

Reglamento particular del Trial de Maeztu



1. Los Dos días de trial de clásicas de Maeztu se rigen por el reglamento de la Copa de España de trial de Clásicas de la RFME, excepto por aquellos aspectos que se modifiquen por el reglamento particular de este reglamento particular.
2. Normas Paddock/Circulación. Con el objeto de limitar la circulación de motos por el pueblo y de respetar las normas de circulación en relación a la carretera general se adoptarán las siguientes normas:
 - a. Viernes tarde y sábado mañana. Realizar cualquier mantenimiento previo a la verificación de la moto por parte de la organización. Una vez verificada la moto se mete al paddock y no se puede sacar hasta el comienzo de la carrera. Se permite la realización de mantenimiento a la moto dentro del parque cerrado, sin arrancarla, desde la apertura del parque cerrado hasta el momento de tomar la salida en el trial.
 - b. Al finalizar la última zona del trial los pilotos pueden hacer mantenimiento de la moto, pero meterán la moto al parque cerrado lo antes posible y sin circular por el pueblo. El parque cerrado se cierra a las 18:30. Es obligatorio dejar la moto en el parque cerrado.
 - c. Domingo a la mañana iguales normas que el sábado por la mañana.
 - d. El domingo por la tarde, tras la finalización del trial no habrá parque cerrado.
 - e. No se permite arrancar la moto dentro del parque cerrado. Solo se puede arrancar la moto para subir las escaleras previo a tomar la salida.
 - f. No se puede circular en moto por el pueblo excepto para hacer el recorrido del trial.
 - g. No se puede cruzar la carretera con la moto arrancada.
3. Salida
 - a. Orden de salida: primero Amarillos, luego Verdes, luego Azules
 - b. Primer día, orden de salida de los equipos fijado aleatoriamente. El **Segundo día orden de salida inverso** al del primer día, siempre respetando primero amarillos, segundo verdes y por ultimo azules.
 - c. Se sale de tres en tres pilotos cada 2 minutos. Los horarios de salida de cada día se publicarán en la oficina de carrera.
4. Puntuaciones
 - a. No habrá coeficientes, sino que se vuelve al sistema clásico de puntuación en el que un pie equivale a un punto, con independencia de la moto que se pilote.
 - b. PENALIZACIONES – Fiasco. Desde la posición de motocicleta parada, los cambios (movimientos laterales) con cualquiera de las 2 ruedas, será considerado fiasco.
 - c. No habrá Tarjetas, sino que las puntuaciones se recogerán por parte de los jueces en tablillas.
5. Clasificaciones y Categorías
 - a. Categorías. Cada piloto podrá participar con cualquier motocicleta **clásica o postclásica**, y realizará las zonas de la Categoría elegida de la siguiente forma y con estas normas:

<i>Categoría</i>	<i>Nivel de zonas</i>	<i>Motos permitidas</i>
Pre-72	Amarillos	Pre-72
Clásicos	Amarillos	Clásicas
Pre-80	Verdes	Pre-80
Trialeros	Verdes	Clásicas y Post-clásicas(*)
Expertos	Azules	Clásicas y Post-clásicas(*)

(*) Los pilotos con motos **Postclásicas** serán penalizados con una puntuación adicional por día de **10 puntos**.

- b. Se realizará una **Clasificación Individual** el Sábado y de los dos días el Domingo por cada categoría.
- c. Se darán trofeos a los 3 pilotos primeros clasificados en cada categoría en la clasificación de los dos días.



6. Tiempo permitido:

- a. El tiempo permitido es de 6h00min el sábado, y 5h30min el domingo. En los dos días mas 20 minutos en los que se penalizará a un punto adicional por minuto.
- b. Incluye tiempo para realizar recorrido y zonas, así como el tiempo usado en el repostaje y avituallamiento.
- c. El tiempo de carrera se toma en la última zona. El tiempo desde la última zona hasta el paddock no cuenta por lo que se ruega circular por el pueblo a velocidad moderada.

7. Repostaje

- a. Se realizará en Sabando, a la salida pueblo, tras la zona 14.
- b. La organización no proveerá garrafas a usar en el repostaje. Cada piloto es responsable de dejar su garrafa con suficiente gasolina por la mañana y dejarla disponible en un remolque que facilitará la organización.
- c. Además se dispondrá de avituallamiento para los pilotos.

8. Seguidores. Se permite seguir el trial andando o en moto de trial, previa inscripción en el trial como seguidores y abono de la correspondiente inscripción, pero siempre respetando y haciendo respetar todos las mismas normas de circulación

9. Se aplicará la **Normativa Técnica** para todas las motocicletas y especialmente para Pre72 y Postclásicas.

NORMATIVA TÉCNICA

Con esta normativa lo que intentamos es, de una manera sencilla y práctica, 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. 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 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. 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. Se permitirán modificaciones a nivel de geometría, o recortes de subchasis trasero. 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. No se admitirá admisión por láminas en la categoría Pre75.

Art. 4 Carburadores

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

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.

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 la categoría Pre72 los neumáticos llevarán cámara (incluso los tubeless) e irán fijados a las llantas con mordazas o papillones.

Art. 7 Modificaciones

No obstante, 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-72:	<p>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</p> <p>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 1972</p>
Post-80:	<p>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</p>

	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