



Automobile Club d'Italia
SPORT

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2017 REGOLAMENTO DI SETTORE KARTING

<p>TITOLO I – NORME GENERALI CAPO I – REGOLAMENTO SPORTIVO</p>
--

CRONOLOGIA MODIFICHE

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE
ART 6	01-01-2017	20-12-2016

REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS) – KARTING

TITOLO I – NORME GENERALI

CAPO I – REGOLAMENTO SPORTIVO

Art.1 - PREMESSA

Il Kart è un veicolo terrestre senza carrozzeria chiusa, con 4 ruote non allineate, costantemente in contatto con il suolo, delle quali due assicurano la direzione e due la propulsione.

Il Karting è una disciplina sportiva dello Sport automobilistico.

ACI ha redatto ed emanato il presente Regolamento Sportivo di Settore Karting (RNK) la cui osservanza è obbligatoria in tutte le manifestazioni sportive Karting - anche in quelle internazionali in quanto applicabile - organizzate in Italia.

Per quanto non previsto nel presente Regolamento e nelle Norme Supplementari si rinvia al Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) e sue Norme Supplementari, al Codice Sportivo Internazionale e al Regolamento Internazionale Karting.

Ogni questione sull'interpretazione del presente RNK viene decisa da ACI sentito il parere, ove lo ritenga, del Tribunale Nazionale d'Appello (TNA).

ACI porta a conoscenza degli interessati le modifiche e gli aggiornamenti nonché ogni altra disposizione a carattere normativo, mediante le sue pubblicazioni ufficiali (Annuario Sportivo, Notiziario edito direttamente oppure pubblicato regolarmente su riviste specializzate, sito internet federale) e/o con altro mezzo idoneo.

Art. 2 – MANIFESTAZIONI SPORTIVE: ORGANIZZAZIONE - CLASSIFICAZIONE – CALENDARIO

– Manifestazioni sportive karting

Manifestazioni agonistiche karting propriamente dette (2° livello):

gare di velocità in linea delle classi attinenti all'attività di base, ai campionati regionali ed ai campionati, trofei nazionali, coppe ACI ed delle classi relative ai regolamenti tecnici internazionali karting;
gare di durata (endurance a normale contenuto agonistico).

Manifestazioni agonistiche karting a ridotto contenuto agonistico (1° livello):

Attività Pre-agonistica Karting;

gare di durata (endurance a ridotto contenuto agonistico).

Manifestazioni ludiche

Manifestazioni Renting;

Dimostrazioni e Attività Promozionali;

Eventi Historic Kart

– Classificazione

Si applicano le disposizioni dell' Art. 12 e segg. del RSN

(http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf)

Le gare Karting possono essere:

internazionali: quando sono iscritte nel Calendario Sportivo Internazionale;

nazionali: quando sono iscritte nel calendario nazionale

Sono nazionali anche le gare riservate (quando sono aperte a concorrenti e conduttori in possesso di determinate condizioni precisate nei regolamenti particolari di gara ai sensi dell'Art.19 RSN, fatta eccezione per gli pneumatici che devono in ogni caso seguire, per ogni classe, le disposizioni del Regolamento Tecnico Nazionale.

Le gare riservate possono essere iscritte anche nel calendario internazionale.

– Calendario

Ved. Cap. IV, Art. 42 e segg. 61 del RNS

(http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf)

In casi di richieste concomitanti, l'ACI ha la facoltà di decidere insindacabilmente dando la precedenza, nell'ordine, a parità di altre condizioni, alle manifestazioni valevoli per un titolo FIA, a quelle valevoli per i Campionati, Challenge, Coppe o Trofei Nazionali, a quelle internazionali non valevoli per un titolo FIA, a quelle nazionali e a quelle riservate (Regolamento Sportivo Nazionale, Art. 61, lett.A)

Fatta eccezione per le manifestazioni Renting e quelle Endurance, per le concomitanze di data tra due o più gare si applicano i criteri seguenti:

nelle date ove sono presenti gare valide per i Campionati Italiani (con esclusione del Campionato Italiano Circuiti Cittadini), Trofeo Nazionale, Challenge Italia Karting (solo Prova Finale Nazionale), Coppa Italia ACI Karting non possono svolgersi altre gare nazionali e/o internazionali non valide per un titolo CIK/FIA; fatto salvo un diverso accordo tra gli organizzatori interessati, all'interno della stessa regione o tra province limitrofe le gare nazionali non titolate devono distanziarsi da quelle aventi una validità ACI di almeno due week-end successivi; le gare internazionali non titolate successive a quelle aventi validità per il Campionato Italiano ACI Karting devono distanziarsi di almeno due week-end; le gare non svoltesi l'anno precedente o alla loro prima edizione, quelle che si iscrivono dopo la discussione del calendario o che modificano la loro data in corso d'anno sono posizionate nel calendario sportivo a discrezione di ACI.

Le manifestazioni valevoli per i Campionati Regionali ACI Karting sono svolte su piste titolari di una licenza nazionale di pista permanente rilasciata da ACI secondo il calendario pubblicato nel sito web ACI Sport Spa (www.acisportitalia.it).

L'approvazione del calendario di gare organizzate dal promotore di un Trofeo di Marca dovrà essere subordinata al rispetto delle distanze temporali sopra riportate.

2.4.1 Serie Nazionali

Le Serie Nazionali si svolgono nell'ambito territoriale dell' ACI.

Assunto il preventivo parere della Commissione Karting, l'ACI si riserva il riconoscimento di una Serie Nazionale attraverso l'approvazione dei relativi Regolamenti Sportivi e Tecnici e dei relativi calendari presentati da un Organizzatore/Promotore in possesso dei seguenti requisiti:

anzianità della licenza di organizzatore/promotore di almeno 5 anni;

avere organizzato negli ultimi tre anni almeno una manifestazione internazionale.

I regolamenti della serie, approvati dall' ACI, devono essere allegati al Regolamento Particolare di Gara.

E' applicata una tassa di istituzione della serie Nazionale di Euro 500,00

2.5 - Permesso di organizzazione

Si applicano le disposizioni degli art. 54 e segg. del RSN

([7http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf](http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf))

Il permesso di organizzazione è il documento che autorizza l'organizzazione di una manifestazione. Nessuna manifestazione può essere organizzata senza essere stata preventivamente iscritta nel Calendario Sportivo e senza aver ottenuto il permesso di organizzazione.

Alla richiesta del permesso di organizzazione deve essere allegato il Piano di Emergenza Sanitaria secondo quanto previsto dal successivo Art. 23.

Se tutta o parte della competizione si svolge con l'ausilio della luce artificiale l'organizzatore deve allegare al Regolamento Particolare di Gara copia della certificazione di conformità alle leggi vigenti del proprio impianto d'illuminazione rilasciata da un professionista al competente albo professionale.

Art. 3 - PISTE

Le manifestazioni Karting si devono svolgere su piste permanenti (Kartodromi) conformi al TIT. I - Capo III - Regolamento nazionale piste e circuiti karting, omologate da ACI o dalla CIK/FIA ed in possesso della Licenza di Pista in corso di validità. Le manifestazioni karting possono anche svolgersi su percorsi provvisori conformi al TIT. I - Capo III - Regolamento nazionale piste e circuiti karting, di volta in volta omologati da ACI. Sia le piste permanenti che i circuiti cittadini devono essere in possesso delle prescritte autorizzazioni amministrative e della licenza ACI di pista in corso di validità. La capienza massima della pista è stabilita dal Certificato di omologazione. La capienza per la classe Entry Level è ridotta del 50%.

Art. 4 - KART

Nelle gare che si svolgono in Italia sono ammessi, con le modalità e le limitazioni previste nella, i gruppi e le classi di cui al TIT. I - Capo II - Regolamento Tecnico di Settore Karting.
I Kart sono suddivisi in gruppi e classi.

Art. 5 - ASSICURAZIONI

Ved. Art. 54, 55 e 56 del RSN ([7http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf](http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf))

Art. 6 - CONCORRENTI E CONDUTTORI - LICENZE

Nelle gare sono ammessi i concorrenti ed i conduttori titolari di licenza ACI Karting di concorrente/conduttore. I concorrenti ed i conduttori titolari di una licenza rilasciata da una ASN (Autorità Sportiva Nazionale) straniera che desiderano partecipare ad una manifestazione nazionale o internazionale organizzata in Italia (le manifestazioni devono essere iscritte al calendario sportivo nazionale e/o internazionale) devono essere in possesso dell'autorizzazione della propria ASN che ha rilasciato la loro licenza, salvo per i piloti con licenza nazionale karting rilasciata dalla Svizzera e da Malta che, ai sensi dell'art.2.3.5.a) del Codice Sportivo Internazionale FIA, possono partecipare alle gare nazionali italiane, iscritte a calendario sportivo nazionale.

L'autorizzazione deve essere presentata all'organizzatore che ha l'obbligo di richiederla.

L'assenza di tale documento, se portata a conoscenza dell'ACI o della FIA costituisce una violazione degli artt. 2.3.10 e 3.9.4 del Codice Sportivo Internazionale, e comporta l'adozione delle sanzioni previste.

Le licenze dovranno essere in corso di validità e vevoli per le classi e le categorie nelle quali è richiesta l'iscrizione. **Non è ammessa la licenza di conduttore Auto.**

La categoria di licenza consente di partecipare alle manifestazioni nei seguenti Gruppi e Classi riportati nella tabella seguente.

Licenze	Età conduttori	Gruppi	Classi
Nazionale. F (1)	6 anni compiuti - 8 anni compiuti (1)	ALLIEVI ENTRY LEVEL	<ul style="list-style-type: none"> • Entry Level
Nazionale D Internazionale D* Club (3) (4)	9 anni compiuti – 12 anni compiuti (2) *12 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza (normativa CIK-FIA 2017)	ALLIEVI	<ul style="list-style-type: none"> • 60 Mini (2015-2020) • 60 Mini (2010-2014) • TdM Championkart Mini Academy • TdM Mini ROK • TdM 60 Easy Kart • TdM Rotax FR 125 Mini • TdM X30 Mini
Club (3) (4) Naz. D e Naz. C Junior	11-14 anni compiuti	CADETTI	<ul style="list-style-type: none"> • 125 ACI KART JUNIOR
Internazionale C Junior (normativa CIK-FIA 2017) Naz. C Junior Club (3) (4)	12 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza - 14 anni non compiuti alla data di rilascio della licenza	CADETTI	<ul style="list-style-type: none"> • 125 ACI KART JUNIOR • OKJ • TdM Junior ROK • TdM Rotax FR 125 Junior • TdM 100 Easy Kart • TDM Championkart Academy
Nazionale C Senior	14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza	JUNIOR	<ul style="list-style-type: none"> • 125 ACI KART • TdM Rotax FR 125 Max • OK • TdM 125 Master Easy Kart - KGP Direct Drive • TdM Go-Kart TV • TdM IAME X30 Super • Super ROK • TdM ROK
Internazionale C Restricted (normativa CIK-FIA 2017) Int. B – C – A	14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza e 15 non compiuti alla data di rilascio della licenza		
Internazionale B – C – A Nazionale C Senior (15 anni compiuti nel corso dell'anno)	15 anni (compiuti nel corso dell'anno) e rispetto delle condizioni CIK FIA	SENIOR 125 Gear Shift (cambio)	<ul style="list-style-type: none"> • KZ2 • Shifter ROK - • FR 125 DD2- • KGP Shifter • TdM Championkart Senior Six Speed
KZ3 Junior	15 – 24 anni compiuti	125 Gear Shift (cambio)	KZ3
KZ3 Under	25 – 39 anni compiuti	125 Gear Shift (cambio)	KZ3
KZ3 Over	40 anni compiuti	125 Gear Shift (cambio)	KZ3
Nazionale Club	40 anni compiuti e licenza CLUB 2016 o 30 anni compiuti e prima licenza o 55 anni compiuti(2) (3) (4)	125 Gear Shift (cambio)	<ul style="list-style-type: none"> • KZ4 • 100 amatoriale
CLUB WEEK END	>14 anni	ATTIVITA' RENTING	
TUTTE. ETA' MINIMA 14 ANNI.	>14 anni	ENDURANCE A RIDOTTO CONTENUTO AGONISTICO	

1) Già titolari di licenza E nell'anno precedente, oppure con l'attestato di frequentazione di un Corso Federale Kart di 1° livello effettuato presso un Centro Tecnico federale accreditato oppure con partecipazione al Kart Summer Camp dell'anno in corso o precedente.

2) E' rilasciata anche ad 8 anni compiuti, già titolari di Licenza E o F nell'anno precedente oppure con l'Attestato di frequentazione di un Corso Federale di 2° Livello effettuato presso un Centro Tecnico federale accreditato oppure con la partecipazione al Kart Summer Camp dell'anno in corso o precedente. Non è comunque ammessa la partecipazione nelle gare dei Trofei di Marca fino al compimento dei 9 anni.

3) Nei limiti di età previsti per la classe e per il gruppo in questione.

- 3-4) Ammissione limitata all'attività di base, ai Campionati Regionali, ai Challenge Italia Karting, al Trofeo Nazionale ed alla Coppa Italia. la Licenza Club non è ammessa nei Campionati Italiani e nelle gare di Trofeo di Marca
- 5) C-junior – solo per la categoria Junior per piloti tra i 12 anni (che compiono il 12 °anno nell'anno corrente) e 14 anni non compiuti alla data del rilascio della licenza.
- 6) C-Restricted – solo per la categoria Senior per i piloti tra i 14 anni (che compiono il 14 anno nell'anno corrente) e 15 anni non compiuti alla data del rilascio della Licenza – Tale licenza non è ammessa per le categorie con il cambio.

6.1 - Partecipazione alle gare internazionali

I concorrenti ed i conduttori ammessi a partecipare ad una gara internazionale devono essere detentori di una licenza internazionale secondo quanto dal COD (Codice Sportivo Internazionale) della FIA, dal Regolamento Internazionale Karting e dal Regolamento delle Licenze Internazionali Karting di conduttore, in possesso dell'autorizzazione della propria ASN che ha rilasciato la loro licenza.

I concorrenti ed i conduttori titolari di una licenza rilasciata da una ASN (Autorità Sportiva Nazionale) straniera che desiderano partecipare ad una manifestazione internazionale organizzata in Italia (le manifestazioni devono essere iscritte al calendario sportivo nazionale e/o internazionale) devono essere in possesso dell'autorizzazione della propria ASN che ha rilasciato la loro licenza.

L'autorizzazione deve essere presentata all'organizzatore che ha l'obbligo di richiederla.

L'assenza di tale documento, se portata a conoscenza dell'ACI o della FIA costituisce una violazione degli artt. 2.3.10 e 3.9.4 del Codice Sportivo Internazionale, e comporta l'adozione delle sanzioni previste. 4.2 Iscrizioni.

6.2 – Partecipazione di conduttori italiani alle gare che si svolgono all'estero

Le licenze internazionali di concorrente e di conduttore Karting (A, B e C), rilasciate da ACI, comprendono automaticamente l'autorizzazione generale, con la stessa validità delle licenze, a partecipare a tutte le gare Karting iscritte al Calendario Sportivo Internazionale o al calendario sportivo nazionale a partecipazione straniera, che si svolgono all'estero.

Art. 7 - UFFICIALI DI GARA

– COMMISSARI SPORTIVI

Il Collegio dei Commissari Sportivi presso ogni manifestazione sportiva è composto da tre Commissari Sportivi - di cui uno con funzioni di Presidente del Collegio - ed è competente a giudicare le violazioni di norme e regolamenti commesse durante lo svolgimento delle manifestazioni sportive e ad adottare i provvedimenti disciplinari di competenza previsti dal Cap. XII del RSN.

In luogo del Collegio dei Commissari Sportivi, designato con le stesse modalità dei componenti del Collegio, può agire un Commissario Sportivo con funzione di Giudice Unico.

Il Giudice Unico è designato per tutte le gare **tranne** per quelle:

nazionali ed internazionali su due o più giorni;

valide per un Campionato o Trofeo Nazionale;

valide come prove di un Trofeo di Marca approvato da ACI

In ogni caso, l'Organizzatore ha la facoltà di richiedere la designazione del collegio dei CCSS in luogo del giudice .

- UFFICIALI DI GARA

In ogni gara Karting devono essere designati, un Direttore di Gara, almeno due Commissari Tecnici (uno nelle gare non titolate, salvo diverso avviso dell'Organizzatore) e un numero di Commissari di Percorso determinato in relazione alle caratteristiche del percorso.

Art. 8 - CRONOMETRAGGIO

Ved. Art 145 del RNS

([7http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/KARTING/T1_C01_RS.pdf](http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/KARTING/T1_C01_RS.pdf))

Art. 9 - SEGNALAZIONI

Per la sorveglianza del percorso e quindi per la sicurezza dei conduttori e per far rispettare il regolamento, il Direttore di Gara e gli altri Ufficiali di Gara usano bandiere di segnalazione fornite dagli Organizzatori (dimensioni minime 60 x 80 cm.) che i conduttori hanno l'obbligo di rispettare.

Le bandiere di segnalazione sono indicate nel TIT. I - Capo III - Regolamento nazionale piste e circuiti karting.

Art. 10 – ISCRIZIONI ALLE GARE

- Apertura e chiusura delle iscrizioni

Si applicano le disposizioni del Cap. VI del RSN

(http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf)

L'apertura delle iscrizioni non può avvenire prima dell'approvazione del regolamento particolare di gara.

Limitatamente alle gare su pista permanente, le domande di iscrizione devono pervenire o essere presentate all'Organizzatore, entro i termini previsti alle successive lettere a) e b), complete delle tasse di iscrizione e delle seguenti informazioni obbligatorie:

gara cui si riferisce la domanda di iscrizione;

cognome e nome;

residenza e, possibilmente, recapito telefonico;

numero e categoria di licenza;

gruppo e classe del Kart.

Le domande di iscrizione prive delle predette informazioni sono considerate irricevibili.

Fatto salvo quanto previsto dall'Art.123 bis, lettera D) del RSN, un Conducente non può iscriversi e partecipare nella stessa competizione in più classi; tuttavia, limitatamente alle gare non titolate ed a quelle valide per i Campionati Regionali, i conducenti possono essere iscritti ad un massimo di due classi nell'ambito della stessa manifestazione, senza gli adempimenti preventivi disposti dall'Art.123 bis lett D del RSN (richiesta di autorizzazione ad ACI e previsione nel regolamento particolare di gara).

Un conducente minore può essere iscritto ad una gara solo da uno dei genitori esercenti la potestà che sia titolare di una licenza di concorrente Persona Fisica ed il cui nominativo risulti nella licenza di conducente del minore stesso, ovvero da altro titolare di licenza di Concorrente Persona fisica maggiorenne o Giuridica espressamente autorizzata dal genitore esercente la potestà titolare di licenza di Concorrente.

Gare non titolate e Campionati Regionali: La chiusura delle iscrizioni deve avvenire di norma il sabato precedente la gara.

Campionati, Trofei e Coppe ACI: Le domande e le tasse d'iscrizione ad ogni singola gara devono pervenire all'Organizzatore secondo quanto previsto dai rispettivi Regolamenti.

- Tasse

Gli Organizzatori devono corrispondere ad ACI - per ogni Conducente verificato - le somme di seguito riportate per le gare da loro iscritte a calendario ed organizzate nel corso dell'anno:

Trofei di Marca	10,00 Euro (a carico dell'organizzatore)
Gare nazionali non titolate che si svolgono su due o più giornate	16,00 Euro (a carico dell'organizzatore)
Gare iscritte al calendario internazionale non titolate che si svolgono su due o più giornate	22,00 Euro (a carico dell'organizzatore)

Gli Organizzatori possono stabilire una tassa d'iscrizione alle gare - comprensiva di IVA - che per ogni conducente non può essere superiore agli importi seguenti al netto degli importi per le prove libere, nella misura massima indicata nel successivo art- 15.1 lett. a):

a) Trofeo Nazionale ACI	Euro 200,00 (***)	
b) Trofeo Nazionale ACI Karting (60 cc.)	Euro 150,00 (***)	
Campionato Italiano ACI Karting	OKJ, OK, KZ2/ KZ3	Euro 366,00 (****)
	60 Mini, 125 ACI KART, 125 ACI KART Junior	Euro 244,00 (****)
c) Gare nazionali non titolate e Campionati Regionali che si svolgono su una giornata.	Euro 90,00 (Euro 45,00 per la classe Entry Level)	
d) Gare nazionali non titolate che si svolgono su due o più giornate	Euro 215,00 (**)	
e) Gare su piste di ctg. "A"	Maggiorazione sulle tasse di cui alle lettere d) ed e) di Euro 20,00	
f) Gare iscritte al calendario internazionale non titolate che si svolgono su due o più giornate	Euro 300,00 (*)	
g) Gare iscritte al Calendario Nazionale o Internazionale che si svolgono su due o più giornate, di grande prestigio, con anzianità superiore a 10 anni	Euro 350,00 (*)	
h) Manifestazioni Attività pre agonistica	Euro 45,00	

Note:

(*) Importo massimo che l'Organizzatore di gare in circuito di particolare interesse può essere autorizzato ad applicare. L'autorizzazione è data da ACI su richiesta motivata dell'Organizzatore.

(**) Importo massimo che l'Organizzatore di gare in circuito di particolare interesse può essere autorizzato ad applicare. L'autorizzazione è data da ACI su richiesta motivata dell'Organizzatore.

(***) La tassa è di iscrizione è comprensiva delle quote per le prove libere del venerdì. (****) La tassa è di iscrizione è comprensiva delle quote per le prove libere del venerdì.

Agli organizzatori delle gare su pista permanente è consentito richiedere ai concorrenti, per le prove libere da effettuarsi il giorno precedente la gara, una quota ulteriore nella misura massima indicata nel successivo Art. 15.1.2 lett. a).

Le tasse d'iscrizione di cui alle lettere a), b), c), g), h) danno diritto a ricevere un servizio di vigilanza notturna per i mezzi lasciati nel paddock.

Limitatamente alle gare su Kartodromo, per ogni conduttore iscritto nei termini, i concorrenti hanno diritto ad occupare nel paddock, a titolo gratuito, l'area (posto macchina) che sarà loro assegnata dall'organizzatore per una estensione di circa 36 mq.

L'Organizzatore ha la facoltà di stabilire gli orari di apertura e di chiusura del paddock. All'interno dell'area paddock non è consentito, per motivi di sicurezza, il pernottamento e l'utilizzo di fiamme libere. Se ne ha la possibilità, può concedere, a titolo oneroso, l'uso di proprie aree per il campeggio di camper, *roulottes* e relativi servizi al di fuori del paddock.

L'Organizzatore può richiedere per ciascun conduttore iscritto la somma di Euro 15,00 più IVA a titolo di rimborso delle spese per lo smaltimento dei rifiuti.

Art. 11 - OBBLIGHI DEI CONDUTTORI

- **Disciplina in gara**

Il conduttore (o chiunque sia titolare di una licenza sportiva Karting) che nel corso di una manifestazione sportiva Karting trasgredisce, sotto qualsiasi forma, i regolamenti che reggono, direttamente o indirettamente, l'attività sportiva Karting o si rendesse responsabile di indisciplina verso Ufficiali di gara, organizzatori ed altri conduttori, sarà passibile di sanzioni disciplinari.

Sarà parimenti fatto oggetto di sanzione disciplinare il concorrente e il conduttore i cui accompagnatori licenziati ACI o meccanici causassero turbative al regolare svolgimento di una manifestazione.

All'atto dell'iscrizione i conduttori devono dichiarare il nominativo del meccanico o dell'accompagnatore licenziati ACI; i familiari licenziati ACI sono considerati accompagnatore anche se non dichiarati nel caso di non licenziato risponde il Concorrente - Responsabilità oggettiva.

All'atto dell'iscrizione i conduttori devono dichiarare il nominativo del meccanico o dell'accompagnatore; i familiari sono considerati accompagnatore anche se non dichiarati.

- **Abbigliamento di sicurezza**

Sia nelle prove che durante le gara i conduttori dovranno indossare la prescritta seguente tenuta:

tuta intera, con omologazione C.I.K-FIA in corso di validità;

casco di protezione conforme al successivo Art.12.2.1;

guanti interi;

scarpette alte con protezione della caviglia.

Alle verifiche sportive è fatto obbligo di compilare l'apposito modulo relativo all'abbigliamento

Sono vietati capi di vestiario suscettibili di impigliarsi nei vari organi del kart

L'utilizzo di piercing, bracciali e collane in metallo durante le gare è vietato e può essere oggetto di un apposito controllo prima della partenza.

11.2.1- Disposizioni particolari relative ai caschi

I caschi devono essere conformi alle specifiche riportate nella Tabella A. Il casco deve essere regolarmente agganciato. Per i conduttori dei gruppi Esordienti e Cadetti è obbligatorio l'uso del casco di tipo integrale omologato per i piloti con età inferiore a 15anni (Omol. CMR - CMH - CMS).

Etichette di omologazione

Le etichette d'identificazione dei caschi omologati secondo le specifiche del paragrafo precedente sono riprodotte in calce al presente RNK.

Personalizzazione del casco

Il casco, dovendosi adattare alle caratteristiche della testa del pilota, non può essere scambiato. A tal fine si raccomanda di scrivere sul casco il nome del pilota che lo porta. Se viene scritto all'esterno ciò deve avvenire con pittura idonea consigliata dal Costruttore.

Adesivi, scritte, marchi e istoriazioni.

È vivamente raccomandato di non applicare adesivi all'esterno del casco poiché i solventi utilizzati per staccarli ne debilitano la resistenza e di usare la pittura di cui al precedente paragrafo per eventuali scritte, marchi e istoriazioni dipinti all'esterno del casco.

Modifiche

Un casco non potrà essere modificato rispetto alle specifiche di costruzione salvo se conformemente alle istruzioni approvate dal costruttore e da uno degli organismi elencati alla precedente lett. a) che hanno certificato il modello in questione.

Caschi sprovvisti di etichetta di omologazione valida

I conduttori devono curare che il loro casco rechi la relativa etichetta di omologazione. Qualora, per qualsiasi ragione, la stessa manchi o risulti illeggibile, essi dovranno richiedere al fabbricante il suo ripristino o quantomeno l'apposizione di etichetta o marchio atto all'identificazione della marca o modello del casco.

TAB. A - STANDARD RICONOSCIUTI DA ACI E CIK-FIA PER I CASCHI UTILIZZATI NEL KARTING PER I PILOTI CON ETÀ SUPERIORE A 15 ANNI

http://www.cikfia.com/fileadmin/content/REGULATIONS/Technical/Appendices/2017/WEB_Appendix_2a_Standard_helmets_.pdf

TAB. B - ELENCO DEI CASCHI OBBLIGATORI NELLE GARE NAZIONALI PER I PILOTI MINORI DI 15 ANNI

http://www.cikfia.com/fileadmin/content/REGULATIONS/Technical/Appendices/2016/WEB_Appendix_2b_Standard_helmets_.pdf

– Norme di comportamento dei piloti che rappresentano l'Italia nelle gare valevoli per i Campionati Internazionali I piloti che partecipano, in Italia e all'estero, alle gare valevoli per i Campionati Internazionali Karting e che quindi hanno il riconoscimento di rappresentante dell'Italia, sono obbligati a:

conoscere le norme di svolgimento di tali gare;

partecipare con materiale conforme ai regolamenti tecnici in vigore;

tenere comportamenti corretti verso gli Ufficiali di gara e verso i rappresentanti delle Autorità Sportive nazionali ed internazionali;

tenere sempre una condotta di gara improntata a sportività e correttezza;

non tenere comportamenti che possano arrecare pregiudizio all'immagine del ns. Sport o danno ai risultati sportivi degli altri concorrenti italiani;

partecipare alle cerimonie di premiazione finale;

Il mancato rispetto di tali obblighi comporterà l'adozione di provvedimenti disciplinari.

Comportamenti

Senso di marcia.

Il tracciato di gara deve essere percorso nel senso prescritto in sede di approvazione del Regolamento Particolare di Gara. I conduttori che circolano anche durante le prove, nel senso contrario a quello prescritto, sono esclusi dalla gara.

Taglio di percorso.

Il percorso deve essere seguito integralmente. Si incorre in un taglio di percorso quando quest'ultimo, non importa per quale motivo, non è seguito integralmente con conseguente vantaggio in termini di posizione di classifica o di riduzione della distanza di gara prevista.

I conduttori che per qualsiasi motivo violano questa disposizione, sono puniti, in relazione alla gravità della violazione, con provvedimenti che possono arrivare fino all'esclusione.

Fermata nel corso della gara.

Se un Kart si ferma nel corso di una gara per una qualsiasi causa, il conduttore deve:

portare immediatamente il veicolo fuori della traiettoria di corsa (ai margini della pista stessa);
sincerarsi che la pista sia libera e non sopravvengano altri conduttori prima di rimettersi in moto.

L'infrazione a tali norme comporta l'immediata esclusione dalla gara.

Spinta nel corso della gara.

La spinta per rimettere in moto il Kart fermatosi nel corso di una gara può essere autorizzata soltanto per i conduttori delle classi 60 Mini e **Entry Level**. In questo caso deve essere effettuata soltanto per mezzo di persone espressamente designate dall'Organizzatore e non aventi alcun rapporto con i concorrenti ed i conduttori iscritti.

Riparazioni nel corso della gara.

Le riparazioni con l'aiuto dei meccanici sono consentite soltanto in una zona della pista ben individuata (Zona di riparazione). La zona deve essere posta completamente al di fuori del tracciato

Di gara vero e proprio, in modo che il Kart in riparazione non costituisca alcun ostacolo od impedimento per i conduttori in gara. Il personale addetto ai servizi della pista deve essere disposto sul percorso secondo le indicazioni, del Direttore di Gara.

Circolazione con i Kart nel paddock e nelle altre aree.

Fuori dalla pista propriamente detta, ai conduttori, ai meccanici ed agli assistenti è fatto divieto di circolare con kart, moto, scooter e altri veicoli con motori in moto. In caso di mancata osservanza della presente disposizione, i commissari sportivi devono adottare, a carico dei conduttori comunque interessati, i provvedimenti disciplinari previsti dall'Art.163 e seg. del RSN.

Premiazione.

Ai concorrenti ed ai conduttori premiati è fatto obbligo partecipare alla cerimonia di premiazione, nei modi e nei tempi stabiliti dal Regolamento Particolare di Gara. In caso di mancata osservanza della presente disposizione, i commissari sportivi devono adottare, a carico degli interessati, i provvedimenti disciplinari previsti dall'Art.163 e seguenti del RSN.

- Disposizioni diverse

In ogni area loro assegnata nel paddock (posto mezzo di assistenza), i concorrenti ed i conduttori interessati devono disporre, sotto la loro responsabilità, di almeno un estintore brandeggiabile di adeguata capacità (4 litri), caricato con gli agenti estinguenti previsti dall'Art.J al codice sportivo internazionale (BCF, FM 100, NAF 53, NAF P, AFFF, Polvere) e posizionato in modo da essere facilmente accessibile e utilizzabile.

Nel Certificato di Omologa del Circuito vi è indicata la capienza massima delle aree assegnate nel Paddock.

Art. 12 - NUMERI DI GARA

Gli Organizzatori assegneranno, volta per volta, i numeri di gara escludendo lo zero, quelli con lo zero nelle decine intere (es.: 10, 20, 30, 40, ecc.), quelli compresi nelle decine del 60, (61, 62, 63, ecc.) o in quella del 70 (71, 72, 73, ecc.) e possibilmente quelli a tre cifre.

Il numero di gara deve essere applicato sulle placche porta-numeri anteriori e posteriori e sul lato esterno di entrambe le carenature laterali. Il numero di gara deve essere sempre leggibile, pena l'ammenda non inferiore a Euro 100,00, e le sue cifre devono avere le medesime dimensioni. Per la dimensione e il posizionamento dei numeri di gara, si rinvia al RDS TIT. I, CAPO II, REGOLAMENTO TECNICO, Art.5.18.

Art. 13- VERIFICHE ANTE-GARA

Si applicano le disposizioni dell' Art. 139 del RSN

(7http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf)

Materiale che può essere utilizzato nelle gare non titolate ed in quelle valide per i Campionati Regionali

Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
Max 2	Max 2	Max 1 treno
Max 2	Max 2 (*)	Max 1 treno

(*) max uno per la classe Entry Level.

Il numero di telai e motori consentiti è controllato mediante "punzonatura".

Il numero di pneumatici consentiti è controllato secondo le disposizioni della seguente Art.12.2.

Materiale che può essere utilizzato nelle gare valedoli per Campionati, Trofei e Coppe ACI.

Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
Max 2	Max 2	Max 3 ant. + 3 post. 60 Mini e Baby 2 ant. + 2 post.

Il numero di telai e motori consentiti è controllato mediante "punzonatura" o sistema equivalente. La pubblicità è ammessa sulle carenature laterali oppure sul pannello frontale.

- Controllo documenti

Fatto salvo quanto in seguito riportato, si applicano le disposizioni dell'Appendice n. 5 'Manuale delle Verifiche Sportive' (7http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/APPENDICE_5.pdf)

I concorrenti e i conduttori iscritti hanno l'obbligo di presentarsi nella località e negli orari indicati dal Regolamento particolare di gara per sottoporsi ai controlli sportivi e consegnare alla Segreteria di gara le dichiarazioni di cui alle successive lettere b), c), d).

identificazione dei concorrenti e dei conduttori iscritti mediante il controllo:

della licenza o dell'attestato in corso di validità e della loro rispondenza alle classi nelle quali si chiede di gareggiare;

di un loro documento di identità.;

del certificato originale di idoneità fisica in corso di validità;

della tessera di socio A.C.I. (soltanto per i conduttori maggiorenni).

-dichiarazione sottoscritta del conduttore, di impegno ad indossare abbigliamento di sicurezza e casco di tipo omologato e ad avvalersi, per la messa in moto sulla griglia di partenza, della collaborazione di personale titolare di licenza di assistente tecnico o assistente meccanico.

-dichiarazione dei nominativi dei meccanici e/o degli accompagnatori.

Dichiarazione sostitutiva delle verifiche tecniche ante-gara (ved. dichiarazione tipo allegata in calce al presente RNK), sottoscritta dal concorrente e dal conduttore, che il materiale utilizzato in gara è conforme ai regolamenti di riferimento e che i firmatari sono consapevoli delle conseguenze di natura disciplinare

in caso di dichiarazione non veritiera. Il materiale dichiarato potrà essere verificato in ogni momento della gara. L'Organizzatore deve fornire gratuitamente ai concorrenti il modulo della dichiarazione in duplice copia.

In sede di controllo dei documenti di ammissione alla gara, l'Organizzatore deve rilasciare, a titolo gratuito, i seguenti pass:

e1) Quando il titolare di una iscrizione è un concorrente Persona Giuridica:

n.1 pass "concorrente" al legale rappresentante della Scuderia o della Società titolare della licenza di concorrente PG o a un suo rappresentante non conduttore munito di delega;

n. 1 pass "conduttore" per ogni conduttore verificato;

n. 2 pass "meccanico" per ogni conduttore verificato. I pass devono essere rilasciati soltanto a chi è in possesso di licenza di Assistente Meccanico o di Preparatore e devono essere di due colori, dei quali uno obbligatoriamente verde che abilita il suo portatore ad entrare nei recinti del parco pneumatici.

n.1 pass "mezzo di assistenza" per ogni conduttore verificato che autorizzi l'ingresso nel paddock.

e2) Quando il titolare dell'iscrizione (concorrente) è anche conduttore:

n. 1 pass "conduttore";

n. 2 pass "meccanico" con le stesse disposizioni del 3° cpv della precedente lettera e1;

n. 1 pass "mezzo di assistenza" per l'ingresso nel paddock.

-

e3) Quando il titolare dell'iscrizione è un concorrente Persona Fisica diverso dal conduttore:

n. 1 pass "concorrente"

n. 1 pass "conduttore";

n. 2 pass "meccanico" con le stesse disposizioni del 3° cpv. della precedente lettera e1;

n. 1 pass "mezzo di assistenza" per l'ingresso nel paddock.

- Pneumatici - Parco chiuso pneumatici (obbligo solo per piste permanenti):

ogni pista (kartodromo) deve disporre di un'area attrezzata e recintata da adibire a "parco chiuso pneumatici". La gestione e il controllo di questa area, la cui funzione è di garantire il rispetto delle disposizioni contenute nel comma successivo, devono essere assicurati dagli Organizzatori. Nel parco pneumatici. I motori devono essere mantenuti spenti, possono essere usati esclusivamente i compressori messi a disposizione dall'organizzatore e può essere ammesso, per ogni conduttore, un solo meccanico (Pass di colore verde); è inoltre vietato fumare per motivi di sicurezza.

Nelle gare valide come prove dei Trofei di Marca e limitatamente alle fasi di gara relative, nel parco chiuso e nel parco chiuso pneumatici è altresì ammesso – con pass apposito rilasciato dall'Organizzatore – il titolare della licenza di Promoter o un suo rappresentante.

Fatto salvo quanto riportato nel precedente Art.12 a), nelle gare che si svolgono kartodromo, i conduttori devono utilizzare, nel corso dell'intera manifestazione, un solo treno di pneumatici slick

Per treno di pneumatici si intendono 4 pneumatici. Se previsto dal RPG il conduttore ha la facoltà, a sua scelta di depositare in parco chiuso anche un altro pneumatico (anteriore o posteriore) che potrà utilizzare, in caso di necessità e dietro autorizzazione dei CC.SS. In tutte le gare i pneumatici (4 pneumatici o 4+1) devono essere depositati in parco chiuso pneumatici subito dopo l'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione e dopo ogni singola gara, escluse le finali. L'Organizzatore può prevedere nel Regolamento Particolare di Gara il sorteggio dei pneumatici prima dell'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione. In questo caso i conduttori devono depositare, per il sorteggio, i pneumatici nuovi, acquistati non importa dove.

Con eccezione della Classe 60 cc. Baby, dietro specifica autorizzazione di ACI e su richiesta dell'organizzatore è ammesso l'obbligo, per i concorrenti, dell'acquisto sul campo di gara dei pneumatici, alle seguenti condizioni:

prezzo praticato: quello di listino al pubblico (IVA inclusa) fissato dalla Casa Costruttrice
menzione nel Regolamento Particolare di Gara.

Il Collegio dei Commissari Sportivi - sentito il Direttore di Gara - può, in caso di pista bagnata o pioggia, sospendere l'acquisto degli pneumatici "slick" fino a quando le condizioni della pista saranno tali da consentirne l'uso.

- I Commissari Sportivi, su segnalazione dei Commissari Tecnici, possono non ammettere in gara o escludere dalla stessa i Kart che non diano sufficienti garanzie di sicurezza.

Art. 14 - COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DEI GRUPPI

Le classi sono costituite se vi sono almeno 3 kart verificati, salvo quanto diversamente previsto nei regolamenti dei campionati e degli altri titoli nazionali approvati da ACI

Alle classi costituite viene attribuito il punteggio pieno nella classifica finale di gara.

La costituzione delle classi è deliberata dal Direttore di Gara.

Le classi non costituite sono comunque ammesse a gareggiare se possono essere abbinate ad altre classi costituite e/o non costituite, dotate del medesimo sistema di partenza, al fine di poter raggiungere, comunque, il numero minimo di tre.

Le classi non costituite, anche se raggiungono abbinate ad altra il numero minimo di tre kart verificati, avranno un punteggio ridotto al 50%.

Le classi non costituite che non possono essere abbinate o che anche abbinate non raggiungono il numero minimo di tre, non possono essere ammesse a gareggiare.

Le classi dei Gruppi Esordienti e quelle del gruppo Cadetti non possono in alcun caso essere abbinate tra loro, tuttavia potranno ritenersi costituite qualunque sia il numero degli iscritti.

Se tuttavia sono costituite con un numero inferiore a 3 Kart verificati, il punteggio verrà ridotto al 50%.

Il numero complessivo dei conduttori delle classi abbinate non deve essere superiore alla capienza della pista o del circuito.

Quando le classi vengono abbinate, lo schieramento di partenza deve essere stabilito in base ai tempi ufficiali di qualificazione senza alcuna distinzione di classe; le classifiche devono essere invece separate.

Per le classi non costituite i Commissari sportivi hanno la facoltà di trasformare, d'intesa con l'Organizzatore, le gare in linea in gare ad inseguimento (ved. successivo Art.15.3).

Anche in tale ipotesi verrà redatta la relativa classifica ed il punteggio sarà ridotto al 50%.

È facoltà dell'Organizzatore proporre ai Commissari Sportivi abbinamenti di gruppi o classi costituite dotate del medesimo sistema di partenza

Art. 15 - COMPETIZIONI

Il Karting è uno Sport che si pratica individualmente o a squadre. Le gare possono svolgersi, su uno o più giorni:

in linea;

a tempo;

con criteri e modalità diversi approvati di volta in volta da ACI;

- Gare in linea

Sono in linea le gare con partenza in gruppo, dove i conduttori devono cercare di percorrere una determinata distanza nel minor tempo possibile.

Le gare in linea, che possono svolgersi su piste permanenti e su circuiti cittadini, devono essere articolate nel seguente modo:

- Gare internazionali (svolgimento)

Per le gare internazionali si rinvia al Regolamento Internazionale Karting.

- Gare Nazionali (svolgimento): prove libere non ufficiali (facoltative nel caso di gare su circuiti provvisori), prove libere ufficiali, prove ufficiali di qualificazione (cronometrate), batterie ed eventuali recuperi, pre- finale e finale.

I conduttori verificati possono essere ammessi direttamente alla pre-finale se le batterie perdono, in relazione al numero dei verificati ed alla capienza del percorso di gara, la loro funzione di selezione.

Prove libere non ufficiali

Le prove libere non ufficiali fanno parte della manifestazione e il loro programma deve essere indicato nel regolamento particolare di gara.

Esse devono svolgersi, nei giorni previsti dal RPG, con le modalità e i turni stabiliti dall'Organizzatore, nell'arco di almeno 7 ore diurne il giorno precedente la gara.

I conduttori possono prendere parte alle prove libere soltanto dopo avere perfezionato l'iscrizione alla gara.

Le quote massime che gli Organizzatori possono richiedere ai concorrenti per ogni conduttore iscritto sono le seguenti:

Piste di categoria A/B: Euro 50,00 (più IVA); Piste di categoria C/D: Euro 40,00 (più IVA).

Durante le prove libere non ufficiali devono essere in servizio almeno un medico ed un'autoambulanza, con personale paramedico a bordo, e il personale di pista sufficiente a sorvegliare il percorso.

Durante le prove libere, i conduttori sono tenuti a rispettare le norme di comportamento previste dal Regolamento Nazionale Sportivo e dal Regolamento Sportivo di Settore Karting. I casi di violazione devono essere segnalati al Collegio dei Commissari Sportivi che in occasione della sua prima riunione potrà adottare provvedimenti disciplinari fino alla non ammissione alla manifestazione.

Prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso di gara)

I conduttori devono effettuare, dopo le verifiche ante-gara e per gruppo o per classe, le prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso di gara), senza rilevamento del tempo.

Gli Organizzatori devono dare a ciascun conduttore la possibilità di effettuare almeno 3 giri del percorso di gara.

Gli Ufficiali di gara devono vigilare sul regolare svolgimento delle prove libere ufficiali I conduttori che non effettuano almeno un giro del percorso prove libere ufficiali non sono ammessi alla gara.

In difetto di tale requisito, un conduttore è ammesso alla gara se dichiara per iscritto di avere già partecipato (e con quali risultati) a una o a più gare sullo stesso percorso, e quindi di conoscerlo.

Prove ufficiali di qualificazione (cronometrate)

Ai fini della qualificazione alle fasi successive delle gare e degli schieramenti di partenza, i conduttori che hanno effettuato le prove di cui alla precedente lettera b), devono successivamente effettuare le prove ufficiali di qualificazione con rilevamento del tempo.

Gli Organizzatori delle gare che si svolgono nei kartodromi devono effettuare le prove ufficiali di qualificazione secondo il sistema a sessione unica della durata massima di 10'.

Nell'ambito di ciascuna gruppo o classe le prove devono essere effettuate con turni di un numero di conduttori (gruppi) non superiore alla capienza della pista.

La composizione dei gruppi deve essere stabilita per sorteggio.

I conduttori, per essere ammessi alla gara, devono prendere parte alle prove ufficiali di qualificazione secondo turni e orari comunicati in sede di gara.

Il tempo di qualificazione si acquisisce soltanto nell'ambito del proprio turno di prove.

I piloti che, durante il loro turno di prove di qualificazione, usciranno dalla pista dovranno obbligatoriamente effettuare le operazioni di pesatura prima dell'eventuale continuazione del loro turno.

Durante le prove funzionerà un servizio di cronometraggio con rilevamento del tempo almeno al 1/100 di secondo e saranno registrati tutti i tempi sul giro ai fini dell'ammissione alle gare e della determinazione dello schieramento di partenza.

Per ogni gruppo, le classifiche delle prove di qualificazione saranno stabilite in base al miglior tempo sul giro fatto registrare da ciascun pilota.

In relazione al numero dei verificati, i conduttori potranno essere suddivisi, con decisione dei Commissari Sportivi, in due o più gruppi, ciascuno dei quali effettuerà la sessione di prove prevista.

In questo caso la classifica generale delle prove deve essere stabilita in base al tempo fatto registrare dai migliori piloti di ciascun gruppo, con il seguente criterio:

se la differenza tra i due migliori tempi non supera l'1%, la classifica deve essere stabilita tenendo conto del tempo fatto registrare da ciascun pilota;

se la differenza tra i due migliori tempi supera l'1%, la classifica deve essere stabilita sulla base della posizione di classifica in ciascun gruppo e, successivamente, dal tempo fatto registrare.

Gli eventuali ex aequo devono essere risolti sulla base del secondo miglior tempo sul giro, e successivamente del terzo, del quarto e così via

Batterie e recuperi

I conduttori sono ammessi alle batterie in base alla classifica dei tempi ufficiali di qualificazione.

Se, per esempio, le batterie sono tre, il conduttore con il miglior tempo di qualificazione è assegnato alla prima batteria, quello con il secondo tempo alla seconda batteria, quello con il terzo tempo alla terza batteria, quello con il quarto tempo alla prima batteria, quello con il quinto tempo alla seconda batteria e così via.

I conduttori che non hanno fatto registrare alcun tempo di qualificazione devono occupare, mediante sorteggio, le ultime posizioni della griglia di partenza.

Alla finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista meno

6. I conduttori esclusi devono disputare, in relazione alla capienza della pista, uno o due recuperi. In caso di 2 recuperi, i conduttori sono assegnati all'uno o all'altro recupero in base alla classifica delle batterie che determina anche l'ordine di partenza.

I migliori 6 classificati (i migliori 3 di ogni recupero in caso di 2 recuperi) sono ammessi alla finale.

In caso di non effettuazione dei recuperi, alla finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista.

Pre-finale

Lo schieramento di partenza è della pre-finale è stabilito in base alle posizioni di classifica delle batterie e, a parità di classifica, in base ai tempi o ai giri compiuti. Le ultime 6 posizioni dello schieramento è stabilito in base all'ordine di arrivo del o dei recuperi.

Finale

Lo schieramento di partenza è della finale è stabilito in base alle posizioni di classifica della pre- finale.

Con un elevato numero di iscritti, tale da compromettere il regolare andamento della manifestazione, in luogo di pre-finale e finale, con decisione del Collegio dei Commissari, può essere disputata la sola finale, con schieramento di partenza stabilito in base alle posizioni di classifica delle batterie e, a parità di classifica, in base ai tempi o ai giri compiuti. Le ultime 6 posizioni dello schieramento è stabilito in base all'ordine di arrivo del o dei recuperi.

- Lunghezza delle gare

Fatto salvo quanto diversamente previsto per le gare titolate, ogni batteria, pre-finale e finale deve avere le seguenti lunghezze:

Junior, Senior, Gear Shift, Super TAG, KZ4, 100 Amatoriale	Batterie, manches e recuperi	9/18 km
	Pre- finali	12/20 km
	Finali	20/30 km
Allievi e Cadetti	Batterie, manches e recuperi	8/12 km
	Pre- finali	10/15 km
	Finali	10/15 km
Allievi (Entry Level)	Batterie, manches e recuperi	5/8 km
	Pre- finali	7/10 km
	Finali	8/12 km

I limiti sopra riportati sono applicati anche alle classi similari che costituiscono i Trofei di Marca approvati da ACI.

Nelle classi e/o nei gruppi con meno di dieci conduttori verificati, la lunghezza prevista nel Regolamento Particolare di Gara può essere ridotta con decisione motivata dei Commissari Sportivi.

- Gare a tempo (escluse le cl. 60 cc. Mini e Baby)

Sono a tempo (o di durata) le gare con partenza in gruppo dove i conduttori devono cercare di percorrere, in un tempo determinato, il maggior numero possibile di giri del percorso di gara.

Esse potranno essere a ridotto contenuto agonistico o a normale contenuto agonistico (ved. prec. art. 2).

- Gare con criteri e modi di svolgimento diversi da quelli ipotizzati nei precedenti Artt. 15.1 e 15.2 e approvati da ACI su proposta dell'Organizzatore (ad es. gare ad inseguimento, slalom, manifestazioni di promozione con kart messi a disposizione dal promotore, ecc.) (ved. prec. art. 2).

- Numero massimo dei conduttori che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza). Il numero massimo dei kart che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza) nelle gare e nelle prove libere è stabilito:

Gare

per le piste permanenti (kartodromi), in sede di omologazione. Nelle gare a tempo il numero dei kart ammessi contemporaneamente può essere aumentato del 50%;

per i circuiti cittadini, all'atto del rilascio del permesso di organizzazione.

Prove libere (ufficiali e non)

per le piste permanenti (kartodromi), in sede di omologazione. Con decisione del Direttore di Gara, il numero dei kart ammessi contemporaneamente può essere aumentato del 50%;

per i circuiti cittadini, all'atto del rilascio del permesso di organizzazione.

- Il Servizio di cronometraggio è obbligatorio in ogni gara.

Art. 16 - PARTENZE

Le partenze delle gare Karting devono avvenire nel seguente modo: classi senza cambio di velocità:

a) lanciate (Kart in movimento)

b) classi con cambio di velocità: da fermo con motore in moto.

Il personale che aiuta i conduttori a mettere in moto i Kart sulla griglia di partenza deve essere titolare di licenza di assistente meccanico.

Il segnale di partenza può essere dato con bandiera tricolore oppure con l'accensione della luce verde del semaforo o con lo spegnimento delle luci rosse. Il Regolamento Particolare di Gara deve precisare quale tipo di segnale sarà utilizzato.

- Schieramento di partenza

In tutti i gruppi e/o in tutte le classi i Kart devono essere disposti su due file. Gli schieramenti di partenza devono essere stabiliti nel seguente modo:

batterie: in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione; i conduttori senza tempo di qualificazione devono occupare le ultime posizioni dello schieramento;

finale non preceduta da pre-finale: in base alle posizioni di classifica ottenute nelle batterie e, a parità di classifica, ai giri percorsi e al tempo impiegato; se non sono state disputate batterie, in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione;

finale preceduta dalla pre-finale;

pre-finale: come precedente lettera c)

finale: in base all'ordine di arrivo della pre-finale.

se sono svolte manches di recupero per le ultime 6 posizioni dello schieramento di partenza della finale di cui al precedente punto b), il loro schieramento di partenza deve essere stabilito in base alle posizioni di classifica ottenute nelle batterie e, a parità di classifica, ai giri percorsi e al tempo impiegato;

Sia nelle batterie che nelle finali, il conduttore che ha maturato il diritto alla migliore posizione di partenza nello schieramento, può scegliere, nell'ambito della prima fila, se partire all'interno oppure all'esterno. Se sceglie la posizione all'esterno, quella all'interno sarà occupata dal conduttore avente diritto alla seconda migliore posizione di partenza. **Tale scelta non modifica la posizione degli altri conduttori in griglia.**

Durante il giro di di formazione il conduttore che ha effettuato la pole position ha il diritto di determinare l'andatura.

16.2 – Sistemi di partenza

a) Norme Comuni

I Kart vengono disposti sullo schieramento (pre-griglia) con i motori spenti.

~~Gli interventi tecnici sui kart, esclusi i rifornimenti, sono consentiti fino al segnale dato dal Direttore di Gara per la messa in moto in pre-griglia.~~

Al segnale dei 3 minuti dalla partenza del giro di formazione o lancio, gli assistenti meccanici, titolari della specifica licenza karting, lasceranno la pre-griglia. Qualora la categoria dei kart in griglia non sia dotata del sistema di messa in moto "on board", gli assistenti tecnici, titolari della specifica licenza prevista, potranno assistere i conduttori per la sola messa in moto fino all'esposizione della bandiera verde.

Qualora vengano effettuati interventi meccanici da parte degli assistenti tecnici designati (uno per kart) dopo il segnale del Direttore di Gara (bandiera verde), il pilota è autorizzato ad effettuare il giro di formazione o lancio, solo su autorizzazione dell'Ufficiale di Gara addetto alla pre-griglia o dal Direttore di Gara; il pilota in questo caso non può riprendere la propria posizione originaria, ma, deve necessariamente rimanere in ultima posizione, indipendentemente dal numero dei giri di formazione sia nelle partenze lanciate che in quelle da fermo.

Le operazioni di messa in moto dei kart sono consentite fino alla linea tracciata in colore bianco, a 20 metri dopo dell'intersezione della corsia di ingresso dalla pre-griglia alla pista con la pista stessa.

I conduttori devono percorrere a velocità moderata un giro di pista (giro di lancio), sempre rispettando l'allineamento di partenza, fino a raggiungere la linea di partenza, pronti a partire al segnale del Direttore di Gara.

Dopo l'inizio del giro di lancio, le procedure di partenza possono essere interrotte dal Direttore di Gara, non importa per quale motivo.

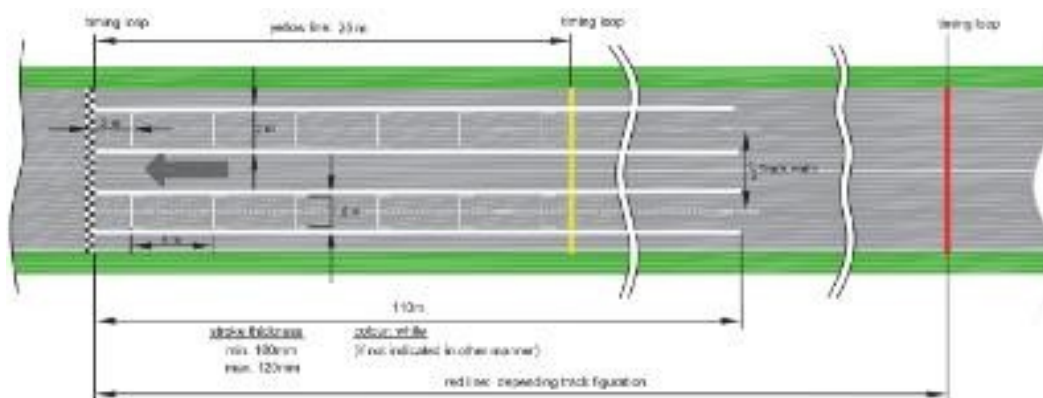
Partenza da fermo per la classe con cambio di velocità.

Sulla linea di partenza il semaforo sarà spento. Dopo il giro di pista di cui alla precedente lettera a), i conduttori raggiungeranno la propria posizione sulla griglia di partenza dove sosterranno con il motore in moto e il cambio in folle.

Kart devono essere schierati su due linee interne parallele a destra e a sinistra lungo la linea di mezzzeria come indicato nel successivo disegno n. 1.

GRIGLIA DI PARTENZA

per partenze in movimento e da fermo



Disegno 1 - Schieramento di partenza da fermo.

Quando il Direttore di Gara giudicherà soddisfacente lo schieramento di partenza, avvierà la sequenza dell'accensione delle quattro luci rosse ed i conduttori potranno inserire la marcia.

segnale di partenza mediante lo spegnimento delle luci rosse), verrà dato tra i due ed i quattro secondi dallo spegnimento delle quattro luci rosse).

Se prima del segnale di partenza, uno o più piloti non sono in grado di prendere il via dovranno prontamente segnalarlo al Direttore di Gara agitando le braccia alzate.

Il Direttore di Gara concederà un ulteriore giro di pista accendendo le luci arancioni lampeggianti.

I piloti impreparati dovranno immediatamente portare i propri mezzi fuori dalla pista delimitata con le strisce gialle, da dove partiranno, con i propri mezzi, dopo che tutto lo schieramento di partenza avrà preso il via.

Il pilota che ha determinato l'interruzione della procedura di partenza, può ripartire ma deve farlo dal fondo dello schieramento e la sua posizione in griglia resta vuota.

In caso di mancata utilizzazione del semaforo, la partenza verrà segnalata mediante

la bandiera tricolore. Con riferimento alla struttura del semaforo vale quanto previsto alla lettera C)

Art.7.9 N.S.K. 4.

Per la ENTRY LEVEL la partenza è data da fermo con motore in moto.

Disegno 1 - Schieramento di partenza lanciata.

Al termine del giro di formazione, i kart entreranno all'interno dei canali bianchi come da disegno 1, a circa 25 metri prima della linea di partenza è tracciata una linea gialla. Dopo il giro di lancio i conduttori devono presentarsi su questa linea a velocità moderata ed allineati.

Se l'allineamento sulla linea gialla è rispettato, il Direttore di Gara dà il segnale di partenza spegnerà le quattro luci rosse) ed i conduttori potranno accelerare liberamente.

Nel corso del giro di lancio, l'andatura deve essere fatta dal conduttore che occupa la prima posizione all'interno dello schieramento (corda o pole-position).

Il conduttore che determina l'andatura non deve essere superato da alcun altro conduttore fino al segnale di partenza.

Il conduttore che si attarda o si ferma o che è partito attardato, per una qualsiasi ragione, durante il 1° giro di lancio può recuperare la posizione in griglia prima della linea rossa, senza creare turbative agli altri conduttori. Nel caso invece un conduttore abbia ricevuto assistenza meccanica in pre-griglia non potrà recuperare la propria posizione in griglia e dovrà necessariamente partire in coda – ultima posizione. Il Direttore ha la facoltà di concedere un secondo giro di lancio; il conduttore che si attarda o si ferma per una qualsiasi ragione, durante questo giro, può cercare di recuperare la sua posizione originale di partenza fino alla linea rossa tracciata sulla pista, senza creare turbative agli altri conduttori: al conduttore invece che ha ricevuto assistenza meccanica in pre-griglia prima del segnale di partenza, non è ammesso recuperare la posizione neanche nel secondo e/o successive giro/I di lancio.

Non è consentito, per riguadagnare la posizione in griglia tagliare il percorso di gara.

La mancata osservanza di queste disposizioni comporta l'adozione delle **penalità' previste dal successivo art 16.3 RDS Karting 2017**. Anche in tal caso, con riferimento alla struttura del semaforo, vale quanto previsto alla lettera C) Art.7.9 N.S.K. 4.

b1) Rispetto delle posizioni in griglia (*)

Ai conduttori che transitano sulla linea gialla, posta a 25 metri prima del traguardo, senza rispettare le posizioni di partenza loro assegnate; saranno comminate le penalità previste nella successiva lettera d).

NOTA: Le presenti disposizioni si applicano in caso di utilizzazione di sistemi di rilevamento cronometrico automatico (transponder).

Penalità per partenze irregolari

Devono essere assegnate le seguenti penalità in tempo da aggiungere al tempo di gara:

Per partenza anticipata, quando questa è data da fermo: 10"

Per parziale mancato rispetto dell'allineamento di partenza:

nelle partenze da fermo: 5"

nelle partenze lanciate: 3"

Per totale mancato rispetto dell'allineamento di partenza, sia nelle partenze da fermo che in quelle lanciate: 10" (solo in presenza di sistemi video di sorveglianza).

Incorrono in una partenza anticipata i conduttori che lasciano con il kart, prima del segnale di partenza, la posizione loro assegnata, oppure i conduttori che si muovono con il kart all'interno della loro posizione prima del segnale di partenza.

Le penalità in tempo sono adottate, in qualità di Giudice di fatto, Giudice di Merito, Addetto alla partenza e dal Direttore di Gara autonomamente, oppure su segnalazione dei giudici alla partenza. Esse devono essere comunicate al conduttore interessato mediante l'esposizione del cartello riportante il numero di gara e la penalità (+3" oppure +10") nel corso della gara oppure entro 30' dal termine della stessa.

16.3 Penalità – "Incident" (art 2.24 Code CIK/FIA 2017)

Per " Incident "viene indicato un fatto o una serie di fatti che coinvolgono uno o più piloti (o qualunque azione di un pilota riportata ai Commissari Sportivi dal Direttore di Gara o di Prova o notata dai Commissari Sportivi e riportata dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova) che :

- hanno provocato l'arresto della gara
- hanno violato le norme indicate nel RDSK e /o RSN
- sono partiti anticipatamente
- sono partiti da una posizione scorretta (es. davanti al pilota in pole position durante una partenza lanciata)
- non hanno rispettato le segnalazioni con le bandiere
- hanno determinato una falsa partenza di uno o più kart
- hanno determinato una collisione
- hanno determinato l'uscita di pista di un altro pilota
- hanno illegittimamente impedito una manovra di sorpasso
- hanno illegittimamente ostacolato un altro pilota durante una manovra di sorpasso

a) I Commissari Sportivi decideranno se uno o più piloti coinvolti in incidenti possono lasciare il circuito .

b) Se un pilota è coinvolto in un incidente ed è stato informato di ciò dai Commissari Sportivi, non può lasciare il circuito senza una autorizzazione degli stessi Commissari Sportivi.

c) I commissari Sportivi possono usare qualunque sistema video o elettronico idoneo ad aiutarli a prendere una decisione .

I Commissari Sportivi infliggeranno una penalità di 3 "" – 5"" – 10 ""fino all'esclusione, a qualunque pilota che ha violato la normativa indicata nel presente art.16.3

; Se la violazione fatta dal pilota si è verificata durante la sessione di Prove di Qualificazione , verranno cancellati i tre migliori tempi realizzati nella sessione interessata.

In relazione alla gravità degli addebiti, i Commissari Sportivi possono aggiungere, nei limiti previsti dagli artt. 162 e seguenti del RSN., ulteriori sanzioni alle penalità in tempo, di 5" o multipli e fino ad una massimo di 30".

Spoiler anteriore (Tutte le Classi e Categorie) - se il giudice di fatto indica che lo spoiler anteriore di uno su uno o più kart non è nella corretta posizione (ved. Art. 5.14-5.14.1- 5.14.2-5.14.3- 5.14.4 a/b/c) del Regolamento Tecnico di Settore Karting 2017) quando è stata superata la linea del traguardo, una penalità di tempo di **10 sec ("5" per la 60 Mini -2015-2020)** è inflitta al conduttore interessato. Ai sensi dell'art. 228 lett. C) del RSN, tale penalità non è appellabile. L'errato montaggio dello spoiler anteriore e/o l'alterazione del sistema di fissaggio dello stesso al telaio comporta il provvedimento dell'esclusione dalla gara.

Ai sensi del Codice FIA (Code) art 12.2.4 e ,dell'art.228 RSN lettera C, le penalità di Stop&go e Drive Trough e quelle in tempo espressamente definite nel RDS Karting ed inflitte dai Commissari Sportivi, Giudice Unico, Giudice di Fatto, Giudice di Merito, sono inappellabili.(ad eccezione della Finale/i e /o Gara 1 e /o Gara 2 ove previste) L'avviso di convocazione affisso nell'Albo ufficiale di Gara ha valore di notifica ad ogni effetto. Non è richiesta la convocazione per infliggere le penalità in tempo e in giri.

- Addetti alla partenza ed al Merito

Per il rilevamento delle partenze anticipate e per il controllo dell'allineamento e delle procedure di partenza devono essere designati uno o più "Addetti alla partenza" in conformità all'Art.95 R.N.S.

Gli addetti alle partenze possono essere anche Commissari Sportivi ma non componenti del Collegio

Sono "Addetti al Merito" quegli Ufficiali di gara che sorvegliano determinate aree o prescrizioni regolamentari citate nel presente RDSK, nel RPG ecc. (Rif. Art.149 RSN). Essi devono essere menzionati nel RPG e/o in apposito comunicato esposto in Albo Ufficiale di Gara.

Gli addetti alla partenza ed al merito relazionano al Direttore di Gara sulle infrazioni rilevate.

- Briefing

Deve essere previsto un solo Briefing da tenersi prima dell'inizio delle prove ufficiali di qualificazione.

Nel corso del Briefing il Direttore di Gara deve dare ai conduttori informazioni sulle modalità di partenza, sul significato delle principali bandiere di segnalazione, sull'articolazione della manifestazione, sui comportamenti di gara, sul tratto o zona di pista dove è consentito effettuare riparazioni nel corso della gara e su quant'altro ritenga opportuno portare a conoscenza dei conduttori stessi.

Tutti i conduttori verificati sono obbligati a partecipare al Briefing firmando un apposito foglio di presenza. A carico dei conduttori che non vi partecipano devono essere comminate ammende il cui ammontare è stabilito dai commissari sportivi.

Il briefing può essere sostituito da una comunicazione scritta da consegnare ai conduttori, che firmeranno per ricevuta, in sede di verifica sportiva ante-gara.

Per le manifestazioni di particolare interesse (Campionati Italiani, Serie Internazionali, ecc.) il Briefing deve essere in italiano ed in inglese, con l'ausilio di strumenti multimediali.

- Rilevamento del tempo

Nelle partenze da fermo, i cronometristi devono dare inizio al rilevamento del tempo nel momento in cui il Direttore di Gara alza la bandiera nazionale oppure accende la luce verde del semaforo.

In quelle lanciate il rilevamento del tempo inizia nel momento in cui il primo Kart passa sulla linea di traguardo dopo il segnale di partenza dato dal Direttore di Gara con la bandiera nazionale oppure accendendo la luce verde del semaforo.

- Interruzione di una gara e delle procedure di partenza

Il Direttore di Gara, non importa per quale motivo, può interrompere le procedure di partenza o la gara mediante l'esposizione della bandiera rossa.

Interruzione delle procedure di partenza.

L'interruzione delle procedure di partenza può essere segnalata con l'esposizione della bandiera rossa. In caso di esposizione della bandiera rossa, i conduttori devono rallentare e fermarsi dove è esposta la bandiera, o dove

indicato dal Direttore di Gara durante il Briefing.

Lo schieramento di partenza deve essere ricostituito ammettendo soltanto i conduttori che si sono schierati in pre-griglia e che hanno iniziato il giro di lancio

Interruzione della gara

La gara può essere interrotta dopo che è stato dato il segnale di partenza. In seguito all'interruzione della gara possono verificarsi le seguenti situazioni:

b1) La gara è interrotta prima della conclusione del secondo giro

La gara è considerata non partita e deve essere ripetuta dopo i 10 minuti successivi all'interruzione, sulla distanza prevista e con lo stesso schieramento costituito solo dai conduttori presenti in pre-griglia e che hanno iniziato il giro di lancio.

b2) La gara è interrotta dopo il secondo giro quando è stato effettuato meno del 75% dei giri previsti In questo caso la gara deve riprendere su una distanza pari alla differenza tra la distanza prevista e quella completata con classifica al giro precedente a quello dell'interruzione, indipendentemente dal numero dei giri percorsi (Restart).

Sono autorizzati al *Restart* tutti i conduttori classificati al giro precedente quello della interruzione. Non sono ammessi interventi meccanici sui mezzi se non quelli autorizzati per motivi di sicurezza, da effettuarsi nella zona di riparazione; in questo caso il conduttore non potrà riprendere la posizione acquisita al giro precedente l'interruzione. Riprenderà la gara partendo dalla Zona di Riparazione.

Non è ammesso alcun tipo di riparazione e/o sostituzione dello spoiler anteriore e/o posteriore

Non è ammesso rifornimento di carburante.

La sostituzione degli pneumatici da slick a wet (rain) è permessa solo con dichiarazione di pista bagnata da parte del Direttore di Gara; in questo caso la sostituzione degli pneumatici deve avvenire solo in Parco Chiuso sotto stretto controllo dei Commissari Tecnici.

Il *Restart*, deve avvenire in regime SLOW per 1 o più giri (i giri in regime di SLOW sono considerati giri di gara) con i kart disposti in un'unica fila.

La classifica finale di gara è quella determinata dall'ordine di arrivo di questa frazione di gara (dal *Restart* alla bandiera a scacchi). Non viene fatta alcuna somma tra le due frazioni di gara svolte. Ove non fosse possibile riprendere la gara, questa è considerata come effettuata;

dando luogo all'attribuzione della metà dei punti (se previsti) se è stato effettuato un numero di giri tra il 50% ed il 75% di quelli previsti;

non dando luogo all'attribuzione dei punteggi se è stato effettuato meno del 50% dei giri previsti.

b3) La gara è interrotta quando è stato effettuato almeno il 75% dei giri previsti

In questo caso la gara è considerata come effettuata e la classifica è quella stabilita al termine del giro precedente l'interruzione con bandiera rossa.

Gli stessi criteri devono essere seguiti in caso di interruzione di una gara di durata.

I Commissari Sportivi devono dare atto nei loro verbali, motivando, delle circostanze che hanno determinato l'interruzione della gara, delle procedure seguite e, se del caso, delle circostanze che hanno impedito la ripetizione della gara come previsto nel precedente p. b2.

Neutralizzazione di una gara solo su piste permanenti dotate di semaforo conforme alla normativa

internazionale, di due CP in ogni postazione, di connessione radio tra le postazioni CP e la Direzione di Gara. In caso d'incidente senza particolari conseguenze per i piloti e/o Ufficiali di Gara e nel caso in cui il tracciato resti completamente percorribile, il Direttore di Gara potrà decidere di attivare la procedura di neutralizzazione della gara.

In questo caso, quando l'ordine di neutralizzazione della gara sarà dato, tutte le postazioni di percorso presenteranno le bandiere gialle agitate ed un pannello "SLOW" (pannello di colore giallo, con iscrizione "SLOW" in nero), che saranno mantenuti fino alla fine della neutralizzazione. Le luci lampeggianti arancioni del semaforo saranno accese.

Tutti i kart in corsa dovranno mettersi in fila dietro il kart di testa e sarà assolutamente vietato superare. I sorpassi saranno autorizzati soltanto se un kart rallenta a causa di un problema grave.

Il kart di testa condurrà i giri di neutralizzazione ad un'andatura moderata e tutti gli altri karts dovranno restare allineati dietro il kart di testa.

Durante la neutralizzazione, i karts potranno entrare nell'area di riparazione e potranno riguadagnare la pista soltanto dietro autorizzazione di un Commissario addetto. Il kart che riguadagna la pista avanzerà ad una velocità moderata fino a raggiungere la fine della fila dei kart allineati dietro il kart di testa.

Quando il Direttore di Gara deciderà di mettere fine alla neutralizzazione, farà spegnerà le luci lampeggianti arancioni: sarà il segnale per i piloti che la corsa sarà ripresa a partire dal passaggio successivo sulla linea di traguardo. Nell'ultimo giro di neutralizzazione, i pannelli "SLOW" saranno mantenuti e le bandiere gialle saranno presentate immobili.

La ripresa della corsa sarà indicato dal Direttore di Gara tramite una bandiera verde agitata ad altezza della linea di traguardo. Fino al momento in cui i karts non avranno superato la linea di traguardo ogni sorpasso sarà vietato. I piloti potranno accelerare liberamente a partire dalla linea gialla che precede la linea del traguardo dove sarà agitata una bandiera verde dal Direttore di Gara.

Le bandiere gialle ed i pannelli "SLOW" alle postazioni di percorso saranno ritirati e sostituiti da bandiere verdi agitate. Queste bandiere saranno mostrate per non più di un giro.

Ogni giro compiuto durante la neutralizzazione sarà computato come un giro di gara.

Se la gara si conclude mentre la neutralizzazione è in corso, i karts si vedranno presentare la bandiera a scacchi.

Partenza in Regime SLOW in caso di pioggia forte e scarsa visibilità – ragioni di sicurezza

In circostanze eccezionali la gara può essere iniziata in regime SLOW

Tutti i karts verranno disposti in fila indiana secondo le posizioni di partenza loro assegnate e dovranno disporsi prima della linea del traguardo.

Lo Start deve avvenire in regime SLOW per 1 o più giri (i giri in regime di SLOW sono considerati giri di gara) con i kart disposti in un'unica fila.

Sarà assolutamente vietato superare. I sorpassi saranno autorizzati soltanto se un kart rallenta a causa di un problema grave. Qualsiasi pilota/kart attardato nel lasciare la griglia non può sorpassare un altro pilota /kart in movimento se egli era fermo dopo che i karts restanti avevano superato la linea di partenza e deve necessariamente prendere posizione alla fine del gruppo nell'ordine in cui hanno lasciato la griglia.

Il kart di testa condurrà il giro/i di neutralizzazione ad un'andatura moderata e tutti gli altri karts dovranno restare allineati dietro il kart di testa. Durante la neutralizzazione, i karts potranno entrare nell'area di riparazione e potranno riguadagnare la pista soltanto dietro autorizzazione di un Commissario addetto. Il kart che riguadagna la pista avanzerà ad una velocità moderata fino a raggiungere la fine della fila dei kart allineati dietro il kart di testa.

Quando il Direttore di Gara deciderà di mettere fine alla neutralizzazione, farà spegnerà le luci lampeggianti arancioni: sarà il segnale per i piloti che la corsa sarà ripresa a partire dal passaggio successivo sulla linea di traguardo.

Nell'ultimo giro di neutralizzazione, i pannelli "SLOW" saranno mantenuti e le bandiere gialle saranno presentate immobili. La ripresa della corsa sarà indicato dal Direttore di Gara tramite una bandiera verde agitata ad altezza della linea di traguardo. Fino al momento in cui i karts non avranno superato la linea di traguardo ogni sorpasso sarà vietato.

I piloti potranno accelerare liberamente a partire dalla linea gialla che precede la linea del traguardo dove sarà agitata una bandiera verde dal Direttore di Gara. Le bandiere gialle ed i pannelli "SLOW" alle postazioni di percorso saranno ritirati e sostituiti da bandiere verdi agitate. Queste bandiere saranno mostrate per non più di un giro. Ogni giro compiuto durante la neutralizzazione sarà computato come un giro di gara.

Se la corsa si conclude mentre la neutralizzazione è in corso, i karts si vedranno presentare la bandiera a scacchi.

- Pista bagnata

È obbligatorio l'utilizzo di pneumatici slick. Soltanto quando il Direttore di Gara dichiara "pista bagnata" o "Wet Race" è data facoltà ai concorrenti/conduttori di poter scegliere di utilizzare pneumatici rain o slick. In tal caso il Direttore di Gara ha la facoltà di esporre bandiera nera a quei conduttori che in netta difficoltà di aderenza per l'utilizzo di pneumatici inadeguati prosegue a velocità nettamente inferiore agli altri o comunque crea pericolo per gli altri conduttori in pista. Tale disposizione non si applica durante le prove libere, prove libere ufficiali, prove di qualificazione.

Art .17 – Arrivo

Ogni gara ha termine dopo che il kart presunto al primo posto taglierà il traguardo di arrivo. A tutti gli altri kart il segnale di arrivo sarà dato al loro passaggio sulla linea del traguardo dopo che avranno compiuto il giro già iniziato al momento dell'arrivo del primo kArt. Il segnale di arrivo sarà dato dal Direttore di Gara mediante l'esposizione a ciascun kart della bandiera a scacchi bianchi e neri.

Se il segnale di fine gara è dato per errore prima che il kart di testa abbia compiuto il numero di giri previsto, la corsa sarà nondimeno considerata terminata finita dal momento in cui il segnale è stato esposto.

Se il segnale di fine gara è esposto in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine gara previsto dal Regolamento Particolare.

Se la bandiera a scacchi è, senza alcun dubbio possibile, esposta ad altro concorrente che non sia in testa, sarà considerato come l'annuncio differito di un arrivo e la classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse esposta al kart di testa.

Art. 18 - PARCO CHIUSO E VERIFICHE TECNICHE

Le operazioni di controllo della massa minima al termine delle prove ufficiali di qualificazione e delle singole gare, sono obbligatorie; immediatamente dopo il controllo della massa minima, i kart devono essere portati nell'apposito parco chiuso, obbligatoriamente predisposto dagli Organizzatori. Per motivi di sicurezza, all'interno del parco chiuso è vietato fumare.

Solo dopo la scadenza del termine per la presentazione dei reclami contro le classifiche provvisorie e, comunque, non prima che le classifiche siano divenute definitive, i kart potranno lasciare il parco chiuso, dietro espressa disposizione dei Commissari Sportivi.

Dopo le disposizioni dei commissari sportivi, i kart devono lasciare il parco chiuso entro i 30' che seguono.

Gli stessi Commissari Sportivi disporranno, a loro insindacabile giudizio, quali kart e quali particolari (sia del motore che del telaio) debbano essere verificati. Sono comunque obbligatorie le verifiche d'ufficio di almeno due Kart (tra i quali quello del 1° classificato) o secondo quanto disposto dai CC.SS.

I concorrenti hanno l'obbligo, in ogni caso, pena l'esclusione, di sottoporre i loro kart alle verifiche tecniche disposte dai Commissari Sportivi sia nel corso della manifestazione che a fine gara.

La mancata presentazione dei kart al parco chiuso sarà considerata come un rifiuto di sottoporsi a verifica.

Le verifiche saranno eseguite dai Commissari Tecnici alla presenza del concorrente interessato. Il concorrente può delegare a rappresentarlo una persona che può essere il conduttore del kart in verifica oppure un'altra persona a condizione che questa sia titolare di licenza di Assistente Meccanico, di Assistenza Tecnica o di Preparatore.

A carico di conduttori, che non si presenteranno al controllo della massa minima o che in qualsiasi momento verranno trovati al di sotto della massa minima prescritta, verranno adottati i seguenti provvedimenti:

tempi ufficiali di qualificazione: annullamento del tempo ottenuto;

batterie, manches, recuperi in cui si è verificata l'infrazione; retrocessione in ultima posizione.

finali: esclusione dalla classifica.

Se l'infrazione riveste carattere di particolare gravità, i Commissari Sportivi potranno escludere i conduttori interessati dalla competizione e richiedere a loro carico l'adozione di ulteriori provvedimenti disciplinari.

Gli Organizzatori sono tenuti a fornire ai Commissari Tecnici una bilancia di portata adeguata munita di pesi campione. La bilancia sarà messa a disposizione dei concorrenti perché gli stessi possano verificare preventivamente la massa minima.

I Commissari Sportivi possono, anche d'ufficio, disporre verifiche tecniche che comportano il successivo inutilizzo del particolare verificato.

In caso di conformità del particolare ed a seguito di apposita segnalazione da parte del Presidente del Collegio dei CC.SS., l'ASN provvederà alla sostituzione del particolare stesso con uno analogo originale di fabbrica.

In casi specifici, i Commissari Sportivi possono disporre il differimento delle verifiche tecniche in altre data e sede, con costi a carico dell'Organizzatore della gara interessata in caso di materiale conforme, ovvero con spese a carico del concorrente interessato in caso di materiale non conforme.

Art. 19 - CLASSIFICHE

- Batterie e pre-finale (eventuale)

Sarà classificato primo il conduttore che avrà coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo. Nella graduatoria seguiranno tutti gli altri conduttori in base al numero dei giri ed al tempo impiegato a percorrerli.

- Finale

Sarà classificato primo il conduttore che avrà coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo. Nella classifica seguiranno, in base al numero dei giri portati a termine ed al tempo impiegato a percorrerli, i conduttori che avranno compiuto almeno il 50% dei giri del 1° classificato.

- Classifiche provvisorie e definitive

Le classifiche, approvate dai Commissari Sportivi, devono essere affisse a cura del Direttore di Gara all'albo di Gara con l'annotazione dell'ora ufficiale di esposizione. Le classifiche diverranno definitive 30' dopo la loro esposizione.

Ove, invece, siano state disposte verifiche d'ufficio o sia stato presentato un reclamo sul quale non sia intervenuta ancora una decisione o sia in corso un'istruttoria per l'accertamento di comportamenti di gara, prima della scadenza del termine di presentazione dei reclami i Commissari Sportivi annoteranno sulle classifiche già esposte che le stesse sono "provvisorie" oppure affiggeranno a fianco un apposito comunicato.

Art. 20 - RECLAMI ED APPELLI

Relativamente ai Reclami, si applicano le disposizioni del RSN art. 213 e segg.

([7http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf](http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf))

I reclami che devono essere pertinenti e trattare un solo argomento, dovranno essere firmati e presentati dal concorrente al Direttore di Gara o, in sua assenza, ad un Commissario Sportivo unitamente all'importo della tassa di Euro 350,00 (ved. NS 2 Art.5).

I reclami:

contro la validità di un'iscrizione e contro la qualifica dei concorrenti, dei conduttori e dei Kart dovranno essere presentati entro e non oltre 30 minuti dalla chiusura delle operazioni preliminari di verifica; contro i fatti inerenti allo svolgimento della gara dovranno essere presentati entro 10 minuti dall'arrivo del vincitore della gara;

contro le classifiche (tempi ufficiali di qualificazioni e gare) e contro le caratteristiche tecniche dei Kart: devono essere presentati, rispetto alla pubblicazione delle classifiche stesse, entro 30' se trattasi della finale ed entro 10' negli altri casi.

Non sono ammessi reclami e/o appelli avverso le decisioni dei Commissari Sportivi, Giudice Unico, Giudice di Merito e Giudice di Fatto relativamente alle penalità in tempo inflitte, ricadenti nel RDS karting 2017-/ art 228 RSN lettera C. /art 16.3 RDS Karting e quanto previsto dall'art.12.2.4 del Codice FIA (Code), (ad eccezione della Finale/i e /o Gara 1 e/o Gara 2 ove previste).

Commissari Sportivi possono richiedere al reclamante, oltre alla tassa di reclamo, il versamento di una cauzione, per spese di smontaggio e rimontaggio, stabilita nella seguente misura massima:

verifica della sola cilindrata: Euro 204,00;

verifica dell'intero motore: Euro 355,00.

reclamo di cui al primo *alinea* può essere presentato da un concorrente regolarmente iscritto. I reclami di cui al secondo e terzo *alinea* possono essere presentati soltanto dai concorrenti che hanno preso parte alla gara cui il reclamo si riferisce.

I reclami devono essere esaminati e decisi dai Commissari Sportivi designati per la manifestazione.

Se un reclamo non viene accolto, la tassa sarà inviata ad ACI e la cauzione per spese di smontaggio e rimontaggio sarà destinata a risarcire il conduttore reclamato.

Il ricorso contro una decisione del Collegio dei Commissari Sportivi deve essere preavvisato per iscritto allo stesso o al Direttore di gara entro l'ora che segue la notifica della decisione. Ha valore di notifica la comunicazione effettuata mediante la pubblicazione della decisione nell'Albo ufficiale di gara in caso di assenza dell'interessato o di rifiuto di ricevere o ascoltare la decisione del Collegio. In caso di concorrente Persona Giuridica, il preavviso può essere presentato, oltre che dal concorrente o da persona delegata, anche dal conduttore interessato,

accompagnato dal deposito cauzionale di Euro 1.500,00 (ved. NS 2 Art.5).

Per le procedure di ritiro, sigillatura e spedizione dei particolari oggetto di appello si rimanda al Regolamento Nazionale Sportivo - Norma Supplementare 9 - Art.4 "Verifiche nelle gare".

Nel caso in cui l'appello non fosse coltivato il Giudice Federale potrà ridefinire la posizione in classifica fino all'esclusione dalla classifica o dalla gara e può applicare la sanzione prevista per la lite temeraria così come definita nel Regolamento di Giustizia .(art 215 RSN – Decisioni).

Art. 21 - PREMI

In ogni gara devono essere previsti i seguenti premi d'onore:

classifica di gruppo:	1° classificato	Trofeo
	2* e 3° classificato	Coppa

Classifica di classe:	1° classificato	Coppa
-----------------------	-----------------	-------

Riconoscimento per tutti i conduttori dei Gruppi Esordienti e Cadetti

I premi non sono cumulabili tra loro. I premi non ritirati personalmente dai conduttori interessati non vengono assegnati.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere premi in denaro, previa autorizzazione di ACI con l'approvazione del regolamento Particolare di Gara (RPG). Le richieste di autorizzazione sono esaminate caso per caso e accolte o meno in base alle motivazioni e alle garanzie offerte.

I premi devono essere al lordo delle ritenute fiscali di legge Il pagamento o la

Il loro pagamento deve avvenire nel corso della premiazione, se prevista, o al termine della gara dietro esplicita autorizzazione del Collegio dei Commissari Sportivi o dal Giudice Unico.

Gli organizzatori di Coppe, Serie, Trofei, Challenge, articolati su più prove, potranno prevedere una sola premiazione finale.

L'elenco dei premi finali deve essere esposto nell'Albo ufficiale di gara con un anticipo di almeno 2 giorni rispetto alla data di svolgimento della prima gara.

La distribuzione dei premi relativi alle classifiche contro le quali è stato preavvisato un ricorso in appello deve essere sospeso

I premi non ritirati personalmente dai conduttori interessati non vengono assegnati.

Art. 22 - INCARTAMENTO DI CHIUSURA

Entro dieci giorni dal termine della competizione, l'Organizzatore deve inviare ad ACI un incartamento di chiusura contenente:

distinta del conteggio delle quote di fine gara redatta dalla Segreteria di Gara (ved. prec.

Art.10.2 Tasse)

il regolamento particolare ed il programma ufficiale;

l'elenco degli iscritti con l'indicazione dei partenti, del nominativo e numero di licenza dei concorrenti e dei conduttori; del tipo e marca del telaio, del motore e dei pneumatici dei kart, dei numeri di gara assegnati; dei motivi per i quali alcuni concorrenti e/o conduttori non si siano presentati alle verifiche preliminari o non abbiano preso la partenza; - la relazione dettagliata dei Commissari Sportivi sullo

svolgimento della competizione prevista dall'Art.67 ter 4° capoverso e Art.144 lettera H) RSN con l'indicazione dei fatti salienti verificatisi nella stessa, le eventuali decisioni prese e penalità comminate, i provvedimenti proposti ad ACI ed il parere sulla omologazione dei risultati;

la relazione del Direttore di Gara su tutti i fatti verificatisi nel corso della competizione;

la relazione dei Commissari Tecnici sulle verifiche tecniche ante e post-gara;

le relazioni degli altri Ufficiali di Gara (Commissari di Percorso, ai box, etc.), se le loro segnalazioni abbiano influito sulla compilazione della classifica o su provvedimenti disciplinari adottati o da proporre;

le classifiche con i verbali dei Cronometristi in originale;

l'elenco di eventuali reclami con il relativo testo;

il verbale di assegnazione e distribuzione dei premi;

i comunicati, le circolari ed i provvedimenti emanati per la competizione.

Il termine di cui al comma 1 è perentorio.

L'Organizzatore, il Direttore di Gara ed il Segretario di manifestazione sono responsabili dell'osservanza del termine.

La prova della trasmissione tempestiva dell'incartamento è data dal timbro postale o dal timbro di ricezione della C.S.A.I. nel caso di recapito a mano.

Qualora, per differimento di verifiche post-gara o altre circostanze, l'incartamento risultasse incompleto; esso dovrà comunque essere inviato nei termini, facendo presente le ragioni del caso.

Entro tre giorni dal termine della competizione i Commissari Sportivi ed i Commissari Tecnici Nazionali, delegati da ACI, dovranno inviare alla stessa utilizzando i moduli appositamente predisposti, una relazione riservata sullo svolgimento della competizione. I Commissari Tecnici dovranno relazionare in merito alla modalità delle verifiche ed alle eventuali irregolarità riscontrate.

Le suddette relazioni dovranno anche segnalare fatti da tener presenti nelle competizioni successive e sono parte integrante, a tutti gli effetti, dell'incartamento di chiusura.

L'incartamento di chiusura può essere inviato anche in formato elettronico (floppy disk- pen drive-posta elettronica – pec)

Art. 23 – ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE E DELLE RELATIVE PROVE UFFICIALI –
KARTING

Ved. Appendice n. 8 'Regolamentazione Medica'al Regolamento Sportivo Nazionale ([7http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/APPENDICE_8.pdf](http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/APPENDICE_8.pdf))

– Apprestamenti sanitari in relazione alla classificazione delle manifestazioni (ved. Art. 16 del Regolamento Sportivo Nazionale ed art. 2.1 del presente regolamento)

23.1.1 - agonistiche (2° livello):

Medico Capo del servizio sanitario di gara con i compiti previsti dai prec, artt. 23.4 e 23.5 con dotazione strumentale e sanitaria adeguata. Lo stesso potrà svolgere il ruolo di medico di servizio su uno dei mezzi di soccorso.

ambulanza di rianimazione completa di equipaggio.

seconda ambulanza completa di equipaggio con a bordo un Medico Rianimatore o Medico che opera nel Servizio 118 è obbligatoria nelle gare di Campionato Italiano, Trofeo Nazionale e Coppa di Zona, raccomandata nelle altre manifestazioni.

È concesso agli organizzatori di utilizzare, a loro discrezione, una sola ambulanza con esclusione delle gare di Campionato Italiano, Trofeo Nazionale e Coppa Italia ACI Karting. In tal caso qualora l'ambulanza dovesse abbandonare la zona di gara per il soccorso di un ferito, la gara va fermata fino al ripristino del servizio medico di emergenza (presenza di Medico ed ambulanza).

– a ridotto contenuto agonistico (1° livello):

Nel corso della manifestazione dovranno essere sempre presenti nel circuito un medico e un' autoambulanza.

– Ludiche

E' facoltativo il servizio medico riportato nei precedenti artt. 23.1.1. e 23.1.2

2.1.3 Manifestazioni Renting

Endurance (Max 2 ore)

Prove libere ufficiali – A ciascun conduttore sarà data la possibilità di effettuare una prova di conoscenza del percorso.

Prove Ufficiali di qualificazione (cronometrate) Per ogni turno sono previsti un giro senza rilevamento del tempo (giro di lancio) e due giri con rilevamento del tempo.

Ogni conduttore deve effettuare le prove esclusivamente nel proprio turno ; non sono ammessi alle prove I conduttori che si presentano in ritardo rispetto al proprio turno o che non rispondono alla convocazione del Direttore di Gara .

La Classifica segue l'ordine crescent dei migliori tempi sul giro ; il secondo tempo deve essere preso in considerazione soltanto per stabilire la precedenza in caso di ex- aequo . Se anche il secondo tempo è in ex-aequo , si deve fare ricorso al sorteggio.

Finale – I conduttori saranno ammessi alla finale in base alle posizioni di classifica dopo le prove ufficiali di qualificazione. La classifica deve tenere conto della distanza percorsa (giri) allo scadere del tempo di gara.

Art. 24 - DISPOSIZIONI DIVERSE

Campionati, Coppe, Trofei, Challenge e Serie.

Si applicano le disposizioni dell'Art.23 del RSN

(http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/annuario/2017/RSN/RSN_2017_02.pdf)

Se il regolamento di tali manifestazioni articolate su più prove prevede, direttamente o indirettamente, lo scarto di una o più gare, i conduttori esclusi non potranno scartare la o le gare nelle quali sono stati esclusi per motivi tecnici o per provvedimenti del Giudice Sportivo. Queste gare non potranno quindi essere conteggiate ai fini della classifica finale delle manifestazioni.

Lo scarto potrà riguardare esclusivamente una non partecipazione alla gara o il risultato peggiore conseguito dal pilota.

SCHEDA TIPO DI IDENTIFICAZIONE E AUTOCERTIFICAZIONE DEL MATERIALE USATO IN GARA
(da compilare integralmente, sottoscrivere e consegnare
al Segretario di Manifestazione in sede di verifiche sportive ante-gara)

MANIFESTAZIONE	Data		Sede	
----------------	------	--	------	--

CONCORRENTE	Nominativo		N. Licenza	
	Residenza			

CONDUTTORE	Nominativo		N. Licenza	
	Gr. di licenza		K.C.	
	Gruppo		Classe	
			N. Gara	

MATERIALE USATO IN GARA (1)	Telaio		Marca		Modello	
	Telaio		Marca		Modello	
	Motore		Marca		Modello	
	Motore		Marca		Modello	
	Pneus slick (2)		Marca		Modello	
	Pneus rain (2)		Marca		Modello	
	Olio		Marca		Tipo	

MECCANICI	1°	Nominativo		N. Licenza	
	2°	Nominativo		N. Licenza	

PREPARATORE (3)	1°	Nominativo		N. Licenza	
-----------------	----	------------	--	------------	--

Il sottoscritto conduttore conferma quanto sopra dichiarato dal proprio concorrente e si impegna a indossare, in gara, l'abbigliamento di sicurezza previsto dal Regolamento Sportivo di Settore Karting e a disporre, sotto la sua responsabilità, nell'area assegnatagli all'interno del paddock, di almeno un estintore brandeggiabile di adeguata capacità (4 litri), caricato con gli agenti estinguenti previsti dall'Art.J al codice sportivo internazionale (BCF, FM 100, NAF 53, NAF P, AFFF, Polvere) e posizionato in modo da essere facilmente accessibile e utilizzabile.

Il Sottoscritto Concorrente Dichiara

di essere cosciente, in caso di dichiarazione non veritiera, delle responsabilità di natura disciplinare di cui esso concorrente e il conduttore potranno essere chiamati a rispondere;

di avvalersi dell'assistenza dei seguenti meccanici/accompagnatori:

Data		Firma del concorrente		Firma del conduttore	
------	--	-----------------------	--	----------------------	--

NOTE

Gare non titolate e di Campionato Regionale

Gruppi	Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
Esordienti e Cadetti	Max 2	Max 2	Max 1 treno
Junior, Senior, Gear Shift, Super TAG,	Max 2	Max 2	Max 1 treno
Entry Level	Max 1	Max 1	Max 1 treno

Gare titolate:

Classi	Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
cl. 60 cc. Mini, OK, OKJ, ACI KART, ACI KART JUNIOR, KZ2, KZ3, KZ4	Max 2	Max 2	Max 3 ant. + 3 post. Minikart, 2 ant. + 2 post.

Gli pneumatici rain devono essere della stessa marca dei pneumatici slick che equipaggiano la classe interessata.

(3)Indicazione facoltativa.



Automobile Club d'Italia
SPORT