



COPA DE CASTILLA Y LEÓN

SUPERMOTO – 2026

REGLAMENTO

Artículo 1 - TÍTULO Y GENERALIDADES

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

Artículo 2 - CATEGORIAS

Solo serán reconocidas para la Copa de Castilla y León de Supermoto las siguientes categorías:

OPEN / PROMESAS / MÁSTER

Artículo 3 - PILOTOS

Podrán puntuar en esta Copa los pilotos que estén en posesión de:

OPEN - Pilotos con licencia Homologada, Autonómica y Regional tramitada a través de la F.M.C.L. y Homologada y Autonómica de cualquier comunidad con convenio para el año en curso de las categorías Júnior y Sénior.

PROMESAS – Pilotos nacidos desde 2005 hasta 2011, ambos inclusive, con licencia Homologada, Autonómica y Regional tramitada a través de la F.M.C.L. y Homologada o Autonómica de cualquier comunidad con convenio para el año en curso de las categorías Cadete, Júnior y Sénior.

MÁSTER – Pilotos que tengan 30 años cumplidos con licencia Homologada, Autonómica y Regional tramitada a través de la F.M.C.L. y Homologada o Autonómica de cualquier comunidad con convenio para el año en curso.

El campeón de PROMESAS de años anteriores participará en OPEN

LAS LICENCIAS DE 1 DÍA NO PUNTUAN

Artículo 4 - CIRCUITOS

Las manifestaciones de la Copa de Castilla y León de Supermoto deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMCL.

4.1 - Especificaciones del circuito

En la Copa de Castilla y León de Supermoto el circuito se realizará sobre una superficie **100% de asfalto**. No hay tierra

4.2 - Seguridad

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

Artículo 5 - ASISTENCIAS MÉDICAS

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

Artículo 6 - INSCRIPCIONES

Las inscripciones deberán rellenarse en los boletines facilitados por la F.M.C.L. y enviarse a esta federación junto con el importe del derecho de las mismas. **La NO asistencia tendrá que avisarse antes del comienzo de la prueba, para poder devolver la inscripción tiene que justificarse antes de 48 h.**

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

Artículo 7 - TRANSPONDEDORES

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

Artículo 8 - PARRILLA DE SALIDA

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierda y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derecha. Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).
- En la misma línea de salida se dejará 1 m., como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.
- Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.
- Un espacio de 4 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.
- La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo.
- El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 30.

Artículo 9 - ENTRENAMIENTOS

9.1 Entrenamientos

La sesión de entrenamientos será de 20 min. Si los entrenamientos se hacen separados, la sesión será de 15 min. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

Será aceptado un grupo de cómo máximo 20 pilotos por mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos cronometrados.

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

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

9.2 Orden de la parrilla de salida en la competición

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

9.3 En caso de lluvia

Las carreras se declararán todas en mojado.

Artículo 10 - BRIEFING

Antes del comienzo de los entrenamientos el director de carrera convocará una reunión de pilotos en la que explicará detalladamente todo lo relativo al desarrollo de la competición.

Artículo 11 - CARRERAS

11.1 Zona de pre-parque

Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga. No cumplir con esta Norma supondrá pérdida de posición a la última posición en parrilla.

11.2 Procedimiento de salida.

Se efectuará con el motor en marcha.

El director de carrera dará orden de formar la parrilla de salida.

Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas, PROHIBIDO HACER ENTRENAMIENTOS DE SALIDA EN ESTA VUELTA.

Terminada la vuelta de calentamiento, los pilotos volverán a sus puestos con la rueda delantera de su motocicleta situada en la línea que define su situación en la parrilla de salida y se encontrarán con el juez de salida con la bandera roja situado en la primera fila de la parrilla.

Una vez completada la parrilla, el juez de salida con la bandera roja se retirará de la parrilla.

Se dará la salida subiendo una bandera nacional de abajo a arriba o bien con semáforo al apagarse la luz roja.

11.3 Adelantamiento en la salida

Se entiende que hay anticipación a señal de salida cuando exista un movimiento de la motocicleta antes de que se levante la bandera de salida o se apague la luz del semáforo.

La penalización será de 10" a sumar en el tiempo total empleado por el piloto en su manga.

11.4 Medios de propulsión

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

11.5 Conducta durante la carrera

- Los corredores deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.
- Los corredores deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores, participantes o público espectador, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.
- Los corredores únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes.

En caso de abandono accidental de la pista, podrá volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no le represente ninguna ventaja. Los oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

- Si un corredor tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los oficiales, los cuales pueden ayudar al corredor a retirar su motocicleta.

- Si un corredor se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.
 - En el caso de los corredores que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.
 - Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque o en la pista.
 - Está terminantemente prohibido que los corredores transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.
 - Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un oficial.
 - No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, **de los sistemas denominados “lap timer”, (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba)** y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.
 - Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
 - Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.
- Está prohibido hacer ensayos de salida en la vuelta de calentamiento.
- Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.
 - Todos los pilotos, durante los entrenamientos ó carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc..) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra este sobre el que recaigan las acciones ó sanciones que estime oportunas la FMCL.
 - Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc..).
 - Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
 - Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc...
 - Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

11.6 Cambio de motocicleta

No está permitido el cambio de motocicleta

Artículo 12 – COMPETICIONES

Las competiciones puntuables para la Copa de Castilla y León se desarrollarán a:
Dos mangas de 10 minutos más dos vueltas.

Adelantar con bandera amarilla conlleva una sanción de 5 puestos en la manga

El número máximo de participantes será de 30 pilotos

Artículo 13 - DETENCIÓN DE UNA MANGA

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

Si una manga es detenida en no importa que momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El nuevo lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que ocupaba la vuelta anterior al momento que haya sido mostrada la bandera roja.

El tiempo de duración de esta nueva manga quedará reducido en un 30% con respecto al tiempo reglamentariamente establecido.

Se autorizará el cambio de motocicleta. La elección final deberá hacerse antes de los 10 minutos de la nueva salida.

Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El orden final estará determinado por la clasificación de los pilotos en la vuelta anterior a la que haya sido mostrada la bandera roja.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez.

Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

Artículo 14 - 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 Club Organizador del cumplimiento de esta norma.

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

Artículo 15 - SEÑALES OFICIALES

La señalización oficial debe ser indicada por medio de las siguientes banderas

- 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 saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. Cuando esta bandera se presente en una sección de saltos múltiples, los corredores deberán negociar cada salto por separado hasta que haya pasado la zona en cuestión. (Prohibido adelantar).
- Bandera amarilla con franjas rojas: Deterioro de la adherencia de la pista (Aceite/agua...)
- Bandera Azul, agitada: Atención, Vd. va a ser doblado por un piloto (facilite la maniobra).
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo.

En caso de que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

Artículo 16 - CRUCE DE LA LINEA DE CRONOMETRAJE (META)

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

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

Artículo 17 - RESULTADOS

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la línea de llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

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

El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

Artículo 18 – MINIMO DE PARTICIPANTES:

Para que una competición tenga validez a efectos de puntuación para este campeonato, deberá contar como mínimo con la participación de **UN piloto**.

Artículo 19 - PUNTUACIONES

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

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

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

Artículo 20 - SANCIONES Y RECLAMACIONES –

20.1 – SANCIONES - El jurado de la prueba podrá estudiar e imponer una sanción durante la competición, antes de la publicación de los resultados

20.2 – RECLAMACIONES - Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de **100,00 €**, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de **800,00 €**.

Toda solicitud de **control de carburante** por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de **1.000,00 €**, efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 700,00 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

Artículo 21 - PREMIOS POR CARRERA Y COPA

21.1 - Por carrera

No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para la Copa, excepto los trofeos a los tres primeros de la clasificación general de las tres categorías por separado.

21.2 – Habrá una clasificación general SCRATCH de las tres categorías conjuntas.

CAMPEON SCRATCH – Premio licencia 2027*

Por categorías: 1º - Trofeo y Diploma
 2º - Trofeo y Diploma.
 3º - Trofeo y Diploma.

Para obtener un premio hay que participar en la mitad más una de las pruebas de la Copa, si no se participa en ese número de pruebas se obtiene la clasificación y se pierde el trofeo y diploma

* Para obtener el premio de licencia tienen que participar un mínimo de **10** pilotos en la Copa, si el premiado es de otra comunidad el premio será de 150 €.

Artículo 22 - VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

Solo se permite la verificación de una sola motocicleta. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

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 o toda motocicleta que tome parte en una Carrera, a instancias del Director de Carrera ó Comisario

Artículo 23 - REGLAMENTO TECNICO

23.1 Motocicletas admitidas

Las competiciones de Supermoto estarán abiertas a motocicletas de: 125 hasta 300 c.c. en motores de dos tiempos y desde 250 hasta 750 c.c. en motores de 4 tiempos.

En todas las categorías serán motocicletas derivadas de motocross, enduro o trail.

23.2 Manillar

Será de tipo cross de una sola pieza. No podrá tener una longitud menor de 500 mm. Ni superior a 850 mm. El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo.

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra la deberán colocar en el centro del mismo.

Las extremidades del manillar pueden ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.

23.3 Manetas

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Esta esfera puede igualmente ser allanada, pero en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.) Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta. Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

Se autoriza el uso de protectores de manetas.

23.4 Mando del acelerador

El puño del acelerador deberá cerrar la compuerta o mariposa del carburador siempre que el conductor no lo accione.

23.5 Neumáticos y Llantas

Los neumáticos son libres.

En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.

Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.

23.6 Puesta en marcha

Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

23.7 Tubo de escape

Será de libre preparación.

23.8 Frenos

Serán de libre preparación.

23.9 Suspensiones

Serán de libre preparación.

23.10 Dirección

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

23.11 Motor

Será de libre preparación.

23.12 Alimentación

Será de libre preparación.

23.13 Seguridad

- Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad mínima será de 300cc., el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.
- Los tapones de vaciado, llenado y niveles tanto de aceite como del sistema de refrigeración, deberán estar precintados con alambre
- Solo se permitirá agua como líquido refrigerante.
- Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.
- El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.
- Se eliminarán de las motocicletas que lo lleven de serie: claxon, luces, caballetes, espejos, intermitentes, reposapiés pasajero, matrícula, etc...

23.14 Placas porta números

Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas porta-números, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

23.14 Dorsales

Los colores del número y del fondo de las placas serán de libre elección por parte del piloto. Deberá de existir una clara distinción cromática entre el color del número y el color del fondo.

ESTAN PROHIBIDOS LOS DORSALES CON MAS DE 2 CIFRAS.

23.16 Guardabarros

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán contruidos en materiales plásticos flexibles.

23.17 Indumentaria

Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, casco integral (cross o velocidad), botas, guantes, etc.

23.18 Estética

Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc..)

Artículo 24- MEDIO AMBIENTE

Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

Los residuos, aceite, basura, etc., serán depositados en contenedores ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el organizador.

El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.