



**MOTOR BIKE CUP**  
**2025**

**Reglamento deportivo, técnico y disciplinario particular 2025**  
(versión 2)



## Contenido

REGLAMENTO DEPORTIVO PARTICULAR .....	3
Artículo 1.- DEFINICIÓN.....	3
Artículo 2.- LICENCIAS .....	3
Artículo 3.- LISTA DE EXCLUSIONES.....	4
Artículo 4.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS.....	4
Artículo 5.- NEUMÁTICOS .....	4
Artículo 6.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS .....	4
Artículo 7.- CALENDARIO .....	5
Artículo 8.- DESARROLLO DE LA CARRERA .....	5
8.1.- Cronometrado 1 .....	5
8.2.- Superpole.....	6
8.3.- Parrilla de Salida.....	6
8.4.- Procedimiento de Salida.....	6
8.5.- Carrera.....	10
8.6.- Clasificación y Puntuación.....	10
8.7.- Trofeos.....	12
REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR.....	13
Artículo 1.- NORMATIVA DE SEGURIDAD.....	13
1.1.- Elementos que retirar.....	13
1.2.- Elementos que modificar.....	13
1.3.- Luz trasera de seguridad.....	16
Artículo 2.- DORSALES.....	16
2.1.- Colores de dorsal.....	16
2.2.- Elección de dorsal.....	18
Artículo 3.- DECORACIÓN .....	18
Artículo 4.- ROPA PROTECTORA Y CASCOS.....	18
Artículo 5.- BANDERAS Y LUCES.....	19
NORMATIVA ESPECÍFICA DEL CAMPEONATO.....	19

## REGLAMENTO DEPORTIVO PARTICULAR

### Artículo 1.- DEFINICIÓN

El RACE y C.D.E. Motor Bike Cup (MBC) organizan el Campeonato “**Motor Bike Cup (MBC)**”, una prueba de velocidad en circuito, que se desarrollará durante la temporada 2025 y que cuenta con las siguientes categorías:

<b>NOMBRE</b>	<b>ABREVIATURA</b>
<b>Motor Bike Cup SBK</b>	SBK
Motor Bike Cup SBK Senior	SEN
Motor Bike Cup SBK Rookie	ROK
Motor Bike Cup SBK Elite	ELI
<b>Motor Bike Cup SSP</b>	SSP
Motor Bike Cup SSP Master 45	M45
Motor Bike Cup SSP Rookie	ROK
Motor Bike Cup SSP Elite	ELI

- Para cada prueba se conformarán dos parrillas, una reservada para la categoría Superbike (Motos con cilindrada superior a 675 c.c. - SBK) y otra para Supersport (Motos con cilindrada hasta a 675 c.c. - SSP)

Las motocicletas destinadas a la competición Motor Bike Cup se basan en las motocicletas de producción reciente y disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

Este reglamento está destinado a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada, principalmente en aquellos aspectos que favorezcan la seguridad.

Todo aquello que no esté autorizado y precisado en el presente Reglamento queda totalmente prohibido.

El Comité Organizador se reserva el derecho a modificar cualquiera de los puntos del presente Reglamento.

### Artículo 2.- LICENCIAS

Podrán participar y puntuar en estos Campeonatos y Trofeos, todos los pilotos con licencia homologada expedida por la RFME. Para puntuar en el Campeonato Madrileño de Velocidad, el participante deberá estar en posesión de una licencia válida expedida por la Federación Madrileña de Motociclismo; su admisión estará supeditada a que las necesidades organizativas 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 3.- 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 hayan mantenido su actividad en moto en los últimos 10 años.

**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.

**Quedan excluidos de esta norma:**

- Las pilotos de categoría Femenina
- Los pilotos que solo hayan participado en el MOTOR BIKE CUP u OPEN EASYRACE en los últimos 5 años.

### Artículo 4.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

**Clase Supersport:** hasta 675 c.c.

**Clase Superbike:** más de 675 c.c

Se aceptarán los modelos que cumplan estas características.

### Artículo 5.- NEUMÁTICOS

Se puede utilizar cualquier marca y modelo de neumáticos.

### Artículo 6.- INSCRIPCIONES Y DERECHOS:

- Las inscripciones para el campeonato, o cualquiera de sus pruebas, se realizará vía web a través de **www.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 como máximo **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](mailto:inscripciones@motorbikecup.com))
- Las inscripciones **se admitirán en estricto orden de llegada** y no se dará por válida hasta la 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 7.- CALENDARIO

Por norma general y de manera habitual, las pruebas de Motor Bike Cup quedarán encuadradas dentro del evento Jarama Bike Racing.

Para la temporada 2025 quedan programadas las siguientes pruebas:

- Prueba 1: Viernes 23 y Sábado 24 de Mayo - Circuito de Madrid Jarama – RACE
- Prueba 2: Viernes 4 y Sábado 5 de Julio - Circuito de Madrid Jarama – RACE
- Prueba 3: Viernes 12 y Sábado 13 de Septiembre – Circuito de Madrid Jarama – RACE

Podrán existir la convocatoria de Test Oficiales bajo normativa federativa para los inscritos al campeonato. La fecha de los mismos, se comunicaría mediante Anexo al presente Reglamento.

## Artículo 8.- DESARROLLO DE LA CARRERA

### 8.1.- 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.

## 8.2.- Superpole

El formato del segundo entrenamiento cronometrado 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.

## 8.3.- Parrilla de salida

La parrilla de salida tendrá formato 3-3-3

En caso de igualdad de tiempos, se tendrán en cuenta los mejores siguientes tiempos y así sucesivamente hasta deshacer la igualdad.

En el caso de que un piloto salga a carrera desde el Pit Lane, cuando esto es debido, por ejemplo, a una penalización y está publicado en la parrilla de salida, la parrilla de salida oficial mostrará al piloto en la última posición y los pilotos detrás de él se moverán a las posiciones vacantes. El piloto realizará la vuelta de reconocimiento y ocupará la última posición en la parrilla. Tras realizar la vuelta de calentamiento el piloto entrará en el Pit Lane para tomar la salida de carrera desde el Pit Lane.

## 8.4.- Procedimiento de Salida

Procedimiento de salida estándar

1) Aproximadamente 10 minutos antes de la salida de la carrera – (excepto en caso de nueva salida o carrera programada) Se abre la salida del Pit Lane para iniciar la vuelta de reconocimiento. Semáforo verde.

• Los paneles de 5, 4, 3, 2, y 1 minuto se presentarán en la salida del Pit Lane. Los pilotos sólo podrán efectuar una vuelta de reconocimiento.

3) Aproximadamente 5 minutos antes de la salida de la carrera – (excepto en caso de nueva salida o carrera programada) • Cierre de la salida del Pit Lane • Semáforo rojo en la salida del Pit Lane.

4) Los pilotos que no estén en la parrilla de salida pueden iniciar la vuelta de calentamiento desde la salida del Pit Lane, bajo las indicaciones de los oficiales allí situados. Los pilotos que inicien la vuelta de calentamiento desde el Pit Lane, deberán tomar la salida desde el final de la parrilla.

5) Cuando los pilotos llegan a la parrilla de salida después de la vuelta de reconocimiento, se encontrarán a un comisario con una bandera roja estática, se detendrán al final de parrilla y pararán el motor. La motocicleta será empujada por un miembro de su equipo hasta su posición en la parrilla.

El piloto puede desmontar o permanecer sobre la motocicleta mientras ésta es empujada hasta su posición en la parrilla. Los pilotos en la parrilla pueden ser asistidos por cinco personas, de entre las cuales una puede sostener una sombrilla. Todos los asistentes que se encuentren en la parrilla deben portarla acreditación pertinente. Los oficiales presentarán paneles en un lado de la pista indicando el número de las filas de la parrilla, para ayudar a los pilotos a encontrar su posición.

El Director de Carrera, en este momento, declarará la carrera en “mojado”, si se va a desarrollar con la pista mojada, o “seco” (en pista seca) y lo indicará mediante un panel a los pilotos situados en parrilla y de la misma manera lo indicará a los pilotos que se encuentren en el Pit Lane. Si no se presenta ningún cartel, la carrera será declarada automáticamente en “seco” o en pista seca.

7) Los pilotos en la parrilla pueden en ese momento proceder a efectuar reglajes sobre su motocicleta o cambiar neumáticos para adaptarlos a las condiciones de la pista. Se pueden utilizar calentadores para los neumáticos en la parrilla.

Todos los reglajes deben de estar terminados cuando el cartel de “3 minutos” sea presentado. Después de la presentación de este panel los pilotos que necesiten todavía hacer reglajes en su motocicleta deben dirigirse al Pit Lane.

Los pilotos y sus motocicletas abandonarán la parrilla y se situarán en el Pit Lane, antes de que se muestre el cartel de “1 minuto”, donde podrán continuar haciendo reglajes. Estos pilotos tomarán la salida a la vuelta de calentamiento desde el final del Pit Lane y tomarán la salida de la carrera desde el final de la parrilla.

8) Durante todo el tiempo, está prohibido el repostaje o el cambio de depósito de gasolina en la parrilla de salida.

9) - 5 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento - Presentación del panel de “5 minutos” en la parrilla.

10) - 3 minutos antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “3 minutos” en la parrilla. Desde este momento, todas las personas deben abandonar la parrilla de salida, excepto dos mecánicos por motocicleta, la persona con la sombrilla, el equipo oficial de la televisión y los oficiales indispensables. En este momento los pilotos deben ponerse el casco.



Desde este momento, ninguna persona está autorizada a volver a entrar en la parrilla de salida (excepto los oficiales indispensables)

11) - 1 minuto antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “1 minuto” en la parrilla. Inmediatamente deben ser retirados los calentadores de neumáticos de las motocicletas. Desde este momento, todo el personal de los equipos, con excepción de dos mecánicos por motocicleta, abandonará la parrilla. Los mecánicos ayudarán rápidamente a arrancar las motocicletas y seguidamente abandonarán la parrilla.

12) – 30 segundos antes de la salida para la vuelta de calentamiento – Presentación del cartel de “30 segundos” en la parrilla.

Todos los pilotos deben estar en su posición con las motocicletas en marcha. Está prohibida la asistencia de los mecánicos. En ese momento todos los pilotos que no puedan arrancar sus motocicletas, deben dirigirse hacia el Pit Lane bajo el control de los oficiales de parrilla, donde pueden intentar arrancarlas. Los pilotos pueden tomar la salida para la vuelta de calentamiento desde el final del Pit Lane y tomarán la salida desde el final de la parrilla.

13) – 2 minutos antes de la salida de la carrera – Bandera verde agitada para dar salida a la vuelta de calentamiento. A cualquier piloto que se le pare el motor en la parrilla de salida o que tenga dificultades debe señalarlo alzando los brazos. Intentar arrancar la motocicleta en la parrilla no está permitido.

Bajo la supervisión o asistencia de un oficial, el piloto y la motocicleta saldrán de la parrilla de salida al pit lane, lo más rápido posible, donde los mecánicos le darán asistencia. Cualquier piloto puede comenzar la vuelta de calentamiento desde el pit lane y comenzará la carrera desde el final de la parrilla, siempre que salgan antes de que se cierre el pit lane y lleguen a la parrilla antes que el coche de seguridad.

Si no salen del pit lane antes que se cierre, ellos saldrán a carrera desde el pit lane. El personal del equipo no le está permitido la entrada en la parrilla después de que haya sido evacuada, a menos que lo indique un oficial. Los pilotos efectuarán una vuelta, a velocidad no restringida, seguidos por un coche de seguridad. El coche de seguridad adelantará a los pilotos lentos.

Una vez que los pilotos que han salido desde la parrilla de salida han pasado por la salida del Pit Lane a pista, el semáforo de salida del Pit Lane, cambiará a verde y los eventuales pilotos que allí se encuentren serán autorizados a efectuar la vuelta de calentamiento. 30 segundos más tarde, el semáforo cambiara a rojo cerrando la salida del Pit Lane.

Una vez llegados a la parrilla, los pilotos deben colocarse en su posición con la rueda delantera de su motocicleta tras la línea delantera y entre las líneas laterales que definen su posición sobre la parrilla, dejando su motor en marcha. El neumático delantero no debe tocar la superficie de pista fuera de las líneas pintadas.

Si dos pilotos o más deben tomar la salida desde el final de la parrilla ellos ocuparán sus posiciones en el orden en que estaban situados en la parrilla. Todo piloto que su motocicleta se le calara el motor en la parrilla o tuviera cualquier otra dificultad, debe quedarse sobre su motocicleta y levantar el brazo.



No está permitido intentar retardar la salida por otros medios. Intentar poner de nuevo la motocicleta en marcha en la parrilla no está autorizado.

Bajo la supervisión o asistencia de un oficial, el piloto y la motocicleta saldrán de la parrilla hacia el Pit Lane, donde los mecánicos podrán ayudar al piloto. Un oficial se situará delante de la parrilla con una bandera roja inmóvil. Todos los pilotos que lleguen al punto de entrada del Pit Lane en cualquier momento después de que lo haya hecho el coche de seguridad, deberán entrar en el Pit Lane para tomar la salida a la carrera desde la salida de Pit Lane. (por lo tanto, un piloto que no realice la salida desde la parrilla en el momento correcto, debe realizar la salida desde la salida de pit lane)

Los pilotos que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a Pit Lane para proceder a su reparación. Cuando una línea de la parrilla esté completa, el oficial bajará el panel para indicar que esa línea está completa. El panel no se bajará si un piloto de la línea en cuestión indica que su motocicleta se paró o cualquier otra dificultad. Cuando todos los paneles han sido bajados y el coche de seguridad está en su posición, un oficial en la parte de atrás de la parrilla agitará una bandera verde.

El oficial de salidas dará entonces rápidamente la orden al oficial que se encuentra delante de la parrilla, con la bandera roja, para que se retire a un lado de la pista.

14) Se encenderá el semáforo rojo entre 2 y 5 segundos. Se apagará el semáforo rojo, dando la salida a la carrera. El coche médico debe seguir a las motocicletas durante toda la primera vuelta.

Todo piloto que se anticipe a la señal de salida será sancionado por la Dirección de Carrera. La motocicleta debe estar parada en el momento que la luz roja se apaga.

Sé entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta en el momento en que las luces rojas se apagan. En el caso de un pequeño movimiento y un posterior frenado cuando las luces rojas están encendidas, los Oficiales designados serán los únicos en juzgar si hubo ventaja.

Es la Dirección de Carrera quien decidirá si se le aplica una sanción por tomar ventaja con la anticipación en la salida y deberá comunicar la sanción al piloto lo antes posible.

15) Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta, los oficiales empujarán la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden darle asistencia. El personal del equipo no le está permitido la entrada en la parrilla después de que haya sido evacuada, a menos que lo indique un oficial.

16) Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes del paso de salida a pista, la salida del pit lane será abierta (la luz/bandera verde se mostrará o la luz/bandera roja se apagarán o no se mostrarán) para los pilotos que estén en el pit lane.

La salida de la carrera desde pit lane, se realizará desde una posición “en parado” según lo indicado por los oficiales.

Sin embargo, un corredor que se retrase (por ejemplo, debido a problemas o reparaciones en la motocicleta) y llegue después de que la salida de boxes esté abierta, no tendrá que detenerse en la salida de boxes antes de unirse a la carrera.

El final del paso de salida a pista se define como el punto donde se une con la pista, o como lo defina la Dirección de Carrera (art. 1.21.19) Cuando se encuentre más de un piloto en la salida de boxes para tomar la salida, un oficial controlará su posición y orden de salida.

Dichos corredores pueden comenzar la carrera hasta el punto en que la cabeza de carrera haya cruzado la línea de meta para completar la primera vuelta de carrera. En el interés de la seguridad, cuando más de 10 pilotos tomen la salida desde la salida del Pit Lane, la salida se retrasará y un nuevo procedimiento tendrá lugar (procedimiento rápido de salida)

Si menos de 11 pilotos toman la salida desde la salida del Pit Lane, ellos seguirán el siguiente Protocolo de Salida a Carrera desde el Pit Lane:

- Los pilotos llegarán a la salida del Pit Lane directamente para situarse en las posiciones de la parrilla pintada, en el orden en que ellos lleguen.
- Después del comienzo de la carrera, la salida del Pit Lane se abrirá para los pilotos allí situados.

Están prohibidos los controles electrónicos de salida cuando los pilotos salen desde el Pit Lane.

- Está prohibido adelantar hasta que los pilotos pasen la línea discontinua situada en el paso de salida a pista.
- La línea blanca que separa el Pit Lane y la pista debe ser respetada, estando prohibido cruzarla hasta alcanzar la línea discontinua situada en el paso de salida a pista.

17) No es posible el cambio de motocicleta, salvo en los casos indicados en las Reglas Técnicas de la Competición.

## 8.5.- Carrera

La distancia de la carrera queda establecida en 11 vueltas para todas las categorías.

## 8.6.- Clasificación y Puntuación

El vehículo clasificado 1º será aquel que complete el número de vueltas previsto o alcanzado el tiempo máximo de carrera y vea la señal de final de carrera (bandera a cuadros) en primer lugar. Todas las motos serán clasificadas teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea.

Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el vencedor (redondeando a la unidad superior) y les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

Se establecerán clasificaciones absolutas para las categorías Superbike y Supersport, no optando a las mismas los pilotos encuadrados como Élite, que clasificarán de manera independiente para su campeonato.

Dentro de las categorías Superbike y Supersport, se establecen las siguientes clasificaciones independientes siempre que cuenten con un mínimo de 4 inscritos:

- **Elite:** Pilotos designados por el organizador en función de su trayectoria o palmarés en categorías superiores. Estos pilotos no optan al título absoluto de Superbike o Supersport.
- **SBK Senior :** Pilotos designados por el organizador. Pilotos con 50 ó más años en el momento de la carrera que no hayan competido en los últimos 10 años.
- **SSP Master 45:** Pilotos con 45 ó más años en el momento de la carrera.
- **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 rookies los pilotos que en su primer año en el campeonato Motor Bike 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 un piloto cumpliera las condiciones para puntuar en varias categorías, podrá inscribirse a las mismas

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

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

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.

### 8.7.- Trofeos

Optarán a trofeos al final de cada carrera los tres primeros clasificados en la clasificación final absoluta (quedando excluidos los pilotos Élite que tendrán su propio pódium) y los tres primeros de cada categoría, pudiendo optar un mismo piloto a varios trofeos si está inscrito en varias categorías.

Al final de temporada, se realizará una entrega de trofeos a los tres primeros absolutos de Superbike y Supersport y a los tres primeros de cada categoría.



## 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

#### 1.1.- 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).

#### 1.2.- Elementos a 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 precintado. 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** anticaída en los laterales de la motocicleta, estos **no deben de 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**.

### 1.3.- 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:

### 2.1.- 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 140mm.

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
<b>Superbike</b>	Amarillo	Negro /Azul
<b>Supersport</b>	Blanco	Negro/Azul

## 2.2.- 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.

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.- 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.- Los protectores de pecho y espalda pueden estar integrados en el mono o ser parte del conjunto del airbag pero han de estar siempre presente, incluso cuando se utilice airbag, y con la marca de la normativa claramente visible.
- 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 de cascos de la RFME.

## Artículo 5.- 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 2025

- Adhesivos "MOTOR BIKE CUP" en cada lado de la quilla o lateral
- Frontal poner "MOTOR BIKE CUP" encima el dorsal



  
Federación Madrileña de Motociclismo  
C.I.F.: G-77944410  
Ríos Rosas, 31 - 1ª Izquierda - 28003 Madrid  
APROBADO: 06-02-2025