

CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEON **DE MINIMOTOS ALEVIN**

REGLAMENTO

Artículo 1 - TITULO Y GENERALIDADES:

La F.M.C.L. convoca para el año 2018 el Campeonato de Castilla y León de Minimotos Alevín, que se registrará por su propio Reglamento Deportivo, 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 el Campeonato de Castilla y León de Minimotos Alevín las siguientes categorías:

INICIACION (4,2) – Pilotos nacidos los años 2010 - 2011 - 2012 con 6 años cumplidos

ALEVIN (6,2) – Pilotos nacidos los años 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 con 6 años cumplidos

Artículo 3 – CIRCUITOS:

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

3.1 Seguridad

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

3.2 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.

Artículo 4 – INSCRIPCIONES:

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

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

Artículo 5 - PARRILLA DE SALIDA:

Se conformará de la siguiente manera:

- El número de puestos por línea de salida será de 3.
- La “pole position” deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la Primera curva es a izquierda y en el exterior izquierdo sin la primera curva es a derecha. Deberá estar marcada 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 marcado sobre el suelo.
- El número total de puestos a marcar sobre la línea de salida será de 30.

Artículo 6 – PILOTOS:

Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión de Licencia Regional y comunitaria tramitada a través de la F.M.C.L. o Única de cualquier comunidad con convenio para el año en curso.

LAS LICENCIAS DE 1 DIA NO PUNTUAN

Artículo 7 – ENTRENAMIENTOS:

7.1 Entrenamientos

Cada categoría tendrá una sesión de entrenamientos cronometrados de 15 minutos. Para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

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

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

7.2 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.

7.3 En caso de lluvia

Las carreras se declararan todas en mojado.

Artículo 8 – BRIEFING:

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

Artículo 9 – CARRERAS:

9.1 Zona de pre-parque

Todas las motocicletas deben estar en la zona de salida 5 minutos antes de la hora del comienzo de la manga.

No cumplir con esta norma supondrá la pérdida de posición en parrilla, pasando a la última posición o salir desde el pit lane

9.2 Procedimiento de salida.

Se efectuará con el motor en marcha.

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

Una vez formada, su adjunto con una bandera roja pasando entre los pilotos, dará comienzo a la vuelta de calentamiento por filas.

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

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

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

Para los pilotos que salen desde boxes un comisario de pista les indicara la salida

9.3 Adelantamiento en la salida

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

9.4 Medios de propulsión

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

9.5 Conducta durante la carrera

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

de los sistemas denominados “lap timer”, (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba) y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.

- Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.
- Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y para uno mismo.
- Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, ya que esta acción puede perjudicar el progreso de los otros corredores, por lo tanto, no se puede parar voluntariamente en la pista.
- Todos los pilotos, durante los entrenamientos ó carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc...) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y será contra éste 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, guantes, etc...).
- Ninguna persona que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.
- Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc...
- Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

9.6 Cambio de motocicleta

No esta permitido el cambio de motocicleta

Artículo 10 - 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 11 – COMPETICIONES:

Las competiciones puntuables para el Campeonato De Castilla y León se desarrollarán a:
INICIACION - Dos mangas de 6 min. + 2 vueltas.
ALEVIN - Dos mangas 8 min. + 2 vueltas

Artículo 12- 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.

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 13 - 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 14 - SEÑALES OFICIALES:

La señalización oficial debe ser indicada por medio de banderas, que midan como mínimo 750 x 600 mm., de la siguiente manera:

- Bandera Roja: Parada obligatoria para todo 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. (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 Negra y rotulo con el nº del piloto: Parada para el piloto en cuestión
- Bandera Negra con circulo naranja y nº piloto: indica al piloto en cuestión que su moto tiene problemas mecánicos
- Bandera Blanca: presencia en pista vehiculo lento (ambulancia...)
- Bandera Verde: pista libre
- Bandera de cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo

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

Artículo 15 - 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 marcada

Artículo 16 – 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:

1. No ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del 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 17 – 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 18 - 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 19 - PREMIOS POR CARRERA Y CAMPEONATO

19.1 Por carrera

No habrá premios en metálico para las pruebas puntuables para el campeonato, excepto los trofeos a los tres primeros de la general.

19.2 Por clasificación general en el final del campeonato en las dos categorías.

1° - Trofeo y Diploma

2° - Trofeo y Diploma

3° - Trofeo y Diploma

Para obtener un premio hay que participar en la mitad más una de las pruebas del campeonato.

Artículo 20 - 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 o Comisario

Artículo 21 - REGLAMENTO TECNICO

ESTAN PROHIBIDOS LOS DORSALES DE 3 CIFRAS.

En ALEVÍN las que tengan:

Motocicletas admitidas

Podrán participar en este Campeonato todas motocicletas denominadas Minimotos, una moto en miniatura que cumpla las siguientes características:

- Motores monomarcha de dos tiempos, **6'2 CV**, cilindrada máxima de 40 c.c. monocilíndricos y refrigerados por aire o agua, hasta 5 transfer.
- En los motores deberá colocarse una arandela limitadora entre el cilindro y el colector de escape de 3 mm de grueso con un orificio central de 18 mm.
- La arandela limitadora que va del cilindro al escape deberá de ser completamente plana, sin rebajes ni hendiduras y tampoco con forma de embudo.
- Tener el chasis rígido.
- Tener, aunque se permita una tolerancia de hasta el 5%, unas medidas máximas de:
 - Distancia entre ejes 73 cm.
 - Longitud 106 cm.
 - Altura del asiento 46 cm.
 - Altura total 62 cm.
- Disponer de un interruptor o pulsador de paro en perfecto estado, visible y accesible.

- Tener carenado, y que esté libre de roturas y aristas que entrañen peligro para los pilotos. No estará permitido tener montados carenados adicionales.
- Dorsales perfectamente visibles.
- Cualquier rotura o mal funcionamiento de la parte ciclo que pueda ser constitutivo de peligro para los pilotos, podrá comportar la exclusión de la motocicleta.
- El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda trasera.
- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero.
- Toda motocicleta irá provista en su parte delantera frontal del dispositivo para poner el transponder.
- Los desarrollos son libres.
- Las manetas de los frenos deberán estar en perfecto estado, con un diámetro mínimo en los bordes de 14mm.
- Queda totalmente prohibido el uso de aditivos, solo se puede utilizar combustible de 90 octanos, sin plomo y de venta comercial.
- Solo se permite agua como líquido refrigerante
- Cigüeñal preparación libre.
- Embrague preparación libre.
- Encendido por descarga capacitativa sin variación automática de encendido.
- Carburación preparación libre.
- Frenos preparación libres.
- Escape Libre elección. (102Db. máximo) Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.
- Llanta 5 o 6,5

En INICIACIÓN las que tengan:

- Motores monomarcha de la marca POLINI de dos tiempos, **4'2 CV**, Cilindrada máxima 40 c.c. monocilíndricos y refrigerados por aire, hasta 5 transfer.
- Cigüeñal Abierto sin manipular.
- Carburador de 14 mm máximo, sin regulación.
- Encendido por descarga capacitativa sin variación automática de encendido.
- Llanta 5 o 6,5

- **MANILLAR.** - Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.

Cada motocicleta dispondrá de un interruptor o pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.

- **MANETAS.** - Las manetas de frenado deben terminar en una esfera de 12mm. de diámetro mínimo.

Las manetas pueden estar allanados, pero deberán tener los bordes redondeados y la parte allanada tendrá un espesor mínimo de 14mm.

Las manetas de freno deben estar en perfecto estado de eficacia y funcionamiento.

- **PUESTA EN MARCHA.**- Con tirador auto-retráctil.

Es obligatorio contar con el dispositivo de arranque, en perfecto estado de uso.

- **EMBRAGUE.**- Centrífugo automático en seco homologado por el fabricante

- **ADMISIÓN** - El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante.

- **ESCAPE.** - Deberá ser de serie, el modelo homologado por la marca. Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

- **DIRECCIÓN.**- Estará prevista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

- PUÑO DE GAS.- El puño de gas debe ser el original homologado por el fabricante, debiendo regresar al punto inicial cuando se suelte.

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

- DORSALES.- En cada motocicleta se colocaran 3 dorsales. El delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado en el caso que la toma de aire esté en el centro del frontal del carenado. En este caso el número estará en el lado en el que esté situado el cronometraje oficial.

Las placas laterales deberán estar colocadas a derecha e izquierda del colín.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

Están prohibidos los dorsales de 3 cifras

- PROTECTOR DE CADENA.- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda trasera.

- FRENOS. -Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante o los del fabricante del mercado auxiliar siempre con unas medidas máximas de disco:

Freno anterior de disco de 122 mm.

Freno posterior de disco de 122 mm.

Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente. Un protector de disco es recomendable.

CARENADO. - Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero.

El carenado será el original o en su defecto deberá mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la Minimotos homologada.

El carenado puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen.

El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.

Todas las Minimotos deberán llevar carenado completo con quilla, o en su defecto semicarenado con quilla, según el modelo original homologado. Solo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.)

La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente.

El guardabarros debe ser igual a los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales. Así mismo, puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.

Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.

En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se recomienda colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

TELEMETRIA.- No se puede transmitir ningún tipo de información a/o desde una motocicleta en movimiento.

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.

Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE.- El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje que entregue el mismo.

La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada.

Debe colocarse el pasador o grupilla para la sujeción del transponder al soporte.

No está autorizada ninguna manipulación del transponder.

El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

MOTOCICLETAS PELIGROSAS.- Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

Artículo 22 - INDUMENTARIA

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

Artículo 23 - 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.