



CAMPIONATO PROMORACE CUP 2024 – TROFEO PROMOZIONALE ASI

REGOLAMENTO TECNICO MOTO17

Premessa

La partecipazione alle categorie MOTO17 PROMORACE CUP è prevista esclusivamente nel rispetto totale dei regolamenti PROMORACE CUP 2024, in particolare riferimento al regolamento Sportivo Generale 2024, in tema di norme comportamentali e disciplinare, oltre alle procedure di iscrizione. Per tutto quanto non esplicitamente previsto dal presente, si rimanda allo statuto ASI Nazionale. Al fine di sviluppare e promuovere la pratica sportiva motociclistica di base, DEMORACE SSD a RL inserisce le categorie MOTO17 integrandole ove possibile nel programma di giornata della PromoRace Cup 2024 qualora la data sia in concomitanza. Questo documento contiene le regole ufficiali del programma. L'iscrizione alle categorie Moto17 da parte di piloti e Team include l'accettazione del regolamento in ogni sua parte, senza alcuna riserva. Qualsiasi riproduzione, distribuzione, modifica parziale o completa del presente regolamento non può essere fatta senza l'autorizzazione scritta di Demorace SSD a RL che ha l'esclusiva proprietà intellettuale dei diritti e del logo che rappresenta in tutto il mondo.

Capitolo 1 – Tesseramento, Età minima e iscrizione

- a. Tesseramento ASI: la partecipazione alle categorie MOTO17 è ammessa ai titolari di Tessera MA Motociclismo Velocità ASI in corso di validità.
- b. Fascia di età. L'età minima prevista è di 11 anni compiuti
 - MOTO17 PROMO 3 – Nati prima del 1° gennaio 2014 (età minima 11 anni compiuti)
 - MOTO17 SPORTRACE 300SSP - Nati prima del 1° gennaio 2011 (età minima 14 anni compiuti)
- c. Iscrizione alla classifica di campionato. Ogni pilota deve completare le procedure di iscrizione alla classifica. Il pilota stesso indicherà nell'apposito modulo la categoria prescelta. DEMORACE non è responsabile dell'assegnazione alle categorie, è responsabilità del pilota (o accompagnatore / team / ecc...) rispettare i parametri previsti dalla stessa.
- d. L'iscrizione al campionato implica l'accettazione e il totale rispetto dei regolamenti tecnici, del regolamento sportivo PromoRace Cup e di ogni loro variazione e/o integrazione.

Capitolo 2 - Categorie (Classi)

a. MOTO17 PROMO3

Età minima 11 anni compiuti (vedi punto 1.b)
Peso pilota minimo: 52 kg in abbigliamento completo da gara
Motori ammessi con cilindrata massimo 450,00cc

b. MOTO17 SPORTRACE 300SSP

Età minima 14 anni compiuti (vedi punto 1.b)
Peso pilota minimo 52 kg in abbigliamento completo da gara
Motori ammessi: cilindrata 279 cc

c. Accorpamento della griglia

A discrezione della direzione di gara, le categorie possono essere accorpate in griglia di gara unica, purché la stessa non superi il numero massimo di piloti in schieramento previsto dal certificato di collaudo impianto. In caso di accorpamento le categorie otterranno comunque classifiche separate. Lo schema punti utilizzato in questa situazione sarà quello della categoria con maggior numero di piloti presenti nell'accorpamento.

Capitolo 3 – RESPONSABILITA' E IDONEITA' DEL MEZZO

- a. Responsabilità: Il pilota maggiorenne o il genitore (per il minorenne) o il tecnico da esso incaricato, è responsabile delle condizioni del mezzo con il quale il pilota entra in pista e ne deve tenere monitorata l'idoneità meccanica e ciclistica. Ogni irregolarità verrà attribuita al responsabile del mezzo.
- b. Verifiche tecniche di idoneità: ogni mezzo deve essere verificato prima di prendere parte alla sessione di qualifica. Il direttore tecnico ha facoltà di vietare l'ingresso in pista dei mezzi che non ritiene idonei alle attività.

Capitolo 4 – SPECIFICHE TECNICHE PROMO3

La ciclistica di ogni moto deve rispettare i seguenti parametri:

- Telaio a culla chiusa, scatolato o a traliccio o con motore portante, a prescindere dal materiale in cui è costituito. Il telaio non può essere modificato con variazioni strutturali che possono compromettere la sicurezza del mezzo. La valutazione è rimandata al parere insindacabile del Direttore Tecnico.
- Sospensioni anteriori: la configurazione deve essere classica con due steli di libera installazione e modello.
- Sono vietate sospensioni anteriori attive a gestione elettronica.
- Sospensione posteriore: è previsto esclusivamente il monoammortizzatore con installazione e modello di libera scelta. È vietata la sospensione attiva a gestione elettronica.
- Cerchi e gomme: il diametro previsto è 17" (pollici). Il canale cerchio è di libera scelta. La gommatura è libera, misura massima pneumatico anteriore 100/80 R17, misura massima pneumatico posteriore 120/70-R17
- Disco freno anteriore: dimensione massima diametro 300 mm, nr dischi sulla ruota anteriore 1
- Disco freno posteriore: dimensione massima diametro 210mm, nr dischi sulla ruota anteriore 1
- Impianto frenante anteriore: 1 pinza ad azionamento tramite comando idraulico, max 4 pistoncini per pinza.
- Impianto frenante posteriore: 1 pinza ad azionamento tramite comando idraulico, max 2 pistoncini per pinza.
- Forcella a doppio stelo ancorata al mozzo di sterzo con piastra superiore e piastra inferiore
- Semimanubri fissati direttamente sugli steli tra piastra superiore e piastra inferiore
- Obbligo di installazione comando di spegnimento d'emergenza
- Il semimanubrio di destra deve obbligatoriamente montare il paraleva di protezione per la leva del freno anteriore
- È ammesso l'utilizzo dell'ammortizzatore di sterzo
- Il forcellone posteriore è ammesso sia in configurazione tradizionale che monobraccio
- Obbligo di montaggio protezioni in teflon nel perno ruota o nel profilo esterno del forcellone
- Obbligo montaggio attacchi cavalletto posteriore per stazionamento moto

- 2.2.7.1 Ammesse solo moto con carene integrali tradizionali composte da:
 - a) Muso con cupolino in plexiglass e raccordato ai fianchetti
 - b) Fianchetti laterali raccordati alla vasca sottomotore
 - c) Vasca sottomotore dotata di fori di sfogo da 14mm e tappi di gomma
 - d) Copertura serbatoio raccordata con codone/sella
 - e) Parafango anteriore
 - f) Parafango posteriore
 - g) Protezioni catena
- Le carenature devono essere fissate saldamente al telaio e montate nella loro totalità e completezza.

Dotazioni di sicurezza obbligatorie:

- 1) Paraleva freno anteriore, fissato alla estremità del semi manubrio
- 2) tamponi in materiale plastico alle estremità delle pedane e dei semi manubri
- 3) tubi idraulici radiatore crimpati con inserimenti a vite forata su radiatore e carter motore
- 4) laccio di sicurezza sulle viti di fissaggio pinza anteriori
- 5) laccio di sicurezza sui tappi riempimento e scolo olio motore
- 6) Vasca sotto motore
- 7) Parafango anteriore
- 8) Cupolino e carene laterali
- 9) Fascia elastica fissaggio leva kick start
- 10) Interruttore di spegnimento funzionante
- 11) Vaschetta recupero olio da sfiato motore
- 12) Vaschetta recupero benzina da sfiato carburatore

5.7 impianto di scarico:

- 1) Tipologia libera
- 2) Non può esporsi oltre la moto
- 3) Deve avere il silenziatore con materiale fonoassorbente
- 4) Deve rispettare il limite di rumorosità di 94 db
- 5) Deve essere assicurato in più punti al telaio e privo di tratti flessibili

Ogni moto deve riportare le tabelle porta – numero nella parte anteriore davanti all'attacco del manubrio, e due laterali sotto il sellino. I numeri possono essere di qualsiasi colore purché in contrasto con lo sfondo e ben visibili.

SPECIFICHE MOTORE – MOTO17 PROMO3

Tipologia motore Verticale – 4 tempi

Cilindrata massima 450 cc

Alesaggio massimo 78 mm

Nr marce massimo 6

Nr cilindri 1

Accensione Mono bobina non variabile – statore fisso

Alimentazione Carburatore - benzina

Diametro max carburatore 40 mm

Valvole per cilindro Massimo 5

Raffreddamento aria + acqua o aria + olio

Capitolo 5 – SPECIFICHE TECNICHE SPORTRACE 300SSP

Al Trofeo per questa categoria sono ammessi motocicli 4T per uso sportivo stradale/pista prodotti e commercializzati dal 2012 con una cilindrata massima di 324cc. a quattro tempi, conformi a quanto stabilito dal presente Regolamento e corredati dai documenti di proprietà o concessione in uso. Inoltre sono ammessi motocicli per uso sportivo stradale/pista con una cilindrata massima di 126cc a due tempi, conformi a quanto stabilito dal presente Regolamento e corredati dai documenti di proprietà o concessione in uso. I documenti riguardanti il motociclo devono essere esibiti al Servizio Tecnico del Trofeo prima di compiere le Operazioni Preliminari (O.P.).

I numeri di telaio devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea chiaramente leggibili e non manomessi. A parziale deroga sono ammessi anche i seguenti modelli di motocicli: Honda CBR 500R prodotta dal 2012, KTM RC390 prodotta dal 2013 e Kawasaki 400cc prodotta dal 2016 in poi. Sotto la tabella dettagliata per marca e modello:

COSTRUTTORE	MODELLO	PERIODO DI PRODUZIONE (DA / A)
HONDA	CBR500R	GENNAIO 2012 / FINE PRODUZIONE (modello euro 3)
HONDA	CBR500R	GENNAIO 2016 / FINE PRODUZIONE (modello euro 4)
KAWASAKI	Ninja 300 (EX300)	GENNAIO 2013 / FINE PRODUZIONE
KAWASAKI	Ninja 400 (EX400)	GENNAIO 2018 / ATTUALE
KTM	RC390	GENNAIO 2015 / FINE PRODUZIONE (anche allestimento CUP)
KTM	RC390	GENNAIO 2017 / ATTUALE (con sistema ride by wire)
KTM	RC390R	GENNAIO 2018 / ATTUALE
YAMAHA	YZF-R3	GENNAIO 2015 / FINE PRODUZIONE (modello euro 3)
YAMAHA	YZF-R3A	GENNAIO 2018 / FINE PRODUZIONE (modello euro 4)
YAMAHA	YZF-R3 MY2019	GENNAIO 2019/ATTUALE

5.1 MOTORE

Unico vincolo è la cilindrata di 324cc per i motori 4T e di 126cc per i motori 2T. Unica deroga per i tre modelli 4T sopra indicati come Honda CBR 500R prodotta dal 2012 e KTM RC390 prodotta dal 2013 e Kawasaki Ninja400 prodotta dal 2016.

5.2 TRASMISSIONE

Può essere montata frizione antisaltellamento.

5.3 IMPIANTO DI SCARICO

Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A la misura è effettuata a 7500 giri/min. Per quanto riguarda i motocicli Honda CBR 500R e KTM RC390 la misura è effettuata a 5500 giri/min mentre per i 2T la misura è effettuata a 9000 giri/min.

5.4 IMPIANTO ELETTRICO E SISTEMA DI CONTROLLO MOTORE

L'utilizzo di centraline è libero.

5.5 SOSPENSIONI e IMPIANTO FRENANTE

Le sospensioni sono libere per marca e modello così come l'impianto frenante anteriore e posteriore.

5.6 PNEUMATICI

Possono essere utilizzati n.3 pneumatici per gara (punzonati dall'organizzazione durante le O.P.).

In caso il Direttore di Gara dichiara la gara o la prova bagnata può essere consentito l'uso degli pneumatici tipo "Rain" (escluse dalla punzonatura). Si consiglia ai piloti di avere sempre a disposizione una coppia di pneumatici Rain montati, onde evitare disagi e ritardi in caso d'improvviso cambio delle condizioni meteorologiche. Eventuali ritardi nel montaggio degli pneumatici non sono accettati come valida giustificazione per il mancato rispetto dei tempi per lo schieramento.

5.7 CARROZZERIA

È ammesso praticare dei piccoli fori per consentire l'installazione di tamponi para-telaio.

Le tabelle porta-numero devono essere bianche e i numeri di gara neri. I numeri devono essere ben visibili.

Eventuali fari anteriori devono essere disabilitati e coperti da adesivo chiaro opaco.

Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul C.T. o sull'organizzazione per ottenere il rimborso della parte eventualmente danneggiata durante tali prove.

È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.

I motocicli devono essere conformi al regolamento del trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova.

In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto a ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato a un'irregolarità tecnica.

L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di trofeo sulle misure effettuate non è applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.

È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa o altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio e i manubri comprensivi degli eventuali accessori a esso fissati. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.

Le estremità esposte dei manubri, tutte le leve di comando sui manubri e le pedane devono avere i bordi arrotondati e una parte terminale di forma sferica.

Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere sistemato in modo da essere facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

E' obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.

Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").

I motocicli equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:

- I tubi di spurgo o di sfianto dell'air-box devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nell'air-box, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.

Sui motocicli privi di air-box, tutti i tubi di sfianto del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 500 cc. per i motocicli 4T, 200cc per i motocicli 2T.

Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno tre bulloni di acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per quest'applicazione è vietato. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.

È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta a evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata a esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti.

Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.

La pinza freno posteriore anteriore e tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale. Le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna e avere terminali crimpati o filettati. È raccomandato l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, dove ammesso, in titanio.

Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente e incolore (non sono ammessi plexi fumé).

I motocicli con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt per i motocicli con cilindrata fino a 250cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25 mm che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiara la gara o la prova bagnata. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked), è ammesso montare una vasca di contenimento che la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a quest'obbligo, a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.

L'uso del paraschiena è obbligatorio e di un abbigliamento conforme alla pratica della disciplina sportiva Motociclismo Velocità.

Capitolo 6 - Sanzioni Tecniche

6.1 Ogni irregolarità rilevata su componenti del motore vincolate dal punzone comporta l'annullamento di tutti i turni ufficiali nei quali è stato utilizzato il motore identificato (comprese giornate di gara precedenti) e la decurtazione di 3 punti dalla licenza. La sanzione si applica anche se il pilota non concede il permesso per la verifica.

6.2 Ogni irregolarità rilevata su componenti del motore non vincolate dal punzone prevede la decurtazione di 3 punti dalla licenza (ved. Cap.3 Regolamento sportivo) e l'annullamento dei risultati della giornata stessa.

6.3 Ogni irregolarità della ciclistica e delle dotazioni di sicurezza prevede la decurtazione di 3 punti dalla licenza (ved. Cap.3 Regolamento sportivo) e l'annullamento dei risultati della giornata stessa.

6.4 Il peso viene rilevato al termine di ogni sessione ufficiale (qualifica e gare).

Il peso non conforme al minimo previsto per la categoria di appartenenza, prevede l'annullamento del risultato della sessione.

Capitolo 7 – 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 Demorace SSD e/o MotoASI.

Capitolo 8 – VARIAZIONI REGOLAMENTARI (Clausola di salvaguardia)

Al fine di migliorare continuamente l'esperienza di partecipazione, l'Organizzazione si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.