



Cto Aragón MiniVelocidad Promo Aragón Cup 2019

REGLAMENTO TECNICO



REGLAMENTO TECNICO Promo Aragón MiniMoto 4,2 CV

Las motocicletas destinadas a la Promo Aragón Cup MiniVelocidad de la categoría **MiniMoto 4,2 CV** se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de la redes de ventas habituales del fabricantes y homologadas por éste para su participación en la Promo Aragón Cup MiniVelocidad.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MiniMoto 4,2 CV.

Estos Reglamentos están destinados a autorizar diferentes modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costes (para la competición) y de una limitación de potencia.

1. La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las MiniMotos deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).
2. Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.
3. No se autoriza el intercambio de motocicletas entre pilotos.
4. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

02.- MOTOR Y MOTOS.

- Motor mono-marcha, mono cilíndrico de 2 tiempos, con un cubicaje máximo de 40cc. con unas cotas de diámetro por carrera de 36x39mm., una relación de compresión de 14:1 y equipado con un encendido electrónico con carga inductiva. con todos los componentes como los homologados por el fabricante, excepto el piñón de salida, la cadena y la corona, que pueden ser substituidos por los homologados por BMR.
- Refrigeración por aire.
- Marca: (POLINI 910 Carena 4,2 CV) Anteriores al 2016 Originales y sin modificaciones.
- Marca: (POLINI 910 Carena 4,2 CV Modelo 2016)
- **La potencia no excederá de 4,9 cv**
- **Si la potencia excediese de la autorizada, se sancionará de la siguiente manera:**

	Entrenos	Carreras
0,1 a 0,3 cv	1" al mejor tiempo	1" por el número de vueltas de carrera
> 0,3 a 0,6 cv	2" al mejor tiempo	2" por el número de vueltas de carrera
> 0,6 cv	Eliminación de tiempos	Desclasificación

En el caso de cambio de fabricante de neumáticos y de banco con respecto al año anterior, se volverá a realizar una media entre los participantes.

03.- CHASIS.

- Original pre fundido con doble viga de aluminio sin ninguna modificación.

04.- MEDIDAS Y PESOS.

- Deben tener unas medidas máximas de:

Longitud	945mm.
Anchura carenado	240mm.
Altura del asiento	385mm.

- El peso mínimo admitido de la motocicleta es de 18 kg. sinlastre y sin combustible

- El peso mínimo admitido para el conjunto de motocicleta y piloto será de 49,5 kg. siempre y **cuando no tenga que llevar más de 2 kg. de lastre.**
- Se aplicará para todas una tolerancia de +0,5 kg.
- **Una primera infracción de hasta 1 kg, será penalizada con una advertencia, en caso de ser más de 1 kg o siguientes infracciones, se aplicará de la siguiente forma:**

	Entrenos	Carreras
0,1 a 3 kg	1" al mejor tiempo x nº de kg	1" por el número de vueltas de carrera x nº de kg
> 3 a 6 kg	2" al mejor tiempo x nº de kg	2" por el número de vueltas de carrera x nº de kg
> 6 kg	Eliminación de tiempos	Desclasificación

05.- 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.

06.- 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.

07.- PUESTA EN MARCHA.

- Con tirador auto-retráctil.
- Es obligatorio contar con el dispositivo de arranque, en perfecto estado de uso.

08.- EMBRAGUE.

- Centrífugo automático en seco homologado por el fabricante o el homologado por BMR. **a 4500 RPM máximo.**
- Los muelles de embrague admitidos son los **negros** homologados por el fabricante o los negros homologados por BMR.

09.- ADMISIÓN/CARBURADOR.

- El carburador debe ser el homologado.
- El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante.

10.- BUJIA.

- Las bujías **deben ser de electrodo convencional.**

11.- ESCAPE.

- Deberá ser el modelo homologado por la marca.
- Deberá cumplir la normativa vigente respecto al nivel sonoro (102dB.)
- Durante el control de nivel sonoro, toda motocicleta no prevista de un punto muerto en la caja de velocidades, deberá ser situada sobre un soporte que le permita alcanza las revoluciones necesarias para su medición.
- Los límites de nivel sonoro serán medidos a 7.000 RPM.

- Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

12.- DIRECCIÓN.

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

13.- 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.

14.- DORSALES.

- En cada motocicleta se colocarán 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.
- Alternativamente se puede colocar un solo número en el colín con la parte superior del número hacia el piloto.
- En los carenados/colines de color **coincidente con el del fondo del dorsal**, habrá un ribete en **color contrario** de una anchura mínima de 6mm. alrededor del fondo.

Los números y fondos serán:

Fondo	Número
BLANCO	NEGRO

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

15.- 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.

16.- NEUMÁTICOS Y LLANTAS.

- Los neumáticos deberán ser los especificados en el ANEXO NEUMÁTICOS
- Las llantas serán las homologadas de 5" por el fabricante.

17.- FRENOS.

- Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante, con unas medidas máximas de disco:
 - Freno anterior de disco de 122mm.
 - Freno posterior de disco de 122mm.
- Las pastillas de freno pueden sustituirse por las homologadas por BMR.
- Los discos de freno delantero y trasero puede sustituirse por la marcha homologada BMR.
- Las motocicletas deberán estar equipadas con al menos un freno en cada rueda, que funcione separadamente.
- Un protector de disco es recomendable.

18.- 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 minimoto 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.

19.- CARBURANTES.

- Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,0005g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver Reglamento para las especificaciones detalladas).
- El depósito puede contener un máximo de 1,8 litros de carburante.

20.- TELEMETRIA.

- No se puede transmitir ningún tipo de información a/o desde una motocicleta en movimiento.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina (transponder).
- 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.

21.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE.

- El transponder o Etiqueta 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.

22.- 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.

23.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc.... Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o botines por encima del tobillo de material similar. **Todos estos elementos deben estar en perfecto estado.**
- Están prohibidos los materiales sintéticos.
- Es **obligatorio** llevar protector de espalda.
- Los corredores deben llevar un casco integral (normativa R.F.M.E./F.I.M.) bien ajustado y sujeto correctamente. La visera debe ser de material de seguridad.
- Solo en casos excepcionales, se permitirá el uso de un mono de dos piezas, siempre y cuando éstas vayan perfectamente ensambladas y no exista posibilidad de que la chaqueta pueda separarse del pantalón.
- La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.
- Las motocicletas o los pilotos solo podrán llevar equipos de grabación tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

24.-VERIFICACIÓN FINAL.

- Después de cada entrenamiento cronometrado y cada carrera pasarán verificación final obligatoria de peso todos los pilotos y verificación final obligatoria de banco de potencia los 4 primeros clasificados más 1 elegido al azar.
- Después de la carrera final pasarán verificación final obligatoria mecánica los 5 primeros clasificados.
- Igualmente serán obligados a pasar verificación final todos aquellos pilotos que designe el Jurado de la prueba.
- Las verificaciones finales podrán efectuarse en el mismo circuito o se solicitará a los equipos el desmontaje y precintado del motor, o de cualquier otra pieza, para su posterior verificación.

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

ESTE REGLAMENTO QUEDA ABIERTO A POSIBLES MODIFICACIONES O CAMBIOS, QUE DEBERÁN SER APROBADOS POR LA COMISIÓN DEPORTIVA DE LA FEDERACION NOTIFICADOS MEDIANTE COMUNICADOS NUMERADOS.

REGLAMENTO TECNICO Promo Aragón Cup MiniVelocidad: MiniGP

INTRODUCCIÓN.

Las motocicletas destinadas a la Promo Aragón Cup de MiniVelocidad de la categoría MINIGP se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en el Campeonato.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINIGP.

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

Se entiende por original, todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su comercialización y venta por el fabricante. Aquellos cambios por actualizaciones o cambios de proveedor deberán ser comunicados, para su posterior homologación.

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

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas MINIGP deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de lo

02.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES.

- Configuración del motor es de 4T y cilindrada máxima: 113,36cc. (54x49,5)
- Potencia 9,6 cv

	Entrenos	Carreras
0,1 a 0,3 cv	1" al mejor tiempo	1" por el número de vueltas de carrera
> 0,3 a 0,6 cv	2" al mejor tiempo	2" por el número de vueltas de carrera
> 0,6 cv	Eliminación de tiempos	Desclasificación

- En el caso de cambio de fabricante de neumáticos y de banco con respecto al año anterior, se volverá a realizar una media entre los participantes.
- Caja de 4 velocidades:
- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

03.- PESOS.

- Los pesos mínimos para las motocicletas serán de: 65 kg
- El peso mínimo admitido para el conjunto de motocicleta y piloto es de: 103,5 kg
- **El peso mínimo de la moto cuando no se alcanza el mínimo del conjunto moto piloto, es el siguiente: 69,5 kg**
- Se aplicará para todas las categorías una tolerancia de +0,5 kg.
- **Una primera infracción de hasta 1 kg, será penalizada con una advertencia**, en caso de ser más de 1 kg o siguientes infracciones, se aplicara de la siguiente forma:

	Entrenos	Carreras
0,1 a 3 kg	1" al mejor tiempo x nº de kg	1" por el número de vueltas de carrera x nº de kg
> 3 a 6 kg	2" al mejor tiempo x nº de kg	2" por el número de vueltas de carrera x nº de kg
> 6 kg	Eliminación de tiempos	Desclasificación

- Para llegar a los pesos mínimos, puede utilizarse un lastre.
- El peso puede controlarse en cualquier momento. El peso de la motocicleta será medido en el modo en que la motocicleta participe, comprendido el aceite, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, tales como el emisor de cronometraje, cámara, o telemétrico, etc.
- Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (esto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).

04.- CHASIS / SUB-CHASIS.

- Debe ser el original de la moto homologada sin ningún tipo de modificación.
- La distancia entre ejes debe ser de: 1120 +/- 15

05.- GEOMETRÍA.

- Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

06.- HORQUILLA DELANTERA.

- Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas standard de origen de las horquillas no pueden modificarse; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles así como variar su precarga.

07.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE).

- El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

08.- DIRECCIÓN.

- Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30mm. entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.

09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR.

- El/los amortiguador/es deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

10.- FRENOS.

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Los discos de freno serán los homologados por el fabricante o los del fabricante del mercado auxiliar NG, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Sólo estarán permitidos el uso de 1 disco y 1 pinza de freno en cada rueda, de medidas máximas para los discos de 190 anterior y 180 posterior
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

11.- LLANTAS.

- Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.
- Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.
- La medida de las llantas será de 2,15x10" anterior y 2,50x10" posterior.
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja y la corona de la rueda trasera; el paso de cadena debe ser el homologado por el fabricante, aunque sus medidas pueden alterarse para adaptarse al desarrollo elegido.

12.- NEUMÁTICOS.

- Según ANEXO NEUMATICOS.

13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE.

- Será el original y el interior es obligatorio que esté forrado de mousse, preferentemente Explosafe o similar.
- El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.
- Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISION.

- La caja de aire, las toberas y la caja de filtro deben ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.
- Las motocicletas homologadas con filtro de aire no podrán eliminarlo. Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.
- Los conductos de aire originales no pueden modificarse.

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE.

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador será el original homologado para dicho modelo: Mikuni 22mm. Ø
- Los chiclés y sus reglajes serán libres.
- Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación.
- TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cc.
- TAPONES: Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

- El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.
- El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

17.- REPOSAPIÉS.

- Los reposapiés son libres. Pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.
- Los reposapiés se podrán adaptar a la medida del piloto.

18.- MANILLAR / MANETAS.

- El manillar debe ser el original.
- Las manetas y sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200mm., medidos desde el pivote, y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18mm. En caso de ser su terminación aplanada, tendrán un mínimo de 14mm.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de paro montado sobre el manillar.

19.- ESCAPE.

- Solo se podrá utilizar el homologado por el fabricante. El límite sonoro será de 105 db/A (con una tolerancia de 2 db/A durante toda la prueba, entrenamientos y carrera).
- La medida se tomará según el método FIM 2 metros Max.
- Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

20.- CARENADO.

- La motocicleta tendrá instalado el carenado en todo momento que ruede en pista, incluido los entrenos libres. En caso de accidente podrá otorgarse una dispensa por parte del jurado.
- Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante.
- Se autorizan los tacos de protección, de nylon, redondeados, y no podrán sobresalir más de 15mm.
- El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio.
- El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeadas.
- Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.
- Las medidas máximas serán aquellas producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Excepcionalmente y bajo autorización expresa y supervisión del organizador, se podrá rebajar la altura de la silleta al suelo.
- No se permiten orificios adicionales.
- La parte inferior del carenado debe estar construida para contener, en caso de rotura del motor, al menos la mitad del total del aceite y el líquido refrigerante del motor. El borde inferior de cualquier abertura en el carenado debe estar por lo menos a 50mm. del fondo del carenado.
- La parte inferior del carenado debe incorporar un agujero de 25mm. en el fondo de la parte inferior delantera. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe ser abierto sólo en condiciones de lluvia y cuando el Director de Carrera declare la carrera de mojado.

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA.

- Los haces de cables deben de ser los originales.
- La instalación eléctrica debe ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.
- Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.
- No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.
- No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE.

- No se autoriza ninguna modificación.

24.- ENCENDIDO.

- El encendido debe ser el original de la moto homologada.

25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

- La utilización del titanio o carbono está prohibida.
- Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

26.- TELEMETRÍA.

- No está permitido el uso de telemetría.
- No se permite ningún sistema de adquisición de datos.
- Es caso de que el modelo homologado disponga de sistema de adquisición de datos este debe estar desconectado y nunca estar en comunicación con el sistema de encendido. Los sistemas de encendido y adquisición de datos deben ser en todo momento independientes.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina (transponder).
- 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.

27.- NÚMEROS Y FONDOS.

- Los números de carrera deben fijarse en la parte delantera y en los dos lados de la motocicleta, con el fin de que sean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.
- Los números deben ser conformes a los colores y medidas que se indican seguidamente:
- Los números y fondos serán:

FONDO	NUMERO
NARANJA	AMARILLO

- **En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.**
- Las medidas mínimas de los números serán:
 - Altura números 140mm.
 - Anchura del trazo número 20mm.
- Los fondos de las placas porta números no deben tener una inclinación de más del 30 % con respecto a la vertical.
- Deberá dejarse un espacio libre de al menos 2mm. alrededor de los números.
- En cada motocicleta se colocarán tres placas porta números. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado hacia el lado en el que está situado el cronometraje oficial. Las placas laterales deben estar colocadas en la parte posterior derecha e izquierda del colín o del carenado. Alternativamente, se puede colocar un dorsal en la parte central del colín con la parte superior del número hacia el piloto.
- En los carenados/colines de color claro, habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm. alrededor del fondo blanco.
- En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.
- Solo se adjudicarán numeraciones de hasta dos dígitos (de 1 al 99).

28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.
- Está prohibido el material sintético.
- Es obligatorio llevar un protector de espalda.
- Los corredores deben llevar un casco integral, homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente.
- La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisario Técnico.
- Las motocicletas o los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

29.- PUBLICIDAD.

- Todo participante deberá reservar obligatoriamente, un espacio para la publicidad oficial, de promotores o de patrocinadores del Campeonato de PromoAragón de MiniVelocidad, bien sea en el mono o en la motocicleta.
- La ubicación concreta se hará pública en un anexo específico.

30.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS.

- Si durante los entrenos 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.

31.- HOMOLOGACIÓN.

- Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados.

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