



CAMPIONATO PROMORACE CUP 2025

REGOLAMENTO SPORTIVO

PREMESSA

Promorace Cup è un campionato promozionale competitivo dilettantistico di natura non agonistica ideato e organizzato da DEMORACE SSD a RL società sportiva affiliata ad ASI Nazionale, Ente di Promozione Sportiva riconosciuto dal CONI e da Sport&Salute, dedicato alla promozione sportiva delle specialità motociclismo velocità su impianti kartodromi e/o miniautodromi per le seguenti tipologie di mezzi a due ruote di qualsiasi brand: MiniGP, PitBike, Supermoto, Scooter e Minimotard, GP250.

Capitolo 1: Società organizzatrice stagione 2025

Demorace SSD a RL

Via Pontina Km 81,300

04100 Latina

COD. AFFILIAZIONE LAZ-LT1190

Registrata al Registro Coni 2.0 e al RAS Sport&Salute

Amministratore Unico e Legale Rappresentante: Enrico Montani

Direttori Sportivi & Organizzazione: Giuseppe Montani e Santi De Luca

Direttore Tecnico: Enrico Montani

Responsabile Verifiche Tecniche: Fabio Sartori

Mail: info@demorace.it



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI



Capitolo 2: Iscrizione al campionato 2025

2.1 Modalità di iscrizione

Il concorrente dovrà procedere alla richiesta di iscrizione alla stagione 2025 tramite il modulo on line al link: <https://www.promoracecup.it/iscrizione-promorace-cup-2025/>

La conferma di iscrizione avverrà solo successivamente aver effettuato il versamento delle quote previste e forniti via email i documenti di identità e moduli di richiesta iscrizione.

2.2 Numero di gara

L'assegnazione del numero di gara tra due o più piloti della stessa categoria che in sede di registrazione sceglieranno lo stesso numero, avverrà secondo queste regole in ordine di priorità:

1. Giorno di accredito del pagamento della quota di pre-iscrizione di € 50,00
2. Partecipazione al Campionato 2025 organizzato da Demorace SSD a RL
3. Data, ora, minuti e secondi della avvenuta registrazione sul sito www.promoracecup.it
4. Sorteggio tra i due o più piloti

Il pilota che avrà scelto lo stesso numero di un altro pilota a cui è stato assegnato il numero secondo le priorità sopra indicata, si da diritto di utilizzare il numero 1 (uno) prima del numero da Lui scelto. Esempio: se il numero è il 99, potrà utilizzare il numero 199, se il numero è il 7, potrà utilizzare 17 se non utilizzato da altro concorrente.

2.3 Costi

Costi stagione 2025 per concorrente iscritto al campionato:

- Quota pre-registrazione obbligatoria per tutti € 50,00
- Prima Quota anticipo campionato € 250,00
- Seconda Quota a saldo campionato € 300,00
- Quota sigillo motore € 15,00 cadauno
- Tutte le quote si intendono come imponibile esente IVA, in quanto quote istituzionali versate da persone fisiche affiliate/tesserate alla società sportiva di appartenenza. Nel caso di richiesta di fattura a società SRL o ditte individuali andrà applicata l'IVA al 22%



2.4 Wild Card

Costo partecipazione Wild Card x singolo evento domenica:

- € 150,00 da versare in sede di gara
- Il concorrente Wild Card è definito così dal punto di vista economico. Ha tutti i diritti di punteggio acquisito nelle singole gare laddove deciderà di partecipare.
- Tutte le quote si intendono come imponibile esente IVA, in quanto quote istituzionali versate da persone fisiche affiliate/tesserate alla società sportiva di appartenenza. Nel caso di richiesta di fattura a società SRL o ditte individuali andrà applicata l'IVA al 22%

2.5 Ricevute e attestati di partecipazione

Le ricevute dei pagamenti e gli attestati di partecipazione verranno emessi su richiesta degli interessati, e saranno inviati successivamente alla data degli eventi.

2.6 Rimborsi

Nessuna quota, per nessun motivo, può essere rimborsata o ceduta a terzi una volta versata (escluso il caso in cui il campionato fosse annullato e pertanto il servizio non erogato)

2.7 Numero minimo partecipanti

Le griglie indipendenti con moto dalle stesse caratteristiche tecniche (diametro cerchio, cilindrata, etc..) potranno essere confermate al raggiungimento del numero minimo di 8 partecipanti. Un numero inferiore di partecipanti iscritti determinerà l'accorpamento in altra categoria simile (a titolo di esempio: la MiniGP 110cc può essere accorpata alla MiniGP 160cc, oppure la categoria Minimotard può essere accorpata alla categoria Pitbike).

Capitolo 3: Tessere 2025

3.1 Tessere

La PromoRace Cup è un campionato svolto sotto egida di ASI Nazionale.

Tutti i tesserati ASI MA con qualsiasi comitato o società sportiva del territorio nazionale, possono partecipare alla PromoRace Cup organizzata da Demorace SSD a RL, accompagnati dal certificato medico sportivo agonistico.

3.2 Organismi territoriali di richiesta Tessera

La Tessera ASI M A può essere richiesta tramite l'organizzatore incaricato (Demorace SSD a RL ha stabilito un costo di 70€ la tessera MA) o potrà essere richiesta dal pilota tramite la propria associazione o società sportiva di fiducia affiliata ad ASI.

3.3 Punti disciplinari

l'iscrizione al campionato prevede l'assegnazione, ad ogni pilota, di quattro punti disciplinari. Gli stessi possono essere decurtati in caso di penalità (vedi sessione dedicata).



Capitolo 4 – Commissione Di Gara e Personale di Percorso

4.1 Direttore Di gara:

Il Direttore è investito della responsabilità civile, giuridica e penale dell'evento. Per tanto deve essere riconosciuto da ASI ed essere iscritto all'Albo Nazionale Tecnico di ASI.

Ha incarico di verificare che ogni formalità burocratica sia stata correttamente evasa. È a capo della Commissione Direzionale di gara e ne gestisce le attività.

Ha potere decisionale su penalità, variazioni di programma e deve monitorare che tutte le attività vengano effettuate come previsto dal regolamento. Verificherà la praticabilità del circuito e la messa in sicurezza dello stesso prima dell'inizio del programma di giornata o in seguito ad un incidente ove si sia verificata una perdita di liquidi dal mezzo interessato o comunque il danneggiamento del fondo stradale.

4.2 Verificatore Tecnico:

Il Verificatore Tecnico tesserato ASI, ha l'incarico di effettuare le verifiche tecniche e il monitoraggio delle punzonature delle categorie ove questo sia previsto. Ha facoltà di applicare le penalità sulle irregolarità rilevate nel settore che gli compete e partecipa alle attività della Commissione Direzionale di gara.

4.3 Responsabile Pit Lane:

Il Responsabile Pit Lane, tesserato ASI, ha l'incarico di ordinare le attività del pre-parco.

Tiene monitorato l'accesso in pista dei piloti e la loro regolarità.

Inoltre, gestisce la chiusura del cancelletto e le partenze dalla pit lane.

Ha facoltà di applicare le penalità sulle irregolarità rilevate nel settore che gli compete e partecipa alle attività della Commissione Direzionale di gara

4.1 Commissario di linea:

È incaricato dal direttore di gara alla verifica del corretto allineamento in griglia.

Determina inizio e fine delle manche utilizzando le bandiere verde e a scacchi e gestisce il semaforo per le gare. Ordina e regola le attività dei commissari di percorso.

Comunica ai piloti in pista le eventuali penalità tramite le bandiere e le tabelle previste.

Ha facoltà di applicare le penalità sulle irregolarità rilevate nel settore che gli compete e partecipa alle attività della Commissione Direzionale di gara

4.2 Responsabile Cronometraggio:

Il servizio di cronometraggio è a cura di un fornitore esterno scelto dall'organizzazione.

L'impianto deve prevedere i seguenti servizi obbligatori:

4.2.1 rilevamento tempi in pista: 1 antenna start finish

4.2.2 Sistema di rilevamento tempi tramite trasponder radio e numero di trasponder sufficienti all'evento

4.2.3 Sistema di monitoraggio attività trasponder

4.2.4 Stampa su A4 dei risultati di ogni sessione

4.2.5 Divisione dei risultati di ogni sessione per categoria e classe

4.2.6 Produzione PDF risultati e pubblicazione on line su cartella condivisa o portale/APP

4.2.7 Ha facoltà di applicare le penalità sulle irregolarità rilevate nel settore che gli compete



4.3 Responsabile Segreteria:

Gestisce e monitora tutte le attività di iscrizione e validità dei documenti, si fa carico della esposizione dei referti di gara e verbale. Inoltre, tiene i rapporti con team e piloti per chiarimenti, comunicazioni e ricorsi comunicandoli alla Commissione Direzionale di gara. Non può in nessun caso decidere o influire sulle comunicazioni, ricorsi, penalità, decisioni della Commissione Direzionale di gara.

4.4 Poteri della Commissione Direzionale di Gara:

Il Direttore di gara e la Commissione Direzionale di gara, hanno diritto e dovere di applicare il regolamento anche nelle situazioni da esso non previste, interpretandole nella forma e nel modo che ritengono corretta, sportiva, democratica ed equa.

Ogni decisione del Direttore di Gara e della Commissione, non può in alcun modo e per nessun motivo essere variata, modificata, annullata, in parte o nella sua totalità, se non da loro stessi o dalla Commissione Disciplinare.

Capitolo 5: format di gara 2025

5.1 Stagione 2025

La stagione 2025 prevede 5 appuntamenti di gara su n.4 piste delle regioni Lazio, Abruzzo, Emilia Romagna e Campania, tuttavia è aperto a tutti i piloti che risiedono in Italia e all'estero. Il calendario ufficiale è pubblicato nel sito www.promoracecup.it Ogni singolo appuntamento prevede:

5.1.1 Sabato pre-gara (facoltativo opzionale non incluso nel format gara – prove libere)

5.1.1.1 *Accredito*

Ogni concorrente, anche se iscritto pagante all'intero campionato, dovrà confermare al massimo entro cinque giorni dalla data dell'evento la propria partecipazione tramite il modulo dedicato nel sito www.promoracecup.it

La mancata conferma di partecipazione potrebbe prevedere l'esclusione dall'evento stesso.

Dal sabato mattina è aperta la segreteria presso la quale poter completare l'accredito e ritirare il CTP - Cartellino Tecnico Pilota (vedi sessione dedicata)

5.1.1.2 *Briefing pre-gara*

In orari prestabiliti ed organizzati per categoria o in sessione plenaria, ogni pilota presente all'evento dovrà partecipare obbligatoriamente al Briefing con il direttore di gara. La partecipazione viene confermata dal timbro sul cartellino tecnico apposto dal direttore. Il timbro è vincolante per la partecipazione alle sessioni ufficiali (qualifiche e gare). Non saranno timbrati CTP senza la presenza del pilota partecipante.

Il briefing è necessario al fine di dare disposizioni in merito a modalità di entrata e uscita dal circuito, identificazione del parco chiuso ed eventuali restrizioni legate alla conformazione della pista, informazioni sulla sicurezza e istruzioni per il corretto svolgimento dell'evento.



Per eventuali piloti che “salteranno” l’eventuale giornata di sabato è previsto un Briefing durante le sessioni di Warm Up di domenica, qualora lo stesso Briefing verrà organizzato il sabato pre-gara.

5.1.1.3 *Verifiche tecniche.* In orari prestabiliti ed organizzati per categoria, ogni moto presente all’evento dovrà essere verificata dal direttore tecnico o dai suoi collaboratori delegati. La conformità del mezzo viene confermata dal timbro sul cartellino tecnico apposto dal direttore che ne conferma l’idoneità e il rispetto delle disposizioni di sicurezza previste dal regolamento tecnico di categoria. Il timbro è vincolante per la partecipazione alle sessioni ufficiali (qualifiche e gare).

5.1.1.4 *Prove libere.* Per ogni categoria sono previste minimo nr. 5 prove libere della durata minima di 10 minuti. La partecipazione a queste sessioni è facoltativa ed avrà un costo di 60€ per l’intera giornata. Non sarà obbligatorio l’uso del trasponder e non è previsto servizio crono dell’organizzazione.

5.2.1 Domenica

5.2.1.1 *Qualifica.* Per ogni categoria sono previste nr. 2 prove ufficiali cronometrate (qualifiche) della durata minima di 8’ minuti, che producono la classifica ordinata per “miglior tempo” (best lap). In base a tale classifica viene composta la griglia di partenza sia di Gara 1 che di Gara 2. Il pilota che non dovesse completare alcun giro di qualifica viene assegnato in ultima posizione. La partecipazione alla Qualifica è vincolata alle verifiche tecniche e alla partecipazione del briefing obbligatorio con il direttore di gara. *La prima qualifica avrà in aggiunta minimo 2’ dedicati al warmup di giornata.*

5.2.1.2 *Gara 1 e Gara 2.* Per ogni categoria sono previste nr. 2 sessioni di gara (gara) con percorrenza compresa tra 11Km e 18Km incluso il giro di warmup e l’eventuale giro di rientro. Entrambe le gare assegnano punteggio pieno

5.2.1.3 *Verifiche post gara*

5.2.1.4 *Omologazione risultati*

5.2.1.5 *Premiazioni Gare e Pole Position*



Capitolo 7: modalità di accesso all'area di gare e alle aree accessorie

7.1 Accompagnatori e supporter:

hanno libero accesso all'area paddock e alle tribune / area pubblico salvo diverse disposizioni previste dal gestore dell'impianto e/o da leggi e decreti.

7.2 Genitori e/o titolare di patria potestà di minori:

hanno libero accesso all'area paddock e alle tribune / area pubblico, alla sala briefing accompagnando il proprio figlio minorenni, alla interazione con la direzione di gara e alla area medico – sanitaria.

7.3 Accompagnatore tecnico / meccanico

Ogni pilota può avere due accompagnatori tecnici (tesserati ASI) che hanno libero accesso alle aree limitate e dedicate all'assistenza tecnica.

Durante le sessioni del proprio pilota, l'accompagnatore sarà autorizzato, tramite apposito PASS, ad accedere a:

- Area pit line
- Area tecnica
- Area pre-parco
- Griglia prima dello start (se autorizzato dal Direttore di Gara)

7.4 Pilota

Il pilota può accedere alle aree limitate (area pitline – area tecnica – pista – area preparco – griglia ecc..) solo nei turni della classe di appartenenza.

Capitolo 8: Procedure di accesso ed uscita dell'area di gara - PILOTI

8.1 Accesso ed uscita durante prove libere – qualifica.

Durante queste sessioni di prove, i concorrenti avranno libero accesso dal momento in cui viene esposta bandiera verde, durante le sessioni dedicate alla propria classe.

8.1.1 Prove Libere

Durante le Prove Libere, potranno effettuare soste di controllo nell'area dedicata in pitline o rientrare al box-paddock fino all'esposizione della bandiera rossa che sancisce il termine della sessione.

8.1.2 Qualifiche

Durante le qualifiche potranno effettuare soste di controllo solo nell'area dedicata in pit line, è vietato il rientro ai box-paddock. Pena l'annullamento del risultato delle qualifiche.

8.1.3 Prova di partenza

All'esposizione della bandiera a scacchi, ogni concorrente avrà un giro di uscita dal circuito durante il quale potrà effettuare una prova di partenza nel settore identificato dall'apposito cartello e indicato dal direttore di gara al briefing.



8.2 Gare – area pre-parco / pre-griglia.

I concorrenti devono rispettare il programma di giornata.

Qualora il programma venga rispettato o sia in anticipo sull'orario previsto, la loro presenza nell'area preparco è obbligatoria almeno due minuti prima dell'orario fissato per la manche di gara, oltrepassato il termine il cancelletto preparco viene chiuso.

In caso di ritardo sul programma di giornata, i concorrenti devono essere schierati in preparco, entro il completamento dell'ultimo giro di gara della manche precedente, oltrepassato il termine il cancelletto preparco viene chiuso.

Il pilota che raggiunge l'area in ritardo con cancello chiuso, effettuerà comunque la gara, ma con partenza dalla pitline, in coda allo schieramento, entrando in pista dopo che tutto il gruppo dei piloti schierati in griglia abbia oltrepassato la linea di accesso dalla pitline.

Il pilota che, regolarmente presente in preparco, riscontra difficoltà meccaniche ha tempo fino al termine del giro di warmup per schierarsi nella propria posizione. A warmup terminato e griglia posizionata, potrà comunque prendere il via alla gara dalla pitline entrando in pista dopo che tutto il gruppo dei piloti schierati in griglia abbia oltrepassato la linea di accesso dalla pit line. A discrezione dell'organizzazione potrebbe essere previsto un timing dedicato alle "ombrelline" in griglia, con una durata massima di 2' per manche di gara.

Capitolo 9 – procedure di gara

9.1 Griglia di partenza

Il direttore di gara e il direttore di linea, dopo aver verificato il corretto posizionamento dei concorrenti, danno il via al warmup lap con bandiera verde. Il pilota che dovesse riscontrare difficoltà meccaniche ha tempo fino al termine del giro di warmup per accodarsi. Una volta ricomposta la griglia, dovrà spostarsi in ultima posizione per prendere il via.

9.2 Semaforo Start e Fine Gara

Il via della gara viene dato dal semaforo. Il tempo di accensione e spegnimento dello stesso può variare da 1 a 4 secondi. Allo spegnimento simultaneo delle luci, la gara ha inizio. In caso di inutilizzabilità del semaforo, lo start viene dato a bandiera. Le procedure di start a bandiera verranno definite e spiegate dal direttore di gara all'occorrenza.

La bandiera a Scacchi decreterà il "FINE GARA". Al transito sulla linea di fine gara ha inizio il giro di uscita dal tracciato ed accedere al parco chiuso. È severamente vietato rallentare bruscamente dopo aver superato la linea del traguardo con l'esposizione della bandiera a scacchi



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

SPORT
E SALUTE

9.3 Partenza anticipata:

la procedura di partenza viene monitorata dal sistema di registrazione video posizionato alle spalle della griglia di partenza o sopra il semaforo. La ripresa deve inquadrare la griglia e il semaforo principale o quello di servizio. In caso di partenza anticipata da uno o più piloti, gli stessi saranno penalizzati con +10" sul tempo totale di gara.

Tale penalità verrà segnalata ai piloti interessati tramite pannello riportante le diciture "PENALITY JUMP START" + il numero di gara del o dei concorrenti penalizzati. La partenza viene considerata "anticipata" e quindi penalizzata se:

- il pilota muove con continuità (senza fermarsi) la moto oltrepassando con la ruota anteriore la linea trasversale della propria casella di partenza, prima dello spegnimento del semaforo
- il pilota muove la moto, fermando la ruota anteriore oltre la linea trasversale della propria casella, dopo l'accensione e prima dello spegnimento del semaforo.

9.4 Durata della singola manche

Il numero di giri della gara, inclusi giro di warmup e rientro, varia in funzione della categoria e la percorrenza prevista come da schema:

CATEGORIA	PERCORRENZA MINIMA	PERCORRENZA MASSIMA
Tutte le categorie Gara	11.000 METRI (11Km)	18.000 METRI (18Km)

9.5 Sospensione della manche:

In caso di sospensione della manche durante il suo corso (ad esempio bandiera rossa, avverse condizioni climatiche, ecc.):

9.5.1 Meno di tre giri

se non sono stati completati almeno tre giri dal leader della manche, la manche stessa verrà ricominciata con riallineamento immediato o posticipato, con griglia di partenza in ordine di qualifica, e numero di giri previsto per la manche stessa.

9.5.2 Almeno 3 giri completati ma <4/5 dei giri previsti

se sono stati completati i primi 3, ma meno dei 4/5 dei giri previsti dal leader, la manche stessa verrà ricominciata con riallineamento immediato o posticipato, con griglia di partenza in ordine dell'ultimo giro completato da tutti i concorrenti, per una percorrenza pari ai giri residui (giri totali previsti meno i giri già completati prima della sospensione). I giri residui verranno ridotti di un ulteriore giro qualora venga riproposto il warm up prima della ripartenza.



9.5.3 Completati minimo 4/5 dei giri previsti

se sono stati completati i 4/5 dei giri previsti da tutti i concorrenti della manche, il risultato viene omologato con classifica di arrivo all'ultimo giro completato da tutti i concorrenti ad esclusione dei piloti che hanno procurato bandiera rossa.

9.6 Bandiera rossa e intervento servizio sanitario:

Il pilota che procura l'interruzione della manche (qualifica o gara) con contemporaneità di bandiera rossa e intervento del servizio sanitario, dovrà permanere in osservazione medica presso l'infermeria per 30 minuti, pertanto viene vietato ad esso di riprendere la manche interrotta.

9.7 Assegnazione posizione:

Il risultato di ogni singolo pilota viene abbinato a punteggio se ha percorso almeno i 4/5 dei giri previsti nella manche e se è transitato alla bandiera a scacchi sulla linea di fine gara. In mancanza di una o entrambe le condizioni, il pilota viene classificato "Did Not Finish" (DNF) e, pertanto, non gli vengono assegnati punti.

Capitolo 10: Parco chiuso e verifiche tecniche

10.1 Sosta al parco chiuso:

al termine della qualifica e di ogni gara, i piloti dovranno lasciare la propria moto al parco chiuso fino a quando il direttore tecnico darà il via libera per il ritiro del mezzo. Ogni pilota ha cinque minuti di tempo per raggiungere il parco chiuso con la sua moto passando dal tracciato di gara al parco chiuso senza transitare per il paddock (pilota e moto devono raggiungere assieme il parco chiuso). Al pilota che al termine delle sessioni ufficiali (qualifica – gare) non effettua la sosta al parco chiuso, viene annullato il risultato della sessione stessa (DSQ – Squalifica).

10.2 Accesso al parco chiuso:

possono accedere al parco chiuso il concorrente e i due accompagnatori tecnici tesserati ASI per pilota, al termine delle sessioni ufficiali, per consegna e/o ritiro del mezzo. L'accompagnatore può entrare solo con il cavalletto e non può avvicinarsi al proprio pilota fino al termine delle procedure di pesatura, pena l'annullamento al pilota del risultato della sessione.

10.3 Verifica tecnica:

Il Verificatore Tecnico ha facoltà di richiedere lo smontaggio di qualsiasi componente del motore e della moto, per verificarne la conformità al regolamento. Il concorrente deve provvedere con propria attrezzatura all'operazione richiesta. È previsto l'aiuto di due tecnici accompagnatori tesserati ASI del pilota con PASS fornito dall'organizzazione. In caso di rifiuto, verranno applicate le penalità previste.



Capitolo 11 – PENALITA'

11.1 Punti:

ogni pilota è dotato di credito a punti. Alla iscrizione i punti disponibili sono 4. Ogni penalità inflitta al pilota può prevedere la decurtazione di uno o più punti in base alla gravità della scorrettezza verificatasi (segue classificazione penalità). Ad ogni decurtazione parziale corrisponde una penalità commisurata alla gravità dell'azione, inoltre, una volta azzerati i punti a credito, al pilota verranno sottratti 10 punti nella classifica campionato e dovrà schierarsi in ultima posizione della griglia di partenza nella gara successiva (Gara 1 o Gara 2). In caso di azzeramento punti all'ultima gara, il punteggio totale di classifica del pilota verrà decurtato di ulteriori cinque punti.

11.2 Penalità 1 punto:

in caso di comportamento scorretto ma poco o non pericoloso in pista.

Ad esempio: intralcio o resistenza al sorpasso in regime di bandiera blu, sorpasso in regime di bandiera gialla, velocità pericolosa in regime di bandiera rossa, sosta lungo la sede stradale del tracciato e/o nelle traiettorie di entrata e di uscita dello stesso e/o nelle via di fuga esterne in traiettoria di percorrenza della curva, comportamento indigente e/o maleducato nei confronti dei componenti della commissione, abbigliamento non idoneo alla attività agonistica, ecc.

11.3 Penalità 2 punti / decurtazione di 5 punti dalla classifica di giornata:

in caso di comportamento scorretto e pericoloso in pista.

Ad esempio: manovre pericolose durante le fasi di prove libere, qualifiche o gara che potrebbero arrecare danni agli altri piloti, comportamenti irrispettosi verso le indicazioni di uno o più componenti della commissione, ecc.

11.4 Penalità 3 punti / azzeramento dei punti di giornata:

in caso di comportamento gravemente scorretto. Ad esempio: procurato danno ad altri piloti, squalifica dalla gara per manipolazione ed elaborazione meccanica non consentita dal regolamento di parti non sottoposte a sigillo, inosservanza delle norme del parco chiuso, rifiuto palese e volontario delle indicazioni della commissione, mancato rispetto delle penalità di retrocessione o similari in fase di allineamento o in altre fasi della gara, ecc.

11.5 Penalità 4 punti/azzeramento dei punti di giornata+segnalazione a Disciplinare:

in caso di gravissime scorrettezze. Ad esempio: azioni a cui possono conseguire importanti danni fisici e materiali ad altri piloti o alla struttura ospitante, grave mancanza di rispetto alla commissione e al regolamento, ecc.

11.6 Sorpasso in regime di bandiera gialla o rossa:

il pilota dovrà restituire la posizione guadagnata. In caso di mancata restituzione, al pilota colpevole di tale manovra non autorizzata, verrà applicata una penalizzazione da 5 a 15 secondi sul tempo di gara. La penalità sarà cumulata con la decurtazione di 1 punto



11.7 Verifiche Tecniche:

in caso di verifica tecnica con esito “positivo” (cioè le caratteristiche meccaniche della moto non rispettano il regolamento) di parti sottoposte a sigillo, oppure il rifiuto del pilota/tecnico a sottoporre la moto ai controlli, il concorrente viene penalizzato con l’azzeramento di tutti i punteggi ottenuti con il motore cui è stata richiesta la verifica, compresi quelli ottenuti nei round precedenti. Penalità accessoria la decurtazione di due punti.

11.8 Penalità giornaliera:

La Direzione di gara avrà facoltà di commissionare penalità giornaliera (provvedimenti disciplinari giornalieri) quali retrocessione in griglia di partenza o posizione di arrivo, decurtazione di punti al pilota o alla squadra, squalifica giornaliera del pilota o della squadra, ripetizione della partenza, sospensione della gara, in caso di:

1. comportamento scorretto dentro e/o fuori dalla pista da parte di un pilota, del suo Team Manager o di un suo accompagnatore
2. Incidente causato da manovra pericolosa
3. Falsa o Anticipata Partenza
4. Interruzione della fase di partenza
5. Abbandono della casella in griglia durante le fasi di allineamento e/o partenza
6. Ogni comportamento non corretto e irrispettoso di questa regola (es. rimostranza violenta e/o offensiva, scatti d’ira contro l’organizzazione o altre persone presenti nell’impianto) viene punito con provvedimenti disciplinari giornalieri, e verrà comunque relazionata nel verbale ufficiale alla Commissione Disciplinare la quale comunicherà al pilota stesso o alla squadra eventuali ulteriori provvedimenti disciplinari.

11.9 La Commissione disciplinare

rappresenta il Giudice Sportivo a cui la direzione di gara o l’organizzazione può rivolgersi per segnalare situazioni gravi, per le quali potrà prendere provvedimenti oltre a quelli in già in potere della direzione stessa.

Capitolo 12 – BANDIERE E SEGNALAZIONI



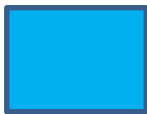
BANDIERA GIALLA

segnala un ostacolo in pista o un pilota caduto in pista. Con questo segnale non è permesso sorpassare né doppiare il pilota che precede.



BANDIERA VERDE

segnala che l'ostacolo o il pilota caduto sono stati rimossi. Con questo segnale decadono i limiti di sorpasso delle segnalazioni precedenti.



BANDIERA BLU

segnala al pilota a cui è indirizzata che sta per essere doppiato e quindi deve agevolare il sorpasso il prima possibile. In caso di non rispetto di questo segnale la commissione ha facoltà di inferire al pilota irrispettoso uno stop & go o due posizioni di penalizzazione rispetto a quella di arrivo a fine gara.



BANDIERA ROSSA

segnala la sospensione della gara. Con questo segnale i piloti devono mantenere la posizione, rallentare a passo d'uomo e uscire dal circuito rientrando ai box.



BANDIERA NERA

segnala la squalifica di un pilota dalla gara. Questa va esposta con il numero del pilota squalificato.



BANDIERA BIANCA/NERA

segnala la penalizzazione di stop & go ad un pilota. Questo segnale deve essere esposto insieme alla segnalazione del numero di gara del pilota a cui è indirizzata la penalizzazione. Il pilota segnalato avrà tre giri disponibili dalla segnalazione, oltre a quello della segnalazione, per fare un passaggio uscendo dal cancello, fermarsi (ruote ferme) e poi rientrare riprendendo la competizione. In caso di penalizzazione nei tre ultimi giri, non potendo applicare quanto sopra, il pilota penalizzato subirà arretramento di due posizioni rispetto l'ordine di arrivo.



CARTELLO 2 GIRI

cartello che indica gli ultimi due giri al termine della gara.



CARTELLO 1 GIRO

cartello che indica l'ultimo giro al termine della gara.



BANDIERA A SCACCHI BIANCHI E NERI

il termine della gara viene segnalato con la bandiera a scacchi. I doppiati termineranno la gara al passaggio sulla linea di arrivo con bandiera a scacchi.



Capitolo 13 – SICUREZZA

13.1 Standard minimi per inizio attività

Le attività in pista possono avere corso solo in presenza di:

1. Direzione di gara
2. ambulanza e personale medico
3. commissari di percorso

13.2 Autorizzazioni alla permanenza in pista

Durante le attività in pista, sono autorizzati a entrare e permanere all'interno del circuito esclusivamente i piloti ed i loro mezzi durante il proprio turno, i commissari di percorso e loro responsabili, la Direzione di gara e il personale medico solo in caso di necessità ed assistenza.

13.3 Abbigliamento

La partecipazione alle tappe del campionato è ammessa solo con l'idoneo abbigliamento che prevede:

1. casco integrale **omologato** stradale/fuoristrada con visiera, privo di danni
2. Tuta in pelle, intera dotato di apposite protezioni su spalle, gomiti, ginocchia
3. Paraschiena integrato o separato
4. Stivali e guanti tecnici specifici da pista (vietate scarpette da minimoto)

13.4 Condotta nell'area impianto

Verranno penalizzati comportamenti pericolosi e irrispettosi sia in pista che all'interno del paddock. Il pilota sarà responsabile sia del proprio comportamento che di quello dei propri assistenti, meccanici e accompagnatori anche se non tesserati ASI. È vietato circolare con mezzi a motore ed elettrici nell'area paddock per i conducenti minorenni e per i maggiorenni, se non espressamente autorizzati dalla Direzione Gara e al di fuori delle operazioni di carico/scarico attrezzature sportive.

13.5 Condotta in pista

In funzione alla natura del campionato, è fatto divieto di condurre con guida eccessivamente aggressiva i mezzi in pista. Le gare dovranno svolgersi nel rispetto della incolumità di ogni partecipante e sarà discrezione della Direzione di Gara prendere provvedimenti qualora il rispetto di quanto sopra dovesse venire meno.

13.6 Materiali

I liquidi infiammabili quali oli, benzina e altro devono essere conservati in appositi contenitori ignifughi e stivati in luoghi ombreggiati, lontani da fonti di calore o altro materiale infiammabile. È sempre responsabilità del pilota / partecipante / accompagnatore / tecnico o qualsiasi altra persona riconducibile al pilota stesso per comportamenti non conformi a questo specifico articolo. Inoltre lo smaltimento dei rifiuti è sempre un onere del Team/Pilota.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

SPORT
E SALUTE

13.7 Area test

è vietato testare nei paddock e nelle zone pedonali di accesso al pubblico i veicoli. Questi vanno testati esclusivamente in pista o negli spazi appositamente adibiti qualora siano previsti e comunicati.

Capitolo 14 – NORMA TRANSITORIA

La Direzione di gara si riserva il diritto di modificare o concedere deroghe temporanee al seguente regolamento e ai regolamenti tecnici di categoria, previo preavviso tramite i canali ufficiali di informazione www.promoracecup.it

Capitolo 15 – PUNTEGGI E CLASSIFICHE

15.1 Scala punteggio Gara 1 – Gara2

Ogni manche di gara assegna il seguente punteggio al singolo pilota rispettivamente alla classe a cui partecipa:

class	punti		class	punti
1	30		19	3
2	24		20	2
3	20		21	1
4	18		22	0
5	17		23	0
6	16		24	0
7	15		25	0
8	14		26	0
9	13			
10	12			
11	11			
12	10			
13	9			
14	8			
15	7			
16	6			
17	5			
18	4			

15.2 Assegnazione punteggio a batterie con accorpamento di classi definite per caratteristiche tecniche

L'accorpamento di una o più classi della stessa categoria prevede l'assegnazione del punteggio in funzione alla classifica assoluta con identificazione e distinzione di classe. Pertanto, ad ogni "prima posizione" delle classi, se accorpate ad altre classi, andrà comunque assegnato il punteggio per le gare seguendo a scalare e formando le classifiche di classe.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI



15.3 Classifica di giornata

La somma del punteggio di Gara 1 e Gara 2 definirà la classifica di giornata. In caso di parità tra due o più piloti verrà considerato il miglior tempo di qualifica per assegnare il vantaggio in classifica.

15.4 Assegnazione punteggio nella classifica di campionato

I punti assegnati nella classifica assoluta vengono riportati in classifica di campionato.

15.5 Bonus Gara

La pole position viene premiata con un bonus di 2pt. mentre il giro migliore in Gara 1 viene premiato con 1pt. così come in Gara2 sarà premiato con 1pt. il giro migliore

15.6 Bonus ultimo Gran Premio

I partecipanti all'ultima gara del Campionato (5° Round) ottengono un bonus pari a trenta punti assegnati a prescindere dalla posizione complessiva di classifica finale gare.

15.7 Classifiche di campionato

Le classifiche del campionato saranno pubblicate nel sito ufficiale www.promoracecup.it
Nel caso di parità punti, sarà assegnato il vantaggio della posizione in classifica in funzione alla maggioranza dei migliori piazzamenti ottenuti nel corso della stagione.

15.8 Premiazione Gran Premio:

vengono effettuate le premiazioni per 1° - 2° - 3 posto per ogni classe come da articolo 15.3. Il 4° e 5° posto sarà premiato a discrezione del promoter. Inoltre saranno premiati i piloti che hanno fatto la Pole Position di categoria. In caso di variazione dei risultati per penalità applicate post premiazione, le stesse non verranno ripetute e l'organizzazione non è tenuta a produrre un nuovo premio.

Capitolo 16 – Modulistica

16.1 Programma di giornata

Due giorni prima dell'evento viene pubblicato, tramite canale WhatsApp e/o APP del fornitore crono, il programma del fine settimana di gara riportante i seguenti orari:

- apertura segreteria
- apertura area tecnica / verifiche tecniche, suddivisi per classe / batterie
- briefing plenario o suddiviso per classe / batteria
- turni prove libere – qualifiche – gare
- premiazioni



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI



16.2 Cartellino tecnico

DOCUMENTO DA CONSEGNARE AL PERSONALE PREPARCO ALLA PRIMA QUALIFICA	
NOME PILOTA:	Paolo Rossi 48
<small>NR TRANSPONDER</small>	
NUMERO GARA	23 CATEGORIA M160 LEG
ACCREDITO	PAGATO TIMBRATO
CONFERMA PRESENZA BRIEFING PREGARA	TIMBRATO
VERIFICA MOTO CONFORME	TIMBRATO
DA COMPILARE A CURA DEL PILOTA PER ACCEDERE ALLE VERIFICHE TECNICHE	
NUMERO MOTORE	
NUMERO PUNZONE	
	<small>CODICE GOMMA</small>
GOMMA 1 ANTERIORE	
	<small>CODICE GOMMA</small>
GOMMA 2 POSTERIORE	
	<small>CODICE GOMMA</small>
PILOTA PAOLO ROSSI	
GOMMA 3 JOLLY (facoltativa)	
	<small>CODICE GOMMA</small>
<small>TAGLIANDO DA CONSEGNARE in area tecnica prima dell'utilizzo della terza gomma</small>	

Questo documento attesta che il concorrente ha svolto correttamente tutte le attività preliminari obbligatorie per prendere parte alle sessioni ufficiali (qualifica e gare). Deve riportare la vidimazione da parte delle varie sessioni quali:

- Accredito (registrazione presso segreteria, ritiro transponder)
- Briefing obbligatorio (sala briefing con il direttore di gara)
- Verifiche tecniche (area tecnica – direttore tecnico)

Il concorrente è tenuto a compilare il modulo con il numero di motore, numero di punzone, codice gomma anteriore e posteriore

Il concorrente deve poi staccare il tagliandino a fondo modulo, per dichiarare successivamente la terza gomma in caso di utilizzo.

I piloti possono prendere parte alle sessioni ufficiali (qualifica e gare) solo dopo aver consegnato il cartellino completamente compilato in ogni sua parte. La consegna va effettuata al cancello di entrata pista, nel 1° turno di qualifica.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI



16.3 Referti risultati di manche

Viene prodotto un referto cronometrico riassuntivo per ogni sessione del fine settimana di gara che verrà esclusivamente pubblicato nella sessione dedicata del sito web del fornitore crono e/o sul sito www.promoracecup.it. Il documento riporterà, oltre ai dati, le eventuali penalità e/o variazioni decise dalla direzione di gara. Il referto cronometrico è parte integrante del verbale di gara.

16.1 Modulo contestazione – segnalazione

Ogni contestazione, segnalazione, richiesta di chiarimento o altra comunicazione che le squadre o i piloti singolarmente intendono effettuare alla Direzione, andranno eseguite con le seguenti modalità:

1. Versare la tassa di 50€ per ogni segnalazione proposta (in caso di reclamo motore la tassa è di 300€)
2. Compilare l'apposito modulo indicando nome e cognome del pilota o nome della squadra / caposquadra
3. Indicare la ragione della comunicazione con descrizione precisa e chiara
4. Consegnare il modulo compilato alla Segreteria che lo porterà all'attenzione del Direttore di gara
5. Rendersi disponibile per eventuali chiarimenti e/o confronti

Non verranno tenute in considerazione le contestazioni sulle decisioni della Direzione di Gara (penalità, variazioni, deroghe, ecc..).

Il termine per la presentazione del modulo è 30 minuti dalla pubblicazione on line dell'ultimo referto cronometrico riferito alla classe / batteria di appartenenza del pilota cui la contestazione o segnalazione si riferisce.

Il modulo è disponibile presso la segreteria di gara.

16.3 Modulo Richiesta verifica motore

Ogni pilota (o suo rappresentante) potrà chiedere la verifica di massimo 1 motore per ogni evento (GP). Le richieste di verifica saranno valutate dalla Direzione di Gara che ha facoltà di accettarle o rifiutarle.

Per ogni evento non saranno accettate più di tre richieste di verifica oltre alle verifiche decise dalla direzione. Effettuare le sopracitate richieste entro e non oltre 15 minuti dal termine dell'ultima manche di gara prevista dal programma di giornata.

La quota da versare per la richiesta di verifica ammonta a € 300,00, sostenuto dal richiedente stesso. La verifica verrà effettuata esclusivamente dai Tecnici incaricati dall'organizzazione. In caso di esito negativo (motore regolare) verranno rimborsati € 150,00 al pilota il cui motore è stato messo sotto verifica per le spese di riassetto.

Il committente della verifica non sarà mai reso noto e, quindi, potrà effettuare la richiesta in forma anonima. Il modulo è disponibile presso la segreteria di gara.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI



Capitolo 17 – Regolamento gomme

- 17.1** Per ogni GP, il pilota avrà a disposizione nr 3 gomme (2 anteriori + 1 posteriore o 1 anteriore + 2 posteriori) da utilizzare nelle manche di qualifiche e gare
- 17.2** Ogni pilota ha l'obbligo di dichiarare le 2 gomme (1 anteriore + 1 posteriore) prima di iniziare le fasi di qualifica.
- 17.3** In caso di sostituzione di una gomma, la stessa va dichiarata all'area tecnica prima di utilizzarla nella manche ufficiale.
- 17.4** In caso di gara bagnata, l'utilizzo delle gomme da pioggia (rain) è libero e non è vincolato al limite di gomme.
- 17.5** Partecipare ad una manche ufficiale (qualifica o gara) con gomma non dichiarata prevede l'annullamento del risultato della manche in cui si evince l'irregolarità.
- 17.6** Per tutte le categorie MiniGP, Pitbike, Xrevo Cup, Minimotard e GP250 le uniche gomme utilizzabili sono i modelli forniti da PMT Tyres.

Capitolo 18 – dispositivi elettronici

- 18.1** È vietato l'utilizzo di sistemi di comunicazione radio / digitali tra pilota, moto e assistente tecnico. Al pilota è fatto divieto di utilizzo di cuffie audio o ogni altro sistema audio all'interno del casco o sulla moto. Le uniche comunicazioni permesse sono tramite cartello dal muretto tecnici o area segnalazione.
- 18.2** È permesso l'utilizzo di sistemi di rilevamento temperatura gas di scarico e olio motore.
- 18.3** È permesso l'utilizzo di sistemi di assistenza elettronica al cambio
- 18.4** Non è permesso l'utilizzo di telecamere onboard se non espressamente autorizzate dalla direzione gara (in ogni caso i video così prodotti non potranno essere utilizzati come prova di un eventuale ricorso a penalità inflitte dalla direzione gara)
- 18.5** Nell'area tecnici assistenti di pista / pitlane è fatto divieto di installazione di strutture fisse e non rimovibili. L'area va immediatamente lasciata libera al termine del turno.

Capitolo 19 – Installazione trasponder rilevamento tempi

19.1 Per tutta la durata dell’evento e in ogni sessione è obbligatorio l’utilizzo del trasponder. Qualora il pilota dovesse “dimenticare” l’installazione del trasponder, è sua responsabilità, pertanto i suoi tempi (in caso di sessione di qualifica) per quella sessione non saranno disponibili.

19.2 Il trasponder va posizionato su uno degli steli forcella anteriore, in posizione verticale e utilizzando il supporto adeguato fornito dal servizio cronometraggio. La collocazione non conforme del trasponder può comportare l’annullamento del risultato qualora si verificassero parità di “miglior tempo” nelle sessioni di qualifica, o arrivo al fotofinish.



Capitolo 20 – Griglia di partenza e batterie

20.1 Allegato griglia di partenza

Le griglie di partenza sono in file da tre piloti distanziati sia in senso longitudinale che trasversale come da omologa del circuito.

20.2 Composizione delle batterie: Qualora i piloti partecipanti ad una o più classi sono nel numero superiori al numero massimo di piloti ammessi in pista dal certificato di omologa dell’impianto, la classe viene suddivisa in batterie usando come riferimento i tempi di qualifica. Questa divisione prevede l’assegnazione dei punti a scalare, cioè il punteggio massimo previsto viene assegnato al gruppo “1” (piloti più veloci in qualifica).

Qualora i partecipanti ad una o più classi fossero inferiori al numero minimo (8) previsti, la classe potrà essere accorpata ad un’altra di pari o simile livello e tipologia.



Capitolo 21 – Commissione Disciplinare Sportiva PROMORACE CUP

E' istituita una Commissione Disciplinare/Sportiva, la cui composizione e funzionamento è disciplinato all'interno del Regolamento PromoRace Cup 2025, il cui compito è giudicare sui fatti accaduti durante la competizione sportiva, in conformità con quanto previsto dalla normativa di settore. Si richiama, pertanto, agli artt. 21, 21/a, 21/b, 21/c, 21/d del Regolamento PromoRace Cup 2025.

- a) È istituita una Commissione Disciplinare Sportiva PROMORACE CUP composta da almeno tre membri: un Presidente e due Consiglieri. I Consiglieri sono scelti tra il Direttore di Gara e lo Staff della Demorace SSD che di volta in volta sono preposti agli eventi.
- b) In caso di impedimento temporaneo il Presidente sarà sostituito da un membro della Demorace SSD.
- c) È compito della Commissione Sportiva garantire il pieno rispetto del Regolamento Sportivo PromoRace Cup, in ossequio anche alle norme dell'ordinamento sportivo, ai principi in esso contenuti ed ai valori da esso tramandati, giudicando in piena autonomia ed indipendenza.
- d) La Commissione Sportiva giudica sui fatti accaduti durante la competizione sportiva, sia intervenendo di propria iniziativa, che a seguito di esplicita chiamata in causa dai tesserati presenti alla competizione sportiva che vi abbiano un legittimo interesse. Giudica, inoltre, sui ricorsi avverso decurtazioni dei punti della patente e revoca della stessa e su quelli presentati a seguito di sanzioni disciplinari irrogate ai tesserati, per fatti di cui si sono essi o i loro accompagnatori resi responsabili durante l'evento.
- e) Le decisioni della Commissione Sportiva sono inappellabili, salvo vengano prodotte nuove prove non conosciute o non conoscibili prima, oppure emergano fatti correlati con quelli oggetto della decisione, che avrebbero potuto influenzare la stessa se conosciuti prima.
- f) La Commissione Sportiva decide a suo insindacabile giudizio, secondo il suo prudente apprezzamento, se ammettere o meno un ricorso in appello, sulla base di quanto indicato al comma 5. Ogni provvedimento verrà pubblicato all'interno del sito internet www.promoracecup.it
- g) Non sono ammessi reclami e/o appelli avverso le decisioni dei Commissari Sportivi, Giudice Unico, Addetti al Merito e Addetti alla Partenza relativamente alle penalità in tempo inflitte durante o a fine gara, disciplinati dal regolamento PromoRace Cup 2025

21.1 Sanzioni Disciplinari

- a) Le sanzioni disciplinari vanno da un semplice ammonimento scritto, fino all'esclusione da un evento o dal Torneo senza diritto alcuno di rimborso della quota corrisposta per l'iscrizione all'intero Trofeo o al singolo evento fermo restando che, nei casi più gravi, la Commissione Sportiva può riservarsi di adire i competenti organi di giustizia ordinaria e, nelle specifiche ipotesi, deferire il tesserato agli organi di giustizia dell'ASI o dell'ordinamento sportivo.



- b) La Commissione Sportiva, nell'irrogazione della sanzione deve tener conto della gravità dei fatti, della eventuale reiterazione del comportamento, degli elementi psicologici dell'azione (dolo, preterintenzione, colpa) applicando la stessa secondo il principio di gradualità, commisurato ai criteri di cui sopra.

21.2 Prove per Commissione Disciplinare/Sportiva

- a) La Commissione Sportiva basa in via primaria i propri provvedimenti sul referto del Direttore di Gara e sulle testimonianze dei Commissari di Gara. In virtù del principio di non tassatività delle prove, è ammessa qualsiasi prova che permetta la ricostruzione dei fatti o ne specifichi meglio lo svolgimento degli stessi.
- b) La stessa Commissione Sportiva, nei suoi provvedimenti, è vincolata ai mezzi di prova presentati dal ricorrente, salvo agisca di sua iniziativa nel dar vita al procedimento.
- c) In appello non possono essere indicate prove che potevano essere prodotte durante il primo giudizio.

21.3 Reclami – Ricorsi - Appelli

- a) Non sono ammessi reclami e/o appelli avverso le decisioni del Direttore di Gara, dei Commissari Sportivi e degli altri addetti Giudice Unico, Addetti al Merito e Addetti alla Partenza relativamente alle penalità in tempo inflitte durante e dopo la gara, disciplinati dal regolamento PromoRace Cup 2025;
- b) Il reclamo può essere presentato dal Concorrente che ha preso parte alla gara cui il reclamo si riferisce. Possono presentare ricorso alla Commissione Sportiva coloro nei confronti dei quali sia stata operata una decurtazione dei punti patente e/o la revoca della stessa. Possono presentare altresì ricorso coloro ai quali sia stato comminato un provvedimento disciplinare di cui all'art.21 del presente regolamento.
- c) Il ricorso deve essere presentato in forma scritta, entro sette giorni dal verificarsi dell'evento per il quale è stata comminata la sanzione, inviato tramite e-mail alla Commissione Sportiva e deve contenere a pena di inammissibilità dello stesso:
- d) -data e luogo di svolgimento dei fatti;
- e) -il provvedimento che si contesta;
- f) -le persone indicate come testimoni e le eventuali altre prove a supporto della contestazione;
- g) -la descrizione dei fatti;
- h) -i motivi di contestazione del provvedimento;
- i) -la sottoscrizione dello stesso (in caso di minori la sottoscrizione deve avvenire da chi ne ha la patria potestà) e deve essere correlato da un documento di identità personale in corso di validità (nel caso del minore anche dello stesso).
- j) Per la presentazione del ricorso l'interessato deve versare alla Demorace SSD una somma pari ad euro 150€ quale corrispettivo per i diritti di istruttoria. Il mancato pagamento dei diritti di istruttoria costituisce condizione di inammissibilità del ricorso.



- k) Nei casi in cui è possibile presentare appello, il termine per lo stesso è pari a quindici giorni e decorrono dal momento della notifica del provvedimento di primo grado, che deve avvenire tramite e-mail da parte della Commissione Sportiva.
- l) Competente a pronunciare sull'appello è la stessa Commissione Sportiva.
- m) L'eventuale appello è presentato nelle stesse forme del ricorso in primo grado, ma non possono essere proposti i mezzi di prova presentati o che si sarebbero dovuti presentare in primo grado.
- n) Il ricorso in appello deve contenere l'indicazione di nuovi mezzi di prova, oppure il riferimento a fatti correlati con quelli sui quali si è basata la decisione di primo grado, che avrebbero potuto influenzarne il contenuto della stessa se emersi prima.
- o) La mail ufficiale è info@demorace.it e l'oggetto della mail deve contenere la seguente dicitura: "Ricorso per fatti accaduti il xx.xx.2025 da <nome> <cognome> del pilota".

21.4 Provvedimenti

- a) Sia in primo che in secondo grado le decisioni della Commissione Sportiva assumono la forma della delibera che deve contenere le motivazioni in fatto ed in diritto che hanno portato all'emanazione del provvedimento.
- b) In caso di inammissibilità del ricorso in appello, la Commissione Sportiva emette un provvedimento nella forma della decisione.
- c) Caratteristica della decisione è la sua maggior semplicità rispetto alla delibera, richiedendo una succinta motivazione.
- d) In ossequio al principio di celerità e semplicità della giustizia sportiva la Commissione, qualora ritenga di dover irrogare una sanzione che possa incidere sulla partecipazione di un concorrente al campionato oppure sulla classifica, adotta il provvedimento prima dell'evento sportivo successivo. Negli altri casi, entro e non oltre trenta giorni dalla data in cui si è verificato l'evento oggetto del provvedimento.
- e) Nel caso di appello la delibera deve essere pronunciata entro trenta giorni dalla presentazione dell'appello, qualora si intenda irrogare una sanzione. Sessanta negli altri casi.
- f)** Nell'emanare la delibera di appello non può essere comminata una sanzione più grave rispetto a quella comminata in primo grado e la Commissione Sportiva deve basare la delibera unicamente sui fatti e/o mezzi di prova indicati dal ricorrente.