha: TY 250 2ª serie, TY 350, TY 175
Suzuki: Beamish 250 y 325
SWM: TL Guanaco (roja), y TLNW 1ª serie (amarilla y chasis negro)
Fantic: 200
Aprilia: TR 320 1ª serie (roja)
Italjet: TR 350 1ª serie (verde)