CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEON JAPOCLASIC 2025

REGLAMENTO

Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES:

La F.M.C.L. convoca para el presente año el Campeonato de Castilla y León de Velocidad Japoclasic, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la RFME y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan, estando dotada de los Trofeos y Premios que se indican.

Artículo 2 – CATEGORIAS:

AFICIONADO – En circuito corto (karting)
F3 / SUPER SPORT / SBK LEGEND – En circuito Kotarr y circuito grande

Artículo 3 – CIRCUITOS

Las manifestaciones del Campeonato de Castilla y León de Velocidad Japoclasic deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMCL.

3.1 Seguridad
Se actuará siempre con el fin de garantizar la máxima seguridad.

3.2 asistencias medicas
El Club organizador tiene la obligación de llevar como mínimo dos ambulancias con su personal sanitario, así como un medico preferiblemente traumatólogo, que deberán estar presentes en el circuito antes de empezar los entrenamientos cronometrados del domingo.

Artículo 4 – INSCRIPCIONES:

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de los boletines facilitados por la FMCL.

Los precios y plazos están reflejados en el apartado de tarifas de la web.

Artículo 5 - PARRILLA DE SALIDA:

Se conformará de la siguiente manera:
• El número de puestos por línea de salida será de 3.
• La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierda y en el exterior izquierdo sin la primera curva es a derecha.
Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).
• En la misma línea de salida se dejará 1 m., como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
• Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.

• Un espacio de 4 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
• La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo.
• El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 30.

Artículo 6 - PILOTOS:

Podrán participar en este Campeonato todos los pilotos con licencia Homologada o Regional de Castilla y León y pilotos con licencia Homologada de otras comunidades con convenio de las categorías Junior y Sénior.

LA EDAD MINIMA PARA PARTICIPAR ES DE 27 AÑOS O QUE LOS CUMPLA ESTE AÑO Y DE 18 AÑOS PARA LA CATEGORIA SUPER SPORT.

LAS LICENCIAS DE 1 DIA SI PUNTUAN

Artículo 7 - TRANSPONDEDORES

La FMCL facilitará a todos los pilotos un transponder para el cronometraje de la competición, al finalizar la prueba el piloto tiene la obligación de devolverlo, en caso de pérdida tendrá que abonar el importe de dicho transponder.

Artículo 8 – ENTRENAMIENTOS:

8.1 Entrenamientos
Cada categoría tendrá una sesión de entrenamientos de 20 min. cronometrados. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de cómo máximo 30 pilotos por mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos cronometrados.

Será posible efectuar entrenamientos libres el día anterior, siempre y cuando el circuito los convoque.

Si hay exceso de participación o de categorías se podrán hacer 10 min. de los entrenamientos cronometrados el sábado en formato de libres cronometrados y con una ambulancia de asistencia

8.2 Orden de la parrilla de salida en la competición
El orden de los pilotos en la parrilla de salida quedara determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados.

8.3 En caso de lluvia
Las carreras se declararán todas en mojado.

Artículo 9 - CARRERAS:

9.1 Zona de pre-parque
Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta norma supondrá perdida de posición saliendo desde el box o pit lane.

9.2 Procedimiento de salida.
Se efectuará con el motor en marcha.
El director de carrera dará orden de formar la parrilla de salida.

Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas.
Terminada la vuelta de calentamiento, los pilotos volverán a sus puestos con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea que define su situación en la parrilla de salida y se encontrarán con el juez de salida con la bandera roja situado en la primera fila de la parrilla.
Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla.
Se dará la salida subiendo una bandera nacional de arriba a abajo o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

9.3 Adelantamiento en la salida
Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la motocicleta antes de que se levante la bandera de salida o se apague la luz del semáforo.
La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

9.4 Medios de propulsión
Durante la carrera, las motocicletas solamente podrán desplazarse por su propia fuerza motriz, los esfuerzos musculares de su piloto o la fuerza de la gravedad.

9.5 Conducta durante la carrera
• Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
• Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores, participantes o público espectador, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.
• Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes.
En caso de abandono accidental de la pista, podrá volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no le represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.
• Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuales pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.
• Si un corredor se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
• En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
• Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque o en la pista.
• Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
• Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
• No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, **de los sistemas denominados "lap timer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba**) y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
• Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
• Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.

• Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.
• Todos los pilotos, durante los entrenamientos ó carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc.) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos, cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra este sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la FMCL.
• Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.).
• Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
• Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc...
• Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

9.6 Cambio de motocicleta
Solo está permitido el cambio de motocicleta por otra verificada en caso de rotura de la primera moto y tras verificación del comisario técnico siempre que NO SEA POSIBLE la reparación de la moto principal. Durante una manga no se puede cambiar de motocicleta.

Artículo 10 – COMPETICIONES:

Las competiciones puntuables para el Campeonato de Castilla y León se desarrollarán a:
- Dos mangas de 10 minutos más dos vueltas para cada categoría.
Adelantar con bandera amarilla conlleva una sanción de 5 puestos

Artículo 11 - DETENCIÓN DE UNA MANGA:

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.
Si una manga es detenida en no importa que momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.
El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que ocupaba la vuelta anterior al momento que haya sido mostrada la bandera roja.
El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido.
Se autorizará el cambio de motocicleta. La elección final deberá hacerse antes de los 10 minutos de la nueva salida.
Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.
El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.
Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.
Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez.
Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

Artículo 12 - ASISTENCIA EXTERIOR:

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo, con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono.
Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas.
Los corredores que la utilicen al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente. En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones. Los pilotos que entren en el parque de corredores con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.
Los mecánicos / señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.
Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el Organizador del cumplimiento de esta norma.
Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

Artículo 13 - SEÑALES OFICIALES:

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas de la siguiente manera:
• Bandera Roja: Parada obligatoria para todos los pilotos.
• Bandera Amarilla, fija: Peligro, conducir lentamente **(prohibido adelantar).**
• Bandera Amarilla agitada: Peligro inmediato, aminorar la marcha, el piloto debe estar preparado para pararse, prohibido adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito.
• Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (Aceite/agua...)
• Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la maniobra).
• Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.
La salida será dada mediante sistema de semáforo.
En caso de que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

Artículo 14 - CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.
La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

Artículo 15 – RESULTADOS:

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la línea de llegada.
Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.
En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.
No estará clasificado el piloto que:

a) No haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor,
a) No haya cumplido las 3/4 partes del total de las vueltas efectuadas por el vencedor.

El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.
En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.
Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

Artículo 16 – PUNTUACIONES:

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente:

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

Los casos de empate en la clasificación final del campeonato se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente. En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

Si una prueba solo tiene una manga los entrenamientos oficiales tendrán puntos como si fuera una manga para los 15 primeros clasificados según la escala siguiente:

1º - 15 puntos	4º - 10 puntos	7º - 7 puntos	10º - 4 puntos	13º/14º/15º - 1 punto
2º - 13 "	5º - 9 "	8º - 6 "	11º - 3 "	
3º - 11 "	6º - 8 "	9º - 5 "	12º - 2 "	

Artículo 17 – RECLAMACIONES:

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de **100,00 €**, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.
Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de **800,00 €.**
Toda solicitud de **control de carburante** por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1.000,00 €,** efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).
Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.
En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

Artículo 18 - PREMIOS POR CARRERA Y POR FINAL DEL CAMPEONATO:

18.1 Por carrera
No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para el Campeonato, excepto los trofeos a los tres primeros de cada categoría

18.2 Por clasificación general en el final del Campeonato a cada categoría. **
1º - Trofeo, Diploma y licencia 2026*
2° - Trofeo y Diploma*
3° - Trofeo y Diploma*

*Para obtener un premio hay que participar en la mitad más una de las pruebas del Campeonato, si no se participa en ese número de pruebas se obtiene la clasificación y se pierde el trofeo y el diploma.
Para obtener el premio de licencia tienen que participar un mínimo de **10 pilotos en la categoría del campeonato, si el premiado es de otra comunidad el premio será de 150 €.

Artículo 19 - VERIFICACIONES TÉCNICAS Y CATEGORIAS:
El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente de la FMCL.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una Carrera podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.
A criterio del jurado podrán pasar a parque cerrado para verificación final las motocicletas que éstos estimen oportuno.
Todas las motocicletas deberán cumplir con las siguientes medidas de seguridad:

- Protectores de tapas del motor
- Mus en el depósito de gasolina
- Protector de cadena
- Protector de estribera
- Cubre maneta de freno
- Precintos en motor y tapones
- Bandeja de motor
- Tapón en bandeja que se pueda quitar en caso de lluvia

19.1 - Categoría AFICIONADO
- Motos fabricadas en serie de 2T hasta 500 c.c. y de 4 T hasta 550 c.c.
- MOTOR de serie, pudiendo modificar escapes y carburación.
- SUSPENSIONES: Horquilla de serie de libre preparación en su interior y amortiguador trasero libre, se permite amortiguador de dirección y refuerzos en basculante.
- LLANTAS: Configuración y medidas originales
- FRENOS: Se admiten latiguillos metálicos, pastillas de freno y bombas de freno. Resto original o similar respetando pistones.
- NEUMATICOS: Libre montaje calle o slicks.
- MANILLAR: Solo se admite semi-manillares.
- Se recomienda que carenados y colores sean lo más parecidos a originales o réplicas de la época.
- Fabricadas hasta el 31 de diciembre de 1995

19.2 – Categoría F3
- Motos fabricadas en serie de 2T hasta 500 c.c.
- Motos fabricadas en serie de 4T hasta 500 c.c.
- MOTOR de serie, pudiendo modificar escapes y carburación.
- Obligatorio montar una bandeja recoge aceite tipo quilla en los motores 4 T.
- SUSPENSIONES: Horquilla de serie de libre preparación en su interior y amortiguador trasero libre, se permite amortiguador de dirección y refuerzos en basculante.
- LLANTAS: Se respetarán las medidas de las llantas de serie
- NEUMATICOS: Libre montaje calle o slicks
- FRENOS: Preparación libre.
- MANILLAR: Solo se admite semi-manillares.
- Se recomienda que carenados y colores sean lo más parecidos a originales o replicas de la época.
- Fabricadas hasta el 31 de diciembre de 1995
- Las motocicletas fabricadas hasta el 31 de diciembre de 1989 “preparación libre”

19.3 – Categoría SUPER SPORT
- Motos fabricadas en serie de 4T (4 cilind.) de 600 c.c.
- Motos de G.P. de 2T.
- Motor de libre preparación

Obligatorio montar una bandeja recoge aceite tipo quilla en motores 4T. su capacidad mínima ha de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter.
Todos los tapones de aceite deberán ir precintados

-
- SUSPENSIONES: Horquilla de serie de libre preparación en su interior y amortiguador trasero libre, se permite amortiguador de dirección y refuerzos en basculante.

- LLANTAS: Libres
- NEUMATICOS: Libre montaje calle o slicks
- FRENOS: Preparación libre.
- MANILLAR: Solo se admite semi-manillares.
- Fabricadas hasta el 31 de diciembre de 2005

19.4 – Categoría SBK LEGEND

- Motos de 4T hasta 750 c.c. (4 cilind.) y hasta 1000 c.c. (2 cilind.)
- Motos de 2T sin límite de cilindrada
- Motor de libre preparación
- SUSPENSIONES: Horquilla convencional o invertida (acreditación de modelo), trasero libre y permitido amortiguador de dirección.
- RUEDAS: Libres con una altura mínima de 16".
- FRENOS: Axiales respetando nº de pistones, bombas y demás sistemas libres.
- Obligatorio Aleta de tiburón o protector de cadena.
- Se recomienda que carenados y colores sean lo más parecidos a originales o réplicas de la época.
- Motos fabricadas hasta el 31 de diciembre de 1995.
- EJEMPLOS: ZXR/GSXR/FZR/RC30/DUCATI 916/DUCATI 748

EL COMITÉ TECNICO DE LA ORGANIZACIÓN SE RESERVA EL DERECHO DE DECIDIR LA CATEGORIA EN LA QUE CORRERÁ UNA MOTO CON EXCESO DE PREPARACION QUE NO CUMPLA EL REGLAMENTO, O DENEGAR LA SALIDA SI ESTA O EL PILOTO PUDIERAN REPRESENTAR UN RIESGO PARA EL RESTO DE LOS PILOTOS O PARA ELLOS MISMOS

SI LA PRUEBA SE REALIZA EN OTRA COMUNIDAD SE REGIRA POR LOS REGLAMENTOS, PRECIOS Y NORMAS DE DICHA COMUNIDAD

ESTAN PROHIBIDOS LOS DORSALES DE 3 CIFRAS