



CAMPIONATO CLUB ACI KART 2020

REGOLAMENTO SPORTIVO

PREMESSA:

Ciascun evento deve essere organizzato e deve svolgersi nel rispetto dei principi generali e in ogni caso, in conformità ai regolamenti tecnici e di sicurezza emanati da ACI SPORT, nonché alle norme di legge vigenti in materia di assicurazione e di tutela sanitaria, recepite da ACI SPORT.

ACI SPORT si riserva di apportare al presente regolamento ed a quello delle singole/i classi o raggruppamenti, le modifiche e/o aggiornamenti che riterrà necessario, dandone comunicazione, ai Delegati, ai Referenti e sul proprio sito specificando come allegato o aggiornamento regolamentare.

VIOLAZIONI DELLE NORME:

In caso di violazione delle norme di cui agli articoli seguenti, i Commissari Sportivi adatteranno le sanzioni previste dal R.D.S.ACI SPORT fatti salvi ulteriori provvedimenti per i quali gli stessi richiederanno l'intervento in relazione alla gravità degli addebiti da parte della Procura Sportiva.

Chiunque operi nell'ambito dell'attività karting è sotto la vigilanza di ACI SPORT:

Tale vigilanza si attua attraverso il tesseramento CLUB al settore Karting.

Nel presente Regolamento, il rinvio alle norme ACI SPORT si intende alle disposizioni vigenti ed alle successive modificazioni.

Per tutto quanto non espressamente specificato nel presente Regolamento, si fa esplicito riferimento alle norme, ove applicabili, del RDS Karting, e sue Norme Supplementari Karting in essa contenute ed al Regolamento Particolare di Gara.

Tutto quanto sopra premesso, il presente Regolamento disciplina le competizioni del settore CLUB.

1) Definizione: Le Manifestazioni Club, sono attività sportive a normale contenuto agonistico, organizzate nei circuiti permanenti e provvisori omologati da ACI Sport SETTORE CLUB.

2) Iscrizione al Calendario Sportivo Nazionale ACI SPORT: Per poter iscriverne al calendario nazionale le competizioni CLUB, bisogna essere in possesso della licenza di ORGANIZZATORE. Gli Organizzatori interessati devono iscriverne le manifestazioni CLUB al Calendario Sportivo Nazionale ACI SPORT.

I Campionati di area e le Finali del Campionato Italiano Club non possono in nessun modo essere accorpate a nessuna gara titolata nazionale e/o internazionale (Campionati Regionali, Campionati Italiani, Coppa Italia e Trofeo Nazionale).

Unicamente nelle Regioni sotto elencate si potranno accorpare le gare valedoli per il campionato CLUB di Area con le gare Nazionali valedoli per il Campionato Regionale di Zona:

Valle d'Aosta

Liguria

Trentino

Friuli Venezia Giulia

Toscana

Umbria

Marche

Molise

Basilicata

Calabria

Puglia

Sicilia

Sardegna

Le Manifestazioni in cui si svolgeranno i due campionati contemporaneamente dovranno essere iscritte rispettando quanto previsto dal RNS sia per le quote di iscrizione a calendario (RNS 2020 – Allegato 9) che per le quote di assicurazione e successive integrazioni dopo gara (RNS – Allegato 9 – art.1.3 Diritti di organizzazione). Dovranno essere compilati i RPG di entrambi i campionati, sia quello di AREA CLUB che quello per l'attività di base previsto per i Campionati Regionali 2020, che determineranno lo svolgimento delle gare.

E' altresì permesso, laddove non ci siano gare nazionali valide per il Campionato Regionale concomitanti all'interno della stessa manifestazione, nelle classi con cambio di velocità, ad esclusione delle classi ROOKIE e NEW ENTRY, ammettere i conduttori titolari di licenza KZN che potranno partecipare unicamente ai premi d'onore, non prenderanno punti valevoli per i campionati CLUB di AREA e non potranno partecipare alle finali del Campionato Italiano ACI SPORT CLUB.

3) Permesso di Organizzazione: Nessuna manifestazione può essere organizzata senza essere stata preventivamente iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale dell'ACI SPORT e senza aver ottenuto il permesso di organizzazione. (Possibilità di iscrivere gara a calendario, anche nel corso dell'anno).

Il permesso di organizzazione è il documento che autorizza l'Organizzazione di una manifestazione ed è costituito dall'approvazione, da parte dell'ACI SPORT, del regolamento particolare della manifestazione stessa, da completarsi secondo il modello appositamente stabilito.

Kart ammessi – abbinamenti - classifiche di classe – classifiche di classe: Alle manifestazioni Club, sono ammesse le classi nei rispettivi raggruppamenti sotto riportate e nella tabella di seguito descritta, nel rispetto del Regolamento Tecnico, delle norme generali RDS Karting 2020 e RNS.

Art. 1 - CLASSI E CLASSI - VALIDITÀ

1.1 - Classi e classi (validità: quella stabilita da ACI SPORT)

	CLASSI	ETA'
PROMOZIONALE:	50cc Puffo	Anni:6-8
	50cc Easy	Anni:6-8
	50cc Top Comer	Anni:6-8
	58cc Motors by Drawing	Anni:6-8
	60cc Baby	Anni:6-8
	60cc S.Baby	Anni:6-8
	60cc Minikart - 60cc S. Minikart	Anni:8-12
	104cc Legend	Anni>13
	106cc Storici	Anni>15
	125cc Storici	Anni>15
	125cc X30	Anni>14
	125cc Tag	Anni>14
	125cc S.Tag	Anni>14
	125cc S.Tag Ok	Anni>14
	125cc Over 35	Anni>35
	125cc Over 50	Anni>50
	125cc Top Driver	Anni>15
	125cc Rookie	Anni>15
	125cc New entry	Anni>15
	4 Tempi	Anni>14
	*125cc OK Jr	Anni>12
	*125cc X30 Jr	Anni>12
	*125cc Tag Jr	Anni>12
	*125cc Rotax	Anni>13

*NB: Le classi con *(asterisco) verranno costituite nei campionati di zona, nei territori in cui ce ne fosse necessità, queste classi si costituiranno se ci saranno almeno 3 piloti. In caso contrario questa classi verranno accorpate con le classi Nazionali.

NB: a seconda delle esigenze territoriali delle regioni dove si svolgeranno i campionati Club di zona, potranno essere create nuove classi.

I conduttori delle classi 50cc Puffo, 50cc Easy, 50cc Top Comer, 58cc Motors by Drawing, 60cc Baby e 60cc S.Baby devono essere in possesso di licenza di conduttore "F".

I conduttori delle classi 60cc Minikart e 60cc S. Minikart dovranno essere in possesso di licenza "D" Naz. o Club.

ART.2- COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI

2.1 - Le classi sono costituite se vi sono 3 Kart verificati, salvo quanto diversamente previsto nei regolamenti delle manifestazioni.

2.2 - La costituzione delle classi è deliberata dal Settore ACI SPORT tramite il Direttore di Gara.

2.3 - Fatta eccezione per le classi di cui al successivo art. 2.4,tutte le classi costituite e non costituite possono essere abbinare tra loro soltanto nell'ambito dello stesso raggruppamento e alle seguenti condizioni:

a) Il numero complessivo dei conduttori delle classi abbinare non deve essere superiore alla capienza della pista o del circuito (omologazione nazionale o club)

b) Quando le classi vengono abbinare, lo schieramento di partenza deve essere stabilito in base ai tempi ufficiali di qualificazioni senza alcuna distinzione di classe e le classifiche devono essere invece separate.

Le classi 50cc e 60cc sono costituite con 3 kart verificati e non possono essere abbinate con altre classi (unico accorpamento possibile: 60cc con tutte le classi 60cc e 50cc con tutte le classi 50cc e 58cc). Indipendentemente dal numero di piloti, ed anche nel caso in cui la classe o le classi sono costituite, la Direzione gara può decidere di accorpare le seguenti classi: (58cc Motors by drawing con 50cc Top Comer), (60cc Baby e 60cc S.Baby), (60cc Minikart con 60cc S.Minikart), (100cc con 125cc Tag, 125cc S.Tag e 125cc X30), (125cc Over 35 con 125cc Top Driver, 125cc Rookie, 125cc). In caso di gare di campionati diversi all'interno della stessa manifestazione (vedi premessa al punto 2) non potranno essere accorpate le classi non appartenenti allo stesso Campionato. I partecipanti del Campionato della Classe 125cc New entry 2020, non potrà più partecipare nella medesima classe dall'anno successivo.

ART. 3 - PISTE

Le Manifestazioni Club possono avere luogo su piste karting permanenti e in circuiti provvisori omologati da ACI SPORT.

ART. 4 - CONDUTTORI- Licenze

Nelle gare sono ammessi, con le seguenti modalità, i soli conduttori titolari di Licenza **CLUB Karting** in corso di validità.

ART. 5 - UFFICIALI DI GARA

Gli ufficiali di gara per le varie manifestazioni sono designati da ACI SPORT attraverso i Fiduciari di zona del GUG.

ART. 6 - CRONOMETRAGGIO

In ogni gara è obbligatorio il servizio di cronometraggio, salvo diversa disposizione di ACI SPORT.

I cronometristi hanno funzioni di rilevamento dei tempi e per la compilazione delle classifiche nelle competizioni. I cronometristi nelle gare Club possono essere: FICR, o aziende private, inoltre devono:

- a) all'inizio della manifestazione mettersi a disposizione del Direttore di Gara che darà loro le necessarie istruzioni;
- b) redigere e firmare, i verbali di cronometraggio e le classifiche, consegnandole al Direttore di Gara. Salvo diverse disposizioni dell'organizzatore, questi dati non devono essere comunicati ad altri;
- c) osservare i regolamenti ACI SPORT CLUB e suoi allegati per quanto riguarda il cronometraggio e gli apparecchi di cronometraggio.

Art. 7 - ASSICURAZIONE

Come previsto dal RNS 2020 allegato 9 – gare CLUB

Art. 8 - CALENDARIO

8.2 – Calendario: All'inizio di ogni anno il Settore ACI SPORT CLUB redige il calendario delle gare ACI SPORT CLUB

Art. 9 - ISCRIZIONI

9.1 - Apertura, chiusura delle iscrizioni

Le domande di iscrizione devono pervenire o essere presentate all'organizzatore, entro i termini previsti alle successive lettere **a)** e **b)**, complete delle seguenti informazioni obbligatorie.

1. Cognome, nome, classe e numero di licenza CLUB al costo di 50,00 euro senza obbligo di acquisto della tessera ACI;
2. Residenza e recapito telefonico;
3. Numero di gara;
4. Dati tecnici del Kart, motore, telaio e marca d'olio.
5. Tassa D'Iscrizione euro 90,00

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

a) Campionato Club di zona:

la chiusura delle iscrizioni deve avvenire improrogabilmente entro il termine delle **verifiche ante-gara**.

Nel caso in cui per qualsiasi motivo una gara (di campionato o non titolata) non venga effettuata ACI SPORT, potrà decidere il luogo e la data dell'eventuale recupero (la pista potrebbe essere anche diversa) e allo stesso tempo non è tenuta a rimborsare a nessun pilota la quota di iscrizione.

La quota di iscrizione sarà utilizzata nella gara di recupero. Le quote d'iscrizione delle gare non comprendono quelle per le prove libere del giorno precedente la gara.

b) Si avrà diritto all'assegnazione del punteggio qualora il conduttore abbia compiuto almeno il 50% dei giri previsti sia in gara 1 che in gara 2. Il punteggio sarà dimezzato se la classe non sarà costituita.

c) Il titolo di Campione di Area Club verrà assegnato, nelle varie classi, esclusivamente a chi avrà effettuato almeno il 50% + due gare delle prove a calendario della Zona di appartenenza effettivamente svoltesi.

Art. 10 -PREMI

In ogni gara tutti i piloti verranno premiati con premi d'onore (coppe e/o trofei) come segue:

- a) Tutti i partecipanti delle classi 50cc 58cc e 60cc;
- b) I primi Tre classificati delle classi 100cc e 125cc; I premi non ritirati personalmente dai conduttori interessati o dai loro delegati non verranno assegnati

ART. 11- NUMERI DI GARA

Gli organizzatori possono assegnare volta per volta, i numeri di gara escludendo lo zero, tenendo conto dei numeri già assegnati ai piloti iscritti alla gara. Il numero di gara deve essere applicato sulle tabelle porta-numeri anteriori e posteriori e sul lato esterno di entrambe le carenature laterali. Il numero di gara deve essere sempre leggibile, e le sue cifre devono avere le medesime dimensioni di colore nero. Per la dimensione e il posizionamento dei numeri di gara, si devono usare gli appositi sfondi gialli posizionati sulle carenature.

Art. 12 – VERIFICHE ANTE GARA

I concorrenti ed i conduttori hanno l'obbligo di recarsi sui circuiti di gara, il giorno e l'ora stabilita muniti:

- a) Licenza Club rilasciata da ACI SPORT in corso di validità;
 - b) Certificato di idoneità fisica in corso di validità in originale;
 - c) Documento di identità
- **Autorizzazione scritta di partecipazione di tutti e 2 i genitori con copia dei documenti di riconoscimento o del solo genitore che esercita la patria potestà sul minore**
- d) Scheda di iscrizione compilata in tutte le sue parti;
 - e) Schede Tecniche o fiches di omologazione del materiale usato in gara.

- **Disposizioni relative ai caschi – RDS karting 2020 – Sono ammessi anche i caschi integrali con una omologazione rilasciata dal Ministero dei Trasporti**

Il tutto da consegnare al **Direttore di Gara** in sede di verifiche.

f) La mancata esibizione delle fiches di omologa da parte del conduttore o meccanico potrebbe causare la squalifica del conduttore.

L'organizzatore provvederà al rilascio dei pass per l'accesso al parco chiuso individuati per classe; verranno assegnati ad ogni pilota per l'ingresso alle varie manifestazioni N°2 pass da utilizzare tutto l'anno così distinti:

N° 1 Pass pilota; N° 1 Pass meccanico

I restanti Pass verranno assegnati di volta in volta così distinti:

N°1 Pass accompagnatore parco chiuso (solo per le classi 50cc 58cc e 60cc.); N°1 Pass ospite paddock.

I Pass saranno validi per l'intera manifestazione.

Art. 13 - COMPETIZIONI

Le gare possono svolgersi: - in linea / a tempo

13.1 - Gare in linea: Sono in linea le gare con partenza in formazione, dove i conduttori devono percorrere una determinata distanza nel minor tempo possibile.

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

a) Prove libere ufficiali

I conduttori devono effettuare le prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso di gara), senza rilevamento del tempo. Durante le prove libere ufficiali, può essere ammesso contemporaneamente in pista un numero di conduttori non superiore a quello della capienza della pista (cert. Omologazione Nazionale o Club).

Gli Ufficiali di Gara devono vigilare sul regolare svolgimento delle prove libere ufficiali.

b) 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 a), devono successivamente effettuare le prove ufficiali di qualificazione con rilevamento del tempo. Nell'ambito di ciascuna classe le prove possono essere effettuate con l'ausilio dei trasponder 10 minuti per classe (sistema open).

c) Batterie :

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

d) Gara 1; Pre-Finale: I conduttori sono ammessi alla Gara 1 e Pre-Finale in base alla classifica dei tempi ufficiali di qualificazione (ho in base alle batterie previste se si supera la capienza della pista) .

e) Gara 2; Finale: Lo schieramento di partenza della Gara 2 e Finale è stabilito in base alla posizione di classifica di Gara 1 o della pre-finale (se prevista).

13.4 - Lunghezza delle gare:

Fatto salvo quanto diversamente previsto per le Cup Race, ogni batteria, gara 1, gara 2, pre-finale e finale deve avere le seguenti lunghezze:

	Piste permanenti	Circuiti cittadini
a) Classi 50cc e 58cc - Batterie - Gara 1 - Gara 2	Km	Km 6/8
b) Classi 60cc - Batterie – Gara 1 – Gara 2	Km 12/16	Km 10/12
c) Classi 100cc e 125cc - Batterie- Gara 1 – Gara 2	Km 15/20	Km 10/15

Nelle classi, la lunghezza prevista nel regolamento di gara può essere ridotta con decisione motivata dai Commissari Sportivi per giusta causa.

13.5 -- Gare con criteri di svolgimento diversi da quelli ipotizzati nei precedenti **art. 13.1** vanno vagliate ed approvate da ACI SPORT volta per volta, (ad es. gare ad inseguimento, slalom, manifestazioni di promozione aziendale con kart messi a disposizione dal promotore. ecc.)

13.6 – Capienza della pista: Il numero massimo dei kart che possono essere ammessi contemporaneamente in pista nelle gare e nelle prove libere è stabilito in base a quanto previsto dal certificato di Omologazione Nazionale o Club

Art. 14 -PARTENZA

Le partenze delle gare karting devono avvenire nel seguente modo:

a) Classi senza cambio di velocità: lanciate (60cc, 104cc Legend, 106cc Storici, 125cc monomarcia.)

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

c) classi 50cc e 58cc, 60cc Baby e 60cc Super Baby: in movimento ed in fila indiana.

Il personale che aiuta i conduttori a mettere in moto i kart sulla griglia di partenza deve essere titolare di licenza di assistente meccanico o di pilota. Il segnale di partenza può essere dato con bandiera nazionale oppure con l'ausilio del semaforo.

14.1 - Schieramento di partenza: In tutte le classi e classi i Kart devono essere disposti su due file. Gli schieramenti di partenza devono essere stabiliti nel seguente modo:

a) Batterie: In base alla qualifica delle prove ufficiali; i piloti senza tempo di qualificazione devono occupare le ultime posizioni dello schieramento in base all'ordine d'iscrizione.

b) Gara 1: lo schieramento di partenza di Gara 1 sarà determinato in base al piazzamento nelle prove cronometrate ufficiali; Lo schieramento di partenza di Gara 2 sarà determinato in base all'ordine di arrivo di Gara 1.

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 (corda o pole- position) oppure all'esterno. Se sceglie la posizione all'esterno, quella dell'interno (corda o pole-position) sarà occupata dal conduttore avente diritto alla seconda migliore posizione di partenza che, in questo caso, acquisterà il diritto a fare l'andatura.

14.2 – Sistema di partenza a) Norme comuni: I kart vengono disposti sullo schieramento (pre-griglia) con i motori spenti. Al segnale del Direttore di Gara,

i kart devono essere messi in moto con l'aiuto degli assistenti meccanici titolari della specifica licenza karting, o da altri piloti. I conduttori devono percorrere a velocità moderata un giro di pista (giro di lancio), sempre rispettando l'allineamento di partenza, sino 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. Gli interventi tecnici sui kart, esclusi comunque i rifornimenti, sono consentiti fino al segnale dato dal Direttore di Gara per la messa in moto in pre-griglia. Qualora un pilota riceva aiuto meccanico potrà prendere il via solo in ultima posizione su indicazioni del Direttore di Gara .

b) Partenza da fermo per le classi 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 . I kart devono essere schierati su due file interne a destra e a sinistra lungo la linea di mezz'ora all'interno delle caselle. Quando il Direttore di Gara giudicherà soddisfacente lo schieramento di partenza, accenderà le luci rosse del semaforo. Il segnale di partenza, mediante

l'accensione della luce verde del semaforo o lo spegnimento del semaforo, verrà dato tra i due ed i quattro secondi dall'accensione delle 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 concederà un ulteriore giro di pista e i piloti o il pilota che ha provocato l'interruzione della procedura di partenza si devono accodare ultimi/o e la casella/e devono rimanere vuote/a. In caso di mancata utilizzazione del semaforo, la partenza verrà segnalata mediante la bandiera tricolore, con procedura diversa spiegata volta per volta dal direttore di gara. E' severamente vietato fermarsi per provare le partenze durante il giro di ricognizione-

c) Partenza lanciata per le classi senza cambio di velocità: C1) Procedure: I kart sono schierati su due file esterne ai lati della pista. A 25 metri prima della linea di partenza è tracciata una linea gialla. Dopo il giro di lancio percorso ad andatura media i conduttori devono da metà percorso avere un andatura moderata e costante ed arrivare alla linea gialla con la stessa andatura moderata e costante allineati; soltanto quando l'avranno superata ed il segnale di partenza sarà stato dato potranno accelerare liberamente .

. Se l'allineamento sulla linea gialla è rispettato, il Direttore di Gara darà il segnale di partenza alzando la bandiera Nazionale oppure accendendo la luce verde del semaforo o spegnendo il semaforo. 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), con un andatura moderata e costante. Il conduttore che fa l'andatura non deve essere superato da alcun altro conduttore. Non è consentito, per guadagnare la posizione in griglia tagliare il percorso di gara. La mancata osservanza di queste disposizioni comporta l'esclusione. Il pilota che per qualsiasi motivo si attarda durante il 1° giro di lancio può recuperare la propria posizione solo prima della **Linea Rossa** senza creare turbativa allo schieramento stesso. Qualora il Direttore di Gara non sia soddisfatto dell'allineamento può concedere un ulteriore giro di lancio durante il secondo giro di lancio, un pilota che per qualsiasi motivo si attarda può recuperare la propria posizione perduta senza creare turbative allo schieramento sempre prima della Linea Rossa.

C2) Rispetto della posizione 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 assegnate le penalità previste nella successiva lettera **d)**. **NOTA:** Le presenti disposizioni si applicano solo in caso di utilizzazione di sistemi di rilevamento cronometrico automatico.

d) Penalità per partenze irregolari: Devono essere assegnate le seguenti penalità espresse in tempo da aggiungere ai tempo di gara: - per partenza anticipata, quando questa è data da fermo: da 5"

Per mancato rispetto dell'allineamento di partenza,

Partenze da fermo: 5"

Partenze lanciate – 3 secondi – parzialmente fuori dai canali di partenza

10 secondi – totalmente fuori dai canali di partenza

Per comportamenti che impediscono al Direttore di Gara di dare regolarmente la partenza lanciata: da **10"** Incorrono in una partenza anticipata i conduttori che lasciano con il kart, prima del segnale di partenza, la posizione loro assegnata. Le penalità in tempo sono adottate, in qualità di giudice di fatto, 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 nel corso della gara oppure al termine della stessa. In relazione alla gravità degli addebiti, i Commissari Sportivi possono aggiungere, nei limiti previsti, ulteriori sanzioni alle penalità in tempo, di **5" secondi** o multipli e fino ad un massimo di **30"secondi**.

14.3 - Giudici alla partenza: Per il rilevamento delle partenze anticipate e per il controllo dell'allineamento e delle procedure di partenza devono essere designati uno o più "giudici alla partenza". I giudici alla partenza possono essere designati tra i Commissari Sportivi in servizio presso la competizione e dotati di bandiera verde per segnalare al Direttore di gara l'allineamento corretto.

14.4 – Briefing: Deve essere previsto un solo briefing da tenersi prima dell'inizio delle prove ufficiali di qualificazione o immediatamente dopo. Nel corso del briefing il Direttore di Gara deve dare ai conduttori informazioni sulle modalità di partenza, sul significato delle principali bandiere 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. A carico dei conduttori che non vi partecipano sarà comminata una ammenda di 125 Euro

14.5 - 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**.

a) 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 sola **Bandiera Rossa**, i conduttori devono rallentare e fermarsi ove indicato dal Direttore di Gara durante il Briefing.

b) 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.

b2) 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.

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 .

14.5 A Neutralizzazione di una gara solo su piste permanenti . 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.

14.5 B 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 spegnere 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.

14.6 Pista bagnata WET RACE È obbligatorio l'utilizzo di pneumatici slick. Soltanto quando il Direttore di Gara dichiara "pista bagnata" o "Wet Race" è data facoltà ai concorrenti/conducenti 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 conducenti 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 conducenti in pista. Tale disposizione non si applica durante le prove libere, prove libere ufficiali, prove di qualificazione.

Art. 15 - OBBLIGHI DEI CONDUTTORI

15.1 – Abbigliamento: Sia nelle prove che durante la gara i conducenti dovranno indossare la seguente tenuta:

- tuta intera anche con omologazione scaduta - casco di protezione integrale omologato o con omologazione del ministero dei trasporti - guanti interi - calze lunghe.

Scarpette : con suola in gomma che coprono la cavaglia Sono vietati capi di vestiario suscettibili di impigliarsi nei vari organi del kart.

Vietato il montaggio di telecamere o fotocamere sul casco o sul telaio durante tutta la manifestazione.

15.2 – Comportamenti: a) Senso di marcia: Il tracciato di gara deve essere percorso nel senso prescritto in sede di approvazione del regolamento di gara. I conducenti che circolano anche durante le prove, nel senso contrario a quello previsto, sono esclusi dalla gara.

b) 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 conducenti che per qualsiasi motivo violano questa disposizione, sono puniti, in relazione alla gravità della violazione, con provvedimenti che possono arrivare all'annullamento dei tempi, fino all'esclusione dalla gara.

c) Fermata nel corso di gara: Se un kart si ferma nel corso di una gara per una qualsiasi causa, il conducente deve:

1° Portare il veicolo immediatamente fuori dalla traiettoria di corsa (ai margini della pista stessa)

2° Sincerarsi che la pista sia libera e non sopravvengano altri conducenti prima di rimettersi in moto.

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

d) Spinta nel corso della gara: La spinta per rimettere in moto il kart fermatosi nel corso di una gara può essere effettuata solamente dallo stesso conducente, le classi 50cc e 60cc con l'aiuto di un Commissario di Pista solo se vi sono le condizioni di sicurezza per poterlo fare, in caso contrario non si può essere aiutati da nessun'altra persona pena la squalifica dalla gara.

e) Riparazioni nel corso della gara: Le riparazioni con l'aiuto dei meccanici sono consentite soltanto in una zona della pista ben individuata (zona 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 conducenti in gara. Il personale addetto ai servizi della pista deve essere disposto sul percorso secondo le indicazioni, del Direttore di Gara.

f) Circolazione nelle aree interne all'impianto: Fuori dal circuito di gara, e' fatto divieto ai conducenti

meccanici e assistenti la circolazione con kart moto scooter o altri veicoli con i motori in moto.

15.3 - Disposizione 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), carico con gli agenti estinguenti e posizionato in modo da essere facilmente accessibile e utilizzabile.

15.4 - Penalità: Musetto rientrato (sganciato), 5" (la penalità potrà essere revocata in caso di prove certe che ne dimostrino la caduta accidentale), e verrà presa dal direttore di gara o dai commissari sportivi .

Falsa partenza, mancato allineamento nella partenza da fermo 5"; Mancato allineamento o andatura non corretta durante il giro di lancio dai 5" ai 10"; per mancato rispetto dell'allineamento di partenza, sia sulle partenze da fermo che in quelle lanciate: 5".

Il pilota che verrà squalificato per irregolarità tecniche durante la qualifica, Gara 1, Gara 2, verrà retrocesso in ultima posizione e gli verranno assegnati i punti come ultimo di classe, mentre solo in caso di esclusione dalla manifestazione non gli verrà assegnato nessun punteggio.

Per comportamenti che impediscono al Direttore di Gara di dare regolarmente la partenza lanciata: dai 5" ai 10";

Per comportamenti offensivi da parte di un parente (genitore, nonno, accompagnatore, meccanico di un pilota), verso un ufficiale di gara dai 5" ai 10" sino all'esclusione dalla manifestazione, ed eventuali sanzioni disciplinari a seconda della gravità. Fermarsi per provare le partenze durante il giro di ricognizione, 5" dal Direttore di gara a fine manche.

Art 15.5 - 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/d- ed allegati) del Regolamento Tecnico di Settore Karting 2020) quando è stata superata la linea del traguardo, una penalità di tempo di 5" sec 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

Art. 16 – SEGNALAZIONI/BANDIERE

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 (dimensioni minime 60 x 80 cm) che i conduttori hanno l'obbligo di rispettare. Le bandiere di segnalazione sono le seguenti:

a) Bandiera Nazionale: Tricolore segnale di partenza della gara;

b) Bandiera Blu: "Immobile" un conduttore vi segue da vicino siate pronti ad agevolare l'eventuale sorpasso; Agitata: un conduttore cerca o sta per sorpassarvi date il passo per agevolare il sorpasso;

c) Bandiera Gialla: Pericolo, proibito sorpassare, se la bandiera è agitata il pericolo segnalato è immediato;

d) Bandiera Rossa: (a disposizione esclusiva del Direttore di Gara)

Se viene esposta prima del segnale di partenza, informa i conduttori che devono arrestare il kart dove la bandiera è esposta. Se viene esposta dopo il segnale di partenza, informa i conduttori che la gara è interrotta e devono arrestare il kart dove la bandiera è esposta;

e) Bandiera Bianco Nera: Rettangolare divisa in due triangoli (uno bianco ed uno nero) accompagnata da un numero di avvertimento, dato una sola volta al conduttore del kart contraddistinto dal numero che accompagna la bandiera per comportamento scorretto. Se il comportamento scorretto dovesse ripetersi nel corso della stessa manifestazione, i Commissari Sportivi potranno disporre l'immediata esclusione dalla gara.

f) Bandiera Gialla a Strisce Rosse: Informa i conduttori che le condizioni di aderenza delle superfici della pista si sono improvvisamente deteriorate nella zona oltre la bandiera (per olio sparso sulla pista, per presenza di una pozza d'acqua. ecc.)

g) Bandiera Nera con Disco Arancione: Accompagnata da un numero viene esposta d'iniziativa del Direttore di Gara che agisce come giudice di fatto. La bandiera informa che il kart a cui viene esposta che il mezzo ha problemi meccanici che possono causare situazioni di pericolo o problemi d'inquinamento acustico. Il conduttore oggetto della segnalazione deve arrestarsi nella zona riparazioni, al primo passaggio successivo l'esposizione della bandiera, per mettere a posto il kart (perdita della marmitta, perdita del filtro di aspirazione, marmitta che si sta staccando, gomma sgonfia, paraurti, ecc.) Una volta riparato il kart, il conduttore può ripartire.

h) Bandiera Verde: Segnale di via libera, viene usata alla fine della zona di pericolo segnalata dalle bandiere gialle;

l) Bandiera Nera: Accompagnata da un numero di gara: il conduttore del kart a cui viene esposta, responsabile di comportamento gravemente scorretto, deve fermarsi al parco chiuso al primo passaggio successivo all'esposizione della bandiera; La bandiera nera può essere esposta anche senza essere preceduta dalla esposizione della bandiera **bianco/nera** di cui alla precedente lettera **f**).

l) Bandiera a Scacchi Nero e Bianco: Segnale di fine Gara.

m) Bandiera Gialla- Cartello SLOW: Vedere art 14.5 A

Art. 17 - ARRIVO

La gara ha termine dopo che il kart presunto al primo posto taglierà il traguardo di arrivo, a seguire verrà dato il segnale di arrivo a tutti gli altri kart in gara. Il segnale d'arrivo sarà dato dal Direttore di Gara mediante l'esposizione a ciascun kart della **bandiera a scacchi neri e bianchi**.

1. 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 considerata terminata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.
2. 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 di gara.
3. Se la bandiera a scacchi è 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 del peso al termine delle prove ufficiali di qualificazione e delle singole gare, sono obbligatorie; immediatamente dopo il controllo del peso, i kart devono essere portati nell'apposito parco chiuso, obbligatoriamente predisposto. 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 per i tempi di qualifica e gara entro 30 minuti, i kart potranno lasciare il parco chiuso, dietro espressa disposizione dei Commissari Sportivi sentiti i Tecnici. 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 del primo classificato se la classe è costituita di ogni classe. I concorrenti hanno l'obbligo, sotto pena di 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 ed dei materiali in uso e relativa fiches, espressamente richiesta dai Commissari Tecnici al parco chiuso, sarà considerata come un rifiuto di sottoporsi a verifica. **In tutte le gare dei campionati Club di zona sarà adoperato il sistema del Parco Chiuso anche per i pneumatici ad esclusione delle classi 50cc; 58cc e 60cc S.Baby e 125cc New entry.**

Le verifiche saranno eseguite dai Commissari Tecnici alla presenza del concorrente interessato e interesseranno le seguenti parti: Il concorrente può delegare a rappresentarlo una persona che può essere il conduttore del kart interessato oppure un'altra persona a condizione che questa sia titolare di tessera di assistente meccanico, o di pilota rilasciata da ACI SPORT in corso di validità.

I conduttori che non si presenteranno al controllo del peso - massa o che in qualsiasi momento vengono trovati al di sotto del peso - massa minimo prescritto, verranno adottati i seguenti provvedimenti:

a) Tempi ufficiali di qualificazione: annullamento dei tempi ottenuti.

b) Batterie, pre-finale e finale, Gara 1-Gara2: retrocessione all'ultimo posto della 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 il peso. La bilancia dovrà essere certificata secondo quanto indicato dal Decreto 21.4.2017 n.93

(Regolamento recante la disciplina attuativa della normativa sui controlli degli strumenti di misura in servizio e sulla vigilanza sugli strumenti di misura conformi alla normativa nazionale e europea)

Art. 19 - CLASSIFICHE

19.1 Batterie, Gara 1 - Gara 2:

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

19.2 - Classifiche provvisorie e definitive: Le classifiche, approvate dai Commissari Sportivi, devono essere affisse a cura della segreteria di gara, dopo il visto del Direttore di Gara, all'albo di gara con l'annotazione dell'ora ufficiale di esposizione. Le classifiche diverranno definitive 30' minuti dopo la loro esposizione. Ove invece, siano state disposte verifiche d'ufficio o sia stato presentato 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 "sospese" oppure affiggeranno a fianco un apposito comunicato salvo verifiche tecniche. La somma dei punteggi acquisiti sia in qualifica, gara 1 ed in gara 2 determineranno le classifiche del Campionato di Area Club.

Le classifiche di giornata saranno stilate in base all'arrivo della Gara 2.

Il podio della gara sarà costituito dai primi tre piloti in ordine di arrivo di Gara 2.

Art.20 – RECLAMI.

I reclami dovranno essere presentati per iscritto accompagnati dalla tassa di reclamo come indicato nel RDS Karting 2020 esclusivamente su apposito modulo (che si può scaricare dal sito aci sport oppure dal sito unioneipistenazionale.it), e firmato dal concorrente ai Commissari Sportivi, e/o Direttore di Gara (entro mezz'ora dall'affissione. Il collegio dei Commissari Sportivi darà immediata informativa sulla ricevibilità e successivamente sul merito. I video non autorizzati da ACI SPORT CLUB. non saranno in alcun modo presi in esame.

Art. 21 – PUNTEGGI GARA 1-GARA 2

Nel corso dei Campionati verrà assegnato DOUBLE POINTS alla gara centrale di zona Centrale, e DOUBLE POINTS all'ultima gara di zona.

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
CRONO	10	8	6	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
GARA 1	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
GARA 2	30	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2

ART. 22 – CAMPIONATO ITALIANO CLUB

Per partecipare alle finali del Campionato Italiano Club, bisogna aver partecipato ad almeno 4 gare della propria Area di appartenenza.

I campionati di zona sono collegati al Campionato Italiano Club che si svolgerà mediante le seguenti modalità:

Il punteggio acquisito nel Campionato Italiano Club verrà sommato al punteggio acquisito nei Campionati di area determinando le classifiche finali.

PUNTEGGI – CAMPIONATO ITALIANO CLUB

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
QUALIFICHE	10	9	8	7	6	5	4	3	3	3	3	3	3	3	3
PRE-FINALE	25	20	16	1	1	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
FINALE	30	25	20	16	1	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2

Art. 23 – DISCIPLINA DI GARA

a) Il conduttore, il meccanico o l'accompagnatore che nel corso di una manifestazione sportiva ACI SPORT CLUB 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 o ammende. Sarà parimenti fatto oggetto di sanzione disciplinare o di ammenda il concorrente e il conduttore i cui accompagnatori 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, i familiari sono considerati accompagnatori anche se non dichiarati.

b) I Commissari di Percorso sono incaricati di sorvegliare i tratti di pista a loro affidati occupando i posti assegnati dal D.G., in particolare hanno l'incarico di usare le bandiere di segnalazione e possono essere nello stesso tempo giudici di fatto, ed hanno l'obbligo per ogni singola classe di redigere un rapportino di servizio, consegnandolo al D.G..

ART.24 – Sanzioni Disciplinari

Nel corso dell'anno, si possono aggiungere degli aggiornamenti regolamentari Sportivi e Tecnici già approvati, con eventuali nuovi comunicati ufficiali, dandone avviso mediante pubblicazione sul sito ACI SPORT.

Art 25. - Disposizioni Particolari –

E' vietata l'accensione dei motori all'interno del paddock in tutte le fasi della manifestazione, per tutte le classi ammesse. I trasgressori saranno sanzionati con un'ammenda pari a 250,00 euro.

ROMA 20/01/2020



CAMPIONATO CLUB ACI KART 2020

REGOLAMENTO TECNICO

Premessa

Nelle gare che si svolgono in Italia sono ammessi tutti i piloti senza alcuna limitazione, ad esclusione delle categorie promozionali 50cc e 58cc (da anni 6 ad anni 8). 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. I kart sono suddivisi in classi di cilindrata ed in categorie.

Art. 1 - CLASSI E CATEGORIE - VALIDITÀ

1.1 - Classi e categorie (validità: quella stabilita da ACI SPORT CLUB)

<u>CLASSI</u>	<u>ETA'</u>
PROMOZIONALE:	
50cc Puffo 50cc Easy 50cc Top Comer	Anni:6-8
58cc Motors by Drawing	Anni:6-8
60cc Baby 60cc S.Baby	Anni:6-8
60cc Minikart 60cc S. Minikart	Anni:8-12
104cc Legend	Anni>13
106cc Storici	Anni>15
125cc Storici	Anni>15
125cc X30	Anni>14
125cc Tag	Anni>14
125cc S.Tag	Anni>14
125cc S.Tag Ok	Anni>14
125cc Over 35	Anni>35
125cc Over 50	Anni>50
125cc Top Driver	Anni>15
125cc Rookie	Anni>15
125cc New entry	Anni>15
125cc Patenti Speciali	Anni>15
4 Tempi	Anni>14
125cc OK Jr	Anni>12
125cc X30 Jr	Anni>12
125cc Tag Jr	Anni>12
125cc Rotax	Anni>13

Art. 2 - DISPOSIZIONI COMUNI A TUTTE LE CLASSI E CATEGORIE

Salvo diverse prescrizioni dettate dai regolamenti delle singole classi e categorie, sono comuni a tutte le norme di cui agli articoli seguenti.

2.1-Verifiche-ante gara: Materiale che può essere utilizzato nelle gare titolate Nazionali:

a) Telaio: max 2 b) Motori: max 2

Ogni conduttore può disporre soltanto del seguente materiale, che deve essere Punzonato al termine delle prove libere di allenamento.

2.2 – Verifiche:

Ogni Pilota in fase di verifiche tecniche deve essere fornito di fiches di omologazione dei materiali che ha usato in gara.

2.3 – Motori:

Le caratteristiche originali, strutturali, di concezione del motore, forme e figure esteriori, non possono essere modificate o alterate.

2.4 – Materiali:

Per materiali si intendono (**motori, telai, carburatori, silenziatori di scarico, silenziatori di aspirazione, accensioni, impianto frenante, carrozzerie**) in caso di dubbio sull'originalità dei componenti, farà fede la comparazione del componente di ricambio fornito dalla casa costruttrice nuovo e/o originale omologato.

2.5 – Telai:

a) Salvo diverse disposizioni contenute nei regolamenti tecnici di categoria, sono ammessi i telai con omologazione scaduta o in corso di validità.

b) Per tutte le classi e categorie la misura massima della carreggiata “fuori tutto” è di **max mm 1400**, per le classi **60cc Baby, 60cc S.Baby, 60cc Minikart, 60cc S.Minikart: max mm 1100**.

2.6 – Carrozzerie:

In tutte le classi e categorie la superficie esterna delle carenature laterali deve coincidere con il piano passante per le superfici esterne delle ruote anteriori e posteriori con pneumatici slick gonfiati a pressione d'uso.

Obbligo della carenatura anteriore (tranne per le classi 50cc e 58cc), con sistema di fissaggio con omologa in corso di validità. Tutti i piloti dovranno presentarsi in pre- griglia con gli attacchi della carenatura anteriore sganciati.

2.7 – Protezione ruote posteriori:

In tutte le categorie delle **classi 50cc, 60cc, 100cc e 125cc**, di cui al presente **Regolamento Tecnico ACI SPORT CLUB**, è obbligatorio l'utilizzazione delle protezioni delle ruote posteriori.

- per il montaggio della protezione posteriore non è permesso di modificare il telaio.

E' obbligatorio l'utilizzo di protezioni ruote posteriori in plastica con omologazione scaduta o in corso di validità. non devono rappresentare pericolo per la sicurezza. La struttura deve essere senza guarnizione di schiuma affinché la sua resistenza sia uniforme;

- deve essere in tutti i momenti montata al di sotto il piano passante per l'altezza delle ruote posteriore, l'altezza dal suolo: Min. 25 mm. massimo 60 mm.;

- larghezza massima: quella della larghezza fuori tutto ad ogni momento ed in tutte le condizioni di gara;

- l'insieme della protezione ruote posteriore deve essere fissato ai tubi principali del telaio;

- la protezione ruote posteriore deve essere montata su tutti i telai, in ogni condizione, la protezione posteriore non deve mai superare il piano esterno delle ruote posteriori.

-, (tranne per le classi 50cc e 58cc), con sistema di fissaggio **OMOLOGATI 2015/2020**. (tutti i piloti dovranno presentarsi in pre- griglia con gli attacchi del musetto sgangiati).

2.8 - Assale posteriore:

Deve essere monopezzo (pieno o forato) in materiale **magnetico**. L'utilizzo di materiali compositi, esotici e nobili è vietato. Sono esclusi qualsiasi tipo di giunto o snodo e qualsiasi aggiunta di materiale o modifica che alteri il concetto di monopezzo dell'assale. L'assale deve avere un diametro esterno massimo di 50mm

Il diametro e lo spessore in tutti i punti (con eccezione dell'alloggiamento delle chiavette) in rapporto al diametro esterno deve rispettare la seguente tabella di equivalenza qui di seguito descritta:

Diametro Est. Max (mm)	Spessore Minimo (mm)	Diametro Est. Max (mm)	Spessore Minimo (mm)
50	1,9	37	3,4
49	2,0	36	3,6
48	2,0	35	3,8
47	2,1	34	4,0
46	2,2	33	4,2
45	2,3	32	4,4
44	2,4	31	4,7
43	2,5	30	4,9
42	2,6	29	5,2
41	2,8	28	Pieno
40	2,9	27	Pieno
39	3,1	26	Pieno
38	3,2	25	Pieno

2.9 - Fuselli anteriori: Con attacco ad inclinazione libera, anche regolabile.

2.10 – Pianale:

È obbligatorio, deve essere in materiale rigido e deve coprire tutta la distanza tra il tubo anteriore al sedile e il tubo frontale del telaio.

Se è forato, i fori non devono avere un diametro superiore a mm. 10.

2.11 – Sospensioni:

È vietato qualsiasi dispositivo di sospensione sia elastica che articolata.

2.12 - Cerchi e ruote:

- I cerchi devono essere costruiti in pezzo unico e avere un diametro massimo di 5"
- la larghezza delle ruote può essere controllata in ogni momento della competizione; La dima deve passare liberamente fino all'appoggio del lato interno superiore della dima stessa sul pneumatico.
- La dima può essere introdotta in almeno tre punti diversi della circonferenza della ruota per evitare rilevamenti negativi in corrispondenza di deformazioni localizzate;
- il fissaggio delle ruote deve comportare un sistema di sicurezza (dadi con coppiglia, autobloccanti, ecc.);
- sul cerchio stesso non sono ammessi distanziali, flange, inserti e saldature.
- **Tutte le valvole o tutti i sistemi che regolano, limitano, oppure controllano la pressione dei pneumatici nel corso del loro utilizzo sono vietati.**

2.13 – Direzione:

Deve essere comandata mediante volante, piantone e tiranti rigidi.

Il volante può essere di forma diversa, ma con almeno 3 razze e chiuso. La parte del volante, posta al di sopra dei 2/3 della sua circonferenza, può anche essere piatta.

È vietato qualsiasi comando flessibile a cavo o a catena.

Tutti gli elementi della direzione devono avere un sistema di fissaggio di sicurezza (dadi con coppiglia o autobloccanti).

2.14 - Trasmissione e cambio:

a) Trasmissione diretta, tra motore e assale posteriore, mediante catena chiusa. È vietato ogni tipo e/o sistema di differenziale. Non è consentita la lubrificazione della catena durante l'uso in gara. È obbligatorio il montaggio di un paracatena che deve avere forma tale da ricoprire integralmente la catena, il pignone e la corona sino a raggiungere la linea dell'asse della corona stessa. Il paracatena deve inoltre proteggere lateralmente per evitare che il conduttore possa introdurre le dita tra il pignone e la catena.

b) Cambio:

In tutte le categorie il comando dell'inserimento delle marce deve essere manuale-meccanico.

2.15 – Pedali: Qualunque sia la loro posizione, non devono oltrepassare il paraurti anteriore; il pedale dell'acceleratore deve essere obbligatoriamente munito di molla di richiamo.

2.16 – Sedile:

Di forma atta a trattenere il conduttore durante qualsiasi manovra di guida.

Al fine di evitare ogni scivolamento verso la parte anteriore, lateralmente, all'atto della frenata, in tutte le categorie (**tranne la 60cc Minikart e Baby**) il sedile deve prevedere un rinforzo metallico in tutti i punti di ancoraggio. Tutti i supporti devono essere imbullonati o saldati ad ogni estremità.

2.17 – Silenziatore:

L'uscita dello scarico deve:

- essere posizionata dietro al conduttore in normale assetto di guida;

- avere un'altezza non superiore a 45 cm. da terra;

-Il terminale del silenziatore deve essere contenuto nell'angolo formato tra il paraurti e il lato esterno della ruota posteriore. Deve essere montato in maniera da impedire ogni contatto con il pilota in posizione normale di guida.

Per le classi 125cc con cambio di velocità devono essere utilizzati esclusivamente solo silenziatori omologati, di seguito negli aggiornamenti regolamentari l'elenco dei silenziatori:

2.18 – Serbatoio:

Il serbatoio (uno) deve essere in materiale plastico e, con eccezione delle classi 60 cc, deve avere una capacità di almeno 8 litri e deve rifornire l'impianto di alimentazione mediante la normale pressione atmosferica. L'attacco del serbatoio al telaio ne deve garantire la stabilità durante la competizione. Le tubature di raccordo devono essere di materiale flessibile. Il serbatoio deve contenere solo il carburante. Per il controllo del carburante si fa riferimento al RDS Tecnico 2020 art 4.19.

2.19 – Sicurezza:

Oltre a quelle di cui ai paragrafi precedenti, nelle gare ACI SPORT sono obbligatorie le seguenti ulteriori prescrizioni.

a) Per evitarne la perdita, le pastiglie dei freni devono essere ancorate con un fermo di sicurezza oppure con un filo passante fra i perni di fissaggio;

b) Nei freni a comando meccanico, il filo di comando deve essere realizzato con doppio filo di acciaio (due guaine distinte) o con tirante meccanico più filo di guida e deve essere fissato con almeno due morsetti ogni capocorda. Il diametro minimo dei fili di comando dei freni deve essere almeno di mm. 1,8.

c) Nelle Classi con avviamento elettrico, la batteria deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidamente al telaio mediante cavalletto con viti, elastici di adeguata robustezza o cinghia stringente).

d) E' vietato il montaggio di telecamere e fotocamere sul casco e sul telaio per tutta la durata della manifestazione.

d) Pedali:

Devono essere montati su tubi principali del telaio;

e) Sistema sterzante:

Per evitare lo sfilamento della testina a snodo dei tiranti dello sterzo, sulla stessa deve essere montata una rosetta di diametro superiore alla testina stessa;

2.20 - Limiti di rumorosità:

In tutte le gare ACI SPORT, i kart delle class 125cc con cambio di velocità sono obbligati al montaggio, sul terminale della marmitta, di un silenziatore omologato CON OMOLOGA SCADUTA O IN CORSO DI VALIDITÀ

2.21 – Pneumatici:

a) Il riscaldamento diretto o indiretto (ad es. percorrendo a zig zag la pista) dei pneumatici è vietato in qualsiasi momento; la rasatura manuale dei pneumatici è consentita, all'interno del parco chiuso, per la sola c 50cc, 58cc, 60cc. Baby (meccanici/assistenti che effettuano la rasatura manuale dei pneumatici sono obbligati al loro smaltimento tramite i contenitori predisposti dall'organizzatore).

In nessun caso potranno essere usati per le gare del Campionato Club, pneumatici di marca e di modello diverso da come indicato in gara d'appalto.

2.22 – Peso:

Il peso Minimo viene rilevato con il Kart in ordine di marcia e conduttore in tenuta di gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo. L'eventuale zavorra deve essere composta da blocchi unici di peso max 5 Kg e può essere montata in qualsiasi punto, purché venga fissata saldamente con almeno due viti e relativi dadi o fermi di sicurezza del diametro min. di 8 mm. Non è ammesso usare pallini di piombo come zavorra, sia in contenitori che nella struttura del telaio. Non è ammesso zavorrare i paraurti e la tenuta di gara.

2.23 - Per tenuta di gara si intende:

Tuta, casco, guanti, paracostole e scarpe.

2.24 - Taratura per la bilancia:

Ogni pista deve disporre, per la taratura della bilancia, di pesi campione da 25 kg. o da 20 kg. ciascuno, per un peso complessivo di almeno 100 kg. La bilancia sarà a disposizione dei piloti dall' inizio della manifestazione sino alle prove cronometrate, momento in cui la bilancia sarà vigilata dagli Ufficiali di Gara.

Le operazioni di pesatura devono osservare la seguente procedura:

1. Verificare la precisione della bilancia con i pesi campione messi a disposizione dall'Organizzatore (n° 5 da 20 o n° 4 da 25 kg., per un peso complessivo di 100 kg.);
2. Effettuare la pesatura del kart in ordine di marcia e conduttore in tenuta di gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo.

In caso di peso non conforme:

- a) Rimuovere tutto il materiale dalla bilancia e *notificare* lo zero al conduttore;
- b) Redigere il verbale riportando il peso riscontrato ed il peso minimo della categoria;
- c) Far firmare il verbale al conduttore o all'accompagnatore;
- d) Apporre la firma dell'Ufficiale di Gara addetto alla bilancia e consegnarlo al Commissario Sportivo; il materiale oggetto di pesatura non deve essere trattenuto.

2.25 - Numeri di gara:

a) Ogni telaio deve essere equipaggiato di almeno due tabelle porta-numero che saranno montate rispettivamente nella parte anteriore e posteriore del telaio stesso. La tabella porta-numero dovrà essere quadrata e costituita da materiale plastico di colore giallo non trasparente (opaco). Il posizionamento deve essere accurato sia per facilitare la lettura del numero di gara, sia per evitare che la tabella porta-numero si ribalti durante la gara. Se il numero di gara anteriore è applicato direttamente sul pannello frontale la superficie che lo ospita deve essere piana e di dimensioni pari a quelle della tabella porta-numero; in caso contrario, il numero di gara deve essere applicato su una tabella porta-numero di misura regolamentare montata sul pannello stesso. Il numero di gara dovrà essere applicato sul lato esterno di ciascuna delle carenature laterali. **b)** i numeri di gara dovranno essere di colore nero ed avere una altezza minima di cm. 15 ed una larghezza di cm. 2.

2.26 – Candele:

In tutte le Classi dove viene misurato il volume della camera di combustione sono vietate le seguenti candele, contrassegnate con il **NO**.



2.27 - Carburante (benzina e olio per miscela):

Il carburante dovrà avere le stesse caratteristiche del campione prelevato dal distributore indicato dall'organizzatore.

La conformità della benzina sarà controllata con adeguata apparecchiatura, per comparazione con un campione prelevato dal distributore, che gli organizzatori devono indicare, mediante comunicato affisso nell'Albo Ufficiale di Gara. Con questo controllo i Commissari Tecnici si limitano a verificare, se il campione prelevato dal serbatoio del concorrente rispetta o meno i valori di riferimento del campione prelevato dal distributore.

All'atto delle verifiche sportive ante gara i concorrenti sono obbligati a dichiarare l'olio lubrificante (un solo tipo) e la percentuale di utilizzo nella preparazione della miscela.

Il controllo può avvenire in qualsiasi momento della manifestazione, a discrezione del Commissario Sportivo. In sede di pre-griglia il Commissario Sportivo, ha inoltre la facoltà di disporre, a loro discrezione la sostituzione dell'intero contenuto del serbatoio del kart con miscela costituita da benzina prelevata dal distributore dichiarato dall'organizzatore e olio di marca e percentuale dichiarati dal concorrente, l'olio deve essere di confezione integra e sigillata, che deve essere consegnata al Commissario Tecnico preposto alla sostituzione della benzina.

2.28 - Acquisizione dei dati:

È consentito l'utilizzo di sistemi di visualizzazioni dei parametri di RPM (giri al minuto), Crono e Temperatura acqua. Non è consentito l'uso di qualsiasi telecamera montata sul casco o sul telaio.

2.29 - Sistema di raffreddamento:

E' ammesso l'utilizzo di un solo circuito di raffreddamento e una sola pompa. Per la regolazione delle temperature sono ammessi dispositivi regolabili. Questi dispositivi non devono presentare elementi di pericolosità. Sono ammessi Sistemi di "by-pass" tipo "calorstat".

E' vietato l'uso dei liquidi refrigeranti nei radiatori.

2.30 – Accensioni:

In tutte le classi e le categorie, sono ammesse solo le accensioni ad anticipo fisso, È vietato l'utilizzo di ogni tipo di ritardatore. In sede di parco chiuso il Commissario Sportivo, sentiti il Commissario Tecnico, hanno quindi facoltà di disporre, a loro discrezione la sostituzione dell'accensione con quella fornita dagli organizzatori, sia disporre a loro discrezione il controllo dell'accensione mediante pistola stroboscopica, per stabilire che l'accensione non sia variabile. L'accensione di proprietà del concorrente sarà restituita al termine di ciascuna fase di gara. Ogni rifiuto di sostituzione dell'accensione da parte dei concorrenti interessati comporterà l'immediata esclusione dalla gara o dall'intera manifestazione.

2.31 – Trasponder: Il cronometraggio mediante trasponder è obbligatorio, posizionare lo stesso dietro lo schienale del sedile.

Art. 3 - CLASSE 50cc Top Comer

3.1 – I Controlli saranno effettuati attenendosi all'ultima fiches di riferimento emessa in data 4/02/2002 Protocollo N°3.3/431. I motori a discrezione della direzione gara potrebbero essere sorteggiati.

a) Il telaio da usare in questa categoria deve essere di marca Top Kart.

b) I Cuscinetti di banco devono essere esclusivamente di tolleranza C3 con gabbia metallica.

c) I Paraoli devono essere completamente in plastica e marchiati Comer.

d) Il carburatore deve essere originale di fabbrica.

e) Il pistone deve essere originale di fabbrica. (Non essendo visibile la figura del pistone in fiches verrà preso come riferimento un pistone originale di fabbrica).

f) Il pignone da usare in questa categoria deve essere esclusivamente comer diametro 10 passo 7,76 mentre la corona deve essere esclusivamente di 90 denti.

g) In caso di dubbio sull'originalità dei componenti, in base all'articolo 2.4 del regolamento Tecnico, farà fede la comparazione del componente di ricambio fornito dalla casa costruttrice nuovo e/o originale.

3.2- Ruote e Pneumatici:

Slick: Vega mod. MINI ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. ACADEMY ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

3.3 - Peso: Peso Minimo kg 73

Art. 4 - CLASSE 58cc Motor By Drawing

4.1 – I motori saranno dati dall'organizzatore con la formula del sorteggio ad ogni gara. I motori a discrezione della direzione gara potrebbero essere più volte sorteggiati.

a) Il telaio da usare in questa categoria deve essere modello baby kart con scheda tecnica fornita dal costruttore e di marca libera.

4.2- Ruote e Pneumatici:

Slick: Vega mod. MINI ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. ACCADEMY ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

4.3– Peso: Peso Minimo kg 73

Art. 5 - 60cc WTP 50cc Easy 60cc Easy etc

5.1- Ruote e Pneumatici: 5.2–Controlli: Saranno limitati alla sola cilindrata e carburatore.

Slick: Vega mod. MINI ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. ACADEMY ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Art. 6 - CLASSE 60cc Baby

6.1 - Motore:

Valgono le disposizioni di cui all'art 8.1 (classe 60cc Minikart) con le seguenti eccezioni:

6.2 - Avviamento:

Elettrico *on board (TAG)*, alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start; la corona dell'avviamento deve essere montata sul lato frizione. Il motore deve essere dotato di un interruttore di arresto efficace e sicuro. È vietato qualsiasi artificio (condensatori ed altro) diverso dal cablaggio che collega la batteria al pulsante di avviamento.

6.3 - Batteria:

Deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidalmente al telaio ediante cavalletto con viti, elastici di adeguata robustezza o cinghia stringente).

6.4 – Marmitta: Della classe 60cc Minikart disegno unico uguale per tutti.

6.5 – Rapporto Pignone: Z11/88

6.6 – Carburatore: A vaschetta, diametro del venturi **14,00 mm.**, di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del Minimo con getto e vite di regolazione miscela o aria; il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata; Il carburatore deve essere verificato mediante tampone "non passa"

6.7 – Telaio: Telaio conforme al presente regolamento tecnico e alle proprie schede di omologazione.

6.8 - Ruote e Pneumatici:

Slick: Vega mod. MINI ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. ACADEMY ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

6.9 – Peso: Peso Minimo kg 90

Art. 7 - CLASSE 60cc S.Baby

7.1 - Motore:

Nella categoria 60cc S.Baby potranno partecipare oltre ai motori con omologazione 2010/2014 anche i motori con omologazione 2015/2020. Valgono le disposizioni come da fiche di omologazione di ogni casa costruttrice, come da disposizione all'art.9.1, con le seguenti eccezioni:

7.2 - Avviamento:

Elettrico *on board* (TAG), alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start; la corona dell'avviamento deve essere montata sul lato frizione. Il motore deve essere dotato di un interruttore di arresto efficace e sicuro. È vietato qualsiasi artificio (condensatori ed altro) diverso dal cablaggio che collega la batteria al pulsante di avviamento.

7.3 – Batteria: Deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidalmente al telaio mediante cavalletto con viti, elastici di adeguata robustezza o cinghia stringente).

7.4– Accensione: Omologata, con limitatore di giri a **11000 rpm max**, (centralina di colore Bleu)

7.5 - Rapporto pignone: Z11/82

7.6 - Carburatore:

A vaschetta, diametro del "Venturi" **14,00 mm**, di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del Minikartmo con getto e vite di regolazione miscela o aria; il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine e deve restare conforme alla propria scheda di omologazione. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata; la distanza Minikartma del piano di appoggio del carburatore dall'asse del cilindro è riportata nella scheda di omologazione del motore. Il carburatore deve essere verificato mediante tampone "non passa".

7.7 – Telaio: Telaio conforme al presente regolamento tecnico e alla propria scheda di omologazione.

7.8 – Carenature: Sono ammesse le carrozzerie (Paraurti ant, Spoiler ant.portanumero, cassoni laterali) con omologazione scadute o in corso di validità.

7.9 – Frizione: Il regime di primo trascinarsi (attacco) della frizione è stabilito in **3500 rpm.max**;

Il controllo è effettuato sulla pre-griglia di partenza con kart in ordine di marcia e pilota a bordo, mediante verifica dell'avanzamento del kart al regime di **3500 rpm**. (verificabile con contagiri). **La frizione deve essere a secco, ad espansione centrifuga, senza apportazioni di materiali.** Chi viene trovato non conforme a questa misurazione, vengono annullati i tempi di qualifica, partendo in ultima posizione, nella verifica in pre-griglia per la finale se verrà trovato non conforme verrà automaticamente squalificato.

7.10 – Carenature: Sono ammesse le carrozzerie (Paraurti ant, Spoiler ant.porta numero, cassoni laterali) con omologazione scadute o in corso di validità.

7.11 - Ruote e Pneumatici: a) Cerchi in alluminio (e sue leghe) con esclusione del titanio, del magnesio e sue leghe e delle fibre nobili (Kevlar, Carbonio, ecc.)

b) Larghezza massima ruota completa, con pneumatico montato a pressione, anteriore mm. 115 (verifica con dima di mm. 117), posteriore mm. 150 (verifica con dima di mm. 152);

Slick: Vega mod. MINI ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. ACADEMY ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

7.12 – Peso: Peso Minimo kg. 95.

Art. 8 - CLASSE 60cc Minikart

8.1 – Motore:

Monocilindrico, ad ammissione di tipo "Piston Port", raffreddato esclusivamente ad aria "libera", con avviamento *on board* (TAG), conforme al presente regolamento tecnico, ed alla propria scheda di omologazione fino alla data 31/12/2009. Sono ammessi inoltre i motori Mini Rok con omologazione scaduta o in corso di validità. I pezzi del motore devono sempre conservare la loro costruzione di origine. I motori devono essere inoltre conformi alle caratteristiche seguenti:

8.2 - Candela:

Di marca libera del tipo tradizionale ad un solo elettrodo, misure: lunghezza 18,5mm; passo M14x1,25 il bordo finale della candela montata sulla testa non deve entrare nella camera di scoppio elettrodo non compreso.

8.3 - Volume della camera di combustione :

Il volume misurato non deve essere inferiore a **7cc Minimo**, rilevato sopra filetto candela; ogni artificio atto a modificare direttamente o indirettamente il volume della camera di scoppio, è vietata;

8.4 - Raffreddamento:

Ad aria libera.

8.5 - Carburatore:

A vaschetta, diametro del "Venturi" **18.00 mm.**, di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del Minimo con getto e vite di regolazione miscela o aria; il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata. Il carburatore deve essere verificato mediante tampone " non passa".

8.6 - Avviamento:

Elettrico *on board* (TAG), alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start; la corona dell'avviamento deve essere montata sul lato frizione. Il motore deve essere dotato di un interruttore di arresto efficace e sicuro. È vietato qualsiasi artificio (condensatori ed altro) diverso dal cablaggio che collega la batteria al pulsante di avviamento.

La batteria deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidalmente al telaio mediante cavalletto con viti, elastici di adeguata robustezza o cinghia stringente).

8.7 - Frizione:

Il regime di primo trascinarsi (attacco) della frizione è stabilito in **5500 rpm.max**. Il controllo viene effettuato sulla pre-griglia partenza con kart in ordine di marcia e pilota a bordo, mediante verifica dell'avanzamento del kart al regime di **5500 rpm**. (verificabile con contagiri).

La frizione deve essere a secco, ad espansione centrifuga, senza apportazioni di materiali. Chi viene trovato non conforme a questa misurazione prima delle prove cronometrate ha la possibilità di intervenire, nell'arco di tempo stabilito per le prove cronometrate.

In fase di verifica pre-gara, se il pilota viene trovato non conforme a questa misurazione viene squalificato.

8.8 – Accensione: Analogica, ad anticipo fisso, controllata mediante pistola stroboscopica.

8.9 – Marmitta: Disegno unico uguale per tutti.

8.10 - Rapporto Pignone:Z11/Corona libera

8.11 – Telaio:

Telaio conforme al presente regolamento tecnico e alle proprie schede di omologazione di ogni costruttore. Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

È vietato il montaggio sul telaio di qualsiasi barra stabilizzatrice o di irrigidimento. Il sedile deve essere fissato al telaio mediante 4 punti saldati al telaio stesso. È vietato l'utilizzo di barre di rinforzo al sedile. I fuselli devono essere ad attacco fisso o registrabile. Freni a funzionamento meccanico o idraulico agenti soltanto sulle ruote posteriori.

8.12 - Serbatoio: il serbatoio (uno) deve avere una capacità Minikartma di 3 litri e deve poggiare sul pianale del telaio. L'utilizzo in gara di una barra anti-intrusione *secondo le dimensioni seguenti è obbligatorio:* Ø Minikartma del tubo 16mm, fissato sui 2 tubi principali del telaio.

8.13 - Ruote e Pneumatici:

Slick: Vega Mod. MINI ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. ACADEMY ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

8.14– Peso: Peso Minimo kg. 105.

Art. 9 - CLASSE 60cc S.Minikart

9.1 – Motore:

Nella categoria 60cc S.Minikart potranno partecipare oltre ai motori con omologazione 2010/2014 anche i motori con omologazione 2015/2020. Monocilindrico, ad ammissione di tipo "Piston Port", raffreddato esclusivamente ad aria "libera" con avviamento *on board* (TAG), conforme al presente regolamento tecnico e alla propria scheda di omologazione con validità 01/01/2010 al 31/12/2014. I pezzi del motore devono sempre conservare la loro costruzione di origine. I motori devono essere inoltre conformi alle caratteristiche seguenti:

9.2 - Candela:

Di marca libera del tipo tradizionale ad un solo elettrodo, misure: lunghezza 18,5mm; passo M14x1,25 il bordo finale della candela montata sulla testa non deve entrare nella camera di scoppio elettrodo non compreso.

9.3 - Volume della camera di combustione:

Il volume misurato non deve essere inferiore a 4,8 cc+ 2 cc Inserto = **6,8 cc Minimo**. La procedura di controllo verrà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

9.4 – Raffreddamento: Ad aria libera.

9.5 - Carburatore:

A vaschetta, diametro del “Venturi” **18.00 mm.**, di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del Minimo con getto e vite di regolazione miscela o aria; il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata. Il carburatore deve essere verificato mediante tampone “*non passa*”.

9.6 - Avviamento:

Elettrico *on board (TAG)*, alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start; la corona dell’avviamento deve essere montata sul lato frizione. Il motore deve essere dotato di un interruttore di arresto efficace e sicuro. È vietato qualsiasi artificio (condensatori ed altro) diverso dal cablaggio che collega la batteria al pulsante di avviamento.

9.7 -La Batteria: Deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidalmente al telaio mediante cavalletto con viti, cinghia di adeguata robustezza stringente).

9.8 - Frizione:

Il regime di primo trascinarsi (attacco) della frizione è stabilito in **3500 rpm.max.**

Il controllo è effettuato sulla pre-griglia partenza con kart in ordine di marcia e pilota a bordo, mediante verifica dell’avanzamento del kart al regime di **3500 rpm**;(verificabile con contagiri). **La frizione deve essere a secco e centrifuga, senza apporti di materiali.** Chi viene trovato non conforme a questa misurazione prima delle prove cronometrate ha la possibilità di intervenire, nell’arco di tempo stabilito per le prove cronometrate. In fase di verifica pre-gara, se il pilota viene trovato non conforme a questa misurazione viene squalificato.

9.9 – Marmitta: La marmitta deve essere della classe 60cc Minikartkart: disegno unico uguale per tutti.

9.10 – Accensione: Con Limitatore di Giri **14000 rpm max** (centralina colore Verde) verificabile con contagiri.

9.11 - Rapporto Pignone:Z11/Corona libera

9.12 – Telaio:

Il Telaio deve essere conforme al presente regolamento tecnico e alle proprie schede di omologazione di ogni costruttore. Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità. L’identificazione del telaio omologato e dei suoi componenti dovrà essere possibile grazie alle descrizioni tecniche (Foto, Disegni, Quote ecc.) contenute nella scheda di omologazione. È vietato il montaggio sul telaio di qualsiasi barra stabilizzatrice o di irrigidimento. Il sedile deve essere fissato al telaio mediante 4 punti saldati al telaio stesso. È vietato l’utilizzo di barre di rinforzo al sedile. I fuselli devono essere ad attacco fisso o registrabile. Sono ammessi unicamente i freni a funzionamento meccanico o idraulico agenti soltanto sulle ruote posteriori.

La misurazione dell’avantreno dei telai della cl. 60 cc. deve essere effettuata come indicata: Altezza da terra Minimo 20mm., massimo 80 mm.

– **9.13 - Carrozzerie:** Sono ammesse le carrozzerie (Paraurti ant, Spoiler ant.porta numero, cassoni laterali) con omologazione in corso di validità o scadute.

9.14 - Ruote e Pneumatici:

a) Cerchi in alluminio (e sue leghe) con esclusione del titanio,del magnesio e sue leghe e delle fibre nobili (Kevlar, Carbonio, ecc.).

b) Larghezza massima ruota completa, con pneumatico montato a pressione, anteriore mm. 115 (verifica con dima di mm. 117), posteriore mm. 150 (verifica con dima di mm. 152);

Slick: Vega mod. MINI ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. ACADEMY ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

9.15 – Peso: Peso Minimo kg. 110.

Art. 10 - CLASSE 125cc X30

10.1 – Motore:

E’ solo ammesso il motore lame 125cc X30 conforme alle rispettiva scheda di omologazione (Fiches), del proprio costruttore, con riferimento al regolamento ed alla scheda tecnica lame X30 2019-2020.

• **cilindrata:** Deve essere **125cc max**

• **Raffreddamento:** Ad acqua (carter, cilindro e testata), ad un solo circuito, con pompa d’acqua esterna, un solo radiatore di marca e misura libera.

• **Immissione lamellare:** Nei carter;

• **Valvola di scarico:** Vietata

• **Angolo apertura di scarico:** In base alla fiches di appartenenza.

• **Sovralimentazione:** Vietata.

• **Il volume:** In base alla fiches di appartenenza.

- **Candela:**

Marca libera. Il bordo finale della candela (elettrodi non compresi) montata sulla testata non deve superare la parte superiore del cielo della camera di combustione, la dimensione del filetto della candela - lunghezza 18,5 mm; passo: M 14 x 1,25; L'uso di candele con elettrodo di massa anulare è vietato.

- **Accensione:** In base alla fiches di appartenenza.

- **Frizione:** A secco, centrifuga con masse di espansione; la frizione motore dovrà innestarsi a **5.500 rpm max**; (verificabile con contagiri) e provocare l'avanzamento del kart con il pilota a bordo, Chi viene trovato non conforme a questa misurazione prima delle prove cronometrate ha la possibilità di intervenire, nell'arco di tempo stabilito per le prove cronometrate. In fase di verifica pre-gara, se il pilota viene trovato non conforme a questa misurazione viene squalificato. Deve essere montata una protezione efficace (fatta di alluminio o plastica) che copra la frizione centrifuga lasciando libero accesso alla catena o alla cinghia;

- **Avviamento:** Elettrico on board;

- **Batteria:**

A secco (manutenzione libera) obbligatoria o del tipo con gel, senza liquido all'interno, dedicata esclusivamente all'avviamento e fissata efficacemente solo ed esclusivamente sui tubi del telaio. È vietato fissarla sul sedile;

- **Interruttore:**

Obbligatorio di messa in moto ed arresto, tale da poter essere azionato dal pilota in posizione normale di guida; Tutto ciò che non è espressamente consentito dal presente regolamento è **VIETATO**.

10.2 - Telaio:

Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

10.3 – Carburatore:

Come da regolamento e Fiches lame X30 2019-2020.

10.4 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

10.5 - Peso:

Peso Minimo: kg. 155;

Peso Minimo 125cc X30 Over 38: kg. 160.

Art. 11 - CLASSE 125cc Tag

11.1 Motore: Sono Ammessi tutti i motori senza valvola allo scarico. 125cc Rok; 125cc BMB KGP; 125cc KF3; 125cc Vortex TT; 125cc FIM; 125cc OK jr; 125cc Easy, **lame 125cc X30 con configurazione 2018**, tutti conformi alle rispettive schede di omologazione del proprio costruttore.

- **Cilindrata:** Deve essere **125cc max**

- **Raffreddamento:**

Il sistema di raffreddamento (acqua o Aria), deve essere d'origine: un solo radiatore (libero), ed una sola pompa come fornita con il motore (di tipo semplice, con un solo ingresso ed una sola uscita). Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie. Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

- **Immissione lamellare:** Nei carter o nel cilindro;

- **Valvola di scarico:** Vietata

- **Sovralimentazione:** Vietata.

- **Il volume:** In base alla fiches di appartenenza.

- **Candela:**

Marca libera. Il bordo finale della candela (elettrodi non compresi) montata sulla testata non deve superare la parte superiore del cielo della camera di combustione, la dimensione del filetto della candela - lunghezza 18,5 mm; passo: M 14 x 1,25;

L'uso di candele con elettrodo di massa anulare è vietato.

- **Cilindro:** Sono ammessi solo cilindri originali.

- **Testata:**

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. E' consentita solo la riparazione del filetto tramite l'utilizzo di un Heli-coil M14x1.25, la cui lunghezza sia la stessa del filetto originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Lo squish libero.

- **Basamento, Albero Motore, Asse D'accoppiamento, Biella:**

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

- **Pistone , Anellino, Spinotto:** Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

- **Lamelle:** In base alla fiches di appartenenza del proprio costruttore.

- **Accensione:** Sono ammesse soltanto le accensioni d'origine e omologate dal Costruttore, senza modifica alcuna. Tutto l'impianto d'accensione dovrà restare strettamente d'origine e potrà essere sostituito dai Commissari in toto o in parte in qualsiasi momento della gara. L'organizzatore non potrà in nessun caso essere ritenuto responsabile di un'eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione del materiale.

- **Frizione:** A secco, centrifuga con masse di espansione; la frizione motore dovrà innestarsi a **5.500 rpm max** ;(verificabile con contagiri) e provocare l'avanzamento del kart con il pilota a bordo, Chi viene trovato non conforme a questa misurazione prima delle prove cronometrate ha la possibilità di intervenire, nell'arco di tempo stabilito per le prove cronometrate. In fase di verifica pre-gara, se il pilota viene trovato non conforme a questa misurazione viene squalificato. Deve essere montata una protezione efficace (fatta di alluminio o plastica) che copra la frizione centrifuga lasciando libero accesso alla catena o alla cinghia;

- **Avviamento:** A spinta; Elettrico on board;

- **Batteria:** A secco (manutenzione libera) obbligatoria o del tipo con gel, senza liquido all'interno, dedicata esclusivamente all'avviamento e fissata efficacemente solo ed esclusivamente sui tubi del telaio.

- **Interruttore:** Obbligatorio di messa in moto ed arresto, tale da poter essere azionato dal pilota in posizione normale di guida;

Tutto ciò che non è espressamente consentito dal presente regolamento è **VIETATO**.

11.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

- **Freni:** L'impianto frenante sulle ruote anteriori è facoltativo.

11.3 – Carburatore: E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale.

11.4-Impianto di Scarico e Silenziatore: la marmitta d'origine montata sul motore deve essere mantenuta conforme alle fiches di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni. Gli unici interventi autorizzati (foratura e saldatura) sono intesi per l'istallazione di una sonda di temperatura dei gas di scarico, eseguiti sul collettore. In ogni caso, il sistema di scarico deve rimanere conforme al controllo fonometrico.

11.5- Pignone: libero

11.6 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

11.7 –Peso: Peso Minimo kg. 160.

Art. 12 - CLASSE 125cc S. T a g

12.1 – Motore:

Conforme alle rispettive schede di omologazione del proprio costruttore.

- **Cilindrata:**

Deve essere **125cc max**

- **Raffreddamento:**

Ad acqua (carter, cilindro e testata), ad un solo circuito, con pompa d'acqua integrata o esterna;

- **Immissione**

Lamellare nei carter o nel cilindro;

12.2 – Volume:

Conforme alle rispettive schede di omologazione del proprio costruttore.

- **Candela:**

Marca libera. Il bordo finale della candela (elettrodi non compresi) montata sulla testata non deve superare la parte superiore del cielo della camera di combustione, la dimensione del filetto della candela - lunghezza 18,5 mm; passo: M 14 x 1,25;

- **Accensione:** Non sono ammesse accensioni variabili.

- **Avviamento:** Elettrico on board;

- **Batteria:** A secco (manutenzione libera) obbligatoria o del tipo con gel, senza liquido all'interno, dedicata esclusivamente all'avviamento e fissata efficacemente solo ed esclusivamente sui tubi del telaio. È vietato fissarla sul sedile;

- **Interruttore:** Obbligatorio di messa in moto ed arresto, tale da poter essere azionato dal pilota in posizione normale di guida;

12.3 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

- **Valvola di Scarico:** Ammessa; deve essere a controllo pneumatico (apertura) e ritorno meccanico (chiusura), senza connessioni elettroniche.

12.4 Carburatore: Conforme alle rispettive schede di omologazione del proprio costruttore.

12.5 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

12.6 -Peso:

Peso Minimo S.Tag Ok: kg 150 ;

Peso Minimo S.Tag: kg 160 ;

12.7- Carburatori da usare nelle categorie Tag e S.Tag:

Elenchiamo i carburatori da usare nelle categorie 125cc Tag

Motore 125cc KF3: Carburatore a membrana Ø 20mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 20,25mm;

Motore BMB KGP, Carburatore a membrana Ø 26mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 26,25mm;

Motore Rok Carburatore a vaschetta Ø 30mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 30,25mm;

Motore Fim Carburatore a vaschetta Ø 30mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 30,25mm;

Motore Vortex TT Carburatore a membrana Ø 26mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 26,25mm;

Motore OK jr Carburatore a membrana Ø 20mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 20,25mm;

Motore Easy Kart Carburatore a membrana Ø 24mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 24,25mm; carburatore a membrana Ø 26mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 26,25mm;

b) Dove non indicato fa fede la fiches di omologa del costruttore.

Elenchiamo i carburatori da usare nelle categorie 125cc S.Tag

Motore 125cc KF2 Carburatore a membrana Ø 24mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 24,25mm;

Motore 125cc S.Rok Carburatore a vaschetta Ø 30mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 30,25mm;

Motore OK senior Carburatore a membrana Ø 24mm misurabile con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), Ø max 24,25mm;

Dove non indicato fa fede la fiches di omologa del costruttore.

c) – Radiatore:

Nelle categoria 125cc X30, 125cc Tag, 125cc S.Tag indipendentemente dalla fiches di appartenenza può essere usato qualsiasi modello di radiatore di raffreddamento dell'acqua, senza l'aggiunta di radiatore supplementare.

Art. 13 - CLASSE 104cc Legend

13.1 – Motore:

Sono ammessi tutti i motori, monocilindrico di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), senza cambio di velocità, di cilindrata massima di **104cc**, con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante.

Biella deve rimanere di materiale magnetico.

Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili**

13.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

13.3 – Carburatore:

Sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale, di serie normale, originale di fabbrica, con "Venturi" da Ø **max 24mm** verificabile con tampone "non passa" sono vietati i power jet.

13.4 - Ruote e pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

13.5 – Peso: Peso Minimo kg 150

Art. 14 - CLASSE 106cc STORICI

14.1 – Motore:

Sono ammessi tutti i motori, monocilindrico di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), senza cambio di velocità, di cilindrata massima di **106cc.**, con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante.

- Biella deve rimanere di materiale magnetico.

- Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili**

14.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute .

14.3 – Carburatore:

Sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale, di serie normale, originale di fabbrica, con “Venturi” \emptyset **max 24mm** o con “Venturi” da \emptyset **max 30mm** verificabile con tampone “non passa” sono ammessi i power jet.

14.4 - Ruote e pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

14.5 - Peso: Peso Minimo kg 150

Art. 15 - CLASSE 125cc STORICI

15.1 – Motore:

Sono ammessi tutti i motori, monocilindrico di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), con cambio di velocità, di cilindrata massima di **125cc.**, con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante.

- Biella deve rimanere di materiale magnetico.

- Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili**

15.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute .

15.3 – Carburatore: Sono ammessi solo i carburatori Dell’Orto Tipo VHSB o PHBE con \emptyset 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un cono “VENTURI e il DIFFUSORE di \emptyset 30mm, misurabili con tampone “non passa” (sia in entrata che in uscita), di mm. 30,25.

15.4 - Ruote e pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

15.5 – Peso: Peso Minikartmo kg 170

Art. 16 - CLASSE 125cc OVER 35

In Tutte le categorie 125cc con cambio di velocità il cambio deve essere conforme alla rispettiva scheda di omologazione del proprio costruttore.

16.1 - Motore:

Motore monocilindrico di serie **125cc.** raffreddato ad acqua o ad aria, con ammissione lamellare o valvola rotante. **Non possono essere usati i motori con data di omologa a partire dal 01/01/2019 in poi.** Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili e power jet**

16.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

16.3 - Cambio di velocità: Minikartmo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

16.4 – Volume della camera di combustione:

Il volume misurato non deve essere inferiore a 11 cc + 2cc inserto = **13cc Minimo**, la procedura sarà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

16.5 – Candela: Di marca libera. Dimensioni, lunghezza 18,5 mm, passo M 14x1.25 mm. Il filetto della candela montata sulla testata non dovrà in qualsiasi momento entrare all’interno della camera di scoppio;

16.6 – Carburatore: Sono ammessi solo i carburatori Dell’Orto Tipo VHSB o PHBE con \emptyset 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un cono “VENTURI e il DIFFUSORE di \emptyset 30mm, misurabili con tampone “non passa” (sia in entrata che in uscita), di mm. 30,25.

16.7 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

16.8 -- Peso:

Peso Minimo kg 180.

Art. 17 - CLASSE 125cc OVER 50

In Tutte le categorie 125cc con cambio di velocità il cambio deve essere conforme alla rispettiva scheda di omologazione del proprio costruttore.

17.1 - Motore:

Motore monocilindrico di serie **125cc.** raffreddato ad acqua o ad aria, con ammissione lamellare o valvola rotante. Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili e power jet**

17.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

17.3 - Cambio di velocità:

Minikartmo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

17.4 – Volume della camera di combustione:

Il volume misurato non deve essere inferiore a 11 cc + 2cc inserto = **13cc Minimo**, la procedura sarà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

17.5 – Candela: Di marca libera. Dimensioni, lunghezza 18,5 mm, passo M 14x1.25 mm. Il filetto della candela montata sulla testata non dovrà in qualsiasi momento entrare all'interno della camera di scoppio;

17.6 – Carburatore: Sono ammessi solo i carburatori Dell'Orto Tipo VHSH o PHBE con \varnothing 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un cono "VENTURI e il DIFFUSORE di \varnothing 30mm, misurabili con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), di mm. 30,25.

17.7 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

17.8 – Peso: Peso Minimo kg 180.

Art. 18 - CLASSE 125cc TOP DRIVER

18.1– Motore: Il regolamento tecnico della categoria è uguale al regolamento tecnico della categoria K22 conforme alle rispettive schede di omologazione del proprio costruttore, tranne nei sottostanti particolari. Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili e power jet**

18.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

18.3 - Volume della Camera di combustione: Il volume misurato non dovrà essere inferiore a 11 cc. + 2 cc. Inserto = **13cc. Minimo**, la procedura sarà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

18.4- Cambio : Il cambio di velocità deve essere conforme alla rispettiva scheda di omologazione del proprio costruttore.

18.5– Carburatore: Sono ammessi solo i carburatori Dell'Orto Tipo VHSH o PHBE con \varnothing 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un cono "VENTURI e il DIFFUSORE di \varnothing 30 mm, misurabili con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), di \varnothing mm 30,25.

18.6– Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

18.7- Peso: Peso Minimo kg 175.

Art. 19 - CLASSE 125cc ROOKIE

In Tutte le categorie 125cc con cambio di velocità, il cambio deve essere conforme alla rispettiva scheda di omologazione del proprio costruttore.

19.1 –Motore: Motore monocilindrico di serie 125cc raffreddato ad acqua, con ammissione lamellare; mono cilindrico cilindrata massima 125cc. **Non possono essere usati i motori con data di omologa a partire dal 01/01/2019 in poi.** Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili e power jet.**

19.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

19.3 - Cambio di velocità: Minimo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

19.4 - Volume della camera di combustione:

Il volume misurato non deve essere inferiore a 11 cc + 2cc inserto = **13cc Minimo**, la procedura sarà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

19.5 – Candela: Di marca libera. Dimensioni, lunghezza 18,5 mm, passo M 14x1.25 mm. Il filetto della candela montata sulla testata non dovrà in qualsiasi momento entrare all'interno della camera di scoppio;

19.6 – Carburatore: Sono ammessi solo i carburatori Dell'Orto Tipo VHSH o PHBE con \varnothing 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un cono "VENTURI e il DIFFUSORE di \varnothing 30mm, misurabili con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), di mm. 30,25.

19.7 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

19.8 - Peso:

Peso Minimo kg 180.

Art. 20 - CLASSE 125cc NEW ENTRY

In Tutte le categorie 125cc con cambio di velocità, il cambio deve essere conforme alla rispettiva scheda di omologazione del proprio costruttore. Il vincitore del campionato di questa categoria non potrà partecipare nella medesima categoria dall'anno successivo. Potranno partecipare a questa categoria piloti che non hanno mai partecipato ad una gara.

20.1 – Motore: Motore monocilindrico di serie 125cc raffreddato ad acqua, con ammissione lamellare; mono cilindrico cilindrata massima 125cc. **Non possono essere usati i motori con omologa in corso di validità.** Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili e power jet.**

20.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

20.3 - Cambio di velocità: Minikartmo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

20.4 - Volume della camera di combustione: Il volume misurato non deve essere inferiore a 11 cc + 2cc inserto = **13cc Minimo**, la procedura sarà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

20.5 – Candela: Di marca libera. Dimensioni, lunghezza 18,5 mm, passo M 14x1.25 mm. Il filetto della candela montata sulla testata non dovrà in qualsiasi momento entrare all'interno della camera di scoppio;

20.6 – Carburatore: Sono ammessi solo i carburatori Dell'Orto Tipo VHSH o PHBE con \varnothing 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un cono "VENTURI e il DIFFUSORE di \varnothing 30mm, misurabili con tampone "non passa"(sia in entrata che in uscita), di mm. 30,25.

20.7 – Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

Peso:

Peso Minimo kg 180.

Art. 21 - CLASSE 125cc PATENTI SPECIALI

21.1 – Motore:

il motore da usare è il 125cc Vortex Super Rok.

Motore monocilindrico di serie 125cc raffreddato ad acqua, con ammissione lamellare; Sui motori utilizzati, sono vietati accensioni variabili e power jet.

21.2 – Telaio: Di marca libera, con omologazione scaduta o in corso di validità dotati di rool-bar e freno omologato, cinture di sicurezza e comandi al volante. Le gambe devono essere saldamente legate.

21.3 – Roll Bar:

il roll-bar di forma e misure riportate nel disegno tecnico visibile in apposita scheda, deve avere almeno 4 punti di ancoraggio 2 ant. e 2 post.

21.4 – Cinture di sicurezza:

le cinture di sicurezza devono essere omologate e fissate in quattro punti sul rool-bar e sul telaio.

21.5 – Carburatore:

sono ammessi solo i carburatori Dell'Orto Tipo VHSH o PHBE con \varnothing 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un cono "VENTURI e il DIFFUSORE di \varnothing 30mm, misurabili con tampone "non passa"(sia in entrata che in uscita), di mm. 30,25.

21.6 – PESO:

Le operazioni di controllo del peso al termine delle prove ufficiali di qualificazione e delle singole gare, sono obbligatorie. Le operazioni di controllo del peso al termine delle prove ufficiali di qualificazione e delle singole gare, sono obbligatorie.

21.7 – Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: SL4 ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: W5 ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

Alcuni Strumenti per Controlli Tecnici e Procedure

- a) La verifica del volume della camera di scoppio sarà esclusivamente rilevata con buretta di vetro graduata o digitale.
- b) Nelle classi dove è previsto il controllo dei gradi sarà rilevata con apparecchiatura graduale digitale o disco graduato.
- c) I gradi verranno rilevati con le seguenti strumentazioni:
 - 1) R.E.I.T.C-AUTOMATION-GONEL:2,BASIC
 - 2) R.E.I. T.C. AUTOMATION. -GONEL 2 PRO
 - 3) HIPREMA TUTTI I MODELLI.
 - 4) PRISMA DIGITAL-DEEGRE-WHEEL:modello:1,2,3,4.
 - 5) ACI SPORT SETTORE CLUB SI RISERVA, QUALORA LO RITENESSE NECESSARIO, DURANTE L'ANNO, DI AGGIUNGERE NUOVE ATTREZZATURE PER LA MISURAZIONE DEI GRADI.
- d) Nella misurazione degli angoli di scarico e aspirazione, devono essere rilevati ove previsto, mediante uno spessimetro da 0,20 mm., avente una larghezza di 10 mm.
- e) Il controllo del volume della camera di combustione è misurato secondo il metodo descritto nell'all. 1 del RDS Tecnico 2020.

• **candela:** Il bordo finale della candela (elettrodi non compresi) montata sulla testata non deve superare la parte superiore del cielo della camera di combustione; la dimensione del filetto della candela: lunghezza 18,5 mm; passo: M 14 x 1,25;

“La procedura di controllo del volume della camera di combustione viene eseguita insindacabilmente una sola volta”

Il Concorrente in sede di verifica deve munirsi delle fiches di omologazione dei materiali da verificare. Il mancato possesso della suddetta documentazione sarà sanzionato sarà oggetto di provvedimento da parte dei Commissari Sportivi.

Roma, 20 Gennaio 2020