



**MOTORBIKE CUP
2024**

Reglamento deportivo, técnico y disciplinario particular 2024
(versión 4.1.24)

Contenido

REGLAMENTO DEPORTIVO PARTICULAR.....	4
Artículo 1.- LICENCIAS	4
Artículo 2.- LISTA DE EXCLUSIONES	4
Artículo 3.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS	5
Artículo 4.- NEUMÁTICOS.....	5
Artículo 5.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS:.....	5
Artículo 6.- ENTRENAMIENTOS Y SUPERPOLE	6
1.- Cronometrado 1	6
2.- Superpole.....	6
REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR	8
Artículo 1.- NORMATIVA DE SEGURIDAD.....	8
1.- Elementos que retirar	8
2.- Elementos que modificar.....	8
3.- Luz trasera de seguridad.....	11
Artículo 2.- DORSALES	11
1.- Colores de dorsal.....	11
2.- Elección de dorsal	13
Artículo 3.- DECORACIÓN.....	13
Artículo 4.- CLASIFICACIÓN DE PILOTOS Y TROFEOS	13
1.- Clasificación.....	13
La clasificación	13
2.- Puntuación.....	14
3.- Trofeos	15
Artículo 5.- ROPA PROTECTORA Y CASCOS.....	16
1.- Forros o ropa interior no deben estar hechos de material sintético que pueda fundirse y causar daños en la piel del piloto.	16
2.- Los pilotos deben también llevar guantes de cuero y que, junto al mono, proporcionen protección completa desde el cuello hacia abajo.....	16
3.- Está prohibido el material sintético.	16
4.- El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe cumplir con los estándares que marca la FIM.	16
5.- Los pilotos deben usar un casco que esté en buenas condiciones, proporcione un buen ajuste y esté adecuadamente abrochado.....	16

6.- Los cascos deben ser del tipo “integral” y ajustarse a alguna de las normas estándar internacionales. Para más referencia consultar la NORMATIVA CASCOS

RFME. 	16
Artículo 6.- BANDERAS Y LUCES	16
NORMATIVA ESPECÍFICA DEL CAMPEONATO	17

PROVISIONAL

REGLAMENTO DEPORTIVO PARTICULAR

Las motocicletas destinadas al Motorbike Cup se basan en las motocicletas de producción reciente y disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada, principalmente en bien de la seguridad.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÉ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDO

Artículo 1.- LICENCIAS

Podrán participar y puntuar en estos Campeonatos y Trofeos, todos los pilotos con licencia homologada expedida por la RFME; su admisión estará supeditada a que las necesidades técnicas de organización permitan la admisión de todos los pilotos.

El piloto que no posea licencia deberá expresar esta situación en la inscripción para que el Club gestione una licencia para la prueba, lo que supondrá un coste adicional por piloto.

Artículo 2.- LISTA DE EXCLUSIONES

Con el fin de promover este campeonato entre pilotos amateur, **no podrán** tomar parte en la competición los pilotos que:

- Pilotos que hayan participado en Campeonatos Mundiales y que haya mantenido su actividad en moto en los últimos 10 años.
- Pilotos que hayan participado en ESBK, CEV o COPA DE ESPAÑA en la presente temporada o los últimos 5 años.
- Pilotos que hayan participado en CIV en los últimos 5 años quedando entre los 20 primeros de alguna categoría.
- Pilotos que hayan participado en diferentes copas monomarca (COPA YAMAYA R1-R6, COPA BMW, TROFEO RACE de en los últimos 5 años, excepto pilotos que **ya han participado en el MOTORBIKE CUP u OPEN EASYRACE anteriormente** o no hayan clasificado entre los 5 primeros de la general en sus campeonatos.

La organización se reserva el derecho de admitir a pilotos que no cumplan estas limitaciones a modo de invitación. En este caso podrán participar en los entrenamientos y carrera, pero no optarán a premios, no puntuarán y no participarán en la ceremonia de podio.

-En el caso de admitir a pilotos que se ajusten a estas características, tendrán **una categoría aparte denominada ELITE**, y su clasificación será independiente de la del resto de participantes.

Quedan excluidos de esta norma:

- **Las pilotos de categoría Femenina**
- **Los pilotos que solo hayan participado en el MOTORBIKE CUP o OPEN EASYRACE en los últimos 5 años.**

Artículo 3.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Clase Supersport: Cuatro Tiempos y cuatro cilindros, hasta 675 c.c.

Clase Superbike: Cuatro Tiempos y cuatro cilindros, más de 675 c.c

Clase Clásicas: Motocicletas con año de fabricación 1997 o anterior, más de 600

Naked: Motocicletas con esta configuración de origen.

Se aceptarán los modelos que cumplan estas características.

Artículo 4.- NEUMÁTICOS

Se puede utilizar cualquier marca y modelo de neumáticos.

Artículo 5.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS:

- Las inscripciones para el campeonato, o cualquiera de sus pruebas, se realizará vía Internet a través de la web de Motorbike (motorbikecup.com)

- Las inscripciones fuera de plazo tendrán **una sanción de 50€**
- No se devolverá el importe de la inscripción una vez finalizado el plazo de inscripción.

- **Las inscripciones se cerrarán en tiempo y forma hasta las 12 horas del lunes de la semana anterior a la fecha de la prueba (12 días antes). No se admitirán inscripciones FUERA DE PLAZO, salvo que hubiera posibilidad de incrementar las parrillas o admitir más pilotos por baja de los inscritos.**

- La admisión quedará supeditada a las posibilidades técnicas de organización de la prueba.

- Las inscripciones para todo el Campeonato, se formalizarán **15 días antes de la primera carrera.**

- La no asistencia a una competición deberá ser comunicada y a la organización hasta el MARTES anterior al de la celebración de la competición. La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante correo electrónico (inscripciones@motorbikecup.com)

- Las inscripciones **se admitirán en estricto orden de llegada** y no se dará por confirmada hasta confirmación por parte de la organización y completado el pago de la misma.

- En las pruebas que haya **más de una parrilla** la organización tiene la potestad de colocar

a los participantes según el criterio que considere el más adecuado para el desarrollo de la prueba.

Artículo 6.- ENTRENAMIENTOS

1.- Cronometrado 1

El primer entreno cronometrado tendrá una duración mínima de 20 minutos. Los 5 primeros clasificados se clasifican directamente para la segunda manga de la superpole. Estos pilotos **pueden tomar** parte en la primera manga de la Superpole, pero no se computará sus tiempos.

2.- Superpole

El formato del segundo entrenamiento cronometrado será como la Superpole de WSBK, constará de 2 mangas clasificatorias:

- 1ª MANGA: Todos los participantes, excepto los 5 clasificados en el primer crono, duración de 20 minutos
- 2ª MANGA: Tomarán parte los 5 pilotos con mejores tiempos de la 1 manga de la SUPERPOLE y los 5 pilotos clasificados del entreno cronometrado 1, duración 5 minutos.

La clasificación en la parrilla de salida se hará **teniendo en cuenta el mejor tiempo realizado en cualquiera de los entrenamientos excepto para los 10 pilotos** que se clasifiquen para la segunda manga de la SUPERPOLE

Para los 10 pilotos se colocarán tomando como **referencia el tiempo realizado en la segunda manga de la SUPERPOLE** y siempre será entre las diez primeras posiciones.

Para tomar parte en la segunda manga es obligatorio realizar el tiempo de clasificación en la manga anterior.

(Esto puede variar dependiendo del número de inscritos en cada prueba)

En caso de lluvia la superpole se modificará por un entrenamiento cronometrado de 20 minutos.

El horario de entrenamientos podrá ser modificado por necesidades de organización.

En el caso de haber dos parrillas de salida, este formato de clasificación solo se aplicará en la parrilla 1 o PRO, la segunda parrilla dispondrá de 2 entrenos cronometrados de 20 minutos.

El reparto de los **dos grupos para el primer entreno cronometrado** se establecerá por la organización según los datos recopilados en la inscripción y se **comunicará a los participantes 24h antes del inicio de la prueba.**

Cuando la prueba conste de dos parrillas de salida, La clasificación en las **dos parrillas**, se establecerá por los tiempos realizados en los entrenos cronometrados y superpole.

***Se formarán las dos parrillas correlativas por los tiempos realizados en los entrenamientos.**

IMPORTANTE

Para evitar la picaresca de que un piloto no desarrolle toda su capacidad a los mandos de la moto en los entrenos para clasificar en la carrera ROOKIE con ventaja, la organización establecerá un exhaustivo control.

Al piloto que se detecte esta actitud premeditada **se le sancionará con su DESCLASIFICACIÓN de la prueba**, por poner en riesgo la **seguridad de la prueba.**

PROVISIONAL

REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR

Se permite todo tipo de preparación y/o modificación que no ponga en peligro al resto de participantes, miembros de la organización o espectadores.

El límite de peso en cualquiera de los casos es libre.

Artículo 1.- NORMATIVA DE SEGURIDAD

1.- Elementos que retirar

Los siguientes elementos **DEBEN** retirarse:

- Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes (cuando no están integrados en el carenado).
- Las aperturas en el carenado deben recubrirse con un material adecuado.
- Retrovisores
- Claxon
- Soporte de la placa de matrícula
- Caja de herramientas.
- Ganchos para el casco y el equipaje
- Reposapiés para el pasajero
- Empuñadura (s) para el pasajero
- Las barras de protección, los caballetes centrales y laterales deben retirarse (los soportes fijos deben mantenerse).

2.- Elementos que modificar

Los siguientes elementos **DEBEN modificarse**:

- Los **únicos líquidos** refrigerantes permitidos son el agua o el agua mezclada con alcohol etílico.
- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar y que puede parar el motor.
- El puño de gas debe volver a su punto inicial por sí solo, cuando el conductor no se apoye (no tenga cogido el puño de gas).
- Se debe equipar el **semi-manillar derecho con un protector** que evite el accionamiento involuntario del freno.
- Las bombas de gasolina eléctricas deben estar equipadas de un corta circuito que funcionará automáticamente a partir del momento en que la moto se para y se cae. Este cortacircuitos debe desactivar la bomba de gasolina y el sistema de encendido en el margen de un segundo. La puesta fuera de funcionamiento de la bomba de gasolina y del sistema de encendido puede ser controlada en cualquier momento durante la prueba siguiendo instrucciones del Comisario Técnico.

- Un dispositivo de control de corta-circuito automático debe instalarse con el fin de que sea controlable durante las verificaciones técnicas.
- Todos los tapones de vaciado deben estar precintados con cable de precintar. Los tornillos y bulones del (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar provistos de un hilo de seguridad.
- Los laterales del motor estarán provistos de unas tapas suplementarias para evitar su perforación en caso de caída. Estas tapas deben estar **fijadas atornilladas** y de forma segura a las tapas originales de los cárteres. 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 está permitidas**.

Tapas laterales y sus protecciones

- Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la cubierta debe estar fabricada en el mismo material o con un mayor peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser menor que la original.
- 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 o acero. Las tapas de carbono y titanio no están permitidas.
- 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.
- Estas tapas deben **ir atornilladas** de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al cárter.
- Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro **también está permitidas**. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída.
- Las tapas aprobadas por la FIM **se permiten sin distinción** de su material o dimensiones.
- Será admitidas las tapas comercializadas por un fabricante especializado en accesorios y protectores para motocicleta y que como mínimo cumpla con la superficie de protección y sujeción especificada en los apartados c y d. Las tapas en materiales compuestos y titanio no están permitidas.
- Las tapas que protejan partes del motor con aceite **deben asegurarse** con tornillos de acero.
- El Director Técnico del campeonato **tiene la potestad** para rechazar cualquier tapa que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

- Las tapas aprobadas por la FIM se permiten sin distinción de su material o dimensiones. Serán admitidas las tapas comercializadas por un fabricante especializado en accesorios y protectores para motocicleta y que como mínimo cumpla con la superficie de protección y sujeción especificada en los apartados c y d. Las tapas en materiales compuestos y titanio no están permitidas.
- **La tapa del piñón** de ataque puede ser modificada o eliminada, siempre que el piñón quede cubierto por el carenado. En el caso de que no sea así **será obligatoria** la tapa del piñón. El objetivo es impedir que el piloto pueda introducir accidentalmente los dedos en caso de caída, por seguridad. En caso de duda **la decisión del Director Técnico** del campeonato será definitiva.
- El cubre cadenas puede ser retirado o modificado.

Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída.

Las tapas **aprobadas por la FIM** se permiten sin distinción de su material o dimensiones.

Estas tapas deben estar atornilladas de forma segura con **un mínimo de tres (3) tornillos** de los que sujetan la tapa original al cárter.

El director técnico de la Federación **tiene la potestad** para rechazar cualquier tapa que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

- Cuando una motocicleta esté provista de tubos de aspiración o de drenaje, estos últimos deben funcionar por las salidas existentes. Los tubos de drenaje deberán estar provistos de un **bote de recogida** de líquidos de 250cc de capacidad
- El **tapón de repostaje** de gasolina estará provisto de una **rosca** para poder extraerlo sin llave y el interior del depósito de combustible tiene que haber **espuma (explosafe)** a fin de evitar explosiones en caso de caída.
- La quilla de fibra del carenado inferior tendrá una **capacidad mínima de 5 litros**. Deberá incluir **un único agujero de Ø 25 mm** en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe estar abierto en condiciones de mojado.
- Se podrán colocar **tacos de protección** anticáida en los laterales de la motocicleta, estos **no deben sobresalir** del lateral más de 40mm. Se instalará un protector en la cadena de transmisión a la altura de la corona trasera que evite el posible atrapamiento de una extremidad en este punto. (**aleta de tiburón**).
- Las motocicletas, sólo podrán **llevar equipos de grabación**, tanto de video cómo de cualquier otro tipo de datos, **siempre que estén autorizados por la organización**.

3.- Luz trasera de seguridad

Todas las motocicletas DEBEN tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico de la Federación será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led).
- La luz debe poder ser encendida y apagada por el piloto desde el cuadro de mandos.

Artículo 2.- DORSALES

Los colores y fondo serán los siguientes:

1.- Colores de dorsal

Serán obligatorios tres dorsales por motocicleta, uno en la parte frontal y dos en los laterales uno a cada lado de la motocicleta.

El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situada la torre de cronometraje oficial.

Los números laterales deberán situarse tanto a derecha como a izquierda de la motocicleta en una superficie plana. Podrán ir alojados tanto en el colín de la motocicleta como en el lateral del carenado o quilla. Estos deben de ser visibles con la motocicleta entre 60° y 90°.

- Dorsal Frontal

La altura mínima de la cifra o las cifras será de 140.

El **espacio mínimo entre cifras** si existe más de una será de 10mm.

El área de respeto para las cifras con respecto al borde del fondo

como mínimo de 35mm **en todo el contorno** del número.

- Dorsales Laterales

La altura **mínima** de la cifra o las cifras será de 120mm.

El **espacio mínimo entre cifras** si existe más de una será de 10mm.

El área de respeto para las cifras con respecto al borde del fondo será como mínimo de 30mm **en todo el contorno** del número.

Todos los números han de mantener la tipografía normalizada FIM, que será:

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Oliver Med.

0123456789

Oliver Med. Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

Hemy Head

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Los dorsales serán de color plano y sólido, **no estando permitidos interrupciones** en el trazo del número, ni **números solapados**. No está permitido el uso **de perfilados ni sombras**. No está permitido el uso de más de dos cifras si la dirección de carrera no lo autoriza.

Clase	Fondo	Número
Superbike	Amarillo	Negro /Azul
Supersport	Blanco	Negro/Azul
Clásicas	Negro	Blanco

2.- Elección de dorsal

Se puede **elegir el dorsal** que no esté en uso por otro piloto en la parrilla ([ver normativa completa](#)). La categoría es indiferente en la elección, **no puede haber dos dorsales iguales** en la parrilla. Tendrán **preferencia en la adjudicación** de un dorsal determinado los pilotos que lo hayan utilizado en carreras previas de la presente temporada o temporadas anteriores, siempre que se **inscriban para todo el campeonato** y abonen un mínimo de 2 pruebas **antes del inicio** de este.

Artículo 3.- DECORACIÓN

La decoración de las motocicletas será de libre elección de los pilotos.

Los pilotos que participen en las **CHALLENGE** de neumáticos deberán colocar los distintivos que indique el patrocinador.

Las motocicletas deben **estar provistas de las pegatinas de los colaboradores o patrocinadores** de acuerdo con el esquema y colocación que se adjuntan en el anexo final de este reglamento. **(no cumplir esta norma supondrá no puntuar en la prueba o incluso la imposibilidad de salir a pista y participar en la misma)**

Artículo 4.- CLASIFICACIÓN DE PILOTOS Y TROFEOS

1.- Clasificación

La clasificación en el Motorbike Cup *se* hará dependiendo del orden de llegada en la prueba, el criterio de clasificación será:

- Extreme: Motos con cilindrada superior a 675 c.c.
- Supersport: Motos con cilindrada inferior a 675 c.c.

- Clásicas: Motocicletas con año de fabricación 1997 o anterior.
- Bicilíndricas: Motos con esta configuración de motor
- Naked: Motocicletas con esta configuración de origen
- Veteranos: Pilotos nacidos en el año 1979 o anterior
- Fémimas: Pilotos de sexo femenino
- Noveles (ROOKIES): Pilotos que nunca hayan tomado parte en una carrera de motos. Se admitirán en esta categoría a pilotos que hayan tomado parte en Copa Promoción o categoría Rookies (Trofeo Race o copas de promoción/ monomarca) **una temporada completa** o el equivalente (7 carreras).

En este caso dejará de formar parte de esta categoría en el momento que consiga 2 podios, independientemente de la categoría, de manera consecutiva en nuestro campeonato. Serán noveles los pilotos que en su primer año en el Motorbike Cup no hayan participado en cuatro de las pruebas o aun corriéndolo completo no hayan clasificado entre las tres primeras posiciones en ninguna prueba.

SE PERDERÁ la condición de piloto ROOKIE, cualquier piloto que clasifique en 2 ocasiones entre los 3 primeros de las categorías absolutas (Superbikes y Superport)

Si entre los pilotos **ROOKIES** hay los suficientes inscritos para hacer clasificaciones independientes Rookies 1000 y Rookies 600, se realizarán 2 podios individuales y si hay más de 3 pruebas con esta circunstancia se realizará una clasificación final con los mismos criterios que el resto de categorías.

Para que una categoría sea efectiva tendrá que haber al menos 4 inscritos que participen en ella.

2.- Puntuación

Para obtener clasificación individual en cada prueba será preciso haber efectuado el 75% de la distancia total de la carrera, o haber franqueado la línea de llegada dentro de los 5 minutos siguientes a la llegada del primer clasificado.

La puntuación establecida individualmente para cada piloto para su Clasificación final del Campeonato será la siguiente:

25 puntos al 1°	20 puntos al 2°	16 puntos al 3°
13 puntos al 4°	11 puntos al 5°	10 puntos al 6°
9 puntos al 7°	8 puntos al 8°	7 puntos al 9°

6 puntos al 10° 5 puntos al 11° 4 puntos al 12°

3 puntos al 13° 2 puntos al 14° 1 puntos al 15°

Se otorgará 3 puntos al piloto que obtenga la POLE, 2 puntos al segundo clasificado y 1 punto al tercer clasificado de los entrenamientos; y otros 2 al piloto que obtenga la vuelta rápida de carrera en cada prueba puntuable. Dicha puntuación será añadida en su clasificación general del Campeonato.

En caso de empate, se resolverán a favor de quien haya obtenido mayor número de primeros puestos; si subsistiera el empate, se resolverá a favor de quien haya obtenido mayor número de segundos puestos y así sucesivamente. De persistir el empate, se resolverá finalmente, a favor del mejor clasificado en la última prueba.


3.- Trofeos

La ceremonia de entrega de trofeos, podio se realizará de manera que ningún participante que tome parte en más de una categoría suba en la ceremonia de los podios en dos podios de diferente categoría a pesar de su puesto en carrera. Esto no afectará a la puntuación.


PROVISIONAL

Artículo 5.- ROPA PROTECTORA Y CASCOS

Los pilotos deben llevar un traje de cuero completo con acolchado de cuero adicional u otra protección en los puntos de contacto principales: rodillas, codos, cadera, etc.

- 1.- Forros o ropa interior no deben estar hechos de material sintético que pueda fundirse y causar daños en la piel del piloto.
- 2.- Los pilotos deben también llevar guantes de cuero y que, junto al mono, proporcionen protección completa desde el cuello hacia abajo.
- 3.- Está prohibido el material sintético.
- 4.- El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe cumplir con los estándares que marca la FIM.
- 5.- Los pilotos deben usar un casco que esté en buenas condiciones, proporcione un buen ajuste y esté adecuadamente abrochado.
- 6.- Los cascos deben ser del tipo “integral” y ajustarse a alguna de las normas estándar internacionales. Para más referencia consultar la [NORMATIVA CASCOS RFME.](#) 

Artículo 6.- BANDERAS Y LUCES

En el punto 1.22 del reglamento deportivo de la RFME.  está especificado el significado de las banderas y luces en el transcurso de la prueba.

Nos regiremos por el contenido de las especificaciones expuestas en él y aplicaremos las sanciones correspondientes en caso de no cumplimiento.

NORMATIVA ESPECÍFICA DEL CAMPEONATO

- **BOXES:** Los pilotos dispondrán de un espacio en los boxes de la prueba asignado por la organización y la distribución de este no se podrá modificar sin autorización. **NO SE PODRÁ** instalar ningún elemento de manera transversal a la dirección de circulación para salir del box.
- Para que una categoría sea efectiva tendrá que haber al menos 5 inscritos que participen en ella.
- En las clasificaciones finales por categorías y la clasificación general solo puntuarán los pilotos que estén inscritos A TODAS las pruebas que consta el campeonato.
- Todos los pilotos participantes que acepten este reglamento asumen que sus datos personales y clasificaciones serán publicados.
- La organización tomará imágenes tanto en soporte fotográfico como video que se utilizará para promocionar la competición, Todos los participantes ceden en exclusiva dichas imágenes y todos sus derechos a la organización.
- La organización se reserva el derecho de no permitir la participación a cualquier piloto que muestre un **comportamiento inapropiado** en la pista o fuera de ella.
- El piloto que no acate el reglamento o una sanción derivada de su aplicación podrá ser excluido de la competición o no ser admitida su inscripción en próximas carreras.
- Todos los premios que corresponden a marcas comerciales o colaboradores de la competición son responsabilidad exclusiva de las mismas.

Anexo Imagen obligatoria MOTORBIKE CUP 2024

- Adhesivos "MOTOR BIKE CUP" en cada lado de la quilla o lateral
- Frontal poner "MOTOR BIKE CUP" encima el dorsal o dos pequeños (12cm) en los laterales de la cupula

