Automobile Club d'Italia
SPORT

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2023

REGOLAMENTO DI SETTORE KARTING (RDSK)
TITOLO I – NORME GENERALI (NGK)
CAPO I

REGOLAMENTO SPORTIVO (RDSSK)

DATA DI PRIMA PUBBLICAZIONE: 27.10.2022

CRONOLOGIA MODIFICHE:

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE
Art.4 – CONDUTTORI E LICENZE	18-01-2023	18-01-203

TUTTE LE MODIFICHE RISPETTO AL 2022 SONO EVIDENZIATE IN GIALLO

La presente Norma Generale è interamente subordinata alla osservanza del protocollo sanitario emanato da ACI Sport e dalle disposizioni governative riguardanti l'emergenza Covid 19. Le norme transitorie sono indicate in colore rosso e precedute dalla dicitura "NORMA TRANSITORIA" e restano in vigore fintanto che sono rese obbligatorie da ACI Sport.

INDICE GENERALE

Sezione	**I**	**REGOLAMENTO SPORTIVO**
		PREMESSA
Art.	1	**MANIFESTAZIONI SPORTIVE: TIPOLOGIA GARE**
Art.	2	**CALENDARIO**
Art.	3	**ORGANIZZAZIONE**
Art.	4	**CONCORRENTI/ CONDUTTORI**
Art.	5	**PISTE**
Art.	6	**COMPETIZIONI**
Art.	7	**ISCRIZIONI ALLE GARE**
Art.	8	**SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE**
Art.	9	**DOPING**
Art.	10	**KART AMMESSI**
Art.	11	**COSTITUZIONE/ABBINAMENTO DELLE CLASSI E GRUPPI**
Art.	12	**BRIEFING**
Art.	13	**UFFICIALI DI GARA**
Art.	14	**SEGNALAZIONI**
Art.	15	**ARTICOLAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE**
Art.	16	**QUALIFICAZIONE ED AMMISSIONE DEI KART**
Art.	17	**GRIGLIA DI PARTENZA**
Art.	18	**PROCEDURA DI PARTENZA**
Art.	19	**NEUTRALIZZAZIONE DI UNA GARA CON LA PROCEDURA SLOW**
Art.	20	**RIPRENDERE UNA GARA CON LA PROCEDURA SLOW – PARTENZA DI UNA GARA CON LA PROCEDURA SLOW**
Art.	21	**SOSPENSIONE DELLE PROVE e/o DELLA GARA**
Art.	22	**RIPRESA DI UNA GARA-MANCHE e/o FINALE**
Art.	23	**ARRIVO**
Art.	24	**PARCO CHIUSO-VERIFICHE POST GARA -PARCO CHIUSO PNEUMATICI**
Art.	25	**CLASSIFICHE**
Art.	26	**CLASSIFICHE – MODALITA' DI COMPILAZIONE**
Art.	27	**PREMI**
Art.	28	**RECLAMI**
Art.	29	**APPELLO**
Art.	30	**SICUREZZA GENERALE**
Art.	31	**COMPORTAMENTO DEI CONDUTTORI**
Art.	32	**INCIDENTE**
Art.	33	**SANZIONI CODIFICATE**
Art.	34	**INCARTAMENTO DI CHIUSURA**
Art.	35	**TASSE DI INTEGRAZIONE CHIUSURA GARE**
Art.	36	**APPLICAZIONE ED INTERPRETAZIONE DELLE NORME**
Art.	37	**TITOLI IN PALIO**
Art.	38	**COPERTURA DEI MEDIA CORRETTA ED IMPARZIALE DELLA COMPETIZIONE**

PREMESSA

II 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. II Karting è una disciplina sportiva dello Sport automobilistico.
ACI ha redatto ed emanato il presente Regolamento Sportivo di Settore Karting (RDSSk) la cui osservanza è obbligatoria in tutte le manifestazioni sportive Karting, anche in quelle Internazionali in quanto applicabile, organizzate in Italia.
Per quanto non previsto nel presente Regolamento e nelle Norme Supplementari si rinvia al Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) e sue Appendici, al Codice Sportivo Internazionale e al Regolamento Internazionale Karting, che qui si intendono integralmente riportate.
Le caratteristiche generali e particolari delle singole competizioni sono specificate nel Regolamento Particolare di Gara (RPG) redatto e pubblicato conformemente al RSN.
Ogni questione sull'interpretazione del presente RDSK viene decisa da ACI sentito il parere, ove lo ritenga, della Corte Sportiva Di Appello (CFA).
ACI porta a conoscenza degli interessati le modifiche e gli aggiornamenti nonché ogni altra disposizione a carattere normativo, mediante le sue pubblicazioni ufficiali (Annuario Sportivo, sito internet federale) e/o con altro mezzo idoneo.

Art. 1 – MANIFESTAZIONI SPORTIVE

Ogni manifestazione può comprendere una o più gare o competizioni individuali o collettive, con caratteristiche e classifiche distinte.
Le manifestazioni sportive sono eventi ai quali partecipano Conduttori e veicoli a scopo competitivo.
ACI, in applicazione dell'art. 13 dei principi fondamentali degli statuti delle Federazioni Sportive Nazionali emanato dal CONI, raggruppa le discipline sportive praticate in manifestazioni a contenuto agonistico ivi comprese quelle a ridotto contenuto agonistico e pre-agonistiche, e quelle non agonistiche ivi comprese quelle ludico ricreative ed amatoriali.

Le manifestazioni karting si suddividono in:

- **Manifestazioni Agonistiche**
  - A) **a Contenuto Agonistico**
    Gare di velocità in linea delle classi attinenti a Campionati Italiani, Coppa Italia di Zona, Trofei nazionali, Serie, Trofei Di Marca e delle classi relative ai Regolamenti Tecnici Internazionali karting; gare di durata (endurance a normale contenuto agonistico).
  - B) **a Ridotto Contenuto Agonistico**
    Manifestazioni Renting con kart da noleggio certificati CE max 15 cavalli (vedi allegato 1); gare di tipologia "sprint" e "di durata" (endurance a ridotto contenuto agonistico).
  - C) **Pre-Agonistiche**
    Le manifestazioni sportive sono pre-agonistiche se educano all'agonismo nell'ambito delle discipline di cui alle lettere A) e B). In tali manifestazioni è di supporto l'attività didattica della Scuola Federale.
    Per queste tipologie di evento è richiesto il certificato medico di idoneità sportiva non agonistica.

- <u>Manifestazioni Non Agonistiche – Ludico Ricreative ed Amatoriali</u>

Si considerano attività ludico ricreative ed amatoriali le manifestazioni sportive organizzate da enti o associazioni per scopi di ricreazione, crescita, salute, maturazione personale e sociale. Si possono svolgere anche con modalità competitive e possono comportare l'assegnazione di premi e/o trofei di natura esclusivamente simbolica, purchè non comportino la previsione di classifiche basate sui fattori propri delle manifestazioni agonistiche o l'assegnazione di titoli.

Rientrano in questa definizione le manifestazioni che non sono riconducibili alle tipologie ed alle modalità di svolgimento delle competizioni di cui alle lettere A) e B) e che sono disciplinate da appositi regolamenti approvati dalla Federazione:

- Dimostrazioni,
- Attività Promozionali,
- eventi Kart Storici non agonistici
- ogni altra attività, previa valutazione da parte di ACI del carattere ludico ricreativo ed amatoriale.

Art. 1.1 – TIPOLOGIA GARE

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

Le gare Karting possono essere:

- **Internazionali**: quando le manifestazioni sono iscritte nel Calendario Sportivo Internazionale;
- **Nazionali:** quando le manifestazioni sono iscritte nel Calendario Nazionale;
- **Riservate:** una manifestazione (nazionale o internazionale) è "riservata" quando, per esservi ammessi, i concorrenti e i conduttori devono soddisfare a requisiti particolari indicati nei RPG. Tali condizioni possono riferirsi a qualità o requisiti dei concorrenti o dei conduttori diversi da quelli previsti agli Artt. 13 e 14 o a caratteristiche particolari delle vetture diverse da quelle disciplinate dai regolamenti tecnici internazionali o nazionali. Sono riservate anche le manifestazioni ad invito purché siano precisati i criteri dell'invito.
- **Chiuse:** Una manifestazione è "chiusa" quando è ammessa la partecipazione soltanto di soci di un Club, titolari di licenze di concorrente o conduttore rilasciate dall'ACI. Per poter essere organizzata, una manifestazione chiusa deve essere autorizzata dall'ACI.
- **Serie:** Si definiscono Serie un insieme di competizioni scelte tra quelle iscritte al Calendario Sportivo Nazionale o Calendario Sportivo Nazionale e Internazionale, proposte da un unico Promotore ed approvate dalla Federazione. Le Serie si svolgono sul territorio italiano garantendo una dislocazione più ampia possibile e pertanto va escluso il carattere regionale. I regolamenti (sportivo e tecnico) ed i calendari devono essere approvati da ACI. I regolamenti della serie, approvati da ACI devono essere allegati al Regolamento Particolare di Gara.
  E' applicata una tassa di istituzione della serie Nazionale di Euro 500,00.
- **Trofei di Marca:** Sono Trofei di Marca le Serie a cui partecipano kart della stessa marca di telaio e/o motore omologati da ACI e/o FIA Karting.

Art. 2 - CALENDARIO

Vedi RSN Cap. IV, art. 42 e segg.

In sede di discussione e approvazione annuale del Calendario, in caso di richieste di date concomitanti, ACI Sport decide insindacabilmente dando comunque la precedenza, nell'ordine, a parità di altre condizioni, alle manifestazioni:

- valevoli per un Titolo FIA,
- valevoli per un Campionato Italiano ACI Sport
- valevoli per un Trofeo Nazionale ACI Sport
- valevoli per una Coppa Italia ACI Sport
- valevoli per una Coppa Italia di Zona
- valevoli per una Serie Internazionale
- una gara Internazionale non titolata
- valevoli per una Serie Nazionale - Trofeo di Marca
- una gara Nazionale non titolata o riservata o chiusa

Prima di discutere le date di una sequenza, devono essere definite tutte le date della sequenza precedente. Fatta eccezione per le manifestazioni Renting ed Endurance, per le concomitanze di data tra due o più gare si applicano i criteri seguenti:
- Nelle date ove sono presenti gare valide per il Campionato Italiano ACI Karting, Campionato Italiano per Squadre Regionali, Trofeo Nazionale non possono svolgersi altre gare nazionali e/o internazionali non valide per un titolo FIA Karting;
- Nelle date ove sono presenti gare valide per la Coppa Italia di Zona non possono svolgersi, nelle medesime regioni dove si svolgono le sopra citate gare, altre gare nazionali e/o internazionali non valide per un titolo FIA Karting
- Le gare non svoltesi l'anno precedente o alla loro prima edizione, quelle che si iscrivono dopo l'approvazione del calendario o che modificano la loro data in corso d'anno, sono posizionate nel calendario sportivo a discrezione di ACI;
- ACI Sport, sentito il Delegato Regionale ed il Referente Karting interessato, si riserva di non accettare spostamenti di data e/o nuove iscrizioni di manifestazioni dopo l'approvazione del Calendario.
- Le manifestazioni valevoli per i Campionati ACI Karting si svolgono in impianti titolari di licenza nazionale di pista permanente rilasciata da ACI secondo il calendario pubblicato nel sito web ACI Sport (www.acisport.it) e in circuiti provvisori laddove nella Regione non vi siano piste permanenti.
- L'approvazione del calendario di gare organizzate dal promotore di un Trofeo di Marca deve essere subordinata al rispetto delle concomitanze sopra riportate.

Art. 3 – ORGANIZZAZIONE (vedi RSN art. 54 e seguenti)
Per ogni manifestazione, l'Organizzatore deve predisporre un RPG che deve inviare ad ACI Sport - Commissione Karting, per l'approvazione ed il rilascio del permesso di organizzazione, entro i termini previsti dalla vigente normativa.
L'Organizzatore deve utilizzare il RPG predisposto da FIA (gare valevoli FIA) e da ACI Sport (tutte le altre gare). I regolamenti particolari tipo devono essere richiesti alla Segreteria della Commissione Karting, oppure scaricati dal sito ACI Sport.

Art. 3.1 - ASSICURAZIONI
Ogni Organizzatore aderisce, nei modi e nei termini stabiliti dalla vigente Regolamentazione Sportiva Nazionale, alla polizza RC unica obbligatoria stipulata da ACI secondo le vigenti normative di legge (vedi RSN art. 56 e Appendice 9 "Tasse e Diritti", art. 1.3 "Diritti di permesso di organizzazione").

Art. 3.2 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE E DELLE RELATIVE PROVE UFFICIALI
I requisiti del servizio medico sono definiti dal RSN Appendice 8 "Regolamentazione Medica" in relazione alla classificazione delle manifestazioni (vedi RSN art. 12, RDSSk art. 2).
Art. 3.2.1 - a Contenuto Agonistico
Il Medico Capo del servizio sanitario di gara deve essere impiegato come previsto dal RSN Appendice 8 "Regolamentazione Medica" art. 1.4, e con la dotazione strumentale e sanitaria adeguata. Lo stesso può svolgere il ruolo di medico di servizio su uno dei mezzi di soccorso. Una ambulanza di rianimazione completa di equipaggio.
E' consentita altresì, per le gare di cui sopra, la presenza del solo Medico Capo del servizio sanitario di gara, competente in manovre rianimatorie o operante nel servizio Nazionale 118 ed una ambulanza di rianimazione con equipaggio (autista – infermiere - soccorritore).
In tal caso qualora l'ambulanza dovesse abbandonare la zona di gara per il soccorso di un ferito, la gara deve essere interrotta fino al ripristino del servizio medico di emergenza (presenza di ambulanza, equipaggio e medico).
Una seconda ambulanza completa di equipaggio con a bordo un Medico Rianimatore o Medico che opera nel Servizio 118 è obbligatoria nelle gare di Campionato Italiano, Trofeo Nazionale, Gare Internazionali anche se non titolate e Coppa di Zona con numero di iscritti superiore a 75 o laddove tale servizio sia reso obbligatorio dalle leggi regionali in vigore.

Art. 3.2.2 – a Ridotto Contenuto Agonistico
Nel corso della manifestazione devono essere sempre presenti nel circuito un medico e un'ambulanza.

Art. 3.2.3 — Non Agonistiche – Ludico Ricreative ed Amatoriali
E' facoltativo il servizio medico riportato nei precedenti artt. 3.2.1 e 3.2.

Art. 3.3 – Servizio di Cronometraggio
In ogni manifestazione agonistica è obbligatorio il servizio di cronometraggio (vedi RSN artt. 145 - 200.1 lettera F). Il servizio di cronometraggio deve essere effettuato dalla FICr o da una società o gruppo privato che sia fornito di apposita licenza ACI.

Art. 4 – CONCORRENTI E CONDUTTORI - LICENZE
Alle gare sono ammessi i Concorrenti ed i Conduttori titolari di licenza Nazionale/Internazionale ACI Karting di Concorrente/Conduttore.
I Concorrenti ed i Conduttori titolari di una licenza rilasciata da una ASN (Autorità Sportiva Nazionale) straniera che desiderano partecipare ad una manifestazione nazionale o internazionale organizzata in Italia (le manifestazioni devono essere iscritte al calendario sportivo nazionale e/o internazionale) devono essere in possesso dell'autorizzazione della propria ASN che ha rilasciato la loro licenza.
Fanno eccezione i Conduttori con licenza Nazionale karting rilasciata dalla Svizzera, dalla Repubblica di San Marino e da Malta che, ai sensi del CODE artt. 2.3.4, 2.3.5, 2.3.6.b, possono partecipare alle gare nazionali italiane, iscritte a calendario sportivo nazionale.
L'autorizzazione deve essere presentata all'Organizzatore che ha l'obbligo di richiederla.
L'assenza di tale documento, se portata a conoscenza di ACI o di FIA costituisce una violazione del RSN art. 64, e comporta l'adozione delle sanzioni previste.
Le licenze devono essere in corso di validità e valevoli per le classi e le categorie Nazionali/Internazionali nelle quali è richiesta l'iscrizione (vedi tabella licenze).
Non è ammessa la licenza di conduttore Auto.
Fa eccezione, come previsto dal RSN Appendice 1 "Licenze e Assicurazioni" art. B2, la licenza di Concorrente Persona Giuridica Auto, con la quale si possono iscrivere ad una competizione uno o più kart, nonché il o i relativi conduttori.
La categoria di licenza consente di partecipare alle manifestazioni nei Gruppi e Classi riportati nella tabella seguente:

Licenze	Età conduttori	Classi
Nazionale Baby	Da 6 anni compiuti alla data di rilascio della licenza fino a 8 anni compiuti **(1)**	- Baby Kart (pre agonistica) - Baby Kart TdM (pre agonistica)
Nazionale Mini	Da 9 anni compiuti **(2)** alla data di rilascio della licenza fino a 12 anni compiuti **(3)** **(4)**	- 60 Mini (2010-2014) - 60 Mini (2015-2022) - MINI Gr.3 - 60 Easy Kart - IAME X30 Mini - Mini ROK - Rotax FR 125 Mini - Da 11 anni compiuti - OKN J - 100 Easy Kart - IAME X30 Junior - Junior ROK - Rotax FR 125 Junior
Nazionale G	Da 12 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 14 anni compiuti nel corso dell'anno **(4)**	- OKN J - OKJ - 100 Easy Kart - IAME X30 Junior - Junior ROK - Rotax FR 125 Junior
Nazionale F	Da 14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 15 anni compiuti nel corso dell'anno (kart mono-marcia) **(4)**	- OKN - OK - 125 Easy Kart - Easy Kart BMB Challenge - IAME X30 Senior - IAME X30 Master - KGP Direct Drive - Senior ROK - Super ROK - Expert ROK - Rotax FR 125 Max
Nazionale E	Da 15 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza (kart mono-marcia e cambio) **(4)**	- KZ2 - KZN - Easy Kart Junior Shifter - IAME Z-I - Shifter ROK - Rotax DD2 - OKN - OK - 125 Easy Kart - Easy Kart BMB Challenge - IAME X30 Senior - IAME X30 Master - KGP Direct Drive - Senior ROK - Super ROK - Expert ROK - Rotax FR 125 Max - 100/125 LEGEND

Ulteriori categorie e classi non previste, ma richieste sia in gare Nazionali che di Trofeo di Marca, sono inserite nel rispetto dei citati criteri.

(1) Si ottiene mediante Corso Federale Karting teorico/pratico di 1° Livello effettuato presso i Centri Tecnici Federali Kart oppure con partecipazione al Kart Summer Camp dell'anno in corso o precedenti.

(2) E' rilasciata anche ad 8 anni compiuti, solo se:
- **a)** titolari di Licenza NAZIONALE BABY nell'anno 2022 oppure
- **b)** mediante Corso Federale Karting teorico/pratico di 2° Livello effettuato presso i Centri Tecnici Federali Kart oppure
- **c)** con la partecipazione al Kart Summer Camp dell'anno in corso o precedente.

(3) I conduttori con Licenza Nazionale Mini che abbiano compiuto 10 anni possono scegliere se correre nella MINI Gr.3 Under 10 o nella MINI Gr.3. I titolari di Licenza Nazionale Mini di 8 e 9 anni devono obbligatoriamente partecipare nella MINI Gr.3 Under 10. I titolari di Licenza Nazionale Mini di 11 e 12 anni devono obbligatoriamente partecipare nella MINI Gr.3.

(4) Il pilota minorenne (dai 9 anni compiuti fino ai 17 anni compiuti) che si appresta ad ottenere, per la sua prima volta, una licenza da Conduttore (Nazionale Mini, Nazionale G, Nazionale F e Nazionale E) deve partecipare obbligatoriamente ad un Corso Federale Karting teorico/pratico di 2° livello presso i Centri Tecnici Federale abilitati.

I passaggi di categoria avvengono come previsto da RSN 2023 Appendice 1 "Licenze e Assicurazioni". Le licenze delle categorie internazionali seguono la normativa FIA 2023. Per il primo rilascio delle licenze Internazionali è necessario un corso di formazione FIA sulla sicurezza**.**
Sono esclusi i Conduttori già titolari di licenza Internazionale Karting.

Licenze	Età Conduttori	Classi
INT G	12 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 14 compiuti nel corso dell'anno e rispetto delle condizioni FIA. Il rilascio è concesso ai conduttori in possesso di licenza Nazionale karting che hanno ottenuto almeno 5 risultati nelle classifiche finali nei 2 anni precedenti. Il certificato di idoneità sportiva agonistica deve prevedere il peso e l'altezza del conduttore. Il peso minimo del conduttore (equipaggiamento incluso) deve essere minimo 35 kg in tutti i momenti della competizione. Passaggio alla licenza di grado superiore è consentito a fine anno. Supportato da adeguata documentazione medica è possibile il rilascio fino a 15 anni compiuti nel corso dell'anno.	- MINI Gr.3 (1) - OK Junior - Junior Kart - OKN J
INT F	14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 15 compiuti nel corso dell'anno e rispetto delle condizioni FIA. Il rilascio è concesso ai conduttori in possesso di licenza Internazionale karting che hanno ottenuto almeno 5 risultati nelle classifiche finali della categoria Junior nei due anni precedenti. Il certificato di idoneità sportiva agonistica deve prevedere il peso e l'altezza del conduttore. Il peso minimo del conduttore (equipaggiamento incluso) deve essere minimo 40 kg in tutti i momenti della competizione. Passaggio alla licenza di grado superiore è consentito a fine anno.	-OK - OKN - Senior Kart mono-marcia
INT E	15 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza e rispetto delle condizioni FIA. Il rilascio è concesso ai conduttori in possesso di licenza Nazionale karting o Internazionale "G" o "F" karting che hanno ottenuto almeno 5 risultati nelle classifiche finali nei 2 anni precedenti. Per conservare la licenza di grado "E" il conduttore deve partecipare in un periodo di due anni ad almeno una competizione internazionale, per cui è prevista idonea categoria. In assenza di tale requisito il conduttore deve soddisfare le condizioni previste da FIA.	- KZ - KZ2 - KZN - Senior Kart mono-marcia e cambio

(1) Con Licenza INT G è consentita la partecipazione a gare in categoria MINI Gr.3 ma i conduttori in questione non devono aver compiuto i 13 anni.

Art. 4.1 - PARTECIPAZIONE ALLE GARE INTERNAZIONALI

I Concorrenti ed i Conduttori ammessi a partecipare ad una gara internazionale devono essere detentori di una licenza internazionale secondo quanto stabilito dal CODE, dal Regolamento Internazionale Karting e dal Regolamento delle Licenze Internazionali Karting di Conduttore.

Art. 4.2 – PARTECIPAZIONE DI CONDUTTORI ITALIANI ALLE GARE CHE SI SVOLGONO ALL'ESTERO

Si applicano le disposizioni del RSN art. 191, di seguito riportato.
I Concorrenti ed i Conduttori titolari di una licenza nazionale non possono partecipare alle gare che si svolgono all'estero.
I Concorrenti ed i Conduttori italiani titolari di licenza internazionale Karting possono partecipare ad una gara all'estero soltanto se questa è iscritta nel calendario internazionale FIA ed a condizione di aver ricevuto l'autorizzazione da ACI. L'autorizzazione di ACI è stampata sulla plastica della licenza internazionale oppure allegata all'attestato di licenza internazionale rilasciato annualmente dall'ufficio sportivo di AC locale.
FIA tuttavia autorizza i Conduttori titolari di una licenza nazionale o internazionale a partecipare alle gare nazionali (a condizione che a dette gare siano ammessi anche conduttori stranieri) che si svolgano nei Paesi rappresentati presso la FIA.
Nell'ambito di specifici accordi con altre Federazioni Sportive Nazionali è previsto il libero scambio dei piloti nelle manifestazioni organizzate dalle parti interessate alle convenzioni stipulate.

Art. 5 – PISTE

Le manifestazioni Karting si devono svolgere su piste permanenti (Kartodromi) conformi al RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting Titolo I, Capo III, omologate da ACI o da FIA ed in possesso della licenza di Pista in corso di validità.
Le manifestazioni karting possono anche svolgersi su percorsi provvisori conformi al RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting Titolo I, Capo III, Sezione III, di volta in volta omologati da ACI.
Sia le piste permanenti che i circuiti provvisori devono essere in possesso delle prescritte autorizzazioni amministrative e della licenza ACI di Pista in corso di validità.
La capienza massima della pista è stabilità dal Certificato di omologazione.
La capienza per le classi dell'Attività Pre-Agonistica "Baby Kart" è ridotta del 50%.

ART. 5.1 – ILLUMINAZIONE DELLA PISTA

Se tutta o parte della competizione si svolge con l'ausilio della luce artificiale, l'Organizzatore deve allegare al RPG l'omologazione del circuito rilasciata da ACI Sport che consente di effettuare le manifestazioni in notturna con la specifica delle gare ammesse. (vedere regolamento piste e circuiti karting 2023)

Art. 5.2 – ACCESSO ALLA PISTA

Solo gli Ufficiali di Gara previsti nell'organigramma del RPG hanno diritto di accesso alla pista.
I rappresentanti della stampa possono accedere alla pista previa espressa richiesta all'Organizzatore e se l'autorizzazione è stata loro concessa.
Essi devono inoltre rispettare tutte le istruzioni di sicurezza impartite dagli Ufficiali di Gara.
Le violazioni od inadempienze alle citate disposizioni sono penalizzate e possono comportare l'allontanamento della(e) persona(e) dall'area interessata.

Art. 6 – COMPETIZIONI

Il Karting è uno Sport che si pratica individualmente oppure a squadre.
Le gare possono svolgersi, in uno o più giorni come si seguito indicato agli artt. 6.1 e 6.2, oppure come indicato all'art. 6.3 con criteri e modalità diversi approvati di volta in volta da ACI Sport.

Art. 6.1 - GARE IN LINEA
Sono in linea le gare con partenza in gruppo, in cui i Conduttori devono cercare di percorrere una determinata distanza nel minor tempo possibile.
Le gare in linea, che possono svolgersi su piste permanenti e su circuiti provvisori, devono essere articolate nel seguente modo:
Gare internazionali: Per le gare internazionali si rinvia al Regolamento Internazionale FIA Karting
Gare Nazionali: Prove libere non ufficiali (facoltative nel caso di gare su circuiti provvisori);
Prove libere ufficiali; Prove ufficiali di qualificazione (cronometrate); Batterie ed eventuali Recuperi;
Pre- Finale e Finale.
I Conduttori verificati possono essere ammessi direttamente alla pre-finale se le batterie perdono, in relazione al numero dei verificati ed alla capienza del percorso di gara, la loro funzione di selezione.

Art. 6.2 - GARE A TEMPO (escluse le classi Entry Level, 60 Mini e MINI Gr.3)
Sono a tempo (o di durata) le gare con partenza in gruppo in cui i Conduttori devono cercare di percorrere, in un tempo determinato, il maggior numero possibile di giri del percorso di gara.
Esse possono essere "a contenuto agonistico" oppure "a ridotto contenuto agonistico" (vedi RDSSk art. 1).

Art. 6.3 – MANIFESTAZIONI CON CRITERI E MODALITA' DIVERSI APPROVATI DI VOLTA IN VOLTA DA ACI SPORT
Manifestazioni con criteri e modi di svolgimento diversi da quelli dei precedenti artt. 6.1 e 6.2 ed approvati da ACI Sport su proposta dell'Organizzatore (vedi RDSSk art. 1).

Art. 6.4 – NUMERO MASSIMO DI CONDUTTORI AMMESSI CONTEMPORANEAMENTE IN PISTA (capienza)
II numero massimo dei kart che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza) nelle prove libere e nelle gare è così stabilito:

Prove Libere (ufficiali e non):
per le piste permanenti (kartodromi), in sede di omologazione.
per i circuiti provvisori, all'atto del rilascio del permesso di organizzazione.
Gara:
per le piste permanenti (kartodromi), in sede di omologazione.
per i circuiti provvisori, all'atto del rilascio del permesso di organizzazione.

Per le Piste con omologa ACI Sport di Grado A, che abbiano anche l'omologa FIA Karting, la capienza massima in tutte le gare è di 36 karts.

Art. 6.5 - LUNGHEZZA DELLE GARE
Fatto salvo quanto diversamente previsto per le gare titolate, ogni batteria, pre-finale e finale deve avere le seguenti lunghezze:

Categoria/Gruppo	Fase della competizione	Min / Max
Baby Kart		10 min
60 Mini - MINI Gr.3 - TdM 60	Batterie, manches e recuperi Pre-Finali – Gara 1 Finali – Gara 2	8/12 km 10/15 km 10/15 km
Junior, Senior, Gear Shift, TdM Junior/ Senior	Batterie, manches e recuperi Pre-Finali – Gara 1 Finali – Gara 2	9/18 km 12/20 km 20/30 km

I limiti sopra riportati sono applicati anche alle classi similari che costituiscono i Trofei di Marca approvati da ACI.
Nelle classi e/o nei gruppi con meno di dieci Conduttori verificati, la lunghezza prevista nel RPG può essere ridotta con decisione motivata dei Commissari Sportivi.

Qualora sia necessario assicurare lo svolgimento in condizioni di sicurezza e con la luce naturale di tutte le gare previste dal programma di ogni manifestazione, il Direttore di Gara può
proporre ai Commissari Sportivi di apportare modifica alla lunghezza delle gare, trasformando il numero dei giri in minuti di gara, con una durata massima di 15 minuti per le classi 60 Mini e MINI Gr.3, e 20 minuti per le altre categorie.
Allo scadere del tempo, è esposto il cartello "ultimo giro" al Conduttore di testa e la bandiera a scacchi è sventolata al giro successivo.

Art. 7 – ISCRIZIONI ALLE GARE

Si applicano le disposizioni del RSN Capitoli VI - VII
Le domande di iscrizione firmate dal Concorrente titolare della relativa licenza, devono essere inviate all'Organizzatore unitamente alla tassa di iscrizione prevista dal RPG nei limiti di quanto riportato nella seguente tabella, al netto dell'importo per le prove libere:

N.B: Tutti i costi di cui sotto sono da intendersi + IVA

EVENTO	DURATA IN GIORNI (1)	CATEGORIA	COSTO ISCRIZIONE X SINGOLA GARA
A) CAMPIONATO ITALIANO ACI KARTING	3	KZ2/OK/OKJ/OKNJ/ OKN/MINI Gr.3	350,00
			350,00
		ALTRE CATEGORIE	250,00
B) FINALE COPPA ITALIA E TROFEI NAZIONALI	2	KZ2/OK/OKJ/OKNJ/ OKN/MINI Gr.3	250,00
			250,00
		ALTRE CATEGORIE	200,00
C) COPPA ITALIA DI ZONA (REGIONALE)	1	TUTTE LE CATEGORIE	100,00 *
	2	TUTTE LE CATEGORIE	150,00 *
D) GARA NAZIONALE (NON TITOLATA)	1	TUTTE LE CATEGORIE	90,00
	2		130,00
	3		215,00
E) GARA INTERNAZIONALE (NON TITOLATA	/	TUTTE LE CATEGORIE	300,00
F) GARE ISCRITTE A CALENDARIO NAZIONALE O INTERNAZIONALE, CHE SI SVOLGONO SU 2 O PIU' GIORNATE, DI GRANDE PRESTIGIO E CON ANZIANITA' SUPERIORE A 10 ANNI	/	TUTTE LE CATEGORIE	350,00

Per le gare di cui alle lettere C) e D) che si svolgono su impianti con omologazione ACI Sport di grado "A" o "B" puo' essere prevista una maggiorazione delle tasse sopra riportate di **€ 20 + Iva.**

(1) Inteso dall' inizio delle prove di qualificazione
(2) Il pagamento in un'unica soluzione della quota di iscrizione al Campionato italiano ACI Karting, dovrà essere corrisposto ed effettuato direttamente ad ACI Sport SpA.

(3) Il pagamento della tassa di iscrizione saltuaria (per gara singola) al Campionato italiano ACI Karting, la cui quota è fissata in 150,00 euro più iva per ogni gara) deve essere effettuato dall'Organizzatore di ogni gara. L'Organizzatore deve poi riconoscere e pagare il totale delle tasse di iscrizioni ricevute più iva ad ACI Sport SpA.
* Costo comprensivo anche della quota promozionale di 10,00 euro più iva che l'Organizzatore deve riconoscere ad ACI Sport SpA.
Agli Organizzatori delle gare in circuiti permanenti è consentito richiedere ai Concorrenti, per le prove libere da effettuarsi il giorno precedente la gara, una quota ulteriore nella misura massima di:
Euro 60,00 + IVA per le piste di categoria "A-B"
Euro 50,00 + IVA per le piste di categoria "C-D"
La tassa è comprensiva dello smaltimento dei rifiuti.
Le tasse di iscrizione di cui alle lettere A), B), C), D), E) ed F) danno diritto a ricevere un servizio di vigilanza notturna per i mezzi lasciati nel paddock.
Limitatamente alle gare in kartodromo, per ogni Conduttore iscritto nei termini, i Concorrenti hanno diritto ad occupare nel paddock, a titolo gratuito, l'area (posto auto) che è loro assegnata dall'Organizzatore per una estensione di circa 36 mq.
L'Organizzatore ha la facoltà di stabilire gli orari di apertura e di chiusura del paddock. All'interno dell'area paddock non è consentito, per motivi di sicurezza, il pernottamento e l'utilizzo di fiamme libere.
Qualora l'Organizzatore abbia la possibilità, può concedere, a titolo oneroso, l'uso di proprie aree per il campeggio di camper, roulotte e relativi servizi al di fuori del paddock.

Art. 7.1 – APERTURA E CHIUSURA DELLE ISCRIZIONI - PROCEDURA
L'apertura delle iscrizioni è consentita dopo l'approvazione del RPG.
Le domande d'iscrizione devono essere spedite all'Organizzatore tramite raccomandata, corriere, allegati di posta elettronica (e-mail), PEC e/o utilizzando le procedure on-line attivate da ACI Sport.
Le tasse di iscrizione devono essere pagate nei tempi e modi pubblicati dall'Organizzatore.
È fatto obbligo al Concorrente che abbia inviato regolare domanda di iscrizione, di preavvisare l'Organizzatore, prima della chiusura delle verifiche ante gara, della eventuale impossibilità a partecipare alla manifestazione.
Il mancato preavviso comporta il deferimento agli organismi di giustizia sportiva di ACI Sport.
Se detta comunicazione perviene all'Organizzatore prima del termine di chiusura delle iscrizioni, il Concorrente ha diritto al rimborso della tassa di iscrizione.
Se la comunicazione perviene dopo tale termine, l'Organizzatore ha il diritto di trattenersi o pretendere la tassa di iscrizione.
Le domande di iscrizione pervenute dopo la scadenza del termine di chiusura sono nulle.
Qualsiasi iscrizione contenente una falsa dichiarazione è nulla; nel caso in cui il firmatario della stessa sia ritenuto colpevole di scorrettezza, l'Organizzatore può deferirlo ad ACI Sport per l'adozione delle penalità previste dal Regolamento Sportivo Nazionale vigente.
L'Organizzatore può rifiutare l'iscrizione di un Concorrente o di un Conduttore (RSN vigente).
Il RPG può stabilire che la tassa di iscrizione venga rimborsata, in tutto o in parte, ai Concorrenti che abbiano soddisfatto a determinate condizioni. La tassa deve essere comunque rimborsata ai Concorrenti la cui iscrizione non sia accettata e nel caso in cui la gara non abbia luogo.
In casi particolari, con l'approvazione di ACI Sport, gli Organizzatori possono richiedere, ed il RPG può stabilire, che ogni Concorrente versi, a garanzia della propria partecipazione, una cauzione da rimborsarsi se lo stesso ha regolarmente preso la partenza.
Le domande di iscrizione prive di una delle indicazioni relative al cognome, nome, indirizzo, categoria e numero di licenza sportiva dei Concorrenti e dei Conduttori, al gruppo e classe del kart, alla firma del Concorrente e ad altre eventuali indicazioni richieste dall'Organizzatore nel modulo di iscrizione e non regolarizzate entro il termine di chiusura delle iscrizioni sono nulle a tutti gli effetti. Indipendentemente da quanto previsto nel comma precedente, sono parimenti nulle le domande di iscrizione inviate senza la tassa di iscrizione.
Le domande di iscrizione devono altresì riportare le indicazioni relative al cognome, nome, categoria e numero di licenza degli eventuali Meccanico e Preparatore.
Nel settore karting, nelle gare non titolate ed in quelle valide per la Coppa Italia di Zona è autorizzata la partecipazione dei Conduttori ad un massimo di due classi nell'ambito della stessa manifestazione (vedi RSN Capitolo VI, art. 80).

AUTORIZZAZIONE DELL'ESERCENTE LA POTESTA' GENITORIALE – Art.A4.4 Appendice 1 – Licenze 2023

La potestà genitoriale deve essere espressa, mediante autocertificazione o dichiarazione con firma autenticata, da entrambi i genitori al momento del rilascio della licenza, autorizzando di fatto la partecipazione con minore a tutte le gare previste nel corso dell'anno.
Con l'autocertificazione, i genitori dichiarano di esercitare la loro potestà genitoriale sul minore; di autorizzare che gli venga rilasciata una licenza di conduttore per la partecipazione a gare automobilistiche/ karting e di assumersi la responsabilità di quanto è stato autorizzato. L'auto certificazione deve essere corredata dalle fotocopie dei documenti di identità.
Nella dichiarazione con firma autenticata, i genitori devono dichiarare le stesse cose espresse nell'autocertificazione, senza fotocopiare i loro documenti.
L'autorizzazione deve essere datata e sottoscritta da entrambi i genitori; se nel corso dell'anno intervengono modifiche relative alla potestà genitoriale, deve essere presentata una nuova dichiarazione attestante le modifiche, corredata da idonea documentazione; se ad esercitare la potestà genitoriale è uno solo, l'autorizzazione potrà essere data soltanto da quest'ultimo, che deve però dichiarare per quale motivo esercita la potestà in via esclusiva.

ISCRIZIONE DI CONDUTTORI MINORENNI ALLE COMPETIZIONI Art.A4.5 Appendice 1 – Licenze 2023
Il concorrente titolare di licenza di concorrente Persona Fisica o Concorrente Persona Giuridica, ha facoltà di iscrivere ad una gara un conduttore minorenne qualora sia in possesso dell'autorizzazione di chi esercita la potestà genitoriale con le modalità sopra indicate.
I conduttori minorenni devono essere iscritti alle gare da un concorrente persona fisica maggiorenne oppure da un concorrente Persona Giuridica autorizzato da chi esercita la potestà genitoriale.

Termini di Chiusura delle iscrizioni:

A) Gare nazionali non titolate che si svolgono 1 giorno: la chiusura delle iscrizioni deve avvenire entro le ore 08.00 della Domenica della svolgimento della manifestazione;
B) Gare nazionali non titolate che si svolgono su 2 giorni: la chiusura delle iscrizioni deve avvenire entro le ore 08.00 della Sabato della svolgimento della manifestazione;
C) Coppa Italia di Zona: la chiusura delle iscrizioni deve avvenire entro le ore 09.00 del Sabato dello svolgimento della manifestazione;
D) Campionati, Trofei e Coppe ACI: le domande e le tasse d'iscrizione ad ogni singola gara devono pervenire all'Organizzatore secondo quanto previsto dai rispettivi Regolamenti.

Art. 8 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Art. 8.1 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

Durante le verifiche sportive e tecniche preliminari, che si svolgono nelle date e nei luoghi specificati nel RPG, per essere ammessi alla gara i Concorrenti ed i Conduttori devono rendere disponibile la documentazione completa e le informazioni richieste:

1) titolari di licenza o attestato in corso di validità rispondente alla classe nella quale si chiede di gareggiare;
2) documento di identità;
3) certificato medico di idoneità sportiva agonistica in originale ed in corso di validità;
4) tessera ACI (in caso di Concorrente e Conduttore maggiorenne);
5) dichiarazione sottoscritta dal Concorrente che esplicita la marca di olio lubrificante utilizzato nella preparazione della miscela;
6) dichiarazione sottoscritta dal Concorrente/Conduttore, di impegno ad indossare abbigliamento di sicurezza e casco omologati ed avvalersi, per la messa in moto del kart, della collaborazione di personale titolare di licenza di assistente meccanico.

Le verifiche tecniche ed i controlli sono effettuati da Ufficiali di Gara nominati da ACI Sport che sono inoltre i responsabili dell'organizzazione del parco assistenza e/o del parco chiuso, ed i soli autorizzati ad impartire le istruzioni ai Concorrenti.

I Concorrenti sono tenuti al rispetto delle seguenti indicazioni:

- gli orari delle verifiche ante-gara devono essere rigorosamente osservati, l'inosservanza, salvo comprovata causa di forza maggiore accolta dai Commissari Sportivi, comporta la non ammissione alla gara;
- alle verifiche sportive ogni Conduttore riceve la "Scheda di Identificazione e Autocertificazione del Materiale Usato in Gara"; i dettagli relativi all'equipaggiamento completo devono essere riportati nel formulario e consegnato alle verifiche tecniche. Una "Scheda" incompleta è rifiutata;
- un Conduttore non può cambiare il materiale dopo che è stato identificato nel corso delle verifiche tecniche;
- la presentazione di un kart alle verifiche tecniche è considerata dichiarazione implicita di conformità;
- il kart deve essere presentato alla verifica tecnica munito del proprio numero di gara, di eventuali adesivi pubblicitari ed in buono stato di manutenzione; i veicoli che non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza non devono essere ammessi alla competizione;
- alle verifiche tecniche devono essere esibite, pena la non ammissione alla gara, la scheda di verifica, la scheda di omologazione del kart, compresi tutti gli eventuali fogli aggiuntivi di estensione; tale scheda di omologazione deve essere rilasciata/registrata da ACI Sport e/o FIA Karting. Ogni giudizio sulla regolarità del kart, viene espresso sulla base della scheda completa delle necessarie estensioni, presentata dal Concorrente;
- il Conduttore deve consegnare la scheda relativa all'abbigliamento di sicurezza completo previsto per le gare karting;
- in caso di parti del kart sigillate, punzonate o verniciate, è cura del Concorrente/Conduttore vegliare sulla integrità dei sigilli, o di quanto altro applicato, fino al termine della gara; la loro assenza comporterà l'esclusione dalla stessa;
- nessun Concorrente il cui kart abbia superato le verifiche preliminari può rifiutare di sottoporre il kart stesso ad altra verifica che sia comunque disposta, pena l'esclusione dalla gara ed il deferimento ad ACI Sport per l'adozione di ulteriori sanzioni disciplinari;
- in qualunque momento della manifestazione possono essere effettuati controlli sulla regolarità tecnica dei kart e/o dell'equipaggiamento dei Conduttori;
- i Concorrenti devono fornire quelle parti o campioni che vengono ritenuti necessari su richiesta dei Commissari Tecnici;
- qualora un kart, dopo aver superato le verifiche tecniche, sia smontato, modificato e/o riparato in modo da mettere a rischio la sicurezza o in dubbio a conformità dello stesso, oppure coinvolto in un incidente con analoghe conseguenze, deve essere presentato nuovamente ai Commissari Tecnici per ottenere l'autorizzazione a prendere parte alla competizione;
- il Direttore di Gara ha facoltà di richiedere che i kart coinvolti in un incidente siano sottoposti ai necessari controlli;
- eventuali comportamenti dilatori adottati dal(i) Concorrente(i) sottoposto(i) a verifica, volti a rendere più gravose e/o difficoltose le operazioni, equivalgono a rifiuto di verifica;
- i Concorrenti ed i Conduttori sono responsabili della rispondenza dei loro kart alle norme regolamentari e sono quindi passibili di sanzioni anche nel caso di irregolarità riscontrata successivamente alle verifiche ante gara;
- i sistemi di misura del regime massimo e/o di controllo del funzionamento della frizione possono essere utilizzati nelle categorie in cui i limiti di regime e/o di funzione della

frizione sono previsti dal RDSTK. Essi devono essere installati nel rispetto del RDSTK;

- su decisione dei Commissari Sportivi, i Commissari Tecnici possono sostituire i sistemi di accensione dei kart dei Concorrenti con sistemi analoghi forniti da ACI Sport. La sostituzione del sistema di accensione deve essere della stessa marca e stesso modello di quello usato dal Concorrente interessato;
- in caso di reclamo contro un kart, il reclamante è tenuto a versare, oltre al deposito cauzionale di reclamo, una ulteriore cauzione per le spese di verifica (smontaggio e rimontaggio) del kart stesso o per le spese di analisi comunque richieste o disposte. In caso contrario i Commissari Sportivi non danno seguito al reclamo.

L'ammontare della cauzione è stabilito inappellabilmente dai Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, sulla base di quanto previsto dal presente RDSSk, art. 28 (Reclami) nella seguente misura massima:

- verifica della sola cilindrata: Euro 204,00
- verifica dell'intero motore: Euro 355,00

Art. 8.2 – RILASCIO PASS PER GARA

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

- **Concorrente Persona Giuridica**:
  - **a)** n. 1 pass "concorrente" al legale rappresentante della Scuderia o della Società titolare della licenza di concorrente PG o a un suo rappresentante non conduttore munito di delega;
  - **b)** n. 1 pass "conduttore" per ogni conduttore verificato;
  - **c)** n. 2 pass "meccanico" per ogni conduttore verificato;
    I pass devono essere rilasciati soltanto a chi è in possesso di licenza di Assistente Meccanico o di Preparatore e devono essere di due colori: uno obbligatoriamente verde che abilita il suo portatore ad entrare nell'area parco pneumatici;
  - **d)** n. 1 pass "mezzo di assistenza" per ogni conduttore verificato che autorizzi l'ingresso nel paddock.
- **Concorrente/Conduttore**:
  - **a)** n. 1 pass "conduttore";
  - **b)** n. 2 pass "meccanico" con le stesse disposizioni di quello del Concorrente Persona Giuridica;
  - **c)** n. 1 pass "mezzo di assistenza" per l'ingresso nel paddock.
- **Concorrente Persona Fisica diverso dal Conduttore**:
  - **a)** n. 1 pass "concorrente";
  - **b)** n. 1 pass "conduttore";
  - **c)** n. 2 pass "meccanico" con le stesse disposizioni di quello del Concorrente Persona Giuridica;
  - **d)** n. 1 pass "mezzo di assistenza" per l'ingresso nel paddock.

I pass rilasciati dall'Organizzatore sono personali e non sono trasferibili; essi devono essere sempre esposti e visibili anche dai Conduttori in abbigliamento da gara.

Art. 8.3 – EQUIPAGGIAMENTO DEI CONDUTTORI

Durante le prove e le gare i Conduttori devono indossare l'abbigliamento ed il casco omologato secondo le prescrizioni della vigente normativa:

- tuta intera, con omologazione FIA Karting in corso di validità;
- casco di protezione conforme al successivo art. 8.4;
- guanti interi;
- scarpette alte con protezione della caviglia.

Nelle gare internazionali i Conduttori devono indossare il corpetto di protezione, conforme alle specifiche FIA Karting riportate nella Lista Tecnica n.87
Lo stesso puo'essere utilizzato, senza obbligo, anche nelle gare nazionali.
Alle verifiche sportive è fatto obbligo di consegnare l'apposito modulo relativo all'abbigliamento, compilato e firmato dal Concorrente e Conduttore.
Nel corso delle manifestazioni karting sono vietati capi di vestiario suscettibili di impigliarsi nei vari organi del kart.
E' altresì vietato l'utilizzo di piercing, bracciali e collane in metallo e possono essere oggetto di un apposito controllo prima della partenza.
Laddove si riscontri la non conformità dell'equipaggiamento e/o la presenza di detti monili che non vengano rimossi, il Conduttore interessato non è ammesso in pista

Art. 8.4 – DISPOSIZIONI PARTICOLARI RELATIVE AI CASCHI

I caschi devono essere conformi alle specifiche riportate nella Tabella A (www.fiakarting.com Appendix 2 Recognised Standards for karting helmets)

https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2021-07/Appendix_standards_for_karting_helmets.pdf

Il casco deve essere indossato regolarmente agganciato.
Nelle classi pre-agonistica "Baby Kart", Entry Level e Mini (60cc - Gr.3) è obbligatorio l'uso del casco di tipo integrale omologato per i Conduttori di età inferiore a 15 anni (Omol. CMR - CMH - CMS)

- **Etichette di omologazione**
  Le etichette d'identificazione dei caschi omologati secondo le specifiche del paragrafo precedente sono riprodotte nel RDS Tecnico Karting (RDSTk).
- **Personalizzazione del casco**
  Il casco, dovendosi adattare alle caratteristiche della testa del Conduttore, non può essere scambiato. A tal fine si raccomanda di personalizzare il casco con il nome del conduttore che lo indossa. Se la personalizzazione avviene all'esterno del casco deve essere previsto materiale idoneo consigliato dal Costruttore.
- **Adesivi, scritte, marchi e istoriazioni**
  È vivamente raccomandato di non applicare adesivi all'esterno del casco poiché i solventi utilizzati per staccarli ne debilitano la resistenza e di utilizzare materiale idoneo, di cui al precedente paragrafo, per eventuali scritte, marchi ed istoriazioni dipinti all'esterno del casco.
- **Modifiche**
  Un casco non può essere modificato rispetto alle specifiche di costruzione salvo che detta modifica non sia conforme alle istruzioni approvate dal Costruttore e da uno degli organismi elencati alla precedente Tabella A che hanno certificato il modello in questione.
- **Caschi sprovvisti di etichetta di omologazione valida**
  I Conduttori devono curare che il loro casco rechi la relativa etichetta di omologazione. Qualora, per qualsiasi ragione, la stessa non sia presente o risulti illeggibile, gli interessati devono richiedere al fabbricante il ripristino del casco o quantomeno l'apposizione di etichetta o marchio atto all'identificazione della marca o modello.
  I Conduttori che non indossino un casco recante la prescritta etichetta di omologazione non sono ammessi in pista.

Art. 9 - DOPING
L'uso di sostanze considerate "doping" è vietato.
I Conduttori possono essere sottoposti a controlli secondo le prescrizioni del vigente RSN sui controlli antidoping.

Art. 10 – KART AMMESSI

Sono ammessi nelle gare che si svolgono in Italia esclusivamente i Kart omologati o registrati da ACI Sport e/o da FIA Karting, come indicato nei regolamenti delle varie classi.
I Kart sono suddivisi in gruppi e classi.
Le suddivisioni dei gruppi e delle classi sono riportate nel RDSTK Titolo I, Capo II, art. 1.

Art. 10.1 - MATERIALE CHE PUO' ESSERE UTILIZZATO IN GARA (telai, motori, pneumatici, carburante)

Art 10.1.1 Gare valide per i Coppa Italia di Zona e Gare Nazionali non titolate:

Telai	Motori	Pneumatici (slick e rain)
Max 2 della stessa Marca	Max 2 della stessa Marca	Max 2 Anteriori + 2 Posteriori

Il numero di telai e motori consentiti è controllato mediante "punzonatura"
Il numero di pneumatici consentiti è controllato secondo le disposizioni previste dal RDSSk art. 10.1.3

Art 10.1.2 Gare valide per Campionati, Trofei e Coppe ACI Sport:

Telai	Motori	Pneumatici (slick e rain)
Max 2 della stessa Marca	Max 2 della stessa Marca	Max 4 Anteriori + 4 Posteriori

Il controllo di telai, motori e pneumatici avviene nel rispetto dei relativi Regolamenti.

Art. 10.1.3 – PNEUMATICI

Nel corso dell'intera manifestazione i Conduttori devono utilizzare un solo treno di pneumatici "slick", fatto salvo quanto previsto dal presente RDSSK art. 10.1.2 e dai regolamenti dei Campionati, delle Serie e dei Trofei di Marca.
Per treno di pneumatici si intendono 4 pneumatici.

Il Conduttore ha la facoltà di utilizzare, a sua scelta anche un altro pneumatico (anteriore o posteriore), in caso di necessità ed a seguito di comunicazione ai Commissari Sportivi.

In relazione agli pneumatici (n. 4 pneumatici) l'Organizzatore può attuare le seguenti modalità:

1. Obbligo per i Concorrenti, dell'acquisto sul campo di gara degli pneumatici, alle seguenti condizioni:
   - **a)** autorizzazione specifica rilasciata da ACI su richiesta dell'Organizzatore mediante menzione obbligatoria nel RPG
   - **b)** prezzo massimo pari a quello di listino al pubblico (Iva inclusa) fissato dalla Casa Costruttrice.
2. Gli pneumatici sono assegnati per sorteggio, prima dell'effettuazione dei tempi ufficiali di qualificazione. In questo caso i Conduttori devono depositare in "parco chiuso pneumatici" un treno di pneumatici nuovo, acquistato non importa dove.
3. Gli pneumatici, di proprietà del Concorrente, sono depositati in "parco chiuso pneumatici" subito dopo l'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione e dopo ogni singola gara, escluse le finali.
4. Utilizzo strumento MiniRAE Lite (vedi RDSTK art. 4.16.2).
5. Il Collegio dei Commissari Sportivi, sentito il Direttore di Gara, può, in caso di pista bagnata o pioggia, sospendere l'acquisto degli pneumatici "slick" fino a quando le condizioni della pista non sono tali da consentirne l'uso.

6. In caso di pioggia sopravvenuta dopo la conclusione delle verifiche tecniche, gli pneumatici RAIN, acquistabili oppure di proprieta' del Concorrente, possono essere punzonati anche dal momento di dichiarazione di WET RACE da parte del Direttore di Gara. Resta inteso che gli orari di apertura e chiusura dell'accesso in pre-griglia resteranno invariati. I conduttori che si presenteranno all'ingresso oltre gli orari stabiliti non saranno ammessi a partire.

Art. 10.1.4 – SICUREZZA DEL KART

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

ART. 10.1.5 – CARBURANTE

Il carburante usato dovrà essere conforme alle prescrizioni del Regolamento Tecnico (RDSTK Articolo 4.19 e suo Allegato 9).

Art. 11 – COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DEI GRUPPI

Le classi sono costituite se vi sono almeno sei (6) kart verificati, salvo quanto diversamente previsto nei regolamenti dei campionati e degli altri titoli nazionali approvati da ACI.
Alle classi costituite viene attribuito il punteggio pieno nella classifica finale di gara.
La costituzione delle classi è deliberata dal Direttore di Gara.
Le classi non costituite sono comunque ammesse a gareggiare se possono essere abbinate ad altre classi costituite e/o non costituite, dotate del medesimo sistema di partenza, al fine di poter raggiungere, comunque, il numero minimo di tre.
Le classi non costituite, anche se raggiungono, abbinate ad altra, il numero minimo di tre kart verificati, hanno un punteggio ridotto al 50%.
Le classi non costituite che non possono essere abbinate o che anche abbinate non raggiungono il numero minimo di tre kart, non possono essere ammesse a gareggiare.
Le classi 60 Mini e MINI Gr.3 possono ritenersi costituite qualunque sia il numero degli iscritti. Se tuttavia sono costituite con un numero inferiore a sei (6) kart verificati, il punteggio è ridotto al 50%.
Il numero complessivo dei conduttori delle classi abbinate non deve essere superiore alla capienza della pista o del circuito.
Quando le classi vengono abbinate, lo schieramento di partenza deve essere stabilito in base ai tempi ufficiali di qualificazione senza alcuna distinzione di classe; le classifiche devono essere invece separate.
È facoltà dell'Organizzatore proporre ai Commissari Sportivi abbinamenti di gruppi o classi costituite dotate del medesimo sistema di partenza.
Per quanto riguarda la categoria KZN vale il seguente schema a seconda del campionato di riferimento:

Categoria	Campionato	Eta'
KZN UNDER	**Camp. Italiano ACI Karting**	**da 25 anni compiuti nel corso dell'anno fino a 39 anni compiuti nel corso dell'anno**
KZN OVER		**da 40 anni compiuti nel corso dell'anno**
KZN Rookie	**Coppa Italia di Zona**	**max 3 anni di anzianita' di licenza di conduttore**
KZN OVER 25		**Da 25 anni fino a 30 anni compiuti nel corso dell'anno**
KZN OVER 30		**da 30 anni fino a 50 anni compiuti nel corso dell'anno**
KZN OVER 50		**da 50 anni compiuti.**

Art. 12 – BRIEFING

Il briefing dei Concorrenti e dei Conduttori è un incontro organizzato dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova per tutti i Concorrenti e Conduttori impegnati nella manifestazione.
Lo scopo del Briefing e' quello di ricordare ai Concorrenti e ai Conduttori:
i punti specifici del RPG riguardante l'organizzazione della gara; le nozioni di sicurezza, sia generali che specifiche del circuito utilizzato; offrire ogni chiarimento riguardante l'interpretazione del Regolamento.

- L'ora del briefing è indicata nel programma della manifestazione.
- L'ora è considerata quella di inizio del briefing e la porta di accesso alla sala briefing viene chiusa.
- L'incontro è sempre tenuto prima della sessione di Qualificazione o della prima Manche di Qualificazione.

Ulteriori briefing possono essere organizzati se ritenuti necessari.
La presenza di tutti i Concorrenti e Conduttori **è obbligatoria** per l'intera durata del briefing.
In caso di assenza, comprovata dalla mancata firma del foglio presenze posto all'ingresso della sala briefing o da dichiarazione del Direttore di Gara o di Prova, viene comminata una sanzione pecuniaria nella misura di 125,00 Euro (centoventicinque/euro) da parte dei Commissari Sportivi.

Art. 13 –UFFICIALI DI GARA

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

Art. 13.1 – COMMISSARI SPORTIVI

Il Collegio dei Commissari Sportivi presso ogni manifestazione sportiva è composto da tre Commissari Sportivi - di cui uno con funzioni di Presidente del Collegio - ed è competente a giudicare le violazioni di norme e regolamenti commesse durante lo svolgimento delle manifestazioni sportive e ad adottare i provvedimenti disciplinari di competenza previsti dal RSN Cap. XVII art. 210.3.
In luogo del Collegio dei Commissari Sportivi, designato con le stesse modalità dei componenti del Collegio, può agire un Commissario Sportivo con funzione di Giudice Unico. Il Giudice Unico può essere designato per le gare Endurance.
Tuttavia, l'Organizzatore ha la facoltà di richiedere la designazione del Giudice Unico in luogo del Collegio dei Commissari Sportivi, ma non può accettare più di 75 iscrizioni (norma non derogabile).
La richiesta del Giudice Unico deve essere fatta unicamente al momento dell'invio del RPG (entro 30 giorni prima dell'inizio delle verifiche sportive) in cui deve essere espressamente specificata tale richiesta.
Il mancato rispetto di quanto sopra stabilito comportera' la segnalazione da parte della Commissione Karting alla Procura Federale.

Art. 13.2 – ADDETTI ALLA PARTENZA ED AL MERITO

Per il rilevamento delle partenze anticipate e per il controllo dell'allineamento e delle procedure di partenza devono essere designati uno o più Addetti alla Partenza in conformità del RSN artt. 104 e 200 lett. A).
Gli Addetti alla Partenza possono essere anche Commissari Sportivi ma non componenti del Collegio.
Gli Addetti al Merito sono gli Ufficiali di Gara che sorvegliano determinate aree o prescrizioni regolamentari citate nel presente RDSSk, nel RPG, etc. (vedi RSN art. 200 lett. C).
Essi devono essere menzionati in apposito comunicato esposto all'Albo Ufficiale di Gara.
Gli Addetti alla Partenza relazionano al Direttore di Gara sulle infrazioni rilevate.

Art. 13.3 – ADDETTI AL CRONOMETRAGGIO

Sono gli unici Ufficiali di Gara competenti per il rilevamento dei tempi e per la compilazione delle classifiche nelle manifestazioni, secondo le indicazioni del RPG e del Direttore di Gara (vedi RSN art. 200 lett. F).

I cronometristi devono:

- all'inizio di una manifestazione, mettersi a disposizione del Direttore di Gara che darà loro, se è il caso, le istruzioni necessarie;
- dare il via alla gara, se ricevono l'ordine di farlo dal Direttore di Gara;
- usare, per il cronometraggio, solo apparecchiature autorizzate da ACI Sport;
- redigere e firmare, sotto la propria responsabilità, i verbali di cronometraggio e consegnarli, accompagnati da tutti i documenti relativi, al Direttore di Gara;
- consegnare, su richiesta, ai Commissari Sportivi o ad ACI Sport i documenti originali di cronometraggio;
- non comunicare o consegnare i tempi o i risultati ad altri se non ai Commissari Sportivi o al Direttore di Gara, salvo istruzioni contrarie diverse da parte dei citati Ufficiali di Gara;
- rispettare ed applicare, nel corso della manifestazione, le decisioni dei Commissari Sportivi, che possono disporre l'immediata sostituzione del cronometrista che non si dimostri edotto dei propri compiti o faccia sorgere dubbi sull'accuratezza dei rilievi.

Art. 14 – SEGNALAZIONI

Per la sorveglianza del percorso, il Direttore di Gara (o i suoi assistenti) e le postazioni, ricorrono soprattutto all'uso di segnalazioni per garantire la sicurezza dei Conduttori e far rispettare il regolamento.
La comunicazione deve essere effettuata mediante l'uso di bandiere di segnalazione di differenti colori, eventualmente integrate con segnalazioni luminose.
I Conduttori devono osservare le segnalazioni e tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara.
Le bandiere di segnalazione sono indicate nel RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting.

Art. 14.1 – BANDIERE

La misura minima di tutte le bandiere di segnalazione è 60 cm x 80 cm, fatta eccezione per la bandiera rossa e la bandiera a scacchi che misurano almeno 80 cm x 100 cm.

Art. 14.1.2 – Segnalazioni tramite bandiera che devono essere usate dal Direttore di Prova, Direttore di Gara, Direttore di Gara Aggiunto sulla linea di Partenza /Arrivo

a. **Bandiera nazionale**: è normalmente utilizzata per dare inizio alla gara, qualora i sistemi elettronici presenti nell'impianto non funzionino.
   Il segnale di partenza deve essere dato abbassando la bandiera che, per quanto concerne le prove con partenza da fermo, non deve essere alzata al di sopra del capo sino a quando tutti i kart non siano fermi, ed in nessun caso per più di 10" (dieci secondi).
   Se, per una qualunque ragione, la bandiera nazionale non viene utilizzata, il colore della bandiera deve essere specificato nel RPG.
b. **Bandiera rossa**: deve essere agitata sulla linea di partenza nel momento in cui è stata presa la decisione di arrestare una sessione di prove o la corsa. Simultaneamente anche in tutte le postazioni di controllo che si trovano nel tracciato devono esporre una bandiera rossa.
c. **Bandiera a scacchi neri e bianchi**: deve essere agitata sulla linea di arrivo e significa la fine di una sessione di prove o della gara.
d. **Bandiera nera**: deve essere utilizzata per informare il Conduttore interessato che deve obbligatoriamente rientrare al parco chiuso nel giro successivo alla esposizione. Questo provvedimento comporta automaticamente l'esclusione del Conduttore dalla gara e/o dalle prove.
   La decisione di esporre bandiera nera è di esclusiva pertinenza dei Commissari Sportivi ed il Concorrente è immediatamente informato della decisione assunta.
e. **Bandiera nera con disco arancione** (diametro 40 cm): deve essere utilizzata per informare il Conduttore interessato che il suo kart manifesta problemi meccanici che potrebbero costituire un pericolo per sè stesso e/o per gli altri Conduttori e deve fermarsi il giro successivo all'area riparazioni. Dopo aver risolto i problemi meccanici e con l'approvazione del Delegato Tecnico, il kart può riprendere la gara.
f. **Bandiera nera e bianca divisa in diagonali**: deve essere esposta una sola volta e costituisce un avvertimento; indica al Conduttore interessato che è stato segnalato ai Commissari Sportivi per comportamento non sportivo.

Le ultime tre bandiere indicate ai punti d), e), f), devono essere esibite immobili accompagnate da un pannello nero con un numero bianco corrispondente al numero di gara del kart del Conduttore al quale deve essere mostrato il pannello.
I citati pannelli possono essere ulteriormente esposti in posizioni diverse dalla linea di partenza nel caso in cui sia ritenuto necessario dal Direttore di Gara o Direttore di Prova.

Di norma, la decisione di esporre le ultime due bandiere descritte ai punti e), f), compete al Direttore di Gara o Direttore di Prova; tuttavia la decisione può essere presa su richiesta dei Commissari Sportivi allo scopo di comminare una sanzione.

g. **Bandiera blue e rossa (doppia diagonale) con numero di gara**: la segnalazione, di esclusiva competenza del Direttore di Gara o Direttore di Prova, indica al Conduttore del kart contrassegnato con lo stesso numero che sta per essere doppiato oppure che è stato doppiato e quindi deve rientrare ai box. L'utilizzo di questa bandiera è consentito se previsto dal Regolamento Sportivo del Campionato, Trofeo, Coppa, oppure dal RPG.

h. **Bandiera verde**: deve essere sventolata ed esposta dal Direttore di Gara o Direttore di Prova per segnalare:
   - il VIA alle prove libere, cronometrate, ed al giro di formazione della gara;
   - il RESTART dopo il termine della procedura Slow.

Art. 14.1.3 – Segnalazioni tramite bandiere utilizzate nelle postazioni di controllo:

a. **Bandiera rossa**: deve essere mostrata agitata unicamente su indicazione del Direttore di Gara nel momento in cui diventa necessario sospendere od interrompere una sessione di prove o la gara. Tutti i Conduttori devono rallentare immediatamente con l'obbligo di essere pronti a fermarsi e ritornare ove segnalato dal Direttore di Gara in sede di briefing. I sorpassi sono vietati.

b. **Bandiera gialla**: è un segnale di pericolo e può essere esposta ai Conduttori in due maniere con i seguenti significati:
   - una (1) sola bandiera agitata: ridurre la velocità, non superare e restare pronti a cambiare direzione. C'è un pericolo sul bordo o su parte della pista; il Conduttore deve rallentare sensibilmente utilizzando il freno e/o riducendo la velocità in quel settore;
   - due (2) bandiere agitate: ridurre la velocità, non superare e restare pronti a cambiare direzione o fermarsi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista.

   Di norma, le bandiere gialle devono essere esposte solo alla postazione dei Commissari di percorso locata immediatamente prima della zona del pericolo. Tuttavia, in certi casi, il Direttore di Gara può ordinare che vengano esposte in più di una postazione a monte del luogo dell'incidente.
   I sorpassi sono vietati dal punto in cui è sventolata la prima bandiera gialla fino alla bandiera verde esposta dopo l'incidente.

c. **Bandiera gialla con righe rosse**: deve essere esibita fissa ai Conduttori, per avvertirli del deterioramento dell'aderenza dovuto alla presenza di olio o di acqua sulla pista, nell'area in cui vengono esposte le bandiere. La bandiera viene mostrata per il tempo necessario determinato dalle condizioni di aderenza dell'asfalto della pista. Tuttavia non è indispensabile che nel settore in cui questa bandiera è stata esposta, venga mostrata una bandiera verde.

d. **Bandiera blu**: di norma deve essere agitata per indicare ad un Conduttore che sta per essere superato. Ha significato diverso durante le prove e la gara.

Sempre: una bandiera fissa è esposta al Conduttore che lascia i box, se uno o più kart si stanno avvicinando alla pista.

Durante le prove: lasciare strada ad un kart più veloce che sta sopraggiungendo, agevolando il sorpasso senza ostacolarlo.

Durante la gara: di norma deve essere mostrata ad un Conduttore che sia sul punto di essere sorpassato da un kart che abbia almeno un giro di vantaggio e, quando viene esposta, il Conduttore interessato deve permettere al kart che lo segue, di superarlo alla prima occasione senza ostacolarlo.

e. **Bandiera bianca**: deve essere esposta agitata. E'utilizzata per indicare al Conduttore che c'è un veicolo molto più lento sulla porzione di pista controllata da quella postazione.

f. **Bandiera verde**: viene esposta agitata dal Commissario di percorso nella propria postazione per segnalare:

-pista libera dopo il verificarsi di un incidente che abbia reso necessario l'impiego di una o più bandiere gialle;

-in sequenza, dopo quella esposta dal Direttore di Gara nelle fasi di RESTART dopo il termine della procedura Slow.

Art. 15 – ARTICOLAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE

Art. 15.1 – PROVE LIBERE NON UFFICIALI

Le prove libere non ufficiali fanno parte della manifestazione e il loro programma deve essere indicato nel RPG.
Esse devono svolgersi, nei giorni previsti dal RPG, con le modalità e i turni stabiliti dall'Organizzatore, nell'arco di almeno 7 ore diurne il giorno precedente la gara.
I Conduttori possono prendere parte alle prove libere non ufficiali soltanto dopo avere perfezionato l'iscrizione alla gara; la tassa di iscrizione alla gara non è comprensiva della quota per le prove libere non ufficiali (vedi art. 7).
Durante le prove libere non ufficiali devono essere in servizio almeno un medico ed un'ambulanza, con personale paramedico a bordo, e il personale di pista sufficiente a sorvegliare il percorso.
Durante le prove libere non ufficiali, i Conduttori sono tenuti a rispettare le norme di comportamento previste dal RSN e dal RDSSk.
I casi di violazione devono essere segnalati dagli Ufficiali di Gara incaricati al Collegio dei Commissari Sportivi che in occasione della sua prima riunione può adottare provvedimenti disciplinari fino alla non ammissione alla manifestazione.

Art. 15.2 – PROVE LIBERE UFFICIALI (di conoscenza del percorso di gara)

I Conduttori devono effettuare, dopo le verifiche ante-gara, nell'ambito del proprio gruppo o della propria classe, le prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso di gara), senza rilevamento del tempo.
Gli Organizzatori devono dare a ciascun Conduttore la possibilità di effettuare almeno tre (3) giri del percorso di gara.
Gli Ufficiali di Gara devono vigilare sul regolare svolgimento delle prove libere ufficiali.
Non sono ammessi alla gara i Conduttori che non effettuano almeno un giro del percorso durante le prove libere ufficiali.
In difetto di tale requisito, un Conduttore è ammesso alla gara se dichiara per iscritto di avere già partecipato (e con quali risultati) a una o a più gare sullo stesso percorso, e quindi di conoscerlo.

ART. 15.3 – 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 libere ufficiali, devono successivamente effettuare le prove ufficiali di qualificazione con rilevamento del tempo.
Gli Organizzatori delle gare che si svolgono nei kartodromi devono effettuare le prove ufficiali di qualificazione secondo il sistema a sessione unica della durata massima di 10' (dieci minuti).
Nell'ambito di ciascun gruppo o classe le prove devono essere effettuate con turni il cui numero di Conduttori non sia superiore alla capienza della pista.
In relazione al numero dei verificati, i Conduttori possono essere suddivisi, con decisione dei Commissari Sportivi, in due o più serie, ciascuna delle quali effettua la sessione di prove previste.
In questo caso la classifica generale delle prove deve essere stabilita in base al tempo fatto registrare dai migliori Conduttori di ciascuna serie, con il seguente criterio:
se la differenza tra i due migliori tempi non supera l'1%, la classifica deve essere stabilita tenendo conto del tempo fatto registrare da ciascun Conduttore;
se la differenza tra i due migliori tempi supera l'1%, la classifica deve essere stabilita sulla base della posizione di classifica in ciascuna serie e, successivamente, dal tempo fatto registrare.
Gli eventuali ex aequo devono essere risolti sulla base del secondo miglior tempo sul giro, e successivamente del terzo, del quarto e così via.
La composizione delle serie deve essere stabilita per sorteggio.
I Conduttori, per essere ammessi alla gara, devono prendere parte alle prove ufficiali di qualificazione secondo turni e orari comunicati in sede di gara.
Il tempo di qualificazione si acquisisce soltanto nell'ambito del proprio turno di prove.
I Conduttori che, durante il loro turno di prove di qualificazione, escono dalla pista devono obbligatoriamente effettuare le operazioni di pesatura.
Una volta effettuate le operazioni di pesatura, ai Conduttori è vietato rientrare in pista.
Durante le prove funziona un servizio di cronometraggio con rilevamento del tempo almeno al 1/100 di secondo e sono registrati tutti i tempi sul giro ai fini dell'ammissione alle gare e della determinazione dello schieramento di partenza.
Per ogni serie, le classifiche delle prove di qualificazione sono stabilite in base al miglior tempo sul giro fatto registrare da ciascun Conduttore.

Art. 15.4 – BATTERIE E RECUPERI (Gare Nazionali)

I Conduttori sono ammessi alle batterie in base alla classifica dei tempi ufficiali di qualificazione.
Se, per esempio, le batterie sono tre, il Conduttore con il miglior tempo di qualificazione è assegnato alla prima batteria, quello con il secondo tempo alla seconda batteria, quello con il terzo tempo alla terza batteria, quello con il quarto tempo alla prima batteria, quello con il quinto tempo alla seconda batteria e così via.
I Conduttori che non hanno fatto registrare alcun tempo di qualificazione devono occupare, mediante sorteggio, le ultime posizioni della griglia di partenza.
Se il RPG lo prevede, alla Finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista meno 6.
I Conduttori esclusi devono disputare, in relazione alla capienza della pista, uno o due Recuperi. In caso di 2 Recuperi, i Conduttori sono assegnati all'uno o all'altro Recupero in base alla classifica delle batterie che determina anche l'ordine di partenza. I migliori 6 classificati (i migliori 3 di ogni Recupero in caso di 2 Recuperi) sono ammessi alla Finale. In caso di non effettuazione dei Recuperi, alla finale sono ammessi i Conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista.

Art. 15.5 – GRUPPI, MANCHE (Gare Titolate ed Internazionali)

Si rimanda ai vari regolamenti specifici dei Campionati Italiani ACI Karting, dei Trofei di Marca e delle Serie Nazionali e Internazionali.

ART. 15.6 – PRE-FINALE (Gara 1)

Lo schieramento di partenza della Pre-finale è stabilito in base alle posizioni di classifica dei tempi delle prove ufficiali di qualificazione o delle batterie.
A parità di classifica, in base ai migliori tempi o ai giri compiuti

Art. 15.7 – FINALE (Gara 2)

Finale Preceduta da Pre-Finale

Lo schieramento di partenza della Finale è stabilito in base alle posizioni di classifica della Pre- Finale.
Con un elevato numero di iscritti, tale da compromettere il regolare andamento della manifestazione, in luogo di Pre-Finale e Finale, con decisione del Collegio dei Commissari, può essere disputata la sola Finale, con schieramento di partenza stabilito in base ai tempi di qualifica o alle posizioni di classifica delle batterie e, a parità di classifica, in base ai tempi o ai giri compiuti.
Qualora, svolte le Pre-Finali, per cause di forza maggiore non fosse possibile effettuare la Finale di una o più classi e categorie, i punteggi e/o i premi e la classifica di gara sono attribuiti in base al risultato acquisito in Pre-Finale.
Tale decisione va riportata nell'incartamento di chiusura.

Finale NON Preceduta da Pre-Finale

Vedi art 15.4 del presente regolamento.

Art. 16 – QUALIFICAZIONE E AMMISSIONE DEI KART

Art. 16.1 – PROVE UFFICIALI DI QUALIFICAZIONE

Tutti i Conduttori, per essere ammessi alle prove ufficiali di qualificazione, devono aver preso parte ad almeno una sessione di prove libere ufficiali, salvo i casi riportati dal presente RDSSk art 15.2.
Gli Organizzatori stabiliscono obbligatoriamente turni di prove ufficiali di qualificazione con le modalità previste dal presente RDSSk art. 15.3.
I turni di prove stabiliti dall'Organizzatore possono essere modificati dai Commissari Sportivi, previa tempestiva comunicazione a tutti gli iscritti mediante esposizione di circolare presso la Direzione di Gara.
Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova possono interrompere le prove ogni volta e per il tempo che ritengono necessario per liberare la pista o per rimuovere un kart.
Inoltre, se il Collegio dei Commissari Sportivi ritiene che lo stop sia causato deliberatamente da un Conduttore, i tempi che quest'ultimo ha realizzato nella sessione possono essere annullati e negata l'autorizzazione a partecipare ad altre sessioni di prova.
Solo nel caso di prove libere ufficiali, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova d'accordo con i Commissari Sportivi, può decidere di non riprendere la sessione di prova dopo questo tipo di interruzione.
Se una o più sessioni di prova vengono interrotte per la citata ragione, non è accolto alcun reclamo relativo ai possibili effetti dell'interruzione sull'esito delle qualifiche dei Conduttori.
Nel caso di impossibilità di svolgimento delle prove di qualificazione, i Commissari Sportivi, per la determinazione della/le griglie di partenza, potranno fare riferimento ai tempi conseguiti da ciascun pilota nel corso delle prove libere ufficiali quando queste prevedono obbligatoriamente l'utilizzo del transponder.

Art. 17 – GRIGLIA DI PARTENZA

a) Alla fine della sessione delle prove di qualificazione viene pubblicata la classifica ufficiale dei Conduttori qualificati e la relativa griglia di partenza.

b) Solo i Conduttori qualificati sono autorizzati a prendere la partenza delle manches di qualificazione e/o della fase finale.

c) Il Concorrente, il cui kart non sia in grado di prendere la partenza per qualunque ragione o abbia buone ragioni per ritenere che il suo veicolo non sia pronto prendere la partenza, deve informare l'Ufficiale di Gara responsabile della pre-griglia che a sua volta avvisa il Direttore di Gara o il Direttore di Prova appena possibile.

d) Le griglie sono stabilite in funzione del miglior tempo realizzato da ciascun Conduttore, tenendo conto della(e) sessione(i) di prova di qualificazione.

Se uno o più Conduttori registrano lo stesso tempo, la parità viene decisa sulla base del loro secondo miglior tempo e così via.

e) Il Conduttore in "pole position" di ciascuna griglia ha la scelta della pole position (sulla parte destra o sinistra della pista) a condizione che egli avvisi il Direttore di Gara (per iscritto) 1 ora prima dell'orario definito dalla partenza.

Questa scelta modifica solo la prima fila, con esclusione delle altre.
In mancanza, il Conduttore in "pole position" di ogni griglia prende il via della gara dalla posizione di griglia designata nel RPG, o, se è un nuovo circuito, da quella designata come tale da ACI in sede di omologa.

f) L'accesso alla "pre-griglia" termina 5 minuti prima dell'ora prevista per la partenza della gara.

I kart che non hanno preso la propria posizione in "pre-griglia" non sono più autorizzati a raggiungerla, eccetto circostanze eccezionali valutate dal Collegio dei Commissari Sportivi.

1) L'Organizzatore deve provvedere all'installazione di un orologio ben visibile all'entrata della "pre-griglia" sincronizzato con l'orologio ufficiale.

2) I kart posti in "pre-griglia" devono essere pronti a gareggiare; è assolutamente proibito eseguire qualunque lavoro e/o impostazione sul kart in "pre-griglia" altrimenti si incorre nella esclusione dalla manifestazione. E' fatta eccezione per la pressione degli pneumatici, che può essere regolata dal Conduttore oppure dal suo meccanico usando il proprio manometro.

3) Nelle categorie con motori equipaggiati con uno starter a bordo, i meccanici devono sgombrare la "pre-griglia" 3(tre minuti) prima dell'ora prevista per la partenza della gara.

4) Il Conduttore che non è in grado di partire dalla "pre-griglia" dopo la presentazione della bandiera verde e richiede l'intervento di un meccanico, è autorizzato a lasciare la "pre-griglia" solo su ordine dell'Ufficiale di Gara, ma incorre nella sanzione di 10" (secondi) a meno che non raggiunga lo schieramento, partendo in ultima posizione. Ciò indipendentemente dal numero dei giri di formazione.

5) In caso di condizioni climatiche variabili, ogni Conduttore può introdurre al "parco assistenza partenza" due telai con diverse configurazioni.

6) Ogni Conduttore seleziona uno dei due telai per portarlo dal "**parco pneumatici**"in "pre-griglia", facendo attenzione a posizionare il transponder sul telaio la cui scelta sarà definitiva.

g) Procedura di partenza sulla pista

1) In alcune circostanze, i kart devono essere posizionati in griglia di partenza sulla pista. Questo caso è specificato nel programma orario della competizione. La procedura che segue è applicata in sostituzione della disposizione del punto f).

2) In caso di condizioni climatiche variabili ogni Conduttore seleziona uno dei due telai da portare in "pre-griglia" e questa scelta è definitiva.

Al Conduttore che non rispetta queste istruzioni non è concesso ulteriore tempo.

3) 10' (dieci minuti) prima dell'ora di partenza del "giro di formazione", ogni Conduttore con il suo kart posto su un carrello e spinto dal suo meccanico "A", lascia il "parco pneumatici" per raggiungere la propria posizione di partenza per la gara.

Da questo momento, i kart devono essere pronti a gareggiare; qualunque ulteriore lavoro e/o intervento sul kart (ad eccezione della pressione degli pneumatici), sono assolutamente vietati.

4) 7' (sette minuti) prima dell'orario di partenza per il "giro di formazione", un segnale sonoro è udito e annuncia che il minuto successivo chiude l'uscita dal "**parco pneumatici".**

5) 6' (sei minuti) prima dell'ora di partenza, viene chiusa l'uscita dal "parco assistenza partenza" e viene inviato un secondo segnale sonoro

6) Il lancio del "giro di formazione" è preceduto dalla presentazione di un pannello che annuncia

- 5' (cinque minuti)
- 3' (tre minuti)
- 1' (un minuto)
- 30" (trenta secondi)

Ognuno di questi pannelli è accompagnato da un segnale sonoro.

7) Nelle categorie con motori equipaggiati con uno starter a bordo, quando viene mostrato il segnale 7' (sette minuti) insieme al pannello "MECCANICI LASCIATE LA PISTA", tutti i kart devono essere lasciati sulla pista.

Nello stesso momento i meccanici devono lasciare la griglia per andare in"pre- griglia" con i carrelli dei kart.

I kart, che non sono sulla pista in questo momento, devono essere immediatamente portati verso la "pre-griglia", da dove prendono la partenza.

In questo caso, un Ufficiale di Gara munito di una bandiera gialla ordina al(ai) kart(s) di lasciare la "pre-griglia", solo dopo che tutti gli altri kart hanno lasciato la griglia per iniziare il "giro di formazione".

8) Le interviste non devono proseguire dopo l'esposizione del pannello 3' (tre minuti). Contemporaneamente al pannello 3' (tre minuti) è presentato il pannello "CLEAR THE TRACK"; tutte le persone, esclusi i Conduttori e gli Ufficiali di Gara, devono sgomberare la pista.

9) Il segnale "30 secondi":

30" secondi, dopo la presentazione di questo pannello viene spiegata la bandiera verde davanti alla griglia per indicare che i kart devono procedere ed iniziare il "giro di formazione", restando nell'ordine della griglia di partenza e conformemente al presente RDSSk.

10) Se un Conduttore richiede assistenza dopo il pannello "30 secondi", lo deve indicare al Commissario di percorso e, dopo che gli altri kart hanno lasciato la griglia, viene spinto verso la "pre-griglia" ed il meccanico può intervenire.

In questo caso, i Commissari di percorso espongono le bandiere gialle, rimanendo accanto al kart interessato, per avvertire i Conduttori impegnati nel "giro di formazione".

Non appena tutti gli altri kart hanno lasciato la griglia di partenza, i Commissari di percorso sono autorizzati a spingere immediatamente il(i) kart impossibilitato(i) in "pre-griglia". Il Conduttore dopo l'intervento del meccanico è autorizzato a lasciare la "pre-griglia" solo su ordine del Commissario di percorso, partendo in coda alla formazione, indipendentemente dal numero dei giri di formazione.

11) L'unica variazione alla procedura di partenza di cui sopra si ha nel caso in cui venga mostrato il pannello "START DELAYED" sulla "linea di partenza", che comporta una estensione della procedura di 15 minuti.

In questo caso, i Concorrenti hanno la possibilità di cambiare il kart. I meccanici, quindi, possono portare sulla griglia i kart sostitutivi, posti su carrelli, e procedere alla sostituzione dei kart prima che inizi la nuova procedura di partenza.

Allo scadere dei 15 minuti la procedura di partenza inizia nuovamente dal segnale 5' (cinque minuti).

Art. 18 – PROCEDURA DI PARTENZA

a) Il segnale di partenza viene dato per mezzo di luci (semaforo) o con bandiera nazionale (tricolore).

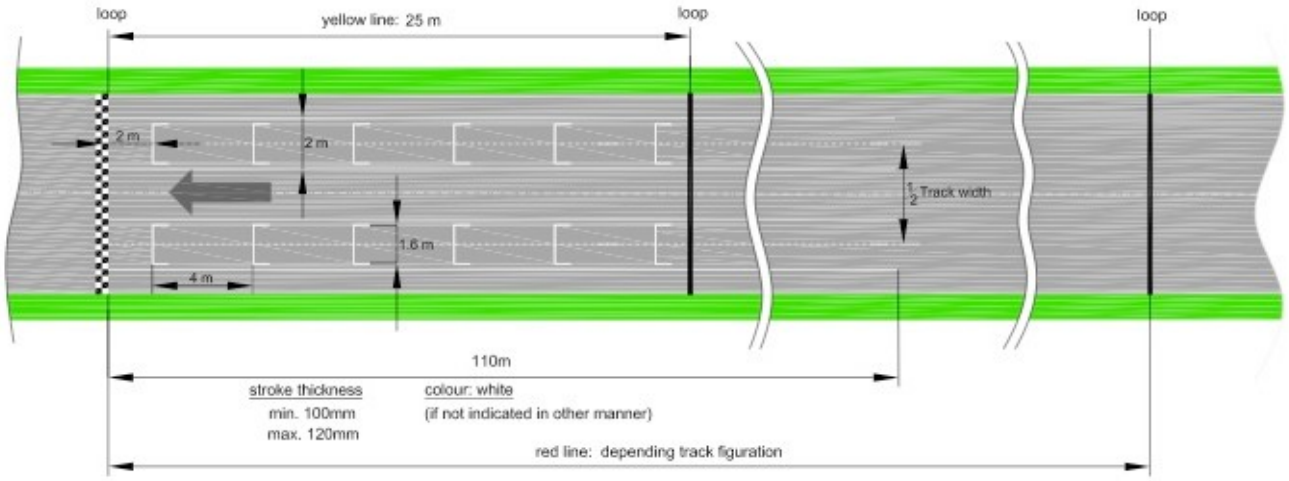
b) Il tipo di partenza deve essere indicato nel RPG della Competizione.

Può essere "lanciata" o "da fermo" e la griglia costituita di due linee di kart. La partenza tipo "Le Mans" è vietata, eccetto deroghe accordate da ACI Sport.

c) Per dare la partenza, il Direttore di Prova o, in mancanza, il Direttore di Gara, è posizionato su una piattaforma posta ad almeno 5 metri dal bordo della pista dietro una barriera di protezione permanente oppure su una idonea struttura sopra la "linea di partenza".

d) Le griglie di partenza "lanciata" e "da fermo" devono essere predisposte nel rettilineo di partenza/arrivo, secondo lo schema predisposto da ACI Sport (vedi RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting art. 7.8, Regolamento Circuiti FIA Karting Allegato 10 pubblicato sul sito www.fiakarting.com).

Una "linea gialla" è dipinta 25 metri prima della "linea di partenza"



e) Appena il Direttore di Gara o il Direttore di Prova indica con la bandiera verde che i kart possono prendere la partenza, i Conduttori sono "agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova" e non possono più ricevere aiuto esterno.
Il Conduttore che non si è posto in tempo agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova, con il suo kart è autorizzato a lasciare la "pre-griglia" esclusivamente su ordine del Direttore di Gara, del Direttore di Prova o dell'Ufficiale di Gara responsabile della pre- griglia".

f) Il numero dei "giri di formazione" è indicato al briefing.
A seconda delle istruzioni comunicate al briefing, i kart coprono approssimativamente un "giro di formazione" prima che venga dato il via.
Durante questo giro è vietato superare un altro kart; la violazione è sanzionata da una penalità inflitta dai Commissari Sportivi (5" cinque secondi o esclusione dalla manche).
Se un Conduttore si ferma per qualunque ragione durante il "giro di formazione", non gli è consentito ripartire prima di essere superato da tutto il gruppo.
Pertanto prende la partenza obbligatoriamente dal fondo della formazione, occupando l'ultima posizione.
Se dovesse tentare di partire all'inizio del gruppo, nella speranza che i Conduttori in testa lo superino, gli viene esposta la bandiera nera ed è escluso dalla gara.

g) Per raggiungere nuovamente la propria posizione, è vietato usare un percorso diverso dalla pista usata per la corsa.
In caso di partenza "lanciata", un Conduttore in ritardo ha la possibilità di riguadagnare la sua posizione in griglia se la sua manovra non ostacola gli altri Conduttori ed in ogni caso prima di aver raggiunto la "linea rossa" materializzata sulla pista, provvista di cronometraggio e indicata dal Direttore di Prova o dal Direttore di Gara al briefing.

In caso di partenza "da fermo", un Conduttore in ritardo ha la possibilità di raggiungere nuovamente la sua posizione di griglia fino a quando le luci rosse di partenza sono accese.

h) Se il Direttore di Gara o il Direttore di Prova ritiene che un Conduttore sia stato ostacolato per l'errore di un altro Conduttore, può consentire al Conduttore impedito di raggiungere la sua posizione, oppure fermare il "giro di formazione" e iniziare nuovamente la "procedura di partenza" sulla base della griglia originale.

Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova danno il via appena soddisfatti della formazione.

i) In caso di falsa partenza ripetuta o di incidente durante il "giro(i) di formazione", il Direttore di Gara o il Direttore di Prova, può, inappellabilmente, fermare la "procedura di partenza" per mezzo della bandiera rossa e informare i Commissari Sportivi che sono autorizzati ad infliggere al Conduttore colpevole una penalità (RDSSk art. 33). A seconda delle circostanze, una nuova procedura può iniziare immediatamente oppure entro 30 minuti. La griglia di partenza è la stessa della procedura iniziale.

   Tutti i Conduttori, presenti nell'area di partenza o nell'area riparazioni prima che la procedura fosse interrotta, sono autorizzati a prendere la partenza per il nuovo "giro di formazione".

j) Qualunque tentativo di anticipare e/o ritardare la partenza e qualunque kart lasci la "linea" prima che le luci siano spente è sanzionato come previsto dal RDSSk art. 33.

k) Appena viene data la partenza, le condizioni della corsa sono applicate e, qualunque sia la posizione di un kart sulla pista, è vietato prestare assistenza eccetto che per parcheggiarlo in un luogo sicuro.

Art 18.1 - Partenza lanciata

Al termine del "giro di formazione" i Conduttori devono procedere a velocità ridotta e costante in direzione della "linea di partenza", allineati in due file di kart, e ogni fila deve rimanere entro le linee tracciate sulla pista.

Se il pilota riceve aiuto meccanico in pre-griglia dopo la bandiera verde per l'inizio del giro/i di formazione ,potrà partire ma solo in coda al gruppo : in questo caso non riceverà alcuna penalità ; nel caso riprenda la propria posizione in griglia riceverà una penalità di 10 secondi da aggiungere al tempo di gara indipendentemente dai giri di formazione.

Se il pilota risulti attardato nel giro di formazione (senza aver ricevuto aiuto meccanico) potrà riprendere la propria posizione in griglia prima della linea rossa ; in questo caso non riceverà alcuna penalità. Nel caso venga concesso un secondo giro di formazione potrà recuperare la propria posizione a condizione che la sua manovra non ostacoli altri Conduttori ed, in ogni caso, prima di aver raggiunto la "linea rossa" materializzata sulla pista, provvista di cronometraggio e indicata dal Direttore di Prova o dal Direttore di Gara al briefing.

Se però il recupero avviene dopo la Linea Rossa , riceverà una penalità di 5 secondi da aggiungere al tempo di gara.

Un Conduttore che attraversa le linee è passibile di sanzione inappellabile da parte del Direttore di Gara, degli Addetti alla Partenza, con una penalità in tempo, di 3" (tre secondi) per attraversamento parziale delle linee, e di 10" (dieci secondi) per l'uscita totale dal corridoio.

Il Collegio dei Commissari Sportivi può adottare ulteriori sanzioni fino ad un massimo di 30" (trenta secondi).

Quando i kart si avvicinano alla "linea di partenza", le luci rosse sono accese.

I kart devono mantenere la loro posizione finché viene dato il segnale di partenza,

Se il Direttore di Gara o il Direttore di Prova è soddisfatto della formazione, dà il via spegnendo le luci rosse in prossimità della linea gialla disegnata a terra e delimitata da birilli.

Se non è soddisfatto della procedura, accende la luce arancione, ed i Conduttori devono effettuare un nuovo "giro di formazione".

Le penalità in tempo devono essere comunicate al Conduttore interessato mediante l'esposizione del pannello riportante il numero di gara e la penalità (+3" oppure +10") nel corso della gara, oppure entro 30' (trenta minuti) dal termine della stessa con una decisione esposta all'Albo di Gara.

Per la categoria pre-agonistica "Baby Kart" si applica il RDSk Attività Pre-Agonistica "Baby Kart" 2023.

Art. 18.2 - Partenza da fermo

Al termine del "giro di formazione", i Conduttori prendono la propria posizione in griglia di partenza e il Direttore di Gara, il suo Aggiunto o il Direttore di Prova, è sulla "linea di partenza" con una bandiera rossa alzata. Qualora un pilota sia rimasto attardato durante il giro o i giri di formazione, e non abbia ricevuto aiuto meccanico, potrà riprendere la propria posizione in griglia fino all'accensione della 1a luce del semaforo. Viceversa in caso di aiuto meccanico e di inizio della sequenza di accensione delle luci rosse del semaforo, dovrà posizionarsi in ultima posizione, ed il posto originario sulla griglia rimarrà vuoto.

Tutte le luci rimangono spente fino a che l'ultimo kart ha preso la sua posizione sulla griglia.

Quando tutti i kart sono immobili sulla griglia, un Ufficiale di Gara presenta una bandiera verde alla fine della griglia.

Il Direttore di Gara, il suo Aggiunto o il Direttore di Prova e l'Ufficiale di Gara liberano insieme la pista e i Conduttori rimangono agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova.

Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova lancia, accendendola, la sequenza automatica delle 4 luci rosse, della durata di 4" (quattro secondi).

Il segnale di partenza si ha con lo spegnimento delle luci rosse operato manualmente dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova nei successivi 2" (due secondi).

Qualunque movimento del kart durante la procedura di partenza (movimenti mentre le luci rosse sono accese) viene valutato come una falsa partenza sanzionata con un minimo di 5" (cinque secondi) di penalità.

Se il Direttore di Gara o il Direttore di Prova non è soddisfatto della procedura, accende la luce arancione, ed i Conduttori devono effettuare un nuovo "giro di formazione".

Qualora un Conduttore non sia in grado di partire, deve rimanere nel proprio kart e segnalarlo immediatamente alzando il braccio.

In questo caso il Direttore di Gara o il Direttore di Prova può decidere di concedere un ulteriore "giro di formazione"; i Conduttori che non sono stati in grado di partire sono autorizzati a scendere dai propri kart e ripartire solo con i propri mezzi e dopo che tutti gli altri Conduttori li hanno superati. Inoltre non sono autorizzati a riguadagnare la loro posizione originale nella formazione e prendono il via dalla fine della stessa.

Nessun altro Conduttore è autorizzato ad occupare le posizioni rimaste vuote.

Durante il "giro(i) di formazione" è vietato effettuare simulazioni di partenza.

In caso di arresto della procedura di partenza, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova, sventola una bandiera rossa, che indica ai Conduttori che devono spegnere i motori.

In caso di mancata utilizzazione del semaforo, la partenza viene segnalata mediante la bandiera tricolore.

Art. 19 – NEUTRALIZZAZIONE DI UNA MANCHE DI QUALIFICAZIONE E/O DI UNA GARA

a) Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova può decidere di neutralizzare una manche di qualificazione o una gara.
Questa procedura è usata solo se la pista è ostruita o se i Conduttori o gli Ufficiali di Gara sono in pericolo fisico immediato, ma le circostanze non sono sufficienti per giustificare l'interruzione della manche di qualificazione o della gara.

b) Quando viene dato l'ordine di neutralizzare la manche di qualificazione oppure la gara tutte le postazioni di controllo mostrano bandiere gialle in movimento ed un pannello "SLOW" (pannello giallo con la parola "SLOW" scritta in nero) che sono mantenute finché la neutralizzazione è terminata.

c) Tutti i kart in competizione si devono allineare dietro il kart in testa, ed è assolutamente vietato superare. Superare è consentito solo se un kart rallenta per un serio problema.

d) Durante i giri di neutralizzazione il kart in testa detta il ritmo ad una velocità moderata, e tutti gli altri kart devono rimanere in formazione il più serrata possibile.

e) I kart possono entrare nella "area riparazioni" durante la neutralizzazione, ma possono raggiungere nuovamente la pista solo quando sono autorizzati da un Ufficiale di Gara.
Un kart che raggiunge nuovamente la pista deve procedere a velocità moderata finché raggiunge la fine della fila dietro il kart di testa.

f) Nell'ultimo giro di neutralizzazione, i pannelli "SLOW" vengono mantenuti e le bandiere gialle vengono mostrate immobili. Questo è il segnale per tutti i piloti che nel giro successivo la gara riprenderà.

g) Il kart in testa continua con una velocità moderata. Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova segnala la ripresa della gara per mezzo della bandiera verde sventolata all'altezza della linea di partenza/arrivo. Avvicinandosi alla linea di partenza/ arrivo, dove è sventolata la bandiera verde dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova, i Conduttori possono accelerare ma e' vietato sorpassare fino a che non venga oltrepassata la "linea di partenza/arrivo alla fine della neutralizzazione della manche di qualificazione o della gara.

h) Le bandiere gialle e i pannelli "SLOW" nelle postazioni di controllo sono ritirati e sostituiti con bandiere verdi in movimento che sono esposte per un massimo di un giro.

i) Ogni giro completato durante la neutralizzazione viene contato come un giro di gara.

j) Se la gara termina durante la neutralizzazione, viene comunque presentata ai Conduttori la bandiera a scacchi come di consueto. Superare è permesso solo se un kart rallenta a causa di un problema serio.

Art. 20 – RIPRENDERE UNA GARA CON LA PROCEDURA "SLOW"

Partenza di una gara con procedura SLOW(condizioni meteo e di sicurezza)

La gara sospesa/ o non iniziata, in applicazione dell'articolo 19, riprende o può iniziare con la procedura "SLOW".

La partenza in regime "SLOW" prevede che i Conduttori partano dalla pre-griglia in fila indiana nell'ordine stabilito dalle posizioni precedentemente occupate in griglia di partenza.

Agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova, i Conduttori procedono alla partenza in situazione neutralizzata per uno o più giri. Alle postazioni di controllo gli Ufficiali di Gara mostrano i pannelli "SLOW" con una bandiera gialla immobile (vedi art. 19 lett. f).

Questo è il segnale per tutti i piloti che nel giro successivo la gara riprenderà

Se la formazione è soddisfacente, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova segnala la ripresa della gara per mezzo della bandiera verde in movimento sulla "linea di partenza".
Superare rimane vietato finché tutti i kart non hanno oltrepassato la "linea di partenza".
Avvicinandosi alla linea di partenza/ arrivo, dove è sventolata la bandiera verde dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova, i Conduttori possono accelerare ma e' vietato sorpassare fino a che non venga oltrepassata la "linea di partenza/arrivo alla fine della neutralizzazione della manche di qualificazione o della gara.

Le bandiere gialle e i pannelli "SLOW" presentati alle postazioni dei Commissari di percorso sono quindi ritirati e sostituiti da bandiere verdi sventolate.
Queste bandiere sono esposte per un giro al massimo. (vedi art. 19 lett. g).

Art. 21 – SOSPENSIONE DELLE PROVE E/O DELLA GARA

Se diviene necessario sospendere le prove e/o la gara, per il fatto che il circuito è bloccato da un incidente oppure le condizioni atmosferiche o altre condizioni rendono pericoloso continuare, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova espone una bandiera rossa sulla "linea". Contemporaneamente vengono mostrate le bandiere rosse nelle postazioni dei Commissari di percorso provvisti di analoghe bandiere.

La decisione di sospendere le prove e/o la gara può essere presa solo dal Direttore di Prova (se nominato) o dal Direttore di Gara.
Se viene dato il segnale di fermare la gara:
1) durante le prove libere: i kart devono immediatamente ridurre la velocità e tornare lentamente al "Parco assistenza" e i kart abbandonati sulla pista vengono rimossi;
le prove riprendono il più presto possibile per rispettare l'orario previsto dal programma di gara;
2) Durante le prove cronometrate; i kart devono immediatamente ridurre la velocità e tornare lentamente al Parco Chiuso sotto il controllo dei Commissari tecnici o dove indicato in pista dal Direttore di gara; non è ammessa assistenza di alcun tipo sui mezzi ed il rifornimento di carburante; il tempo di svolgimento delle prove viene fermato e, i kart abbandonati sulla pista vengono rimossi e non possono continuare nella disputa delle proprie prove cronometrate.

A) Se il Direttore di Gara valuta che il tempo rimanente alla conclusione delle prove risulta congruo, verrà esposta la bandiera verde ed i kart proseguiranno per il tempo rimanente alla conclusione delle prove. Nel caso di impossibilità alla ripresa delle prove, il Direttore di Gara informerà i piloti che le prove cronometrate si intendono concluse dandone comunicazione ai cronometristi.
B) L'ordine di classifica delle qualifiche così svolte seguirà l'ordine dei tempi più veloci conseguiti; nel caso in cui uno o più conduttori realizzino il proprio miglior tempo durante il periodo di esposizione della bandiera rossa, questi tempi verranno cancellati.
durante le manche di qualificazione: i kart riducono immediatamente la loro velocità e si portano all'entrata del "parco assistenza" oppure si fermano sulla pista nel posto loro indicato durante il briefing, considerando che:

- la classifica della manche, è la classifica al termine del giro precedente a quello in cui è stato dato il segnale di stop;
- kart e/o i veicoli di soccorso possono essere sulla pista;
- il circuito può essere totalmente sbarrato a causa di un incidente;
- le condizioni meteo possono aver impedito ai Conduttori idonea prestazione.

La procedura seguente varia a seconda dei giri completati dal leader della manche prima del segnale di stop:

- meno del 75% della distanza prevista per la manche (arrotondato al numero intero superiore di giri). Se la manche può essere ripresa, si applica il successivo art. 22;
- 75% o più della distanza prevista per la manche (arrotondata al successivo numero intero dei giri). I kart sono condotti direttamente al parco chiuso e la manche si considera terminata quando il kart leader oltrepassa al "linea di arrivo" alla fine del giro precedente a quello durante il quale è stato dato il segnale di stop;

3) durante una gara della fase finale: i kart devono immediatamente ridurre la velocità e andare all'entrata del parco chiuso o fermarsi sulla pista nel posto designato durante il briefing, considerando che:

- la classifica della gara è la classifica alla fine del giro precedente a quello in cui è stato dato il segnale di stop della gara;
- i kart e/o i veicoli di sicurezza possono essere sulla pista;
- il circuito può essere totalmente sbarrato a causa di un incidente;
- le condizioni atmosferiche possono aver impedito ai Conduttori idonea prestazione.

La procedura da seguire varia a seconda del numero di giri completati dal leader della gara prima che sia dato il segnale di stop della gara:

- **Caso A**: meno di 2 giri. Non sono attribuiti punti.
  Se la gara può essere ripresa, viene dato un nuovo start entro 30 minuti dopo la presentazione della bandiera rossa (nelle condizioni previste all'articolo 18 lett. f). La lunghezza della nuova gara è la distanza integrale prevista per la gara originale.
  La prima partenza è considerata nulla e non avvenuta.

La griglia di partenza è la stessa della gara originale.
I Conduttori che hanno oltrepassato la "linea di arrivo" alla fine del giro precedente a quello in cui la gara è stata fermata e coloro che erano nell'area riparazioni quando è stata mostrata la bandiera rossa, sono ammessi a prendere la ripartenza, con il proprio kart originale oppure con il secondo kart dichiarato.
A questo punto sono consentite modifiche ed aggiustamenti, compresa l'introduzione di attrezzature sostitutive, a meno che non siano state introdotte all'interno del parco Partenza prima della partenza originale della gara. E' vietato il rifornimento di carburante.
I posti non occupati sulla griglia rimangono vacanti.

- **Caso B**: più di 2 giri ma meno del 75% della distanza prevista per la gara (arrotondato al successivo numero intero di giri).
  Se la gara può riprendere, si applica il successivo art. 22. In caso contrario, sono attribuiti la metà dei punti previsti dall'eventuale campionato.
  Se i Giudici di Merito dovessero segnalare che la carenatura anteriore di uno o più Kart non era nella posizione corretta quando la gara è stata sospesa, per qualsiasi motivo, sara' data una penalità in tempo di 5" (secondi) al pilota o ai piloti interessati.
  Il corretto riposizionamento della carenatura anteriore, dovra' essere effettuato sotto la supervisione dei Commissari Tecnici.
- **Caso C**: 75% o più della distanza prevista per la gara (arrotondata al successivo numero intero di giri).
  I kart sono mandati direttamente al parco chiuso e la gara si considera finita quando il kart leader ha oltrepassato la "linea di arrivo" alla fine del giro precedente a quello durante il quale la gara era stata interrotta. Sono assegnati tutti i punti previsti dall'eventuale campionato.

Art. 22 – RIPRESA DI UNA GARA (MANCHE DI QUALIFICAZIONE E/O FINALE)
Dopo una situazione di sospensione, il ritardo è il più breve possibile ed i Conduttori sono informati non appena si conosce l'ora della ripresa.
In ogni caso sono concessi almeno 10 minuti di preavviso.
La ripresa è annunciata mediante l'esposizione di pannelli che indicano: 10 minuti, 5 minuti, 3 minuti, 1 minuto e 30 secondi.
Ogni pannello è accompagnato da un segnale sonoro.
È consentito, esclusivamente nell'area riparazioni, lavorare sui kart; le sole persone autorizzate ad intervenire sul veicolo sono il Conduttore stesso ed il suo meccanico, in possesso di idoneo pass identificativo.
Non è ammesso il rifornimento di carburante.
La sostituzione degli pneumatici da "slick" a "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.
Tutti i kart devono essere pronti, alla presentazione del pannello dei 3 minuti.
La manche e/o gara viene ripresa con la procedura "SLOW" e si applica l'articolo 18: la lunghezza della nuova gara è uguale alla differenza tra il numero di giri previsti e il numero di giri effettuati.

- Sono autorizzati a prendere nuovamente la partenza, con il loro kart originale, i Conduttori che hanno oltrepassato la "linea di arrivo" alla fine del giro precedente a quello in cui la gara è stata fermata;
- erano presenti nell'area riparazioni quando è stata esposta la bandiera rossa; non applicabile in Fase Finale (Gara1 e Gara2)

Il nuovo schieramento di partenza, è determinato in base alla classifica redatta dal sistema di cronometraggio al giro precedente alla relativa interruzione, con le eventuali penalizzazioni inerenti la carenatura anteriore.

La classifica finale della gara è determinata dall'ordine di arrivo di questa frazione di gara (dal "restart" alla bandiera a scacchi). Non viene effettuata alcuna somma tra le due frazioni di gara svolte.
Gli stessi criteri devono essere seguiti in caso di interruzione e di ripresa di una gara di durata.
I Commissari Sportivi devono dare atto nei loro verbali, motivando le circostanze che hanno determinato l'interruzione della gara, delle procedure seguite e, se il caso, delle circostanze che hanno impedito la ripresa della gara.

Art. 23 – ARRIVO

a) Il segnale che indica la fine della corsa deve essere dato sulla "linea" appena il kart leader ha coperto l'intera distanza della gara oppure la maggior distanza prevista dalla durata della gara.

b) Se, per una ragione diversa rispetto a quanto previsto dall'articolo 23, il segnale che indica la fine della corsa è dato prima che il kart leader completi il numero di giri previsto oppure prima che il tempo stabilito sia trascorso, la gara è giudicata finita quando il kart leader oltrepassa per l'ultima volta la "linea" prima che il segnale sia dato. Se per qualsiasi motivo il segnale di fine gara dovesse essere in ritardo, la gara è considerata terminata quando, in circostanze normali, la fine della gara sarebbe stata decisa se non ci fossero stati ritardi.

c) Dopo aver ricevuto il segnale di fine gara, tutti i kart devono andare direttamente al parco chiuso, usando il normale tracciato della pista, senza inutili ritardi, senza fermarsi e senza alcun aiuto (eccetto quello dei Commissari di percorso se necessario).
Qualunque kart classificato, non in grado di raggiungere il parco chiuso con i propri mezzi, è posto sotto l'esclusivo controllo dei Commissari di percorso che sorvegliano il regolare trasporto del kart al parco chiuso.

d) Per considerare l'arrivo valido, un Conduttore deve aver oltrepassato la "linea di arrivo" seduto al volante del suo kart.

e) In caso di parimerito sulla "linea di arrivo" rilevata dal cronometraggio o da un sistema di fotofinish (che prevale sul cronometraggio e/o il rapporto dell'Addetto all'Arrivo se designato, la regola per decidere tra i Conduttori in parità, deve essere il tempo sul giro più veloce registrato da ciascun Conduttore durante la gara interessata.

Art. 24 – PARCO CHIUSO – VERIFICHE TECNICHE POST-GARA – PARCO CHIUSO

Sono ammessi al parco chiuso esclusivamente gli Ufficiali di Gara incaricati dei controlli. Altresì è consentito l'accesso

- al Conduttore e relativo meccanico, in possesso di licenza in corso di validità ed identificato da idoneo pass, inerenti la specifica categoria in gara;
- al titolare di licenza di Promoter in corso di validità, o ad un suo rappresentante, munito di apposito pass rilasciato dall'Organizzatore, nelle gare valide quali prove di Trofei di Marca e limitatamente alle fasi di gara concernenti.

Qualunque altro ingresso di qualsivoglia natura è vietato e deve essere autorizzato dagli Ufficiali di Gara preposti.
Il regime di parco chiuso entra in vigore dal momento in cui viene esposta la bandiera a scacchi di fine gara e si applica nell'area compresa tra la "linea di arrivo" e l'entrata al parco chiuso.
Il parco chiuso deve essere sufficientemente ampio e protetto per garantire che solamente coloro che sono autorizzati vi possano accedere.
Per motivi di sicurezza, all'interno del parco chiuso è vietato fumare.

Art. 24.1 - Controllo materiale in verifica

I Concorrenti hanno l'obbligo, pena l'esclusione, di sottoporre i loro kart alle verifiche tecniche disposte dai Commissari Sportivi sia nel corso della manifestazione che a fine gara.
Le verifiche sono eseguite dai Commissari Tecnici e deve essere presente il Concorrente o persona munita di delega scritta; al delegato viene riconosciuta una rappresentanza volontaria, egli pertanto è legittimato a presentare la difesa del delegante, a proporre appello o a rinunciarvi. In tutti i casi il suo operato è vincolante per il Concorrente che ha facoltà di delegare a rappresentarlo una persona che può essere il Conduttore del kart in verifica, oppure un'altra persona a condizione che questa sia titolare di licenza, in corso di validità, di assistente meccanico, di assistenza tecnica o di preparatore.
Per l'espletamento delle verifiche post-gara il Concorrente deve presentare i seguenti documenti: licenza di Concorrente, scheda di omologa del kart, compresi tutti gli eventuali fogli aggiuntivi; la mancanza di tali documenti, qualora rendesse impossibile la verifica, è considerato come rifiuto della stessa.
In caso si smontaggio, il Concorrente ha facoltà di avvalersi di meccanici di propria fiducia in possesso di idonea licenza che devono essere presenti al momento della verifica e che agiscono sotto il controllo del Commissario Tecnico Delegato.
E fatto obbligo ai Concorrenti di rendere possibile lo smontaggio delle parti dei propri kart anche in caso di utilizzo di utensili speciali (che devono essere forniti dal Concorrente stesso); l'eventuale impossibilità di intervenire per effettuare la verifica entro il temine stabilito dal Collegio dei Commissari Sportivi, è intesa come "rifiuto di verifica".
I Commissari Sportivi possono, anche d'ufficio, disporre verifiche tecniche che comportino il successivo inutilizzo del particolare verificato.
In caso di conformità del particolare ed a seguito di apposita segnalazione da parte del Presidente del Collegio dei Commissari Sportivi, l'ASN provvede alla sostituzione del particolare stesso con uno analogo originale di fabbrica.
In casi specifici, i Commissari Sportivi possono disporre il differimento delle verifiche tecniche in altre data e sede, con costi a carico dell'Organizzatore della gara interessata in caso di materiale conforme, ovvero con spese a carico del Concorrente interessato in caso di materiale non conforme.

Art. 24.2 - Controllo della massa minima

Le operazioni di controllo della massa minima, al termine delle prove ufficiali di qualificazione e delle singole gare, sono obbligatorie.

Immediatamente dopo il controllo della massa minima, i kart devono essere portati nell'apposito parco chiuso, obbligatoriamente predisposto dagli Organizzatori.

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

Dopo le disposizioni dei Commissari Sportivi, i kart devono lasciare il parco chiuso entro i 30' (trenta minuti) che seguono.

Gli stessi Commissari Sportivi dispongono, a loro insindacabile giudizio, quali kart e quali particolari (sia del motore che del telaio) devono essere verificati.

Sono comunque obbligatorie le verifiche d'ufficio di almeno due kart (tra i quali quello del 1° classificato) o secondo quanto disposto dai Commissari Sportivi.

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

A carico di Conduttori, che non si presentano al controllo della massa minima o che in qualsiasi momento vengano trovati al di sotto della massa minima prescritta, vengono adottati i seguenti provvedimenti:

- tempi ufficiali di qualificazione: annullamento del tempo ottenuto;
- batterie, manches, recuperi in cui si è verificata l'infrazione: retrocessione in ultima posizione;
- finali: esclusione dalla classifica.
  Se l'infrazione riveste carattere di particolare gravità, i Commissari Sportivi possono 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 è messa a disposizione dei Concorrenti affinchè gli stessi possano verificare preventivamente la massa minima.

Art 24.3 - Spoiler anteriore (Tutte le Classi e Categorie)

Se, superata la "linea di arrivo", il Commissario Tecnico e/o Addetto al Merito (Giudice di Fatto) indica che lo spoiler anteriore di uno su uno oppure più kart non è nella corretta posizione (vedi RDSTK artt. 4.14, 4.14.1, 4.14.2, 4.14.3, 4.14.4 a/b/c/d/e/f/g ed allegati), una penalità in tempo di 5" (cinque secondi) è inflitta al Conduttore interessato dal Collegio dei Commissari Sportivi (o il Giudice Unico).
Ai sensi del RSN art. 228, 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.
Il tentativo di rimontaggio dello spoiler anteriore e/o di riposizionamento dello stesso al telaio comporta il provvedimento dell'esclusione dalla gara e l'ammenda di 260,00 Euro (duecentosessanta/euro).
Il Collegio dei Commissari Sportivi (o il Giudice Unico) non ha potere sulla determinazione delle cause che hanno portato all'errato posizionamento dello spoiler anteriore e posteriore nelle fasi precedenti la contestazione tecnica.

Art. 24.4 — Parco Chiuso Pneumatici

I circuiti permanenti (kartodromi) devono disporre di un'area attrezzata e recintata da adibire a "parco chiuso pneumatici" e gli Organizzatori devono assicurare la gestione ed il controllo al fine di garantire il rispetto delle disposizioni vigenti.
E' consentito l'accesso

- al Conduttore e ad un (n. 1) suo meccanico titolare di licenza in corso di validità in possesso di pass di colore verde;
- al titolare di licenza Promoter in corso di validità, o ad un suo rappresentante, munito di apposito pass rilasciato dall'Organizzatore, nelle gare valide quali prove di Trofei di Marca e limitatamente alle fasi di gara concernenti.

Nel "parco chiuso pneumatici" i motori devono essere mantenuti spenti, possono essere usati esclusivamente i compressori messi a disposizione dall'Organizzatore.

Art. 25 – CLASSIFICHE

Le classifiche sono redatte secondo le disposizioni del presente RDSSK.
Sono considerate ufficiali, subordinatamente all'omologazione da parte di ACI Sport, le classifiche sottoscritte dal Direttore di Gara ed esposte all'Albo Ufficiale di Gara.
Le classifiche diventano definitive nei termini e nei modi previsti dalla vigente normativa.
Nel RPG, l'Organizzatore può prevedere una suddivisione per gruppi di kart, per classi di cilindrata o ancora una classificazione speciale basata su un indice di prestazione.

Art 25.1 - Batterie e Pre-Finale (eventuali)
E' classificato primo il Conduttore che ha coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo. Nella graduatoria seguono tutti gli altri Conduttori in base al numero dei giri ed al tempo impiegato a percorrerli.

Art. 25.2 - Finale
E' classificato primo il Conduttore che ha coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo. Nella classifica seguono, in base al numero dei giri portati a temine ed al tempo impiegato a percorrerli, i Conduttori che hanno compiuto almeno il 50% dei giri del primo classificato.

Art 25.3 - Classifiche provvisorie e definitive
Le classifiche, approvate dai Commissari Sportivi, devono essere affisse a cura del Direttore di Gara all'Albo Ufficiale di Gara con l'annotazione dell'ora ufficiale di esposizione.
Le classifiche diventano definitive 30 minuti dopo la loro esposizione.
Ove, invece, siano state disposte verifiche d'ufficio oppure sia stato presentato un reclamo sul quale non sia intervenuta ancora una decisione o sia in corso un'istruttoria per l'accertamento di comportamenti di gara, prima della scadenza del termine di presentazione dei reclami, i Commissari Sportivi annotano sulle classifiche già esposte che le stesse sono "provvisorie" oppure affiggono al fianco un apposito comunicato.

Art. 26 – CLASSIFICHE: MODALITA' DI COMPILAZIONE
Le classifiche devono essere predisposte a cura del Capo del Servizio di Cronometraggio sulla base dei dati ufficiali rilevati dai Cronometristi o forniti dagli Addetti al Merito (Giudici di Fatto) secondo le prescrizioni del RPG.
Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal Direttore di Gara nell'ora e nel luogo indicati dal RPG.
Le classifiche definitive, che fanno parte dell'incartamento di chiusura da inviare ad ACI Sport per l'omologazione dei risultati, devono contenere, di norma, le seguenti indicazioni:

1. numero di gara, nominativo del Conduttore, nominativo del Concorrente;
2. nominativo della Scuderia Karting/Karting Club di appartenenza solo se in possesso di regolare licenza ACI Sport in corso di validità;
3. kart utilizzato;
4. classe di appartenenza;
5. numero di giri e tempo impiegato e velocità media;
6. distacco dal primo classificato;
7. giro veloce e relativo tempo impiegato da ciascun Conduttore;
8. miglior giro veloce tra tutti i Conduttori;
9. indicazioni relative, per ogni classe, al numero dei partiti, dei classificati, dei non classificati, degli esclusi dalla gara o dalla classifica;
10. condizioni climatiche e temperatura;
11. circuito, data ed ora di inizio e fine della gara;

Al riguardo bisogna tenere presente che sono considerati:

- iscritti, tutti i Concorrenti compresi nell'elenco ufficiale degli iscritti, eccezion fatta per le eventuali iscrizioni condizionate e non perfezionate;
- partiti, tutti i Conduttori che, superate le operazioni preliminari e qualificatisi, si sono posti in griglia di partenza, con i rispettivi kart, agli ordini del Direttore di Gara;
- partenti, tutti i Conduttori che, superate tutte le operazioni preliminari e qualificati, non si sono posti in griglia di partenza agli ordini del Direttore di Gara;
- non classificati, i Conduttori che all'atto dell'abbandono definitivo della gara non avessero, con il loro ultimo passaggio sulla linea del traguardo, compiuto almeno il 50% dei giri**,** del percorso o del tempo del primo classificato;

- non classificati, tutti i Conduttori che pur transitando dopo l'arrivo del primo nel tempo massimo previsto, non hanno compiuto almeno il 50% dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato;
- esclusi dalla gara o dalla classifica, i Concorrenti ed i Conduttori fatti oggetto di un tale provvedimento dai Commissari Sportivi in seguito alla violazione di norme regolamentari o di disposizioni degli Ufficiali di Gara oppure in seguito a comportamento scorretto;
- classificati, tutti i Concorrenti e Conduttori che hanno compiuto, nei termini del CODE e del RSN, il 50% dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato. L'ultimo giro non viene conteggiato se ultimato oltre lo scadere del tempo massimo previsto dal RPG. Qualora il RPG non preveda un tempo massimo, questo è considerato pari a 2 volte il tempo sul giro più veloce;
- Ai fini della classifica per l'attribuzione del punteggio nelle gare titolate valgono le prestazioni minime previste dai Regolamenti Sportivi dei Campionati.

Il 50% del percorso è calcolato con arrotondamento per difetto.
Dei non classificati e degli esclusi si deve indicare, oltre al numero dei giri, anche il nominativo ed il relativo numero di gara.
Per i casi di "ex-aequo" si richiede di far riferimento agli articoli del RSN 148-149
NOTA: l'ora ufficiale di una competizione è quella del Capo Servizio Cronometraggio.

Art. 27 – PREMI

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

Classifica di Gruppo:
- 1° classificato Trofeo
- 2° e 3° classificato Coppa

Classifica di Classe:
- 1° classificato Coppa
- 2° e 3° classificato Coppa

I premi non sono cumulabili tra loro.
I premi non ritirati personalmente dai Conduttori interessati non vengono assegnati.
Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere premi in denaro, previa autorizzazione di ACI Sport con l'approvazione del RPG.
Le richieste di autorizzazione sono esaminate caso per caso e accolte o meno in base alle motivazioni e alle garanzie offerte.
I premi devono essere al netto delle ritenute fiscali previste dalle leggi vigenti.
Il pagamento dei premi deve avvenire nel corso della premiazione, se prevista, o al termine della gara, su esplicita autorizzazione del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.
Il pagamento è sospeso per quelle classi la cui classifica è sospesa per ricorsi in appello.
Gli Organizzatori di Trofei, Coppe, Challenge, Serie, articolati su più prove, possono prevedere una premiazione finale.
L'elenco dei premi finali deve essere comunicato ai Concorrenti antecedentemente lo svolgimento della prima gara.
La premiazione ha luogo quando le classifiche sono state dichiarate definitive e con il nulla osta del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.
In particolari situazioni (p.es.: dirette televisive) la premiazione può essere effettuata subito dopo l'arrivo della rispettiva gara ma è considerata provvisoria in attesa delle classifiche definitive.
La distribuzione dei premi relativi alle classifiche contro le quali è stato preavvisato un ricorso in appello deve essere sospesa.

Art. 28 – RECLAMI

Sono disciplinati dal vigente RSN art. 213 e segg. e dal Regolamento di Giustizia Sportiva.
I reclami, che vincolano il reclamante ad essere pertinente e trattare un solo argomento, devono essere firmati e presentati dal Concorrente al Direttore di Gara o, in sua assenza, ad un Commissario Sportivo unitamente all'importo del deposito cauzionale di 350,00Euro (trecentocinquanta/euro) (vedi RSN Appendice 9 "Tasse e Diritti", art. 5.2 "depositi cauzionali").
I reclami:

1. contro la validità di un'iscrizione e contro la qualifica dei Concorrenti, dei Conduttori e dei kart, devono essere presentati entro e non oltre 30 minuti dalla chiusura delle operazioni preliminari di verifica;
2. contro i fatti inerenti allo svolgimento della gara, devono essere presentati entro 10 minuti dall'arrivo del vincitore della gara;
3. contro le classifiche (tempi ufficiali di qualificazioni e gare) e contro le caratteristiche tecniche dei kart, devono essere presentati, rispetto alla pubblicazione delle classifiche stesse, entro 30 minuti se trattasi della Finale ed entro 10 minuti negli altri casi.

Non sono ammessi reclami e/o appelli avverso le decisioni dei Commissari Sportivi, Giudice Unico, Addetti al Merito e Addetti alla Partenza relativamente alle penalità in tempo inflitte, disciplinati dal CODE, dal RSN art. 216 BIS lett. A), dal RDSSk art. 33.
I Commissari Sportivi possono richiedere al reclamante, oltre al deposito cauzionale per il reclamo, il versamento di una cauzione per spese di smontaggio e rimontaggio (vedi art. 8.1).
Il reclamo di cui alla lettera a) può essere presentato da un Concorrente regolarmente iscritto.
Il reclamo di cui alla lettera b) può essere presentato soltanto dal Concorrente che ha preso parte alla gara cui il reclamo si riferisce.
I reclami devono essere esaminati e decisi dai Commissari Sportivi designati per la manifestazione.
Se un reclamo non viene accolto, il deposito cauzionale è inviato ad ACI Sport e la cauzione per le spese di smontaggio e rimontaggio è destinata a risarcire il Conduttore reclamato.

Art. 29 – APPELLO

Il ricorso contro una decisione del Collegio dei Commissari Sportivi deve essere preavvisato per iscritto allo stesso o al Direttore di Gara entro l'ora (60 minuti) che segue la notifica della decisione. Ha valore di notifica la comunicazione effettuata mediante la pubblicazione della decisione all'Albo Ufficiale di Gara in caso di assenza dell'interessato o di rifiuto di ricevere o ascoltare la decisione del Collegio.
In caso di Concorrente Persona Giuridica, il preavviso può essere presentato, oltre che dal Concorrente o da persona delegata, anche dal Conduttore interessato, accompagnato dal contributo di 1.500,00 Euro (millecinquecento/euro) (vedi RSN Appendice 9 "Tasse e Diritti", art. 5.3 "contributi per l'accesso ai servizi di giustizia sportiva").
Per le procedure di ritiro, sigillatura e spedizione dei particolari oggetto di appello si rimanda al RSN.
Nel caso in cui l'appello non fosse coltivato, il Giudice Federale può ridefinire la posizione in classifica fino all'esclusione dalla classifica o dalla gara e può applicare la sanzione prevista per "lite temeraria" così come definita nel Regolamento di Giustizia (vedi RSN art. 215 "Decisioni").

Art. 30 — SICUREZZA GENERALE
Art. 30.1 - PISTA

In tutte le fasi della manifestazione (prove libere, prove di qualificazione, manches di qualificazione, pre-finale/gara1, finale/gara2) i Conduttori devono attenersi scrupolosamente alle norme di comportamento dettate da Regolamento Generale FIA Karting e dal RSN vigenti, in quanto applicabili che si intendono qui integralmente trascritte. In particolare:

- solo la pista può essere usata in ogni fase della manifestazione e sempre nel rispetto delle disposizioni del CODE relative alla guida in circuito. Le linee bianche che definiscono i limiti esterni sono considerate pista ed i Conduttori sono autorizzati ad usare tutta la larghezza della pista tra le linee. Se le quattro ruote di un kart sono fuori da queste linee, il veicolo viene considerato uscito di pista;
- è assolutamente proibito guidare il kart in direzione opposta a quella di gara, a meno che un Ufficiale di gara addetto non ritenga che sia strettamente necessario per rimuovere il mezzo da una situazione pericolosa;
- il percorso deve essere seguito integralmente. Si incorre in un taglio del percorso nel caso in cui, non importa per quale motivo, non è seguito integralmente con conseguente vantaggio in termini di posizione di classifica o di riduzione della distanza prevista. I Conduttori che, per qualsiasi motivo, trasgrediscono a questa disposizione sono puniti in relazione alla gravità della violazione con provvedimenti che possono arrivare fino all'esclusione;
- nel caso di arresto del kart lungo il percorso, lo stesso deve essere rimosso il più rapidamente possibile affinchè la presenza del veicolo non costituisca un pericolo e/o un ostacolo per gli altri Conduttori.
- Se il Conduttore non è in grado di rimuovere il kart da una posizione pericolosa, l'Ufficiale di Gara ha il dovere di aiutarlo salvaguardando la propria incolumità; qualora il kart riparta in conseguenza di tale intervento, il Conduttore viene comunque escluso dalla classifica delle prove di qualificazione o della gara in cui l'aiuto è stato prestato;
- soltanto per i Conduttori delle classi Entry Level e 60 Mini può essere autorizzata la spinta per rimettere in moto il kart, manovra effettuata da personale espressamente designato dall'Organizzatore che non deve avere alcun rapporto con i Concorrenti ed i Conduttori iscritti;
- il Conduttore deve rimanere vicino al kart sino alla fine della fase della manifestazione in cui si è arrestato, eccetto che per ragioni di sicurezza o mediche;
- in caso di prove articolate in due sessioni separate da un intervallo, i kart lasciati in pista durante la prima sessione devono essere condotti al parco assistenza durante l'intervallo e possono partecipare alla seconda parte delle prove;
- le riparazioni con utensili sono proibite fuori dall'area riparazioni. E' vietato portare qualsivoglia attrezzo e/o pezzo di ricambio a bordo del kart. Il Conduttore può ricevere assistenza per il kart solo nell'area riparazioni;
- ad eccezione dei casi espressamente previsti dal Regolamento Particola di Gara o dal RDSSk, esclusivamente il Conduttore è autorizzato ad intervenire sul kart fermo, a meno che non si trovi nell'area riparazioni;
- il kart fermo in pista può essere fatto ripartire solo dal Conduttore senza ricevere alcun aiuto esterno, eccetto se lo stesso raggiunge con i propri mezzi l'area riparazioni e riparte dalla stessa; non sono ammesse spinte per aiutare i Conduttori una volta che hanno superato la linea tracciata all'uscita della pre-griglia;
- nessun Conduttore può lasciare l'area riparazioni senza l'autorizzazione dell'Ufficiale di Gara addetto;
- un Conduttore che intende lasciare la pista, tornare al parco assistenza o fermarsi nell'area riparazioni, deve mostrare la propria intenzione in tempo utile e deve assicurarsi di farlo in modo sicuro;
- un Conduttore che viola il Regolamento Tecnico nel corso di una competizione, eccetto durante l'ultimo giro, su ordine del Direttore di Gara o del Direttore di Prova deve fermarsi nell'area riparazioni e porre rimedio alla violazione prima di riprendere nuovamente la pista.

- in caso di problemi meccanici in qualsiasi fase della manifestazione, il Conduttore deve abbandonare la pista più velocemente possibile per ragioni di sicurezza;
- il rifornimento, qualora sia consentito, è permesso solo nell'area adibita;
- un Conduttore coinvolto in un incidente non deve lasciare il circuito senza l'autorizzazione dei Commissari Sportivi;
- in qualsiasi fase della manifestazione i Conduttori devono sempre indossare l'equipaggiamento completo definito agli artt. 8.3 e 8.4 del presente RDSSk;
- le istruzioni ufficiali sono trasmesse ai Conduttori per mezzo di segnalazioni previste dal RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting (vedi CODE, Regolamento Generale Karting). E' fatto divieto ai Concorrenti di usare segnalazioni simili;
- in qualunque momento della manifestazione un limite di velocità può essere imposto in pit lane ed area riparazioni. I Conduttori sono responsabili del rispetto di questo limite. Il mancato rispetto della velocità limite è sanzionato come previsto dal vigente RDSSk;
- la pista dichiarata "chiusa" dalla Direzione di Gara permane tale fintanto che i kart interessanti, siano essi in movimento che fermi, non raggiungono il parco chiuso. Tale direttiva vieta a chiunque di accedere al tracciato, con l'eccezione degli Ufficiali di Gara;
- in caso di "corsa bagnata/WET RACE" (condizione segnalata dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova per mezzo di un pannello), la scelta degli pneumatici è lasciata alla valutazione dei Conduttori. Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova, se ritiene inadeguato il set di pneumatici installato su di un kart in quanto procede a velocità nettamente inferiore agli altri o, comunque, crea pericolo per gli altri Conduttori in pista, si riserva il diritto di esporre la bandiera nera al Conduttore che è in netta difficoltà di aderenza.
- Tale disposizione non si applica durante le prove libere, prove libere ufficiali e prove di qualificazione. L'uso di pneumatici "slick" è quindi obbligatorio in tutti gli altri casi;
- l'Organizzatore garantisce la presenza in pista dei mezzi di sicurezza previsti dal RDS Regolamento Nazionale "Piste e Circuiti" karting in tutte le fasi della manifestazione.

Art 30.2 – PADDOCK E ALTRE AREE

Nel paddock e all'interno dei circuiti permanenti la velocità è limitata a "passo d'uomo".
Fuori dalla pista, propriamente detta, a Conduttori, meccanici, assistenti è fatto divieto di circolare con kart, motociclette, scooter, altri veicoli a motore anche elettrico.
E' inoltre proibito l'uso di veicoli da parte di bambini e/o persone senza patente di guida, l'uso di monopattini, skateboard e di mezzi di trasporto similari, l'uso di qualsiasi mezzo di trasporto privo di adeguata assicurazione come previsto dalla legge italiana.
In caso di violazione della presente disposizione, i Commissari Sportivi devono adottare, a carico dei Conduttori interessati, i provvedimenti disciplinari previsti dal RSN art. 216 BIS.
I Concorrenti/Conduttori devono disporre nell'area loro assegnata nel paddock sotto la loro diretta responsabilità, di almeno un estintore brandeggiabile di adeguata capacità (4 litri), caricato con gli agenti estinguenti previsti dall'Allegato J del CODE, posizionato in modo da essere facilmente accessibile e utilizzabile.
Dal termine delle verifiche sportive è vietata l'accensione dei motori all'interno del paddock in tutte le fasi della manifestazione, per tutte le classi ammesse.
I trasgressori sono sanzionati con un'ammenda pari a 250,00 Euro (duecentocinquanta/euro).
I trasgressori recidivi sono esclusi dalla manifestazione.

Art. 31 – COMPORTAMENTO DEI CONDUTTORI

Le presenti disposizioni valgono, in quanto applicabili, per tutti i tipi di competizioni Karting. Nelle manifestazioni, oltre ad attenersi alle prescrizioni previste dal RPG, anche in relazione alle caratteristiche del percorso, i Conduttori devono:

a) presentarsi alla partenza in buone condizioni fisiche e psichiche;
b) attenersi alle segnalazioni degli Ufficiali di Gara;
c) indossare il prescritto vestiario di gara ed in particolare il casco protettivo;
d) non effettuare una partenza anticipata;
e) non partire da una posizione scorretta (p. es. precedere il Conduttore in pole position durante una partenza lanciata);
f) non determinare una falsa partenza di uno o più kart;
g) non compiere, per nessun motivo, anche per breve tratto, il percorso in senso opposto a quello di corsa, sia durante la gara, sia durante le prove ufficiali;
h) agevolare, per quanto possibile, i sorpassi, tenendo conto che gli stessi possono avvenire da entrambi i lati. I Conduttori doppiati o che stanno per essere doppiati, devono immediatamente cedere il passo al Conduttore doppiante, eventualmente anche rallentando l'andatura;
i) mantenere la propria traiettoria, dopo aver superato un altro kart, per un tratto sufficiente a non interferire con la marcia del veicolo superato;
j) mantenere di norma la propria traiettoria, evitando manovre scorrette;
k) entrare al parco chiuso curando di non intralciare i kart in corsa e tenendo una velocità ridotta per non creare pericolo alle persone presenti nella zona;
l) assicurarsi, nel lasciare la pre-griglia, di non intralciare gli altri kart ed immettersi in pista solo dopo l'autorizzazione dell'Ufficiale di Gara addetto;
m) non effettuare, in genere, manovre che per la loro natura o per le circostanze in cui avvengono possano risultare pericolose. Una condotta di gara pericolosa comporta l'esclusione dalla competizione anche se non intenzionale o se imputabile a imperizia o deficienza umana o meccanica, quale quella risultante da ripetuti testa coda o uscite di strada. In tali casi i provvedimenti non hanno carattere disciplinare;
n) non attraversare per alcun motivo la pista a piedi se non previa autorizzazione e sotto la sorveglianza di un Ufficiale di Gara;
o) spostare subito il kart, nel caso di arresto lungo il percorso, fuori dalla pista quanto più possibile o sul margine della pista stessa, collocandolo lontano dalle curve ed in modo visibile per gli altri Conduttori, e chiedendo comunque l'intervento degli Ufficiali di Gara.

Art. 31.1 – COMPORTAMENTO DEI CONDUTTORI CHE RAPPRESENTANO L'ITALIA NELLE GARE VALEVOLI PER I CAMPIONATI INTERNAZIONALI.

I Conduttori che partecipano, in Italia e all'estero, alle gare valevoli per i Campionati Internazionali Karting e che quindi hanno il riconoscimento di rappresentante dell'Italia, sono obbligati a:

- conoscere le norme di svolgimento di tali gare;
- partecipare con materiale conforme ai regolamenti tecnici in vigore;
- tenere comportamenti corretti verso gli Ufficiali di Gara e verso i rappresentanti delle Autorità Sportive nazionali ed internazionali;
- tenere sempre una condotta di gara improntata a sportività e correttezza;
- non tenere comportamenti che possano arrecare pregiudizio all'immagine del nostro Sport o danno ai risultati sportivi degli altri Concorrenti italiani;
- partecipare alle cerimonie di premiazione finale;
- il mancato rispetto di tali obblighi comporta l'adozione di provvedimenti disciplinari.

Le presenti disposizioni valgono, in quanto applicabili, per tutti i tipi di competizioni Karting.

Art. 32 – INCIDENTE

Un "Incidente" significa un fatto o una serie di fatti che coinvolgono uno o più Conduttori, oppure qualsiasi azione di un Conduttore segnalata ai Commissari Sportivi dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova, oppure rilevata dai Commissari Sportivi e denunciata al Direttore di Gara o al Direttore di Prova per accertamenti.

a) E' responsabilità dei Commissari Sportivi decidere se uno o più Conduttori è/sono coinvolto(i) in un incidente; egli/essi non deve/devono lasciare il circuito senza il consenso dei Commissari Sportivi.

b) Un Conduttore coinvolto in un Incidente ed informato di ciò dai Commissari Sportivi, non deve lasciare il circuito senza il loro consenso.

I Commissari Sportivi possono usare qualsiasi sistema video oppure elettronico che possa aiutarli a prendere una decisione.

Art. 33 – SANZIONI CODIFICATE

Per quanto non espressamente stabilito nel presente articolo si fa riferimento al Regolamento Nazionale Sportivo ACI Sport (art. 216 BIS) ed al CODE FIA.

I Commissari Sportivi infliggeranno le seguenti penalità:

A) Per assenza al Briefing ammenda di € 125,00 (Centoventicinque)

B) Per partenza anticipata (da fermo): 5" (secondi)

C) Per mancato rispetto della posizione (da fermo): 5" (secondi)

D) Per un parziale mancato rispetto dell'allineamento nelle partenze lanciate: 3" (secondi)

E) Per totale mancato rispetto dell'allineamento nelle partenze lanciate: 10" (secondi)

F) Per "JUMP START" nelle partenze lanciate: 5" (secondi) o 10" (secondi)

G) Per qualunque Pilota che abbia causato un Incidente durante la sessione di prove di qualificazione: cancellazione dei 3 (tre) tempi migliori nella sessione interessata

H) Per intervento meccanico (lavoro e/o impostazioni) in "Pre-Griglia " esclusione dalla Gara

I) Per mancato rispetto del punto 4 art. 17 ,10 " (secondi) di penalità

J) Incident: azione che comporti più cambi di traiettoria, 3" (secondi) di penalità

K) Incident: Azione che comporti contatto con altro conduttore dove lo stesso si avvantaggia di diverse posizioni: "Drive Through", che nel karting viene commutato in 5" (secondi) di penalità

L) Incident: Azione che comporti un contatto multiplo o ritiro di conduttore/i: "Stop and Go" che nel karting viene commutato in 10" (secondi) di penalità

M) Incident: Condotta di guida pericolosa per sé o verso altri conduttori, oppure, attore di situazione/i di pericolo: esclusione dalla classifica o manifestazione

N) Per taglio di percorso con ottenimento di vantaggio: 5" (secondi) o esclusione dalla gara.

O) Per mancato rispetto dei limiti di pista e rientro in maniera pericolosa: 5 "(secondi)

P) Per non rispetto delle bandiere gialle: 5" (secondi)

Q) Per non rispetto della bandiera nera con disco arancio: esclusione dalla gara

R) Per non rispetto della bandiera blu: 3 "(secondi)

S) Per non rispetto della bandiera blu con diagonali rosse: esclusione dalla gara e 260 € di ammenda

T) Per non rispetto della bandiera rossa: 10 "(dieci secondi)

U) Per non rispetto della bandiera nera: esclusione e deferimento al Giudice Sportivo

V) Per superamento in regime di slow: 3"(secondi)

W) Per non conformità dello Spoiler anteriore (Tutte le Classi e Categorie): 5" secondi

X) Per errato montaggio dello spoiler anteriore e/o l'alterazione del sistema di fissaggio dello stesso al telaio: esclusione dalla gara

Y) Per il tentativo di rimontaggio dello spoiler anteriore e/o di riposizionarlo dello stesso al telaio durante il giro di rientro al parco chiuso: esclusione dalla gara e l'ammenda di euro 260,00 (Duecentosessanta/euro).

Z) Per sottopeso della massa minima prescritta nei tempi di qualifica: annullamento dei tempi ottenuti

AA) Per sottopeso della massa minima prescritta nelle batterie, manches, recuperi: retrocessione in ultima posizione

BB) Per sottopeso della massa minima prescritta nelle finali: esclusione dalla classifica.

- **Nota: tutte le penalità espresse in secondi si intendono NON APPELLABILI come indicato dall' Art 215 Bis – Regolamento Sportivo Nazionale**

ART. 215 BIS - DECISIONI NON APPELLABILI

Alcune decisioni non sono appellabili. Queste includono le penalità del Drive Through, Stop & Go e altre penalità qualificate "non appellabili" nel regolamenti di settore o a in quelli sportivi applicabili ai campionati, serie, trofei, coppe

Art. 34 – INCARTAMENTO DI CHIUSURA

Come previsto dal RSN art. 158, entro dieci giorni dal termine della manifestazione, l'Organizzatore deve inviare tramite procedura informatizzata ad ACI, per l'omologazione dei risultati, un incartamento di chiusura contenente nell'ordine indicato:

- il RPG approvato, il programma ufficiale, il piano di emergenza sanitario (PES);
- i comunicati, le circolari ed i provvedimenti emanati per la competizione;
- copia della polizza assicurativa/permesso di organizzazione;
- omologa del tracciato
- l'elenco degli iscritti con l'indicazione di: partenti, nominativo e numero di licenza dei concorrenti e dei conduttori, tipo, marca, gruppo e classe dei kart, numeri di gara assegnati; motivi per i quali alcuni concorrenti e/o conduttori non si siano presentati alle verifiche preliminari o non abbiano preso la partenza;
- dichiarazione verificati per assicurazione ed elenco verificati;
- la relazione dettagliata del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico sullo svolgimento della competizione con l'indicazione dei fatti salienti verificatisi nella stessa, le eventuali decisioni prese e penalità comminate, i provvedimenti proposti ad ACI Sport ed il parere sulla omologazione dei risultati;
- la relazione del Direttore di Gara su tutti i fatti verificatisi nel corso della competizione;
- la relazione dei Commissari Tecnici sulle verifiche tecniche ante e post-gara;
- le relazioni degli altri Ufficiali di Gara (Commissari di Percorso, ai box, etc.), se le loro segnalazioni hanno influito sulla compilazione della classifica o sui provvedimenti disciplinari adottati o da proporre;
- le classifiche con i verbali dei cronometristi in originale;
- l'elenco di eventuali reclami con il relativo testo;
- il verbale di assegnazione e distribuzione dei premi;

Art. 35 – TASSE DI INTEGRAZIONE "CHIUSURA GARE"

Gli Organizzatori devono corrispondere ad ACI Sport, per ogni Conduttore verificato nel corso delle gare iscritte a calendario ed organizzate nel corso dell'anno, le seguenti somme:

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

Il versamento delle tasse di integrazione "chiusura gare" è dovuto ad ACI entro il lunedì successivo la gara, esclusivamente a mezzo bonifico bancario (vedi RSN Appendice 9 "Tasse e Diritti", art. 1).

In caso di ritardato pagamento, i soggetti inadempienti possono essere deferiti agli Organi di Giustizia Sportiva per l'eventuale applicazione di sanzioni disciplinari.

Art. 36 – APPLICAZIONE E INTERPRETAZIONE DELLE NORME

In caso di vertenza concernente l'interpretazione delle prescrizioni contenute in questo Regolamento, solo ACI ed il Collegio dei Commissari Sportivi (nell'ambito della manifestazione) sono qualificati per prendere una decisione senza pregiudizio del diritto di appello, conformemente al RDSSk.

Art. 37 – TITOLI IN PALIO

ACI Sport indice i sottoelencati Campionati, Trofei e Coppe da disputarsi nell'anno in corso secondo quanto previsto dai rispettivi regolamenti, pubblicati nella Regolamentazione di Settore Karting.

Campionato	Titolo in palio	Area
Campionato Italiano ACI Karting	ACI Karting Conduttori MINI Gr.3 Under ACI Karting Conduttori MINI Gr.3 ACI Karting Conduttori OKJ N ACI Karting Conduttori OKN ACI Karting Conduttori 125 KZ2 ACI Karting Conduttori 125 KZ2 Under 18 ACI Karting Conduttori 125 KZN (Under/Over) ACI Karting Conduttori 100/125 LEGEND ACI Karting Conduttori OKJ ACI Karting Conduttori OK ACI Karting Femminile ACI Karting Disabili Karting Squadre Regionali	
Coppa Italia	ACI Karting Conduttori MINI Gr.3 Under ACI Karting Conduttori MINI Gr.3 ACI Karting Conduttori OKJ N ACI Karting Conduttori OKN ACI Karting Conduttori 125 KZ2 ACI Karting Conduttori 125 KZN (Under/Over)	
Trofeo Nazionale	Conduttori 60 Mini Conduttori 60 Gr.3 Under Conduttori 60 Gr.3 Conduttori OKN Over 40 Conduttori KZN Rookie Conduttori KZN Over 25 Conduttori KZN Over 30 Conduttori KZN Over 50	
Trofeo Nazionale Circuiti Cittadini	Conduttori 60 Minikart Conduttori 125 KZ2 Circuiti Cittadini Conduttori 125 KZN (Under/Over) Conduttori 100/125 LEGEND	

Coppa Italia di Zona	Conduttori 60 Mini (con classifica Under 10) Conduttori MINI Gr.3 Under Conduttori MINI Gr.3 Conduttori OKJ N Conduttori OKN Conduttori OKN Over 40 Conduttori KZN Rookie Conduttori KZN Over 25 Conduttori KZN Over 30 Conduttori KZN Over 50 Conduttori KZ2 Conduttori KZ2 (Under 18) Conduttori 100/125 LEGEND	Zona 1: Piemonte, Val d'Aosta, Liguria, Lombardia Zona 2: Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige, Veneto Zona 3: Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Marche Zona 4: Lazio, Abruzzo, Molise Zona 5: Campania Zona 6: Calabria, Basilicata Zona 7: Puglia Zona 8: Sicilia Zona 9: Sardegna

Si applicano le disposizioni del RSN art. 23 se il regolamento di tali manifestazioni articolate su più prove prevede, direttamente o indirettamente, lo scarto di una o più gare, i Conduttori esclusi non possono scartare la(e) gara(e) nelle quali sono stati esclusi per motivi tecnici o per provvedimenti del Giudice Sportivo.
Tali gare non possono quindi essere conteggiate ai fini della classifica finale delle manifestazioni.
Lo scarto può riguardare esclusivamente una non partecipazione alla gara oppure il risultato peggiore conseguito dal Conduttore.

Art. 38 – COPERTURA DEI MEDIA CORRETTA ED IMPARZIALE DELLA COMPETIZIONE

L'Organizzatore di una competizione deve assicurare che le persone abilitate ad esplicare i diritti di trasmissione, si adoperino affinchè la stessa sia coperta in modo corretto ed imparziale, ed i risultati non siano alterati.

TABELLA TASSE E DIRITTI DA VERSARE AD ACI

Per le tasse e diritti da versare ad ACI si veda l' **Appendice 9 del RSN – TASSE E DIRITTI – sul sito www.acisport.it**