

21 y 22
DE JUNIO
2025

III TROFEO SIGLO XX

Classic Race



IBUS
DISTRIBUCIÓN DE
CERVEZAS ARTESANAS



Bruno Scota
Le Mans, 1973

CIRCUITO DE VELOCIDAD KOTARR,
TUBILLA DEL LAGO, BURGOS

CATEGORÍAS

COPA
VINTAGE PRE '72

COPA
JAPAN CLASSIC

COPA
RD350

BATALLA DE
EUROTWINS

COPA
GUZZI

INFORMACIÓN E INSCRIPCIONES: jqmotos@gmail.com / TLF. 609 342 086

ORGANIZA Y COLABORA



EVENTO OFICIAL



REGLAMENTO TÉCNICO III TROFEO SIGLO XX

1. COPA VINTAGE PRE '72

- **CATEGORÍAS:**
 - . B 2T: hasta 250 cc
 - . C 2T: hasta 350 cc
 - . B 4T: hasta 350 cc
 - . C 4T: hasta 500 cc

- **MOTOR:**
 - . Permitido motores de 2 y 4 tiempos refrigerados por aire.
 - . Se permiten modificaciones interiores respetando el aspecto exterior y la cilindrada máxima de la categoría.
 - . Carburadores de campana redonda.
 - . No se permiten embragues de accionamiento hidráulico.

- **CHASIS:**
 - . Pertenecientes a modelos fabricados antes del 31 de diciembre de 1972.
 - . No se permiten modelos de origen japonés.
 - . No se permiten chasis derivados de modelos de cross.
 - . Se admiten refuerzos y modificaciones que mantengan la estética general.

- **SUSPENSIONES:**
 - . Barras de horquilla convencionales de diámetro máximo 36 milímetros.
 - . Permitidas regulaciones siempre que vayan tapadas y se mantenga el aspecto exterior.
 - . Solo permitido sistema de doble amortiguador.

- **LLANTAS:**
 - . Permitidas solo llantas de radios de 18 y 19 pulgadas.
 - . Máxima anchura permitida rueda delantera 2,5 pulgadas.
 - . Máxima anchura permitida rueda trasera 3 pulgadas.

- **FRENOS:**
 - . Permitidos solo frenos de tambor en ambos ejes.

- **MANILLAR:**
 - . Sólo semimanillares montados por debajo de la tija.
 - . Las puntas del manillar no podrán quedar por encima de la tija superior.
 - . El mando de gas ha de ser de salida frontal.
- **NEUMÁTICOS:**
 - . Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos, rayados de uso comercial.
 - . Los neumáticos slicks no están permitidos.
- **FIBRAS, CARENADOS....:**
 - . Deberán respetar la estética de la época. Válidas fibras originales y de carreras.
- **DORSALES:**
 - . Los números deberán ser de COLOR BLANCO SOBRE FONDO VERDE en motos de 250 cc, de COLOR BLANCO SOBRE FONDO AZUL en motos de 350 cc y de COLOR NEGRO SOBRE FONDO AMARILLO en motos de 500 cc.

2. COPA JAPAN CLASSIC

Carrera reservada exclusivamente a motocicletas de 4 tiempos de origen japonés comercializadas antes del 31 de diciembre de 1995.

- **CATEGORÍAS:**
 - . Supersport 500: Hasta 500 cc
 - . Supersport 600: Hasta 600 cc
- **MOTOR:**
 - . Se puede modificar libremente, sin variar la cilindrada, pero todas las partes externas visibles como tapas, cilindros, culatas, cárteres, etc. deben tener el aspecto del modelo original.
 - . La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o réplicas de los mismos.
 - . Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 500 cc.
 - . Como medidas de seguridad se recomienda para todos los modelos las siguientes medidas de protección:
 - Todos los cárteres que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable,

acero, titanio...

- La tapa secundaria debe cubrir un mínimo de 1/3 de la tapa original. No debe tener superficies cortantes que puedan dañar la superficie de la pista.
- Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también están permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída.
- Estas tapas deben ir atornilladas de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al cárter.
- Las tapas que protejan partes del motor con aceite deben asegurarse con tornillos de acero.

- **CHASIS:**

- . Serán los originales.
- . No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes.

- **SUSPENSIONES:**

- . La suspensión delantera debe ser original (o tipo original). Preparación interior libre.
- . El conjunto de suspensión trasera debe parecer de la época. Se permiten los amortiguadores con depósito de gas adicional o incorporado.

- **LLANTAS:**

- . Anchura máxima 5 pulgadas.

- **FRENOS:**

- . Los frenos serán de disco y de material homologado en motocicletas de esa época.
- . El diámetro máximo del disco para freno delantero será de 320 mm y 4 pistones.
- . No se permiten discos de carbono ni discos alabeados.

- **MANILLAR:**

- . Admitidos sólo semimanillares.
- . Las manetas de freno y embrague terminarán en una bola.
- . El mando de gas (acelerador de puño) será de libre elección.

- **NEUMÁTICOS**

- . Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos, rayados de uso comercial.
- . Los neumáticos slicks no están permitidos.

- **FIBRAS, CARENADOS...**

- . Deberán respetar la estética de la época. Válidas fibras originales y de carreras.

3. **COPA RD 350**

Carrera reservada exclusivamente a motocicletas Yamaha RD 350 cc. de fabricación entre los años 1983 y 1994.

- **MOTOR:** 350 cc.

- . La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.

- **CHASIS:**

- . Solo se permiten chasis originales o réplica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos.

- **LLANTAS:**

- . Sólo se admiten las llantas de aleación originales, en sus medidas de 18"

- **NEUMÁTICOS:**

- . Máxima anchura 130 mm. No se admite el uso de slicks.

- **FRENOS:**

- . Solo son admitidos los discos originales o de medida y tipo original.
 - . Bomba de freno delantera con depósito incorporado, redondo o cuadrado.
 - . Cada pinza de freno podrá tener un máximo de cuatro pistones.

- **SUSPENSIONES:**

- . Horquilla original. Libre preparación interior.
 - . Amortiguador libre, pero sin depósito de gas separado.

- **CARBURADORES:** Libres.

- **FIBRAS, CARENADOS...:**

- . Deberán respetar la estética de la época. Válidas fibras originales y de carreras.

- **DORSAL:**

- . Los números deberán ser DE COLOR NEGRO SOBRE FONDO BLANCO.

4. BATALLA DE EUROTWINS

MOTOCICLETAS ADMITIDAS

- Motocicletas bicilíndricas europeas derivadas de modelos de calle de fabricación anterior al 1984 (Ducati, Morini, Laverda, Benelli, BMW, Moto Guzzi, etc...).
- NO SERÁN ADMITIDAS con motores de origen japonés.
- NO SERÁN ADMITIDAS motocicletas de carreras ni prototipos.

MOTORES:

- Cilindrada hasta 650 cc de 4 tiempos (2 categorías: hasta 500 cc y hasta 650 cc)
- Bicilíndricos (2 Cilindros).
- Motores refrigerados por aire y aceite. No se permiten refrigerados por agua.
- Los carburadores serán libres atmosféricos, pero solo de campana redonda.

DORSALES:

- Los dorsales serán: Categoría 500 cc. fondo AMARILLO y número de dorsal NEGRO. Categoría 650 cc. fondo BLANCO y número de dorsal NEGRO.

FABRICACIÓN:

Las motocicletas contempladas en este reglamento serán derivadas de motocicletas de la calle de SERIE de la época.

- No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.
- Así mismo se permite utilizar todo el material de serie que se fabricaba en la época para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica (moto standard/de serie) o para una marca en particular, tales como, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, semimanillares, llantas, frenos, amortiguadores, piñones, coronas.
- Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, se pueden variar el orden de los colores.

CARACTERÍSTICAS:

- Las motocicletas deben presentarse lo más parecido a su época. Respetando los modelos de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, frenos, discos,

depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener un aspecto similar a los del periodo original. Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que ésta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

- Suspensiones; Horquillas con diámetro máximo permitido de 38mm.
 - Se admiten regulaciones, pero no han de quedar a la vista.
 - Las barras de horquilla en ningún caso han de sobrepasar más de 50 mm la tija superior.
 - Solo se permitirán suspensiones traseras con sistema de doble amortiguador.
 - Permitidos amortiguadores con depósito de gas, pero NO con botella separada.
- Frenos; Discos rígidos de diámetro máximo de 280mm.
 - No están permitidos discos flotantes ni semiflotantes.
 - Solo se permiten bombas de freno delanteras axiales con depósito de líquido de frenos integrado. NO están permitidas bombas radiales.
- Protector de freno; Se recomienda por seguridad. NO obligatorio.
- Llantas; Permitidas llantas de 18 y 19 $\varnothing$ pulgadas. Ancho máximo 3,5 pulgadas. La anchura máxima de neumático será de 130mm.
- Chasis; Se permiten refuerzos en chasis y basculante, siempre que no rompan la estética.
- Todas las motos tendrán que montar semimanillares con terminación redondeada. Han de estar colocados por debajo de la tija superior, no pudiendo superar en ningún momento dicha tija.
- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor corta-contacto, tipo ON/OFF (no pulsador) en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del semimanillar cerca de la mano, teniendo en cuenta que, en las motos, por la propia configuración del motor, el pulsador es poco efectivo, dado que por encima de un régimen de vueltas no afecta el corte eléctrico.
- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.
- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

- Será obligatoria la instalación de una bandeja recoge aceite (correctamente sujeta) cuya capacidad sea al menos la mitad del aceite del cárter.
- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250c.c.
- Los escapes terminarán en bordes redondeados, no cortantes. Es aconsejable el uso de silenciosos en todas las motos. No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar (tipo Akrapovic, Leo Vince, etc...)
- Las motocicletas deberán instalar un protector en el piñón de la cadena.
- Las motocicletas deberán instalar un protector cadena/corona y es obligatorio la aleta de tiburón que cubra suficientemente la corona.

NEUMÁTICOS Y RUEDAS:

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Se recomienda utilizar calentadores, aunque en la época no existían. Por seguridad es permitido.

5. COPA GUZZI

Dentro de la carrera “batalla de Eurotwins” habrá clasificación y podium específico para la Copa Guzzi.

CIRCUITO

- La competición se desarrollará en el Circuito de Kotarr, la carrera se disputará en sentido de giro de las agujas del reloj.

DURACIÓN DE LA CARRERA

- Un entrenamiento cronometrado de 20 minutos y dos mangas de carrera de 10 vueltas cada una.

EQUIPAMIENTO

- Durante el desarrollo de la competición, los pilotos deberán ir provistos de casco, guantes, botas y estar enteramente vestidos de una sola pieza con mono de cuero. (Todo ello homologado por el Reglamento FIM) Dichos elementos deberán ir perfectamente cerrados o abrochados. En caso de inclemencias climatológicas los pilotos podrán colocarse sobre los elementos anteriormente mencionados prendas contra el frío o el agua.

DORSALES

- Por razones de seguridad y de cronometraje, los dorsales serán colocados obligatoriamente sobre placas, una en la parte frontal y otras dos en la parte lateral trasera, una a cada lado de la motocicleta.
- Estas placas deben tener una construcción sólida con ángulos redondos y preferentemente de color negro o blanco mate, midiendo como mínimo, 300 mm de largo por 250 mm de alto. Los números han de tener unas medidas aproximadas de 180 mm de alto x 105 mm de ancho, 30 mm de grosor.
- Para toda motocicleta que aproveche el carenado frontal o trasero como placa porta-dorsales, las medidas deberán ser respetadas, y las superficies deberán ser planas, visibles en su totalidad.

ASIGNACIÓN DE GARAJES DE Paddock

- La organización marcará un espacio para que los participantes en la carrera monten sus carpas colocadas en pasillos en el paddock. Quienes quieran disponer de box deben dirigirse con antelación suficiente al número de teléfono 609342086 (Jorge Quirós). Precio del fin de

semana: 140 euros por box. Entrada el viernes después de las 18,00 h, salida el domingo al finalizar las carreras.

-La tomas de corriente eléctrica, tomas de agua y/o desagües deben utilizarse con adaptadores y sistemas adecuados y seguros, que garanticen su buen funcionamiento y uso durante la utilización de las instalaciones.

-Está terminantemente prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar mal uso de las instalaciones del circuito, ya sea el parque de corredores-paddock, Pit-lane, pasillo de señalización, pista, etc

BRIEFING

-Todos los pilotos deben asistir al Briefing convocado por la Organización.

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. 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 indicará con un trazo blanco pintado sobre el suelo.
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 30.
- El orden de los pilotos en la parrilla de salida quedará determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados.
- En caso de lluvia las carreras se declararán todas en mojado.

PILOTOS

- Podrán participar en esta carrera 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.
- Los pilotos participantes tendrán que tener una edad mínima de 35 años (30 años para la categoría Japan classic). Es suficiente cumplirlos en el año en curso. La organización se reserva el derecho de admitir algún piloto de menor edad (mínimo 25) que demuestre la experiencia necesaria.

TRANSPONDERS

La organización 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.

ENTRENAMIENTOS

Tendremos 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. El día anterior a la carrera se organizarán las tandas libres.

CARRERAS

Zona de preparque

- 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 pérdida de posición saliendo desde el pit lane.

Procedimiento de salida

- Sólo podrán ser admitidas en la salida las motocicletas clasificadas que lleven los precintos y marcas efectuadas por los comisarios técnicos.
- Una vez en línea de salida, quedarán totalmente prohibidas las reparaciones o avituallamientos de carburante. En el caso de que una motocicleta situada en línea de salida necesitase una reparación, deberá acceder al Pit-lane por la salida del mismo y dirigirse a su box con el motor parado.

- No está permitido el uso de calentadores de neumáticos en la parrilla.
- 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 dará comienzo a la vuelta de calentamiento.
- 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 situada 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 **con bandera y movimiento de arriba a abajo**.

Adelantamiento en la salida

- Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la motocicleta **antes de que se baje** la bandera de salida. La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

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.

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 o 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 FMPA.
- 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 sancionada con la exclusión.

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.

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 qué 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.

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 sancionada con la exclusión.

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.

CRUCE DE LA LÍNEA 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.

RESULTADOS

- El vencedor de una manga es el piloto que franquea 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 carrera será el piloto que haya obtenido el mayor número de puntos en la suma de las dos mangas, independientemente del número de mangas que haya terminado.
- En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración. Si el empate persiste, se resuelve a favor del piloto con la mejor vuelta en carrera en cualquiera de las dos mangas. Si aún así persistiera se resolvería con el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados.

PUNTUACIONES

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

1º - 25 puntos

2º - 20 puntos

- 3° - 16 puntos
- 4° - 13 puntos
- 5° - 11 puntos
- 6° - 10 puntos
- 7° - 9 puntos
- 8° - 8 puntos
- 9° - 7 puntos
- 10° - 6 puntos
- 11° - 5 puntos
- 12° - 4 puntos
- 13° - 3 puntos
- 14° - 2 puntos
- 15° - 1 punto

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 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 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.

PREMIOS

- Se entregarán trofeos a los 3 primeros clasificados de cada categoría.
- No habrá premios en metálico.

VERIFICACIONES TÉCNICAS

- El corredor o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente de la FMPA.

- 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.

ELEMENTOS DE OBLIGADA INSTALACIÓN

- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente con capacidad mínima de 250cc.
- El respiradero del depósito, dispondrá de una válvula que elimine la sobrepresión de aire en el interior del depósito, impidiendo la salida del combustible.
- Las motocicletas de 4 tiempos deberán estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo bajo el motor, con capacidad suficiente para retener todos los líquidos que tengan su origen en posibles fugas del motor y sus componentes. Dicha capacidad tendrá como mínimo, la mitad de la capacidad total de los líquidos de lubricación del motor.
- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.
- Es obligatoria la disposición de interruptor de paro motor en uno de los semimanillares, al alcance de la mano estando ésta sobre su empuñadura.
- Los topes de dirección son obligatorios, debiendo estar firmemente colocados y permitiendo el giro máximo de la dirección, sin que las manos del piloto queden aprisionadas, contra el depósito o contra el carenado de la moto.
- Todas las palancas de freno y embrague deben tener una bola en su extremo.
- Los estribos y semimanillares acabarán en puntas redondeadas.
- El acelerador debe retornar a su posición original cuando el piloto lo suelte.
- Sólo se proporcionará un "transponder" por piloto inscrito.
Se verificará la correcta colocación del "transponder" de manera que no pueda moverse, ni limite el radio de giro de la horquilla o pueda bloquear una rueda durante la marcha.
- En el caso de las Ducatis bicilíndricas, es obligatorio el uso de tapas para las correas de distribución. Podrán ir agujereadas, sin que en ningún caso pueda introducirse la mano en caso de accidente.
- Solamente se utilizarán semimanillares de uso en competición.

ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN

- Se recomienda instalar espuma-mousse "Explosafe" (material ignífugo homologado) en el interior del depósito de combustible.
- Se recomienda la colocación de estribos rígidos (no plegables).
- Se recomienda el uso de baterías de gel herméticas, con el fin de evitar fugas de ácido y evitar corrosiones y quemaduras.

- Se recomienda la no sustitución de piezas indiscriminadamente con el objetivo de preservar el carácter histórico de las motocicletas participantes.

RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS

- Embrague deslizante (Antirebote).
- Sistemas de adquisición de datos.
- Sistemas de inyección.
- Sistema de sobrealimentación.
- Cambios automáticos o semiautomáticos.
- No se permitirán manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos están prohibidos por la normativa de seguridad en competiciones de velocidad.

ELEMENTOS A RETIRAR OBLIGATORIAMENTE

- Las siguientes piezas deben ser retiradas:
 - . Todo tipo de caballetes, faros, luces intermitentes, retrovisores, placas de matrícula y cualquier otro elemento peligroso para la carrera.

USO DE CARBURANTES

Están permitidos todos los combustibles comerciales hasta 115 octanos.

LA VESTIMENTA DE LOS PILOTOS

Monos de cuero de una sola pieza, a ser posible que simulen los monos de la época de la categoría.

SEGURIDAD DEL PILOTO

Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo, la correa de fijación será con el sistema de doble anilla y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica.

ESTAS CARRERAS SERÁN PUNTUABLES PARA EL CAMPEONATO DE ASTURIAS DE VELOCIDAD PARA MOTOS CLÁSICAS, SALVO LA COPA JAPAN CLASSIC Y LA COPA RD 350.

CON MOTIVO DEL HERMANAMIENTO ENTRE ESTE TROFEO Y EL GRAN PREMIO DE LA BAÑEZA, LOS 3 PRIMEROS CLASIFICADOS DE LAS CATEGORÍAS B 2T, B 4T, C 4T, EUROTWINS 500 Y EUROTWINS 650 TENDRÁN ADMITIDA DIRECTAMENTE SU INSCRIPCIÓN EN EL GRAN PREMIO 2025.

EL COMITÉ TÉCNICO DE LA ORGANIZACIÓN SE RESERVA EL DERECHO DE DENEGAR LA SALIDA A UNA MOTO QUE NO CUMPLA EL REGLAMENTO O QUE ESTA O SU PILOTO PUDIERAN REPRESENTAR UN RIESGO PARA EL RESTO DE LOS PARTICIPANTES O PARA ELLOS MISMOS.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTÁ PROHIBIDO.

Correo para consultas sobre este reglamento: jqmotos@gmail.com