



Automobile Club d'Italia  
**SPORT**

# ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2021

## REGOLAMENTO DI SETTORE KARTING (RDSk)

### TITOLO I – NORME GENERALI (NGk) CAPO I

## REGOLAMENTO SPORTIVO (RDSSk)

**DATA DI PRIMA PUBBLICAZIONE: 14 Gennaio 2021**

#### **CRONOLOGIA MODIFICHE:**

<b>ARTICOLO MODIFICATO</b>	<b>DATA DI APPLICAZIONE</b>	<b>DATA DI PUBBLICAZIONE</b>
<b>Rivisto 'RDSSk su erronei rinvii e/o ripetizioni o incongruenze</b>	<b>immediata</b>	<b>15/02/2021</b>
Allegato 1 convenzione Karting Rental ACI/ASI	immediata	22/04/2021



## INDICE GENERALE

### Sezione I REGOLAMENTO SPORTIVO

#### 1.1 PREMESSA

Art. 2	MANIFESTAZIONI SPORTIVE: ORGANIZZAZIONE - CLASSIFICAZIONE - CALENDARIO
Art. 3	PISTE
Art. 4	KART AMMESSI
Art. 5	ASSICURAZIONI
Art. 6	CONCORRENTI E CONDUTTORI - LICENZE
Art. 7	UFFICIALI DI GARA
Art. 8	CRONOMETRAGGIO
Art. 9	SEGNALAZIONI
Art. 10	ISCRIZIONI ALLE GARE
Art. 11	CONDIZIONI GENERALI
Art. 12	ABBIGLIAMENTO DI SICUREZZA
Art. 13	DISPOSIZIONI PARTICOLARI RELATIVE AI CASCHI
Art. 14	NORME DI COMPORTAMENTO DEI PILOTI CHE RAPPRESENTANO L'ITALIA NELLE GARE VALEVOLI PER I CAMPIONATI INTERNAZIONALI
Art. 15	VERIFICHE TECNICHE E SPORTIVE
Art. 16	MATERIALE CHE PUO' ESSERE UTILIZZATO (TELAI E MOTORI)
Art. 17	CARBURANTE
Art. 18	COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DEI GRUPPI
Art. 19	COMPETIZIONI
Art. 20	SERVIZIO DI CRONOMETRAGGIO
Art. 21	SVOLGIMENTO DI UNA MANIFESTAZIONE
Art. 22	ACCESSO ALLA PISTA
Art. 23	PARCO CHIUSO
Art. 24	SICUREZZA GENERALE
Art. 25	INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI
Art. 26	QUALIFICHE
Art. 27	BRIEFING
Art. 28	GRIGLIA DI PARTENZA
Art. 29	PROCEDURA DI PARTENZA
Art. 30	NEUTRALIZZAZIONE DI UNA MANCHE DI QUALIFICAZIONE O DI UNA GARA
Art. 31	RIPRENDERE UNA CORSA CON LA PROCEDURA "SLOW"
Art. 32	SOSPENSIONE DELLA GARA O DELLE PROVE
Art. 33	RIPRESA DI UNA CORSA (MANCHE DI QUALIFICAZIONE O FINALE)
Art. 34	ARRIVO
Art. 35	GESTIONE DEL PARCO CHIUSO E VERIFICHE TECNICHE

Art. 36	<b>CLASSIFICHE</b>
Art. 37	<b>RECLAMI</b>
Art. 38	<b>APPELLO</b>
Art. 39	<b>PREMI</b>
Art. 40	<b>INCARTAMENTO DI CHIUSURA</b>
Art. 41	<b>OBBLIGHI PARTICOLARI DEI CONDUTTORI</b>
Art. 42	<b>INCIDENTE</b>
Art. 43	<b>SANZIONI APPLICABILI NEL CORSO DELLA MANIFESTAZIONE</b>
Art. 44	<b>SANZIONI CODIFICATE</b>
Art. 45	<b>NORME ESPLICATIVE</b>
Art. 46	<b>ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE E DELLE RELATIVE PROVE UFFICIALI</b>
Art. 47	<b>APPLICAZIONI E INTERPRETAZIONI DELLE NORME</b>
Art. 48	<b>COPERTURA DEI MEDIA CORRETTA ED IMPARZIALE DELLA COMPETIZIONE</b>
<b>Allegato 1: Convenzione ACI/ASI Karting Rental</b>	

## **Art.1 - PREMESSA**

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

ACI ha redatto ed emanato il presente Regolamento Sportivo di Settore Karting (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.

Ogni questione sull'interpretazione del presente RDSSk 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. 2 – MANIFESTAZIONI SPORTIVE: ORGANIZZAZIONE - CLASSIFICAZIONE – CALENDARIO**

### **Tipologia**

a) **Manifestazioni sportive karting**

b) **Manifestazioni agonistiche karting propriamente dette (2° livello)**

Gare di velocità in linea delle classi attinenti all'attività di base, ai Campionati Regionali ed ai Campionati, Trofei nazionali, Coppe ACI e delle classi relative ai Regolamenti Tecnici Internazionali karting; gare di durata (endurance a normale contenuto agonistico).

c) **Manifestazioni agonistiche karting Renting (1° livello)**

Manifestazioni Renting con kart da noleggio certificati CE max 15 cavalli (vedi allegato 1) Dimostrazioni e Attività Promozionali (gestione libera ma autorizzata dalla Federazione); Eventi Historic Kart (gestione libera ma autorizzata dalla Federazione).

### **Classificazione**

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

Le gare Karting possono essere:

- **Internazionali:** quando sono iscritte nel Calendario Sportivo Internazionale;
- **Nazionali:** quando sono iscritte nel calendario nazionale;

Sono Nazionali anche le gare riservate quando sono aperte a concorrenti e conduttori in possesso di determinate condizioni precisate nei regolamenti particolari di gara ai sensi dell'Art.15 RSN, fatta eccezione per gli pneumatici che devono in ogni caso seguire, per ogni classe, le disposizioni del Regolamento Tecnico Nazionale.

### **Calendario**

Ved. Cap. IV, Art. 42 e segg. -- del RSN).

In casi di richieste concomitanti, l'ACI ha la facoltà di decidere insindacabilmente dando la precedenza, nell'ordine, a parità di altre condizioni, alle manifestazioni valevoli per un titolo FIA, a quelle valevoli per i Campionati, Coppe o Trofei Nazionali, a quelle internazionali non valevoli per un titolo FIA, a quelle nazionali e a quelle riservate (Regolamento Sportivo Nazionale, Art. 42).

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

- Nelle date ove sono presenti gare valide per i Campionati Italiani (con esclusione del Campionato Italiano Circuiti Cittadini, Coppa Italia, non possono svolgersi altre gare nazionali e/o internazionali non valide per un titolo CIK/FIA;  
Fatto salvo un diverso accordo tra gli organizzatori interessati, all'interno della stessa regione o tra province limitrofe le gare nazionali non titolate devono distanziarsi da quelle aventi una validità ACI di almeno due week-end successivi;
- le Gare Internazionali non titolate successive a quelle aventi validità per il Campionato Italiano ACI Karting devono distanziarsi di almeno due week-end;
- le Gare non svoltesi l'anno precedente o alla loro prima edizione, quelle che si iscrivono dopo la discussione del calendario o che modificano la loro data in corso d'anno sono posizionate nel calendario sportivo a discrezione di ACI;
- le Manifestazioni valevoli per i Campionati Regionali ACI Karting sono svolte su piste titolari di una licenza nazionale di pista permanente rilasciata da ACI secondo il calendario pubblicato nel sito web ACI Sport ([www.acisport.it](http://www.acisport.it)) e su circuiti Cittadini laddove nella Regione non vi siano piste omologate.

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

### **Art. 2.1 – Serie Nazionali**

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

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

- anzianità della licenza di Organizzatore/Promotore di almeno 5 anni;
- avere organizzato negli ultimi tre anni almeno una manifestazione internazionale.

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

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

### **Art. 2.2 - Permesso di organizzazione**

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

Il permesso di organizzazione è il documento che autorizza l'organizzazione di una manifestazione.

Nessuna manifestazione può essere organizzata senza essere stata preventivamente iscritta nel Calendario Sportivo e senza aver ottenuto il permesso di organizzazione.

Alla richiesta del permesso di organizzazione deve essere allegato il Piano di Emergenza Sanitaria secondo quanto previsto dall'Appendice 8 dell'annuario 2021 e dal successivo art. 46.

### **Art. 2.3 – Illuminazione Pista**

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

### **Art. 3 – PISTE**

Le manifestazioni Karting si devono svolgere su piste permanenti (Kartodromi) conformi al Titolo I – Capo III del Regolamento Nazionale piste e circuiti karting, omologate da ACI o dalla CIK/FIA ed in possesso della Licenza di Pista in corso di validità.

Le manifestazioni karting possono anche svolgersi su percorsi provvisori conformi al Titolo I – Capo III – Sezione III del Regolamento Nazionale piste e circuiti karting, di volta in volta omologati da ACI.

Sia le piste permanenti che i circuiti cittadini devono essere in possesso delle prescritte autorizzazioni amministrative e della licenza ACI di pista in corso di validità.

La capienza massima della pista è stabilita dal Certificato di omologazione.

La capienza per le classi del gruppo Entry Level è ridotta del 50%.

#### **Art. 4 – KART AMMESSI**

Solo i Kart omologati o registrati dall' ACI Sport e/o dalla CIK-FIA, come indicato nei regolamenti delle varie classi sono ammessi nelle gare che si svolgono in Italia.

I Kart sono suddivisi in gruppi e classi.

Le suddivisioni dei gruppi e delle classi vengono riportate al Titolo I – Capo II, Art.1 del Regolamento Tecnico di Settore Karting (RDSTk).

#### **Art. 5 – ASSICURAZIONI**

Ved. Art. 54 – Richiesta rilascio Permesso di Organizzazione del RSN e Appendice 1 del RSN. Lett. E: **9 art. 1.3**

#### **Art. 6 – CONCORRENTI E CONDUTTORI – LICENZE**

Nelle gare sono ammessi i concorrenti ed i conduttori titolari di licenza ACI Karting di Concorrente/Conducente.

I Concorrenti ed i Conducenti 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 piloti con licenza Nazionale karting rilasciata dalla Svizzera, dalla Repubblica di San Marino e da Malta che, ai sensi degli **art.2.3.4.-2.3.5-2.3.6 b** del Codice Sportivo Internazionale FIA, possono partecipare alle gare nazionali italiane, iscritte a calendario sportivo nazionale.

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

L'assenza di tale documento, se portata a conoscenza dell'ACI o della FIA costituisce una violazione degli art. 64 del RSN, e comporta l'adozione delle sanzioni previste.

Le licenze dovranno essere in corso di validità e valevoli per le classi e le categorie nelle quali è richiesta l'iscrizione.

Non è ammessa la licenza di conducente Auto.

**Fa eccezione, come previsto dall'art. B2 dell'Appendice 1 RSN "Licenze – Assicurazioni" la licenza di Concorrente Persona Giuridica **Auto Karting**, 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 seguenti Gruppi e Classi riportati nella tabella seguente:

<b>Licenze</b>	<b>Età conduttori</b>	<b>Classi</b>
Nazionale E (1)	Da 6 anni compiuti fino a 8 anni compiuti (1)	- Entry Level - Entry Level TdM - Categorie 50cc attività Club

Nazionale D	Da 9 anni compiuti fino a 12 anni compiuti (2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 60 Mini (2015-2021)</li> <li>- 60 Mini (2010-2014)</li> <li>- TdM Mini ROK</li> <li>- TdM 60 Easy Kart</li> <li>- TDM Easy Kart Junior Shifter (12 anni compiuti)</li> <li>- TdM Rotax FR 125 Mini</li> <li>- TdM X30 Mini</li> <li>- Categorie 60 Mini attività Club</li> </ul> <p><u>Da 11 anni compiuti:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TdM Junior ROK</li> <li>- TdM Rotax FR 125 Junior</li> <li>- TdM 100 Easy Kart</li> <li>- IAME X30 Junior</li> </ul>
Nazionale C Junior	12 anni nel corso dell'anno fino a 14 anni non compiuti.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OKJ</li> <li>- TdM Junior ROK</li> <li>- TdM Rotax FR 125 Junior</li> <li>- TdM 100 Easy Kart</li> <li>- IAME X30 Junior</li> <li>- TDM Easy Kart Junior Shifter</li> <li>- Categorie attività Club (3)</li> </ul>
Nazionale C Senior	15 anni compiuti nel corso dell'anno	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OK</li> <li>- KZ2</li> <li>- KZN</li> <li>- TdM Rotax FR 125 Max</li> <li>- TdM 125 Master Easy Kart</li> <li>- TdM Rotax DD2</li> <li>- KGP Direct Drive</li> <li>- TdM IAME X30 Senior</li> <li>- TdM IAME X30 Master</li> <li>- Super ROK</li> <li>- Senior ROK</li> <li>- Shifter ROK</li> <li>- TDM Easy Kart Junior Shifter</li> <li>- Categorie attività Club (3)</li> </ul>
Club	8 anni compiuti (4)	Tutte le categorie (4)

(1) Con test abilitativo 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, se titolari di Licenza F nell'anno precedente oppure con test abilitativo di 2° livello effettuato presso i Centri Tecnici Federali Kart oppure con la partecipazione al Kart Summer Camp dell'anno in corso o precedenti.

**Non è ammessa la partecipazione alle gare dei trofei di marca fino al compimento dei 9 anni.**

(3) Le licenze nazionali e internazionali A – B - C Junior C Restricted e C Senior potranno partecipare nelle categorie previste nel Regolamento dei Campionati Club ma saranno trasparenti ai fini dei punteggi delle classifiche nelle gare valedoli per i campionati di Area Club e nelle gare titolate Club.

Non possono partecipare alle gare di Campionato Italiano Club.

(4) La licenza Club può essere rilasciata dagli 8 anni compiuti in tutte le categorie previste nel RSN 2021, nel rispetto delle età come descritto nel presente Allegato 1.

Potranno prendere punti solo nelle gare di Area Club e nelle gare titolate Club e saranno trasparenti ai fini delle classifiche di tutte le altre gare.

Non possono partecipare alle gare di Campionato Italiano, alla Finale Nazionale dei Campionati Regionali.

Non sarà consentito nel corso dell'anno il passaggio (il cambio) di licenza dalla categoria Nazionale e/o internazionale alla categoria Club e viceversa.

Le licenze delle categorie internazionali seguiranno la normativa CIK FIA 2021.

Licenze	Età Conducenti	Classi
Internazionale C Junior	12 anni compiuti nel corso dell'anno fino a 14 non compiuti	- OK Junior
Internazionale C Restricted	14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza e 15 non compiuti alla data di rilascio della licenza	- OK - KZ2
Internazionale C Senior	15 anni (compiuti nel corso dell'anno) e rispetto delle condizioni CIK FIA	- OK - KZ2 - KZ
Internazionale B	15 anni (compiuti nel corso dell'anno) e rispetto delle condizioni CIK FIA	- OK - KZ2 - KZ
Internazionale A	15 anni (compiuti nel corso dell'anno) e rispetto delle condizioni CIK FIA	- OK - KZ2 - KZ

#### **Art. 6.1 – Partecipazione alle gare internazionali**

I Concorrenti ed i Conducenti ammessi a partecipare ad una gara internazionale devono essere detentori di una licenza internazionale secondo quanto dal COD (Codice Sportivo Internazionale) della FIA, dal Regolamento Internazionale Karting e dal Regolamento delle Licenze Internazionali Karting di Conducente.

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

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

L'assenza di tale documento, se portata a conoscenza dell'ACI o della FIA costituisce una violazione degli artt. 64 del RSN, e comporta l'adozione delle sanzioni previste.

#### **Art. 6.2 – Partecipazione di conducenti italiani alle gare che si svolgono all'estero**

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

#### **Art. 7 – UFFICIALI DI GARA**

##### **Commissari Sportivi**



Il Collegio dei Commissari Sportivi presso ogni manifestazione sportiva è composto da tre Commissari Sportivi – di cui uno con funzioni di Presidente del Collegio – ed è competente a giudicare le violazioni di norme e regolamenti commesse durante lo svolgimento delle manifestazioni sportive e ad adottare i provvedimenti disciplinari di competenza previsti dal Cap. XVII Art. 210.3 del RSN.

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

Il Giudice Unico può essere designato solo per le gare Endurance.

In ogni caso, l'Organizzatore ha la facoltà di richiedere la designazione del Giudice Unico in luogo del collegio dei CCSS, ma non può accettare più di 50 iscrizioni.

### **Altri 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. 8 – CRONOMETRAGGIO**

Ved. Art 145 del RSN.

### **Art. 9 – SEGNALAZIONI**

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

Le bandiere di segnalazione sono indicate nel Regolamento nazionale piste e circuiti karting.

**Segnali con le bandiere che devono essere usati dal Direttore di Gara il Direttore di Prova o dai suoi incaricati sulla linea di partenza.**

**(a) Bandiera nazionale:**

Questa bandiera è normalmente usata per dare inizio alla gara.

Il segnale di partenza deve essere dato abbassando la bandiera che, per Competizioni che partono da ferme, non deve essere alzata sopra la testa prima che tutti i karts siano fermi e in nessun caso per più di 10 secondi. Questa bandiera deve essere usata solo in alcune circostanze (per es. nel caso in cui le segnalazioni luminose non funzionano più) e per le Prove di qualificazione.

**(b) Bandiera rossa:**

Deve essere sventolata alla linea di partenza quando è stato deciso di fermare una sessione di prova o la gara. La bandiera rossa può essere usata dal Direttore di Gara o da un suo rappresentante per chiudere il circuito.

**(c) Bandiera a scacchi bianca e nera:**

Deve essere sventolata. Indica la fine della sessione di prova o di una gara.

**(d) Bandiera nera:**

Deve essere usata per informare il Pilota interessato, che si deve fermare al suo box o nel posto designato nel Regolamento Supplementare o di Campionato al prossimo accesso al Parco Chiuso.

Se un Pilota non riesce ad ottemperare per qualunque ragione, questa bandiera non dovrebbe essere mostrata per più di 4 giri consecutivi.

La decisione di mostrare questa bandiera è unicamente dei Commissari Sportivi.

Il Concorrente interessato è immediatamente informato della decisione.

**(e) Bandiera nera con un disco arancione (40 cm di diametro):**

Questa bandiera dovrebbe essere usata per informare il Pilota interessato che il suo Kart ha problemi meccanici tali da creare pericolo per sé o gli altri Piloti e significa che lui deve fermarsi all'area di riparazione al giro successivo.

Quando i problemi meccanici sono stati risolti, il kart può riprendere la gara.

**(f) Bandiera bianca e nera divisa diagonalmente:**

Questa bandiera dovrebbe essere mostrata solo una volta ed è un avvertimento al Pilota interessato che è stato segnalato per comportamento anti sportivo.

Queste ultime tre bandiere (d), (e) ed (f), devono essere mostrate ferme e accompagnate da un pannello con un numero bianco che deve essere mostrato al Pilota del kart che porta il numero indicato.

Queste bandiere possono anche essere mostrate in posti diversi dalla linea di partenza se il Direttore della Prova o il Direttore di Gara lo ritengono necessario.

Normalmente la decisione di mostrare le ultime due bandiere (e) ed (f) è del Direttore di Gara o del Direttore della Prova; comunque, può anche essere presa su richiesta dei Commissari Sportivi per imporre una sanzione sportiva.

**(g) Bandiera blu e rossa (doppia diagonale) con numero:**

Il Pilota interessato deve fermarsi prima di essere doppiato o anche dopo essere stato doppiato.

Questa bandiera può essere usata solo se è consentito nel Regolamento Sportivo di Campionato, Coppa o Trofeo o nel Regolamento Supplementare della Competizione.

**Segnali di bandiera da usare nelle postazioni dei C.P:**

**(h) Bandiera gialla**

Questo è un segnale di pericolo e deve essere mostrato ai Piloti in due modi con i seguenti significati:

– singola sventolata: ridurre la velocità, non superare e restare pronti a cambiare direzione. C'è un pericolo sul bordo o su una parte della pista.

– doppia sventolata: ridurre la velocità, non superare e restare pronti a cambiare direzione o fermarsi.

Qui c'è un pericolo che blocca tutta o parte della pista.

La bandiera gialla deve essere mostrata solo alla postazione dei Commissari di Percorso che si trovano immediatamente prima del pericolo.

Non è permesso superare tra la prima bandiera gialla e la bandiera verde visualizzata dopo l'incidente.

**(i) Bandiera gialla con strisce rosse:**

Questa bandiera deve essere mostrata senza movimento per informare i Piloti che c'è un deterioramento di aderenza dovuto ad olio o acqua sulla pista nell'area oltre la bandiera. Questa bandiera deve essere mostrata per almeno 4 giri a meno che la superficie non ritorni normale prima. Comunque i Commissari di Percorso nel settore al di là del posto dove questa bandiera è stata mostrata, non hanno l'obbligo di mostrare una bandiera verde.

**(j) Bandiera blu:**

Questa bandiera deve normalmente essere sventolata, quale indicazione ad un Pilota che sta per essere sorpassato.

**(k) Bandiera bianca:**

Questa bandiera deve essere sventolata e viene usata per indicare al Pilota che c'è un veicolo molto più lento nel settore della pista controllato da quella postazione di sorveglianza.

**(l) Bandiera verde:**

Questa bandiera viene usata per indicare che la pista è libera e deve essere sventolata anella postazione immediatamente dopo l'incidente che necessitava dell'uso di una o più bandiere gialle.

Può anche essere usata, se ritenuto necessario dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova per segnalare la partenza di un giro di warm-up o la partenza di una sessione di prove.

## **Art. 10 – ISCRIZIONI ALLE GARE**

### **Art. 10.1 – Apertura e chiusura delle iscrizioni**

Si applicano le disposizioni del Cap. VI del RSN.

L'apertura delle iscrizioni non può avvenire prima dell'approvazione del Regolamento Particolare di Gara (RPG).

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

- gara cui si riferisce la domanda di iscrizione;
- cognome e nome;
- residenza e, possibilmente, recapito telefonico;
- numero e categoria di licenza;
- gruppo e classe del Kart.

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

Nel settore karting, nelle gare non titolate ed in quelle valide per i Campionati Regionali, è autorizzata la partecipazione dei conduttori ad un massimo di due classi nell'ambito della stessa manifestazione. (Cap. VI art.80 del RSN).

Per tutti i conduttori minorenni partecipanti alla gara, l'autorizzazione da parte dei genitori esercenti la potestà è ritenuta valida quella depositata all'atto del rilascio della stessa licenza da conduttore che autorizza il minore all'attività agonistica indipendentemente dal concorrente che lo iscrive alla gara.

Un conduttore minore può essere iscritto ad una gara da uno dei genitori esercenti la potestà che sia titolare di una licenza di concorrente Persona Fisica, ovvero o da altro titolare di licenza di Concorrente Persona Fisica o Giuridica.

Termini di Chiusura delle iscrizioni:

a) Gare non titolate e Campionati Regionali:

La chiusura delle iscrizioni deve avvenire di norma il sabato precedente la gara.

b) 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.

### **NORMA TRANSITORIA**

La presente norma, redatta in considerazione delle modifiche all'attività sportiva rese necessarie per contrastare l'epidemia di Covid 19, è stata approvata dalla Giunta Sportiva in data 28 aprile 2020 e modifica, fino a data da destinarsi, gli artt. 62, 64, 65, 67, 68 e 71 dell'RSN da ora in avanti abbreviata in NORMA TRANSITORIA COVID 19.

In ottemperanza alle disposizioni di legge, è necessario evitare assembramenti di piloti e team e mantenere le distanze di sicurezza in tutte le fasi di una manifestazione, compresa quella delle verifiche sportive ante gara.

E' pertanto adottata una procedura informatica **obbligatoria** che permette ai concorrenti ed ai concorrenti/conduttori di effettuare on line una preiscrizione alla gara e che viene descritta di seguito:

Il concorrente, sia persona fisica che giuridica, ed il concorrente/conduttore entrano nel sito istituzionale [www.acisport.it](http://www.acisport.it) in "Area riservata" con le proprie credenziali e la licenza valida per l'anno in corso ed accedono alla procedura "Gare e calendari" scegliendo la gara alla quale si vogliono iscrivere.

Informazioni sulle modalità al seguente link:

<http://acisport.it/it/acisport/news/comunicati/61329/preiscrizioni-online-alle-gare-automobilistiche>

Non è richiesta la firma autografa sul modulo di iscrizione, almeno fino al perdurare della validità di questa procedura on line.

E' cura dell'Organizzatore:

- acquisire i documenti scaduti o mancanti direttamente dal concorrente via mail;
- verificare l'avvenuto pagamento della quota di iscrizione alla gara con proprie modalità (estratto conto corrente bancario o altro).

Per gli stranieri, che non possono ancora entrare in area riservata con una licenza non italiana, rimangono valide le procedure utilizzate finora.

Ove non fosse possibile, per motivi di forza maggiore, utilizzare quanto riportato nel protocollo generale, eccezionalmente, si potrà fare l'iscrizione, ed il relativo pagamento, presso la Segreteria di Gara con accesso consentito uno per volta, indossando le protezioni di sicurezza e mantenendo le distanze sociali.

### **Art. 10.2 – Tasse di iscrizione**

Ad eccezione degli Organizzatori delle sole gare Club, gli Organizzatori devono corrispondere ad ACI; per ogni Conduttore verificato; le somme di seguito riportate per le gare da loro iscritte a calendario ed organizzate nel corso dell'anno:

<b>Tipologia di Gara</b>	<b>Importi</b>
Campionato Regionale e Trofei di Marca	10,00 Euro (a carico dell'organizzatore)

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

**Gli Organizzatori possono stabilire una tassa d'iscrizione alle gare, comprensiva di IVA, che per ogni conduttore non può essere superiore agli importi seguenti al netto degli importi per le prove libere:**

Validità delle Gare	Categorie	Importi
a) Campionato Italiano Aci Karting	OKJ, OK, KZ2 60 Mini – MIMI Gr.3 KZN – TDM ROK – TDM IAME	Euro 300,00 + IVA Euro 200,00 + IVA Euro 200,00 + IVA
b) Coppa Italia – Trofeo Nazionale – Finale Nazionale dei Campionati Regionali -- Campionato Italiano ACI Club	Tutte le categorie	Euro 200,00 + IVA
c) Gare nazionali non titolate e Campionati Regionali che si svolgono su una giornata	Tutte le categorie  Fatto salvo quanto previsto nel Reg. dei Campionati Regionali 2021	Euro 90,00 + IVA
<b>d) Gare nazionali non titolate CLUB</b>	<b>Tutte le categorie</b>	<b>Euro 90,00 + IVA</b>
e) Gare nazionali non titolate che si svolgono su due o più giornate	Tutte le categorie	Euro 215,00 + IVA
f) Gare su piste di categoria "A"	Maggiorazione sulle tasse di cui alle lettere d) ed e)	Euro 20,00 + IVA
g) Gare iscritte al calendario internazionale non titolate che si svolgono su due o più giornate	Tutte le categorie	Euro 300,00 + IVA
h) Gare iscritte al Calendario Nazionale o Internazionale che si svolgono su due o più giornate, di grande prestigio, con anzianità superiore a 10 anni	Tutte le categorie	Euro 350,00 + IVA

Agli organizzatori delle gare su pista permanente è consentito richiedere ai concorrenti, per le prove libere da effettuarsi il giorno precedente la gara, una quota ulteriore nella misura massima Euro 50,00 + IVA comprensiva dello smaltimento dei rifiuti.

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

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

L'Organizzatore ha la facoltà di stabilire gli orari di apertura e di chiusura del paddock.

All'interno dell'area paddock non è consentito, per motivi di sicurezza, il pernottamento e l'utilizzo di fiamme libere.

Se ne ha la possibilità, può concedere, a titolo oneroso, l'uso di proprie aree per il campeggio di camper, roulotte e relativi servizi al di fuori del paddock.

## **Art. 11 – CONDIZIONI GENERALI**

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

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

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

Se un Concorrente non è in grado di essere presente personalmente alla Competizione, deve nominare il proprio rappresentante per iscritto.

La persona così nominata è responsabile del kart partecipante durante tutta la durata della Competizione congiuntamente ed in solido con il Concorrente del rispetto di tutte le disposizioni del Codice (CSI) e della regolamentazione ACI.

Il Concorrente deve assicurarsi che il suo kart rispetti le condizioni di conformità e di sicurezza durante tutta la durata delle prove e della gara.

Tutte le persone interessate in qualunque modo ad un kart partecipante o presenti per qualunque altro motivo nella zona del Paddock, dei Parchi Assistenza o sulla pista, devono portare sempre un lasciapassare appropriato in maniera visibile.

### **Art. 11.1 – Circolazione con i Kart nel paddock e nelle altre aree**

Fuori dalla pista propriamente detta, ai conduttori, ai meccanici ed agli assistenti è fatto divieto di circolare con kart, motociclette, scooter e altri veicoli con motori in moto.

In caso di mancata osservanza della presente disposizione, i Commissari Sportivi devono adottare, a carico dei conduttori comunque interessati, i provvedimenti disciplinari previsti dall'Art.216 BIS del RSN.

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 saranno sanzionati con un'ammenda pari a 250,00 Euro.

I trasgressori recidivi saranno esclusi dalla manifestazione.

## **Art. 12 – ABBIGLIAMENTO DI SICUREZZA**

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

- tuta intera, con omologazione C.I.K-FIA in corso di validità;
- casco di protezione conforme al successivo Art.13;
- guanti interi;
- scarpette alte con protezione della caviglia.

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

Sono vietati capi di vestiario suscettibili di impigliarsi nei vari organi del kart.  
L'utilizzo di piercing, bracciali e collane in metallo durante le gare è vietato e può essere oggetto di un apposito controllo prima della partenza.

#### **Art. 13 – DISPOSIZIONI PARTICOLARI RELATIVE AI CASCHI**

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

[https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2020-09/Appendix\\_standards\\_for\\_karting\\_helmets\\_0.pdf](https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2020-09/Appendix_standards_for_karting_helmets_0.pdf)

Il casco deve essere regolarmente agganciato.

Per i conduttori delle classi Entry Level e Mini è obbligatorio l'uso del casco di tipo integrale omologato per i piloti con età inferiore a 15 anni (Omol. CMR – CMH – CMS)

**a) Etichette di omologazione**

Le etichette d'identificazione dei caschi omologati secondo le specifiche del paragrafo precedente sono riprodotte nel RDS Tecnico Karting (RDSTK).

**b) Personalizzazione del casco**

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

**c) Adesivi, scritte, marchi e istoriazioni**

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

**d) Modifiche**

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

**e) Caschi sprovvisti di etichetta di omologazione valida**

I conduttori devono curare che il loro casco rechi la relativa etichetta di omologazione.

Qualora, per qualsiasi ragione, la stessa manchi o risulti illeggibile, essi dovranno richiedere al fabbricante il suo ripristino o quantomeno l'apposizione di etichetta o marchio atto all'identificazione della marca o modello del casco.

Solamente nella Categoria Club Sono ammessi anche i caschi omologati dal ministero dei trasporti.

#### **ART. 14 – NORME DI COMPORTAMENTO DEI PILOTI CHE RAPPRESENTANO L'ITALIA NELLE GARE VALEVOLI PER I CAMPIONATI INTERNAZIONALI.**

I Conduttori che partecipano, in Italia e all'estero, alle gare valedoli 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 **AS-Sport** o danno ai risultati sportivi degli altri concorrenti italiani;
- partecipare alle cerimonie di premiazione finale;
- il mancato rispetto di tali obblighi comporterà l'adozione di provvedimenti disciplinari.

#### **Art. 15 – VERIFICHE TECNICHE E SPORTIVE**

a) Durante le Verifiche Tecniche e Sportive preliminari, che si avranno alle date e nei luoghi specificati nel Regolamento Particolare di Gara, il Conduttore e il Concorrente devono rendere disponibili tutti i documenti e le informazioni richieste.

- 1) licenza o attestato in corso di validità e della loro rispondenza alle classi nelle quali si chiede di gareggiare;
- 2) documento d'identità;
- 3) certificato originale d'identità fisica in corso di validità;
- 4) tessera ACI **A.C.I.** (soltanto per i conduttori maggiorenni);
- 5) dichiarazione sottoscritta del Conduttore, di impegno ad indossare abbigliamento di sicurezza e casco di tipo omologato ed avvalersi, per la messa in moto del kart, della collaborazione di personale titolare di licenza di assistente tecnico o **assistente meccanico-preparatore**

#### **NORMA TRANSITORIA COVID 19.**

Come previsto dalla Norma Transitoria inserita nell' RSN, la documentazione sopra indicata potrà essere fornita all'organizzatore ove non possibile reperirla sulla procedura dell'iscrizione on-line del sito federale, mediante invio a mezzo mail od altro strumento telematico (vedi art. 10).

- b) I Piloti e i Concorrenti che non avranno rispettato i limiti di tempo imposti, non saranno autorizzati a partecipare alla Competizione, eccetto deroghe accordate dai Commissari Sportivi in circostanze particolari.
- c) Il Direttore di Gara o il Medico di Gara può domandare a un Pilota di sottoporsi a un esame medico in ogni momento della competizione.
- d) Nessun kart potrà prendere parte alla Competizione finché non sarà controllato dai Commissari Tecnici.
- e) I Commissari Tecnici su mandato dell'ACI o dei CC.SS. possono in ogni momento della competizione:
  - 1) verificare la conformità del kart o dell'equipaggiamento del Pilota;
  - 2) esigere che un kart sia smontato dal Concorrente per assicurare che le condizioni di ammissione o di conformità siano pienamente rispettate;
  - 3) chiedere a un Concorrente di fornire loro quelle parti o campioni che essi ritengono necessari.
- f) Ogni kart che, dopo essere stato approvato dai Commissari Tecnici, è smontato, modificato o riparato in modo tale che ciò può mettere a rischio la sua sicurezza, o mettere in dubbio la sua conformità o che è coinvolto in un incidente con conseguenze simili, deve essere presentato nuovamente ai Commissari Tecnici per l'approvazione.
- g) Il Direttore di Gara può domandare che tutti i kart coinvolti in un incidente siano fermati e controllati.
- h) I controlli e le Verifiche Tecniche saranno effettuati da Ufficiali debitamente designati che saranno responsabili dell'organizzazione dei Parchi Assistenza e/o del Parco Chiuso, e che saranno i soli autorizzati a dare le istruzioni ai Concorrenti.



- i) La presentazione di un kart alle Verifiche Tecniche sarà considerata come una dichiarazione implicita di conformità.
- j) Ogni Pilota riceverà dopo le Verifiche Sportive un “SCHEDA DI IDENTIFICAZIONE E AUTOCERTIFICAZIONE DEL MATERIALE USATO IN GARA”.  
Tutti i dettagli relativi all’equipaggiamento completo devono essere inseriti in questo formulario prima di essere presentato alle Verifiche Tecniche.  
Una “SCHEDA” incompleta sarà rifiutata.
- k) Il numeri della gara e le insegne pubblicitarie eventuali dovranno già essere posti sul kart al momento della presentazione del materiale alle Verifiche Tecniche.
- l) Il numero di gara deve essere applicato sulle placche porta-numeri anteriori e posteriori e sul lato esterno di entrambe le carenature laterali.  
Il numero di gara deve essere sempre leggibile, pena l’ammenda non inferiore a Euro 100,00, e le sue cifre devono avere le medesime dimensioni. Per la dimensione e il posizionamento dei numeri di gara, si rinvia al RDSTk Titolo I, Capo II, Regolamento Tecnico, Art.4.18.
- m) Un Pilota non potrà cambiare il suo materiale dopo che è stato identificato durante le Verifiche Tecniche.
- n) Dei sistemi di misura del regime massimo e/o di controllo del funzionamento della frizione potranno essere utilizzati nelle categorie dove dei limiti di regime e/o di funzione della frizione sono prescritti.  
Essi dovranno essere installati nello stretto rispetto delle istruzioni qui afferenti.
- o) Su decisione dei Commissari Sportivi, i Commissari Tecnici potranno scambiare i sistemi di accensione dei Concorrenti con sistemi supplementari forniti dall’ ACI. La sostituzione del sistema di accensione deve essere della stessa marca e stesso modello di quello usato dal Concorrente interessato.
- p) In sede di controllo dei documenti di ammissione alla gara, l’Organizzatore deve rilasciare, a titolo gratuito, i seguenti pass:
- Quando il titolare di una iscrizione è un 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, dei quali uno obbligatoriamente verde che abilita il suo portatore ad entrare nei recinti del parco pneumatici;
    - d) n. 1 pass “mezzo di assistenza” per ogni conduttore verificato che autorizzi l’ingresso nel paddock.
  - Quando il titolare dell’iscrizione (concorrente) è anche 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.
  - Quando il titolare dell’iscrizione è un 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.

**Art.16 – MATERIALE CHE PUO’ ESSERE UTILIZZATO (TELAI E MOTORI)**

**Art. 16.1 – Materiale che può essere utilizzato nelle gare**

**Gare non titolate ed in quelle valide per i Campionati Regionali.**

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 seguente Art.16.2.

**Gare valedoli per Campionati, Trofei e Coppe ACI.**

TELAI	MOTORI	PNEUMATICI (slick e rain)
Max 2 della stessa Marca	Max 2 della stessa Marca	Max 4 Anteriori + 4 Posteriori

**Art. 16.2 – Pneumatici – Parco chiuso pneumatici (obbligo solo per piste permanenti)**

Ogni pista (kartodromo) deve disporre di un’area attrezzata e recintata da adibire a “parco chiuso pneumatici”.

La gestione e il controllo di questa area, la cui funzione è di garantire il rispetto delle disposizioni contenute nel comma successivo, devono essere assicurati dagli Organizzatori.

Nel parco pneumatici I motori devono essere mantenuti spenti, possono essere usati esclusivamente i compressori messi a disposizione dall’organizzatore e può essere ammesso, per ogni conduttore, un solo meccanico (Pass di colore verde); è inoltre vietato fumare per motivi di sicurezza.

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

Fatto salvo quanto riportato nel precedente Art.16.1), nelle gare che si svolgono in un kartodromo, i conduttori devono utilizzare, nel corso dell’intera manifestazione, un solo treno di pneumatici slick.

Per treno di pneumatici si intendono 4 pneumatici.

Il conduttore ha la facoltà, a sua scelta di utilizzare anche un altro pneumatico (anteriore o posteriore), in caso di necessità e dietro comunicazione ai CC.SS.

In tutte le gare per gli pneumatici (4 pneumatici) possono essere attuate le seguenti modalità.

- Obbligo, per i Concorrenti, dell’acquisto sul campo di gara degli pneumatici, alle seguenti condizioni:
  - o autorizzazione specifica rilasciata da ACI su richiesta dell’Organizzatore mediante menzione obbligatoria nel RPG;
  - o prezzo massimo pari a quello di listino al pubblico (IVA inclusa) fissato dalla Casa Costruttrice.
- 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 nuovi, acquistati non importa dove;

- Gli pneumatici, di proprietà del concorrente, sono depositati in parco chiuso subito dopo l'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione e dopo ogni singola gara, escluse le finali;
- Utilizzo strumento Mini Rae Lite (RDSTK – Art 4.16.2.).

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

### **Art. 16.3 – Sicurezza dei 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. 17 – CARBURANTE**

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

## **Art. 18 – COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DEI GRUPPI**

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

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

La costituzione delle classi è deliberata dal Direttore di Gara.

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

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

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

La classe 60 Mini potrà ritenersi costituita qualunque sia il numero degli iscritti.

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

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

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

Per le classi non costituite i Commissari Sportivi hanno la facoltà di trasformare, d'intesa con l'Organizzatore, le gare in linea in gare ad inseguimento (ved. Art.19.3).

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

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

**Nella classe KZN Junior sono ammessi tutti i conduttori da 15 anni compiuti fino a 25 anni compiuti.**

**Nella classe KZN Under sono ammessi tutti i conduttori da 26 anni compiuti fino a 39 anni compiuti.**

**Nella classe KZN Over sono ammessi tutti i conduttori che hanno 40 anni compiuti.**

## **Art. 19 – COMPETIZIONI**

Il Karting è uno Sport che si pratica individualmente o a squadre.

Le gare possono svolgersi, su uno o più giorni come si seguito indicato agli art. 19.1, 19.2, 19.3 oppure con criteri e modalità diversi approvati di volta in volta da ACI.

### **Art.19.1 – Gare in linea**

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

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

- Gare internazionali (svolgimento):
  - o Per le gare internazionali si rinvia al Regolamento Internazionale Karting.
- Gare Nazionali (svolgimento):
  - o prove libere non ufficiali (facoltative nel caso di gare su circuiti provvisori);
  - o prove libere ufficiali;
  - o prove ufficiali di qualificazione (cronometrate);
  - o Batterie ed eventuali Recuperi;
  - o 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.19.2 – Gare a tempo (escluse le cl. 60 cc. Mini e Entry Level)**

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

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

### **Art.19.3 – Gare con criteri e modalità diversi approvati di volta in volta da ACI**

Gare con criteri e modi di svolgimento diversi da quelli ipotizzati nei precedenti Artt. 19.1 e 19.2 e approvati da ACI su proposta dell'Organizzatore (ad es. gare ad inseguimento, slalom, manifestazioni di promozione con kart messi a disposizione dal promotore, ecc.) (ved. prec. art. 2).

### **Art. 19.4 – Numero massimo dei conduttori ammessi contemporaneamente in pista (capienza).**

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

#### **Gara:**

- per le piste permanenti (kartodromi), in sede di omologazione.  
Nelle gare a tempo il numero dei kart ammessi contemporaneamente può essere aumentato del 50%;
- per i circuiti cittadini, all'atto del rilascio del permesso di organizzazione.

#### **Prove libere (ufficiali e non):**

- per le piste permanenti (kartodromi), in sede di omologazione.  
Con decisione del Direttore di Gara, il numero dei kart ammessi contemporaneamente può essere aumentato del 50%;
- per i circuiti cittadini, all'atto del rilascio del permesso di organizzazione.

### **Art. 19.5 – Lunghezza delle gare**

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

<b>Categoria/Gruppo</b>	<b>Fase della competizione</b>	<b>Min / Max</b>
Junior, Senior, Gear Shift, Super TAG, 100 Amatoriale, 125 con cambio di velocità TDM Junior/ Senior	Batterie, manches e recuperi	9/18 km
	Pre-Finali – Gara 1	12/20 km
	Finali – Gara 2	20/30 km
60 Mini -TDM 60	Batterie, manches e recuperi	8/12 km
	Pre-Finali – Gara 1	10/15 km
	Finali – Gara 2	10/15 km

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

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

#### **Art. 20 – SERVIZIO DI CRONOMETRAGGIO**

In ogni gara è obbligatorio il servizio di cronometraggio (dall'Art.145 del RSN).

#### **Art. 21 – SVOLGIMENTO DI UNA MANIFESTAZIONE**

##### **Art. 21.1 - Prove libere non ufficiali**

Le prove libere non ufficiali fanno parte della manifestazione e il loro programma deve essere indicato nel Regolamento Particolare di Gara (RPG).

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

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

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

- Piste di categoria A/B: Euro 50,00 + IVA;
- Piste di categoria C/D: Euro 40,00 + IVA.

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

Durante le prove libere, i conduttori sono tenuti a rispettare le norme di comportamento previste dal Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) e dal Regolamento Sportivo di Settore Karting (RDSk).

I casi di violazione devono essere segnalati al Collegio dei Commissari Sportivi che in occasione della sua prima riunione potrà adottare provvedimenti disciplinari fino alla non ammissione alla manifestazione.

##### **Art. 21.2 - Prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso di gara)**

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

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

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

I conduttori che non effettuano almeno un giro del percorso prove libere ufficiali non sono ammessi alla gara.

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

### **Art. 21.3 – 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 ciascuna gruppo o classe le prove devono essere effettuate con turni di un numero di conduttori (gruppi) non superiore alla capienza della pista.

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

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

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

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

La composizione dei gruppi deve essere stabilita per sorteggio.

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

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

I piloti che, durante il loro turno di prove di qualificazione, usciranno dalla pista dovranno obbligatoriamente effettuare le operazioni di pesatura.

Una volta effettuate le operazioni di pesatura i piloti non potranno più rientrare in pista.

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

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

### **Art. 21.4 – Batterie e Recuperi. (Gare Titolate ed Internazionali)**

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

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

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

**Alla Finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista meno 6.**

**I conduttori esclusi devono disputare, in relazione alla capienza della pista, uno o due Recuperi. In caso di 2 Recuperi, i conduttori sono assegnati all'uno o all'altro recupero in base alla classifica delle batterie che determina anche l'ordine di partenza. I migliori 6 classificati (i migliori 3 di ogni Recupero in caso di 2 Recuperi) sono ammessi alla Finale. In caso di non effettuazione dei Recuperi, alla finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista.**

#### **Art. 21.5 – Gruppi, Manche (Gare Titolate ed Internazionali)**

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

#### **Art. 21.6 – 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. 21.7 – 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 verranno attribuiti in base al risultato acquisito in Pre – Finale.**

**Tale decisione va riportata nell'incartamento di chiusura.**

##### **Finale NON Preceduta da Pre-Finale**

**Ved. Art 21.4 del presente regolamento.**

#### **Art. 22 – ACCESSO ALLA PISTA**

Solo gli Ufficiali previsti nell'organigramma del Regolamento Particolare di Gara (RPG) avranno diritto di accesso alla pista.

I rappresentanti della stampa potranno accedere alla pista solo se ne avranno fatto espressa richiesta all'Organizzatore e se l'autorizzazione sarà loro concessa.

Essi dovranno inoltre rispettare tutte le istruzioni di sicurezza indicate dagli Ufficiali di Gara.

#### **Art. 23 – PARCO CHIUSO**

a) Solo gli Ufficiali di Gara incaricati dei controlli possono entrare nel Parco Chiuso.

Qualunque ingresso di qualunque natura non può essere effettuato senza l'autorizzazione di quegli Ufficiali di Gara.

- b) Appena viene presentata la bandiera a scacchi (Arrivo) la regolamentazione del Parco Chiuso si applicherà alla zona compresa tra la Linea d'Arrivo e l'entrata al Parco Chiuso.
- c) Il Parco Chiuso dovrà essere sufficientemente grande e protetto da assicurare che nessuna persona non autorizzata non vi possa accedere.
- ~~d) L'accesso alla "Pre-Griglia" terminerà cinque minuti prima dell'orario in programma per la partenza della gara. Qualsiasi kart che non abbia preso posizione sulla "Pre-Griglia" non potrà più farlo, tranne su autorizzazione da parte del Collegio dei Commissari Sportivi.~~
- ~~e) L'Organizzatore dovrà provvedere all'installazione di un orologio ben visibile all'entrata della "Pre-Griglia" sincronizzato con l'orario ufficiale, i kart piazzati sul "Pre-Griglia" devono essere pronti a correre.~~
- ~~f) E' vietato effettuare lavori e/o adeguamenti sul kart in "Pre-Griglia" con l'eccezione delle pressioni di pneumatici che possono essere regolati, dal Pilota o dal suo Meccanico in qualsiasi momento, utilizzando il proprio manometro, lasciando uscire solo l'aria.~~
- ~~g) Nelle categorie i cui motori sono dotati di motorino di avviamento, i meccanici dovranno lasciare la "Pre-Griglia" tre minuti prima della partenza della gara.~~
- ~~h) Qualsiasi pilota che non potesse partire dalla "Pre-Griglia" dopo la presentazione della Bandiera Verde e richiederebbe l'intervento del meccanico potrà lasciare la "Pre-Griglia" solo su ordine del Commissario preposto in Pre-Griglia e partirà al fondo dello schieramento di partenza, indipendentemente dal numero di giri formazione.~~
- ~~i) In caso di condizioni climatiche mutevoli, entrambi i telai devono essere pronti all'uso e possibilmente montati in due diverse configurazioni, una delle quali è "asciutto (Slick)" l'altro tipo "pioggia (Rain)"~~
- ~~j) Per essere ammessi, entrambi i telai devono essere stati introdotti nel "Parco Assistenza Partenza".~~
- ~~k) Ogni Pilota selezionerà uno dei due telai per portarlo da Parco assistenza partenza in "Pre-Griglia" e questa scelta sarà definitiva. Non sarà concesso alcun tempo supplementare.~~
- ~~l) In determinate circostanze, i kart saranno invitati a posizionarsi in griglia di partenza sulla pista, questo caso sarà specificato nel programma dell'evento.  
La procedura specifica da seguire è quella descritta al punto d).~~

## **Art. 24 – SICUREZZA GENERALE**

- a) E' assolutamente proibito ai Piloti di guidare i loro kart in direzione opposta a quella di gara, a meno che non sia strettamente necessario per rimuovere il kart da una situazione pericolosa.
- 1) Il percorso deve essere seguito integralmente.  
Si incorre in un taglio di percorso quando quest'ultimo, non importa per quale motivo, non è seguito integralmente con conseguente vantaggio in termini di posizione di classifica o di riduzione della distanza di gara prevista. I conduttori che per qualsiasi motivo violano questa disposizione, sono puniti, in relazione alla gravità della violazione, con provvedimenti che possono arrivare fino all'esclusione.
- b) Durante le Prove Libere, le Prove di Qualificazione, le Manche di Qualificazione e le Gare di Finale, i Piloti possono usare solo la pista e devono osservare sempre le disposizioni del Codice riguardo la guida nel circuito.  
Il circuito è definito da linee bianche su entrambi i lati del circuito.  
I Piloti 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 kart è considerato come essere uscito dalla pista.



- c) Durante le Prove Libere (secondo il regolamento dei campionati di riferimento), le Prove di Qualifica, le Manche di Qualifica e le gare della fase finale, un kart che si ferma deve essere rimosso dalla pista il più rapidamente possibile affinché la sua presenza non costituisca un pericolo o un ostacolo per gli altri Piloti.  
Se il Pilota non è in grado di rimuovere il kart da una posizione pericolosa, il Commissario di Percorso ha il dovere di aiutarlo salvaguardando la propria incolumità; comunque se il kart riparte in conseguenza di tale aiuto, sarà escluso dalla classifica delle Prove di Qualificazione o dalla gara in cui questo aiuto è stato dato.
- 1) La spinta per rimettere in moto il Kart fermatosi nel corso di una gara può essere autorizzata soltanto per i conduttori delle classi 60 Mini e Entry Level. In questo caso deve essere effettuata soltanto per mezzo di persone espressamente designate dall'Organizzatore e non aventi alcun rapporto con i concorrenti ed i conduttori iscritti.
  - 2) Eccetto che per ragioni di sicurezza o mediche, il Pilota deve stare vicino al suo kart fino alla fine delle Prove Libere, Prove di Qualificazione, Manche di Qualificazione o delle corse della fase finale.
  - 3) In caso di una sessione di Prova in due parti separata da un intervallo, tutti i karts abbandonati sul circuito durante la prima parte devono essere riportati al Parco Assistenza durante l'intervallo e possono partecipare alla seconda parte delle Prove.
- d) Qualunque riparazione con strumenti è proibita fuori dall'Area Riparazioni. E' proibito portare qualunque strumento e/o pezzi di ricambio a bordo del kart. Il Pilota può ricevere aiuto solo nell'Area Riparazioni .
- e) Se è consentito fare rifornimento, ciò è permesso solo nell'area adibita a ciò.
- f) Ad eccezione dei casi espressamente previsti dal Regolamento Particolare di Gara, o dall'RDSSK , nessuno a parte il Pilota è autorizzato a toccare un kart fermo a meno che non sia nell'Area Riparazioni.
- g) Quando la pista è chiusa dalla Direzione di Gara durante e dopo le Prove e dopo l'arrivo, finché tutti i karts interessati che siano mobili o meno, non sono arrivati al Parco Chiuso, nessuno è autorizzato ad accedere alla pista, con l'eccezione dei Commissari di Pista.
- h) Durante le Prove Libere (secondo il regolamento dei campionati di riferimento), le Prove di Qualifica, le Manches di Qualifica e le gare della fase finale, il kart può essere fatto ripartire solo dallo stesso Pilota, eccetto se egli riparte dall'Area Riparazioni.  
Il Pilota non può ricevere alcun aiuto esterno sulla pista durante lo svolgimento di una Competizione, eccetto che nell'Area Riparazioni, che lui può raggiungere solo con i propri mezzi.  
Non sono ammesse spinte per aiutare i Piloti una volta che essi hanno superato la linea tracciata all'uscita della Pre-Griglia.
- i) Un limite di velocità può essere imposto nella Pit Lane e nell'Area Riparazioni durante le Prove, le gare e i giri di Formazione. Al Pilota che supera questa limitazione sarà imposta una penalità prevista nel Regolamento di Campionato o dal Regolamento Particolare di Gara (RPG).
- j) Se un Pilota ha problemi meccanici durante le Prove, le Manches di Qualifica o le Gare della fase finale, deve abbandonare la pista più velocemente possibile per ragioni di sicurezza.
- k) Se un Pilota è coinvolto in un incidente, non deve lasciare il circuito senza il permesso dei Commissari Sportivi.
- l) Nessun Pilota può lasciare l'Area Riparazioni senza essere stato invitato a fare ciò dai Commissari di Pista.
- m) Istruzioni ufficiali verranno trasmesse ai Piloti per mezzo di segnali previsti dal Codice.

I Concorrenti non devono usare segnalazioni simili a questi.

- n) Se un Pilota 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.
- o) Durante la Competizione e su ordine del Direttore di Gara o del Direttore di Prova, un Pilota che viola il Regolamento Tecnico, eccetto durante l'ultimo giro, deve fermarsi nell'Area Riparazioni e porre rimedio alla violazione prima di riprendere nuovamente la pista.
- p) Quando partecipano alle Prove Libere (seguendo la regolamentazione dei campionati di riferimento), o Prove di Qualifica, alle Manches di Qualificazione o alla fase finale, i Piloti devono indossare sempre l'equipaggiamento completo definito all'Articolo 12 e 13 del presente Regolamento.
- q) L'Organizzatore si impegna ad avere sulla pista tutti i mezzi di sicurezza previsti per le manifestazioni dal Regolamento Nazionale piste e circuiti Karting, dall'inizio delle Prove Libere sino alla fine della Competizione.
- r) In caso di "corsa bagnata" (condizioni segnalate per mezzo di un pannello dalla Direzione di Gara o dal Direttore di Prova), la scelta di pneumatici è lasciata all'apprezzamento dei Piloti, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova si riservano il diritto di usare la bandiera nera se ritengono che il kart di un Pilota abbia montato un set di pneumatici inadeguato e che sia troppo lento e pericoloso per gli altri Piloti.  
L'uso di gomme "slick" è quindi obbligatorio in tutti gli altri casi.

#### **Art. 25 – INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI**

Tutte le classifiche e i risultati delle prove, le manches di qualificazione e le gare della fase finale, come ogni altra decisione degli Ufficiali di Gara saranno pubblicati sull' Albo Ufficiale di Gara.

#### **NORMA TRANSITORIA COVID 19.**

Come previsto dalla Norma Transitoria inserita nell' RSN, l'Organizzatore deve prevedere un albo di gara fisico il cui accesso dovrà prevedere, al fine di mantenere il distanziamento sociale, un percorso con un ingresso ed una uscita separati. Potrà a discrezione dell'organizzatore essere previsto anche un albo di gara virtuale.

La documentazione inserita nell'albo virtuale di gara deve essere in pdf e scaricabile.

Farà fede in ogni caso l'orario di esposizione scritto sul documento che viene pubblicato.

#### **Art. 26 – QUALIFICHE**

La disciplina applicata nel Parco Assistenza e sulla pista come le misure di sicurezza saranno le stesse per tutte le Sessioni di Prova come quelle applicate per le manches di qualificazione e le gare della fase finale.

Nessun conduttore può prendere il via ad una gara se non ha partecipato ad almeno una sessione di Prove Libere (salvo i casi riportati dall'art 21.2 del presente regolamento).

Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova possono interrompere le Prove tutte le volte e per tutto il tempo che essi ritengono necessario per liberare la pista o per rimuovere un kart. Inoltre, se secondo il Collegio dei Commissari Sportivi, lo stop è causato deliberatamente da un conduttore, i tempi che egli ha realizzato in quella sessione possono essere annullati e gli può essere negata l'autorizzazione di partecipare ad altre sessioni di Prova.

In caso di sole Prove Libere il Direttore di Gara o il Direttore di Prova d'accordo con i Commissari Sportivi, possono decidere di non riprendere la sessione di Prova dopo questo tipo di interruzione.

Se una o più sessioni di Prova vengono interrotte in questo modo, non sarà accolta alcuna protesta relativa ai possibili effetti di questa interruzione sulla qualificazione dei conduttori. Ogni giro completato durante le sessioni delle Prove di Qualificazione sarà cronometrato per determinare la posizione dei conduttori alla partenza.

## **Art. 27 – BRIEFING**

### Definizione:

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 competizione.

### Scopo del Briefing:

Ricordare ai Concorrenti e ai Conduttori i punti specifici dei Regolamenti Particolari riguardanti l'organizzazione della Competizione; ricordare loro le nozioni di sicurezza, sia generali che specifiche del circuito usato; offrire ogni chiarimento riguardante l'interpretazione del Regolamento.

L'ora del Briefing è indicata nel programma della Competizione.

L'ora è considerata quella dell'inizio del Briefing e la porta di entrata e di accesso al Briefing viene chiusa.

L'incontro è sempre tenuto prima della sessione di Qualificazione o della prima Manche di Qualificazione.

Ulteriori Briefing potranno essere organizzati se ritenuti necessari.

La presenza di tutti i Concorrenti e Conduttori interessati al Briefing è obbligatoria durante tutta la durata del Briefing.

In caso di assenza, comprovata dalla mancata firma del foglio presente posto all'ingresso della Sala Briefing o da dichiarazione del Direttore di Gara o di Prova, verrà comminata da parte dei Commissari Sportivi una sanzione di 125,00 Euro.

### **NORMA TRANSITORIA COVID 19.**

**Come previsto dalla Norma Transitoria inserita nell' RSN, il Briefing potrà essere effettuato con le seguenti modalità:**

- **video conferenza dedicata, testo scritto, email o video;**
- **in Sala Briefing nel rispetto del distanziamento sociale e quindi eventualmente frazionando il numero dei Concorrenti e Conduttori in più turni.**

**Le note relative al briefing saranno pubblicate sull'Albo di Gara o in alternativa potrà essere distribuito in materiale cartaceo presso la segreteria.**

## **Art. 28 – GRIGLIA DI PARTENZA**

- a) Alla fine della sessione di Prove di Qualificazione viene pubblicata ufficialmente la lista dei Conduttori qualificati come anche la griglia di partenza.
- b) Solo questi Conduttori saranno autorizzati a prendere la partenza delle Manches di Qualificazione e/o della fase finale.
- c) Qualunque Concorrente il cui kart non è in grado di prendere la partenza per qualunque ragione o chi ha buone ragioni per ritenere che il suo kart non sarà pronto per prendere la partenza, deve informare il Responsabile della Pre-Griglia che avviserà il Direttore di Gara o il Direttore di Prova appena possibile.
- d) Le griglie sono stabilite in funzione del miglior tempo realizzato da ciascun Pilota, tenendo conto della/e sessione/i di Prova di Qualificazione.

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

- e) Il Pilota in pole position di ciascuna griglia avrà 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 Pilota in pole position di ogni griglia prenderà il via della Gara dalla posizione di griglia designata nel Regolamento Particolare di Gara, o, se è un nuovo circuito, su quello designato 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. Qualsiasi kart che non abbia preso la propria posizione nella Pre-griglia non sarà più autorizzato a raggiungerla, ad eccezione di circostanze eccezionali valutate dal Collegio dei Commissari Sportivi.**

- 1) **L' Organizzatore dovrà provvedere all'installazione di un orologio ben visibile all'entrata della " Pre-Griglia" sincronizzato con l' orologio ufficiale .**
- 2) **I kart posti sulla Pre-Griglia devono essere pronti a gareggiare; è assolutamente proibito eseguire qualunque lavoro e/o impostazione sul kart sulla Pre-Griglia, ad eccezione della pressione degli pneumatici, che può essere regolata dal Pilota o dal suo Meccanico e usando il proprio manometro.**
- 3) **Nelle categorie dove i motori sono equipaggiati con uno starter a bordo, i Meccanici devono sgombrare la Pre-griglia tre (3) minuti prima dell'ora prevista per la partenza della Gara.**
- 4) **Se un Pilota non è in grado di partire dalla Pre-Griglia dopo la presentazione della bandiera verde e se egli richiede l'intervento di un Meccanico, egli sarà autorizzato a lasciare la Pre-Griglia solo su ordine del Commissario di pista e partirà in coda alla formazione, qualunque sia il numero dei giri di formazione.**
- 5) **In caso di condizioni climatiche variabili, ogni Pilota potrà introdurre al Parco Assistenza "Partenza" due telai con diverse configurazioni.**
- 6) **Ogni Pilota selezionerà uno dei due telai per portarlo da Parco Assistenza "Partenza" in Pre-Griglia e questa sarà la sua scelta definitiva.**

**g) Procedura di partenza sulla pista.**

- 1) **In alcune circostanze, i kart dovranno essere posizionati in griglia sulla pista. Questo caso sarà specificato nell'orario della Competizione. La procedura specifica che segue è applicata al posto della previsione del punto f).**
- 2) **In caso di condizioni climatiche variabili ogni Pilota selezionerà uno dei due telai da portare in Pre-Griglia e questa scelta sarà definitiva.**  
**Al Pilota che non avrà rispettato queste istruzioni non sarà concesso ulteriore tempo.**
- 3) **10 minuti prima dell'ora di partenza del Giro di Formazione, ogni Pilota con il suo kart posto su un carrello e spinto dal suo Meccanico "A", lascerà il Parco Assistenza "Partenza" 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 (ad eccezione della pressione degli pneumatici) sul kart, è assolutamente vietato.**
- 4) **07 minuti prima dell'orario di partenza per il Giro di Formazione, un segnale sonoro sarà udito e annuncerà che l'uscita dal Parco Assistenza "Partenza" chiuderà il minuto successivo.**
- 5) **06 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 sarà preceduto dalla presentazione di un pannello che annuncia
- o 5 minuti
  - o 3 minuti
  - o 1 minuto
  - o 30 secondi

Ognuno di questi pannelli sarà accompagnato da un segnale sonoro.

- 7) Nelle sole categorie dove i motori sono equipaggiati con uno starter a bordo: quando viene mostrato il segnale 7 minuti insieme al pannello “MECCANICI LASCIATE LA PISTA”, tutti i kart devono essere lasciati sulla pista.

A questo punto i Meccanici lasceranno la griglia per andare alla Pre-griglia con i carrelli dei kart.

Qualunque kart che non sia sulla pista in questo momento, deve immediatamente essere portato verso la Pre-griglia, da dove prenderà la partenza.

In quel caso un Commissario munito di una bandiera gialla ordinerà al /ai kart/s di lasciare la Pre-Griglia quando tutti gli altri kart avranno lasciato la griglia, per iniziare il Giro di Formazione.

- 8) Le interviste non potranno più aver luogo una volta mostrato il pannello dei 3 minuti.

Con il pannello 3 minuti sarà presentato il pannello “CLEAR THE TRACK”; chiunque, a parte i Piloti e gli Ufficiali, deve lasciare la pista.

**9) Il segnale “30 secondi”:**

30 secondi dopo questo segnale viene mostrata la bandiera verde davanti alla griglia per indicare che i kart devono iniziare il Giro di Formazione, restando nell'ordine della griglia di partenza e conformemente al presente regolamento di settore (Karting).

- 10) Se un Pilota richiedesse assistenza dopo il segnale “30 secondi”, lo deve indicare al Commissario di Pista e, dopo che gli altri kart hanno lasciato la griglia, verrà spinto verso la Pre-griglia e il Meccanico può intervenire.

In questo caso Commissari di Pista con bandiere gialle rimarranno accanto al kart interessato per avvertire i Piloti in Giro di Formazione.

I Commissari di Pista saranno avvisati di spingere i kart rimasti sulla griglia dopo il Giro di Formazione verso la Pre-Griglia immediatamente. Se un Pilota parte dalla Pre-Griglia dopo l'intervento di un Meccanico, sarà autorizzato a farlo su ordine di un Commissario di Pista e partirà dietro la formazione, qualunque sia il numero di Giri di Formazione.

- 11) L'unica variazione della procedura di partenza di cui sopra si avrà quando viene mostrato il pannello “START DELAYED” sulla Linea, che comporterà un allungamento della procedura di 15 minuti.

In questo caso i Concorrenti avranno la possibilità di cambiare il kart. La procedura di partenza inizierà nuovamente dal segnale 5 minuti, per consentire ai kart di venire cambiati.

I Meccanici, quindi, avranno la possibilità di portare sulla griglia i kart sostitutivi, posti su carrelli, potranno procedere alla sostituzione dei kart.

## **Art. 29 – PROCEDURA DI PARTENZA**

- a) Il segnale di partenza viene dato per mezzo di luci/ e o con bandiera.

- b) Il tipo di partenza deve essere indicato nel Regolamento Particolare di Gara della Competizione.  
Può essere solo “lanciato” o “fermo”, e la griglia costituita di due linee di kart.  
La partenza tipo “Le Mans” è vietata (eccetto deroghe accordate ad ACI Sport dall’ACI).
- c) Per dare il via, il Direttore di Prova (o, in mancanza, il Direttore di Gara,) è posto su una piattaforma posta ad almeno 5 metri dal bordo della pista e dietro una barriera di protezione permanente o in una struttura sopra la linea di partenza.
- d) Le griglie di partenza da fermo e lanciata dovranno essere predisposte, nel rettilineo di partenza/arrivo, secondo lo schema predisposto da ACI Sport (Art.7.8 del Regolamento Piste Circuiti Karting, Allegato 10 e Regolamento Circuiti Karting della CIK-FIA pubblicato sul sito [www.cikfia.com](http://www.cikfia.com)).

Una Linea Gialla sarà dipinta 25 metri prima della Linea di Partenza.

- e) Appena il Direttore della Gara o il Direttore della Prova indica con la bandiera verde che i kart possono prendere la partenza, i Piloti sono “agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova” e non possono più ricevere aiuto esterno.  
Il Pilota che non si è posto agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova in tempo con il suo kart, potrà lasciare la Pre-Griglia solo su ordine del Direttore di Gara, del Direttore di Prova o del Responsabile della Pre-Griglia.
- f) Il numero dei Giri di Formazione sarà indicato al Briefing.  
A seconda delle istruzioni date al Briefing, i kart coprono circa un Giro di Formazione prima che venga dato il via.  
E’ vietato superare un altro Pilota a pena di penalità inflitta dai Commissari Sportivi (10 secondi o esclusione dalla manche).  
Se un Pilota si ferma per qualunque ragione durante il Giro di Formazione, non potrà cercare di ripartire prima di essere superato da tutto il gruppo.  
Partirà obbligatoriamente dal fondo della formazione.  
Se dovesse tentare di partire all’inizio del gruppo nella speranza che i Piloti in testa lo superino, gli verrà mostrata la bandiera nera e sarà 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 Pilota in ritardo ha la possibilità di riguadagnare la sua posizione in griglia se la sua manovra non ostacola gli altri Piloti e in ogni caso avendo prima raggiunto la Linea Rossa materializzata sulla pista provvista di cronometraccio e indicata dal Direttore di Prova o dal Direttore di Gara al Briefing.  
In caso di partenza da fermo, un Pilota in ritardo avrà la possibilità di raggiungere nuovamente la sua posizione di griglia fino a quando le luci rosse di partenza sono accese.
- h) Se ritiene che un Pilota sia stato ostacolato per l’errore di un altro Pilota, il Direttore di Gara o il Direttore della Prova può fermare il Giro di Formazione e iniziare nuovamente la Procedura di Partenza sulla base della griglia originale o concedere al Pilota impedito di raggiungere la sua posizione.
- i) Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova daranno il via appena soddisfatti della formazione.
- j) In caso di falsa partenza ripetuta o di incidente durante il Giro(i) di Formazione, il Direttore di Gara o il Direttore della Prova, agendo come Giudice di Fatto, può fermare la procedura di partenza per mezzo della bandiera rossa e informare i Commissari Sportivi che saranno autorizzati ad infliggere al Pilota colpevole una penalità secondo l’Articolo 45 del R.D.S.

Karting. Una nuova procedura inizierà o immediatamente o entro 30 minuti a seconda delle circostanze.

La griglia di partenza sarà la stessa della procedura iniziale.

Tutti i Piloti presenti nell'area di partenza o nell'area riparazioni prima che la procedura fosse interrotta saranno autorizzati a prendere la partenza per il nuovo Giro di Formazione.

- k) Qualunque tentativo di anticipare la partenza o ritardarla e qualunque kart che lasci la linea prima che le luci siano spente sarà sanzionata secondo l'Articolo 44 del RDSS Karting.
- l) Appena viene data la partenza, le condizioni della corsa sono applicate e, qualunque sia la posizione di un kart sulla pista, è vietato dargli assistenza eccetto che per parcheggiarlo in un luogo sicuro.

### **Partenza lanciata**

Al termine del Giro di Formazione i Piloti procedono a velocità ridotta e costante in direzione della Linea di Partenza, allineati in due file di kart, e ogni fila rimane entro le linee tracciate sulla pista.

Un Pilota che attraversa le linee può essere soggetto a sanzione da parte del Direttore di Gara, dei Giudici alla Partenza (operano come Giudici di Fatto) con una penalità di tempo di 3 secondi per attraversamento parziale delle linee e di 10 secondi per l'uscita totale dal corridoio.

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

Quando i kart si avvicinano, le luci rosse sono accese.

I kart devono mantenere la loro posizione finché viene dato il segnale di start.

Se è soddisfatto della formazione, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova dà il via spegnendo le luci rosse.

Se non è soddisfatto della procedura, accende la luce arancione, che significa che deve essere coperto un nuovo Giro di Formazione.

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

**Per la ENTRY LEVEL (nei casi in cui venga effettuata come attività agonistica con licenza D) la partenza è data in movimento, in fila indiana.**

**I sorpassi potranno iniziare solo dopo che i kart avranno superato la linea del traguardo.**

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

Ai conduttori che transitano sulla linea gialla, posta a 25 metri prima del traguardo, senza rispettare le posizioni di partenza loro assegnate; saranno comminate le penalità previste nel presente regolamento.

### **NOTA:**

La presente disposizione si applicano in caso di utilizzazione di sistemi di rilevamento cronometrico automatico (transponder).

### **Partenza da fermo**

Al termine del loro Giro di Formazione, i Piloti prendono la propria posizione di partenza e il Direttore di Prova, il suo vice o il Direttore di Gara, è sulla Linea di Partenza con una bandiera rossa alzata.

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 Commissario presenta una bandiera verde alla fine della griglia.

Il Direttore di Gara, il Direttore di Prova e il Commissario liberano la pista insieme e i Piloti sono poi 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 (che dura 4 secondi).

Il via è considerato dato allo spegnimento delle luci rosse operato manualmente dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova nei successivi 2 secondi.

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

Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova se non è soddisfatto della procedura, accende la luce arancione, che significa che deve essere coperto un Giro di Formazione extra.

Se un Pilota non è in grado di partire, deve rimanere nel proprio kart e segnalare questa situazione alzando il braccio.

In questo caso, può essere concesso un ulteriore Giro di Formazione; i Piloti 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 lo avranno superato.

Non sono autorizzati a riguadagnare la loro posizione originale nella formazione e prenderanno il via dalla fine della stessa.

Nessun altro Pilota è autorizzato ad occupare le postazioni 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 Prova o il Direttore di Gara, presenta una bandiera rossa agitandola, che indica ai Piloti che devono spegnere i motori.

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

### **Art. 30 – NEUTRALIZZAZIONE DI UNA MANCHE DI QUALIFICAZIONE 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 Piloti o gli Ufficiali sono in pericolo fisico immediato, ma le circostanze non sono sufficienti per giustificare lo stop della Manche di Qualificazione o della Gara.

b) Quando viene dato l'ordine di neutralizzare la Manche di Qualificazione o la Gara tutti i posti di osservazione mostrano bandiere gialle in movimento e un pannello "SLOW" (pannello giallo con la parola "SLOW" scritta in nero) che saranno mantenute finché la neutralizzazione è terminata.

c) Tutti i kart in competizione si devono poi 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 dà il ritmo della velocità ad una velocità moderata, e tutti gli altri kart devono rimanere in formazione il più serrata possibile.

e) I kart possono entrare nella zona riparazioni durante la neutralizzazione, ma possono raggiungere nuovamente la pista solo quando sono autorizzati a far ciò da un commissario.

Un kart che raggiunge nuovamente la pista deve procedere a velocità moderata finché raggiunge la fine della fila di kart dietro il kart di testa.

f) Quando il Direttore di Prova o il Direttore di Gara decide di terminare la neutralizzazione, espone la bandiera verde sulla linea di traguardo; questo è il segnale per i Piloti che la Gara riprenderà quando la Linea sarà attraversata.

Nell'ultimo giro di neutralizzazione, i pannelli "SLOW" vengono mantenuti e le bandiere gialle vengono mostrate immobili.



- g) A quel punto, il kart in testa continua a dare il ritmo ad una velocità moderata. Il Direttore di Prova o il Direttore di Gara segnala la ripresa della Gara per mezzo di una bandiera verde sventolata all'altezza della linea di arrivo.  
Superare resta vietato finché i kart hanno superato la linea di arrivo alla fine della neutralizzazione della Manche di Qualificazione o della Gara.  
Al ritorno verso la linea di arrivo, dove viene sventolata una bandiera verde dal Direttore di Prova o dal Direttore di Corsa, i Piloti possono accelerare solo dopo aver attraversato la linea gialla che precede la linea di arrivo.  
Le bandiere gialle e il pannello "SLOW" alle postazioni di osservazione sono ritirate e sostituite con bandiere verdi in movimento. Queste bandiere sono esposte per un giro al massimo.
- h) Ogni giro completato durante la neutralizzazione viene contato come un giro di gara.
- i) Se la gara termina durante la neutralizzazione, viene comunque presentata ai Piloti la bandiera a scacchi come di consueto. Superare è permesso solo se un kart rallenta a causa di un problema serio.

### **Art. 31 – RIPRENDERE UNA CORSA CON LA PROCEDURA "SLOW"**

Se una gara è sospesa in applicazione dell'Articolo 30, la procedura di ripresa è condotta con la procedura "SLOW".

In caso di partenza in regime "SLOW, i Conduuttori partiranno dalla Pre-Griglia in fila indiana secondo la griglia di partenza.

Agli ordini del Direttore di Prova, i Piloti procedono alla partenza in situazione neutralizzata per uno o più giri. Alle Postazioni dei Commissari di Pista sono mostrati pannelli "SLOW" con una bandiera gialla immobile.

Se la formazione è soddisfacente, il Direttore di Prova o di Gara segnala la ripresa della Gara per mezzo di una bandiera verde in movimento alla Linea di Partenza.

Superare rimane vietato finché tutti i kart non hanno attraversato la Linea.

Avvicinandosi alla Linea, dove viene sventolata la bandiera verde dal Direttore di Prova o di Corsa, i Piloti possono accelerare solo dopo avere superato la linea gialla che precede la Linea di Partenza.

Le bandiere gialle e i pannelli "SLOW" presentati alle Postazioni dei Commissari di Pista sono quindi ritirate e sostituite da bandiere verdi sventolate.

Queste bandiere vengono esposte per un giro al massimo.

### **Art. 32 – SOSPENSIONE DELLA GARA O DELLE PROVE**

a) Se diviene necessario sospendere la Gara o le Prove perché il circuito è bloccato per un incidente o perché le condizioni atmosferiche o altre condizioni rendono pericoloso continuare, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova esporrà una bandiera rossa alla Linea.

Contemporaneamente vengono mostrate bandiere rosse nelle postazioni dei Commissari di Pista provvisti di queste bandiere.

La decisione di sospendere la gara o la prova può essere presa solo dal Direttore di Prova (o se dovesse assentarsi, da un suo sostituto) o dal Direttore di Gara.

Se viene dato il segnale di fermare la gara:

- 1) durante le prove: tutti i kart devono immediatamente ridurre la velocità e tornare piano al Parco Assistenza "Arrivo" e tutti i kart abbandonati sulla pista vengono rimossi; le Prove riprendono al più presto possibile per rispettare l'orario originale delle Prove;

- 2) durante le Manche di Qualificazione: tutti i kart riducono immediatamente la loro velocità e si portano all'entrata del Parco Assistenza "Arrivo" o si fermano sulla pista al posto loro assegnato durante il Briefing, considerando che:
- la classifica della Manche sarà la classifica al termine del giro precedente a quello in cui è stato dato il segnale di stop;
  - kart o i veicoli di soccorso possono essere sulla pista;
  - il circuito può essere totalmente bloccato a causa di un incidente;
  - le condizioni meteo possono aver impedito di guidare ad alta velocità sul circuito.

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 l'Articolo 33;
- 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 la Linea alla fine del giro precedente a quello durante il quale è stato dato il segnale di stop;

- b) Durante una Gara della fase finale: tutti i kart devono immediatamente ridurre la velocità e andare all'entrata del Parco Chiuso o fermarsi sulla pista al 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 o i veicoli di sicurezza possono essere sulla pista;
- il circuito può essere totalmente bloccato a causa di un incidente;
- le condizioni atmosferiche possono aver impedito di guidare sul circuito a velocità di gara.

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 28 f). La lunghezza della nuova gara sarà la distanza integrale prevista per la gara originale.

La prima partenza è considerata nulla e non avvenuta.

La griglia di partenza sarà la stessa della gara originale.

I Piloti che avranno oltrepassato la Finish Line 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, o con il proprio kart originale o con il proprio secondo kart.

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 l'Articolo 33. In caso contrario, sono attribuiti la metà dei punti.

- 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 alla fine del giro precedente a quello durante il quale la Gara era stata interrotta. Sono assegnati tutti i punti.

### **Art. 33 – RIPRESA DI UNA CORSA (MANCHE DI QUALIFICAZIONE O FINALE)**

Dopo una situazione di sospensione, il ritardo sarà il più breve possibile e appena si conoscerà l'ora della ripresa i Piloti saranno informati.

In ogni caso sono concessi almeno 10 minuti di avvertimento.

Dei pannelli sono presentati 10 minuti, 5 minuti, 3 minuti, 1 minuto e 30 secondi prima della ripresa.

Ogni segnale viene accompagnato da un segnale sonoro.

È consentito, l'intervento di lavorare sui kart solo nel Parco Assistenza; le sole persone autorizzate ad intervenire sul kart sono il Pilota stesso e il suo Meccanico, in possesso dell'apposito pass.

Se il regolamento della Competizione lo consente, è consentito introdurre ricambi (solo i pezzi identificati nel caso di telaio e/o motore) nel Parco Assistenza.

**Non è ammesso rifornimento di carburante.**

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

Tutti i kart devono essere pronti alla presentazione del pannello dei 3 minuti.

La Gara o Manche viene ripresa con la procedura "SLOW" e si applica l'Articolo 30 la lunghezza della nuova gara sarà uguale alla differenza tra il numero di giri previsti e il numero di giri effettuati.

I Piloti che hanno oltrepassato la Linea d'Arrivo alla fine del giro precedente a quello in cui la gara è stata fermata (e coloro che erano nell'Area Riparazioni –eccetto che in una –Finale–Gara 1 –Gara 2) quando è stata mostrata la bandiera rossa, sono autorizzati a prendere nuovamente la partenza, o con il loro kart originale.

Il nuovo schieramento di partenza, sarà determinato in base alla classifica redatta dal sistema di cronometraggio al giro precedente alla relativa interruzione.

**La classifica finale di questa gara è quella determinata dall'ordine di arrivo di questa frazione di gara (dal Restart alla bandiera a scacchi). Non viene fatta alcuna somma tra le due frazioni di gara svolte.**

**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, delle circostanze che hanno determinato l'interruzione della gara, delle procedure seguite e, se del caso, delle circostanze che hanno impedito la ripetizione della gara come previsto nel precedente.**

### **Art. 34 – ARRIVO**

a) Il segnale che indica la fine della corsa deve essere dato alla Linea appena il kart leader ha coperto o tutta la distanza della gara o la maggior distanza durante la durata prevista della gara.

b) Se, per una ragione diversa rispetto a quella prevista dall'Articolo 32 a) ai giri o prima che il tempo previsto sia trascorso, la gara viene considerata terminata quando il kart leader avrà oltrepassato la Linea per l'ultima volta, prima che il segnale fosse dato.

Se il segnale di fine della gara è ritardato per qualunque motivo, la Gara sarà 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 della gara, tutti i kart andranno direttamente al Parco Chiuso, usando il normale tracciato della pista, senza ritardi non necessari, senza fermarsi e senza alcun aiuto (eccetto quello dei Commissari di Pista se necessario).  
Qualunque kart classificato, non in grado di raggiungere il Parco Chiuso da solo, sarà posto sotto l'esclusivo controllo dei Commissari di Pista, che controlleranno che il trasporto del kart al Parco Chiuso sia condotto in modo regolare.
- d) Per considerare l'arrivo valido, un Pilota deve aver oltrepassato La Linea di Arrivo seduto al volante del suo kart.
- e) In caso di parità alla Linea di Arrivo rilevata al cronometraggio o con sistema foto finish (che prevarrà sul cronometraggio e/o il rapporto del Giudice d'Arrivo, se questo Giudice è stato designato), la regola per decidere tra i Piloti in parità, sarà il giro più veloce registrato da ciascun Pilota durante la gara interessata.

## **Art. 35 – GESTIONE DEL PARCO CHIUSO E VERIFICHE TECNICHE**

### **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.

Per motivi di sicurezza, all'interno del parco chiuso è vietato fumare.

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

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

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

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

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

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

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

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

- tempi ufficiali di qualificazione: annullamento del tempo ottenuto;
- batterie, manches, recuperi in cui si è verificata l'infrazione: retrocessione in ultima posizione;
- finali: esclusione dalla classifica.

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

Gli Organizzatori sono tenuti a fornire ai Commissari Tecnici una bilancia di portata adeguata munita di pesi campione.

La bilancia sarà messa a disposizione dei concorrenti perché gli stessi possano verificare preventivamente la massa minima.

#### **Controllo materiale in verifica**

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

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

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

#### **Spoiler anteriore (Tutte le Classi e Categorie)**

Se il Giudice di Fatto indica che lo spoiler anteriore di uno su uno o più kart non è nella corretta posizione (vedi Articoli 4.14, 4.14.1, 4.14.2, 4.14.3, 4.14.4 a/b/c/d /e/f/g ed allegati) del Regolamento Tecnico di Settore Karting 2021) quando è stata superata la linea del traguardo, una penalità di tempo di 5" secondi è inflitta al conduttore interessato.

Ai sensi dell'art. 228 **lett. C** del RSN, tale penalità non è appellabile.

L'errato montaggio dello spoiler anteriore e/o l'alterazione del sistema di fissaggio dello stesso al telaio comporta il provvedimento dell'esclusione dalla gara.

**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. 36 – CLASSIFICHE**

Nel proprio Regolamento Particolare di Gara, l'Organizzatore può prevedere una suddivisione per gruppi dei kart, suddivisione per classi di cilindrata o ancora una classificazione speciale basata su un indice di prestazione.

#### **Batterie e Pre-Finale (eventuali)**

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

#### **Finale**

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

#### **Classifiche provvisorie e definitive**

Le classifiche, approvate dai Commissari Sportivi, devono essere affisse a cura del Direttore di Gara all'Albo di Gara con l'annotazione dell'ora ufficiale di esposizione.

Le classifiche diverranno definitive 30' dopo la loro esposizione.

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

## **Art. 37 – RECLAMI**

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

I reclami che devono essere pertinenti e trattare un solo argomento, dovranno essere firmati e presentati dal Concorrente al Direttore di Gara o, in sua assenza, ad un Commissario Sportivo unitamente all'importo della tassa di Euro 350,00 (ved. Appendice 9 (Tasse e Diritti art.5.2.-depositi cauzionali)

I reclami:

- a) contro la validità di un'iscrizione e contro la qualifica dei concorrenti, dei conduttori e dei kart dovranno essere presentati entro e non oltre 30 minuti dalla chiusura delle operazioni preliminari di verifica;
- b) contro i fatti inerenti allo svolgimento della gara dovranno essere presentati entro 10 minuti dall'arrivo del vincitore della gara;
- c) contro le classifiche (tempi ufficiali di qualificazioni e gare) e contro le caratteristiche tecniche dei Kart: devono essere presentati, rispetto alla pubblicazione delle classifiche stesse, entro 30' se trattasi della finale ed entro 10' negli altri casi.

### **NORMA TRANSITORIA COVID 19.**

Come previsto dalla Norma Transitoria inserita nell' RSN, si modifica la procedura di presentazione dei reclami al termine di ogni gara (Finale) come di seguito specificato:

**(Preannuncio di) Reclamo:** In occasione di ogni Finale (gara) i reclami (nella forma del preannuncio) contro i fatti inerenti allo svolgimento della gara, contro le classifiche e contro le caratteristiche tecniche dei kart, dovranno essere presentati entro 10 minuti dall'orario di arrivo del vincitore della gara.

**Una volta preannunciato il Reclamo, lo stesso va perfezionato entro i 30 minuti dall'esposizione delle classifiche con la relativa tassa.**

Non sono ammessi reclami e/o appelli avverso le decisioni dei Commissari Sportivi, Giudice Unico, Giudice di Merito e Giudice di Fatto relativamente alle penalità in tempo inflitte, ricadenti nel RDSSK, art 216 bis RSN lettera A., art 44 RDSSK e quanto previsto dal Codice FIA (Code).

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

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

Il reclamo di cui alla lettera a) può essere presentato da un concorrente regolarmente iscritto.

Il reclamo di cui alla lettera b) possono essere presentati soltanto dai concorrenti che hanno preso parte alla gara cui il reclamo si riferisce.

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

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

### **Art. 38 – 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 nell'Albo Ufficiale di Gara in caso di assenza dell'interessato o di rifiuto di ricevere o ascoltare la decisione del Collegio.

In caso di Concorrente Persona Giuridica, il preavviso può essere presentato, oltre che dal concorrente o da persona delegata, anche dal conduttore interessato, accompagnato dal deposito cauzionale di Euro 1.500,00 (ved. Appendice 9 –art.5.3 Tasse e Diritti).

Per le procedure di ritiro, sigillatura e spedizione dei particolari oggetto di appello si rimanda all'RSN.

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

### **Art. 39 – 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

- 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 con l'approvazione del Regolamento Particolare di Gara (RPG).

Le richieste di autorizzazione sono esaminate caso per caso e accolte o meno in base alle motivazioni e alle garanzie offerte.

I premi devono essere al lordo delle ritenute fiscali di legge.

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

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

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

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

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

## **Art. 40 – INCARTAMENTO DI CHIUSURA**

Entro dieci giorni dal termine della manifestazione, l'organizzatore deve inviare tramite procedura informatizzata all'ACI, per l'omologazione, un incartamento di chiusura contenente:

- il Regolamento Particolare di Gara ed il programma ufficiale;
- i comunicati, le circolari ed i provvedimenti emanati per la competizione;
- copia della polizza assicurativa/permesso di organizzazione;
- l'elenco degli iscritti con l'indicazione di: parenti, nominativo e numero di licenza dei concorrenti e dei conduttori, tipo, marca, gruppo e classe delle vetture, 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;
- 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 all'ACI ed il parere sulla omologazione dei risultati;
- la relazione del Direttore di Gara su tutti i fatti verificatisi nel corso della competizione;
- la relazione dei Commissari Tecnici sulle verifiche tecniche ante e post-gara;
- le relazioni degli altri ufficiali di gara (Commissari di Percorso, ai box, etc.), se le loro segnalazioni 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;
- relazione sugli incidenti redatta dal Medico di Gara;
- relazione sugli incidenti a cose redatta dal Direttore di Gara;
- distinta del conteggio delle quote di fine gara redatta dalla Segreteria di Gara (ved. prec. Art.10.2 Tasse).

Il termine di cui al primo comma del presente articolo è perentorio pena l'applicazione per i trasgressori di una delle penalità previste dalla normativa federale.

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

L'incartamento di chiusura originale in forma cartacea deve essere conservato dall'Organizzatore per 5 anni e reso disponibile su richiesta della Federazione.

La prova della trasmissione tempestiva dell'incartamento è data dalla data di inserimento nella procedura on line.

Qualora, per il differimento di verifiche post-gara o altre circostanze, l'incartamento risultasse incompleto, esso deve, comunque, essere inviato nei termini, con riserva di invio successivo della documentazione mancante.

Entro tre giorni dal termine della competizione i Commissari Sportivi ed i Commissari Tecnici Nazionali, delegati da ACI, dovranno inviare alla stessa utilizzando i moduli appositamente predisposti, una relazione riservata sullo svolgimento della competizione.

I Commissari Tecnici dovranno relazionare in merito alla modalità delle verifiche ed alle eventuali irregolarità riscontrate.

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

## **Art. 41 – OBBLIGHI PARTICOLARI DEI CONDUTTORI**

Le presenti disposizioni valgono, in quanto applicabili, per tutte le competizioni e Karting.



Nelle competizioni, 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 (per es. davanti al pilota 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'altra vettura, 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 dietro 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, collocandola lontano dalle curve ed in modo visibile per gli altri conduttori, e chiedendo comunque l'intervento degli ufficiali di gara.

#### **Art. 42 – INCIDENTE**

Un "Incidente" significa un fatto o una serie di fatti che coinvolgono uno o più Piloti (o qualunque azione di un Pilota riportata ai Commissari Sportivi dal Direttore di Gara dal Direttore di Prova o notata dai Commissari Sportivi e riportata al Direttore di Gara dal Direttore di Prova per investigare), che:

- a) Sarà responsabilità dei Commissari Sportivi decidere se uno o più Piloti è/sono coinvolti in un incidente; egli/essi non deve/devono lasciare il circuito senza il consenso dei Commissari Sportivi.
- b) Se un Pilota è coinvolto in un Incidente, e se lui è stato informato di ciò dai Commissari Sportivi entro 30 minuti dopo la fine della Gara, non deve lasciare il circuito senza il loro consenso.

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

#### **Art. 43 – SANZIONI APPLICABILI NEL CORSO DELLA MANIFESTAZIONE**

Sono applicabili dai Commissari Sportivi nel corso della manifestazione le seguenti sanzioni:

#### a) AMMONIZIONE ED AMMONIZIONE CON DIFFIDA

- 1) L'ammonizione è una nota di biasimo per comportamento non regolamentare, scorretto o irrispettoso;
- 2) l'ammonizione con diffida è la sanzione dell'ammonizione con l'avvertimento di non ricadere in fatti illeciti della stessa specie.

#### b) PENALITÀ IN TEMPO

La penalità in tempo deve essere espressa in minuti e/o secondi, la penalità in giri deve essere espressa in giri.

Ai sensi del Codice FIA le penalità in tempo espressamente definite nei RDSSK sono inappellabili.

Le penalità sopra riportate potranno essere utilizzate entrambe.

Non è richiesta la convocazione dell'incolpato al fine dell'applicazione delle penalità in tempo e giri.

#### c) STOP AND GO

Collegio dei Commissari Sportivi (o il Giudice Unico), nel caso in cui un conduttore tenga un comportamento in gara che violi le norme sportive, potrà applicare la penalità dello "Stop & Go".

I piloti interessati dal provvedimento dei CCSS, dovranno scontare la penalità entro il giro successivo alla esposizione.

La penalità deve essere comunicata mediante l'esposizione del cartello Stop & Go accompagnato dal numero di gara; la penalità non può essere scontata durante il periodo di Neutralizzazione della gara (Procedura "SLOW" e – art.30 RDS Karting 2021).

Ai conduttori che non rispettano le disposizioni relative allo "Stop & Go", deve essere esposta la bandiera nera e comminata la sanzione dell'ammenda di 260,00 Euro.

Le decisioni dell'Ufficiale di Gara incaricato allo "Stop & Go" in materia di esecuzione della penalità sono immediatamente esecutive e non sono suscettibili di autonoma impugnazione.

Nel caso di impossibilità a scontare la penalità "Stop & Go" (ultimi 3 giri di gara o ultimi 5 minuti di gara nel caso di gare di durata- Endurance) la stessa viene commutata in 12 secondi da aggiungere al tempo finale di gara.

#### d) DRIVE THROUGH

Collegio dei Commissari Sportivi, nel caso in cui un conduttore tenga un comportamento in gara che violi le norme sportive, potrà applicare la penalità dello "Drive Through".

I piloti interessati dal provvedimento dei CCSS, dovranno scontare la penalità entro il giro successivo alla esposizione.

La penalità deve essere comunicata mediante l'esposizione del cartello "Drive Through" accompagnato dal numero di gara; la penalità non può essere scontata durante il periodo di Neutralizzazione della gara (Procedura SLOW e – art. 30 RDS Karting 2021).

Ai conduttori che non rispettano le disposizioni relative allo "Drive Through", deve essere esposta la bandiera nera e comminata la sanzione dell'ammenda di 260,00 Euro.

Le decisioni dell'Ufficiale di Gara incaricato allo "Drive Through" in materia di esecuzione della penalità sono immediatamente esecutive e non sono suscettibili di autonoma impugnazione.

Nel caso di impossibilità a scontare la penalità "Drive Through" (ultimi 3 giri di gara o ultimi 5 minuti di gara nel caso di gare di durata- Endurance) la stessa viene commutata in 10 secondi da aggiungere al tempo finale di gara.

#### e) RETROCESSIONE IN GRIGLIA

Il Collegio dei Commissari Sportivi (o il Giudice Unico) potrà infliggere la sanzione di retrocessione sulla griglia di partenza da scontare alla prima successiva partecipazione.

Anche ai sensi del Codice FIA, le sanzioni dello “Stop & Go” o “Drive Through” e le penalità in tempo espressamente definite nei RDSS Karting sono inappellabili.

#### f) ESCLUSIONE DALLA COMPETIZIONE O DALLA CLASSIFICA

I Commissari Sportivi (o il Giudice Unico) possono richiedere all'Ufficio del Procuratore Federale il deferimento del concorrente e/o del conduttore al Giudice Sportivo soltanto se a loro carico hanno adottato il provvedimento dell'esclusione.

#### **Art. 44– SANZIONI CODIFICATE**

I Commissari Sportivi infliggeranno le seguenti penalità:

- a) per assenza al Briefing ammenda di Euro 125,00 (Centocinquante);
- b) per partenza anticipata (da fermo) una penalità da 5” secondi – non è ammesso ricorso in appello;
- c) per mancato rispetto della posizione (da fermo) una penalità 5” secondi – non è ammesso ricorso in appello;
- d) per un parziale mancato rispetto dell'allineamento nelle partenze lanciate: 3” secondi – non è ammesso ricorso in appello;
- e) per totale mancato rispetto dell'allineamento nelle partenze lanciate: 10” secondi – non è ammesso ricorso in appello;
- f) per “JUMP START” nelle partenze lanciate: 10” secondi – non è ammesso ricorso in appello;
- g) per qualunque Pilota che abbia causato un Incidente durante la sessione di prove di qualificazione: cancellazione dei tre tempi migliori nella sessione interessata;
- h) per qualunque Pilota che abbia causato un Incidente: 10 “secondi – non è ammesso ricorso in appello;
- i) per non conformità dello spoiler anteriore (Tutte le Classi e Categorie) 5” secondi – non è ammesso ricorso in appello;
- j) per errato montaggio dello spoiler anteriore e/o l'alterazione del sistema di fissaggio dello stesso al telaio comporta il provvedimento dell'esclusione dalla gara;
- k) 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);
- l) per sotto peso della massa minima prescritta nei tempi di qualifica; annullamento dei tempi ottenuti;
- m) per sotto peso della massa minima prescritta nelle batterie, manches, recuperi: retrocessione in ultima posizione;
- n) per sotto peso della massa minima prescritta nelle finali, recuperi: esclusione dalla classifica.

#### **Art. 45– NORME ESPLICATIVE**

##### WET RACE

È obbligatorio l'utilizzo di pneumatici slick.

Soltanto quando il Direttore di Gara dichiara “pista bagnata” o “Wet Race” è data facoltà ai concorrenti/conducenti di poter scegliere di utilizzare pneumatici rain o slick.

In tal caso il Direttore di Gara ha la facoltà di esporre bandiera nera a quei conducenti che in netta difficoltà di aderenza, per l'utilizzo di pneumatici inadeguati, proseguano a velocità nettamente inferiore agli altri o, comunque, creino pericolo per gli altri conducenti in pista.

Tale disposizione non si applica durante le prove libere, prove libere ufficiali e prove di qualificazione.

Per assicurare lo svolgimento di tutte le gare previste nel programma di ogni manifestazione, in condizioni di sicurezza e con la luce naturale, il Direttore di Gara e i Commissari Sportivi potranno apportare modifica alla lunghezza delle gare, trasformando il numero dei giri in minuti di gara, con una durata massima di 15 minuti per la 60 Mini e 20 minuti per tutte le altre categorie. Allo scadere del tempo, sarà esposto il cartello di ultimo giro al pilota di testa e la bandiera a scacchi sarà esposta al giro successivo.

#### Disposizioni diverse Campionati, Coppe, e Serie

Si applicano le disposizioni dell'Art.23 del RSN se il regolamento di tali manifestazioni articolate su più prove prevede, direttamente o indirettamente, lo scarto di una o più gare, i conduttori esclusi non potranno scartare la o le gare nelle quali sono stati esclusi per motivi tecnici o per provvedimenti del Giudice Sportivo.

Queste gare non potranno quindi essere conteggiate ai fini della classifica finale delle manifestazioni.

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

#### Addetti alla partenza ed al Merito

Per il rilevamento delle partenze anticipate e per il controllo dell'allineamento e delle procedure di partenza devono essere designati uno o più "Addetti alla Partenza" in conformità all'Art. 104 RSN.

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

Sono "Addetti al Merito" quegli Ufficiali di Gara che sorvegliano determinate aree o prescrizioni regolamentari citate nel presente RDSSK, nel Regolamento Particolare di Gara (RPG) ecc. (Rif. Art. 200 RSN).

Essi devono essere menzionati nel RPG e/o in apposito comunicato esposto in Albo Ufficiale di Gara.

Gli "Addetti alla Partenza" e gli "Addetti al Merito" relazionano al Direttore di Gara sulle infrazioni rilevate.

### **Art. 46 – ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE E DELLE RELATIVE PROVE UFFICIALI**

Ved. Appendice n 8 "Regolamentazione Medica" al Regolamento Sportivo Nazionale 2021 (RSN).

Apprestamenti sanitari in relazione alla classificazione delle manifestazioni (ved. Art. 16 12 del RSN ed Art. 2 del presente regolamento).

#### **Art. 46.1 – Agonistiche (2° livello)**

Il Medico Capo del servizio sanitario di gara dovrà essere impiegato come previsto dall'art. 1.4. dell'Appendice 8 dell'RSN e con la dotazione strumentale e sanitaria adeguata.

Lo stesso potrà svolgere il ruolo di medico di servizio su uno dei mezzi di soccorso.

Una ambulanza di rianimazione completa di equipaggio.

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 e Coppa di Zona, raccomandata nelle altre manifestazioni.

È concesso agli organizzatori di utilizzare, a loro discrezione, una sola ambulanza con esclusione delle gare di Campionato Italiano, Trofeo Nazionale e Coppa di Zona.

Viene concesso 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 va fermata fino al ripristino del servizio medico di emergenza (presenza di ambulanza equipaggio e medico).

#### **Art. 46.2 - A ridotto contenuto agonistico (1° livello)**

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

#### **Art. 46.3 – Ludiche**

E' facoltativo il servizio medico riportato nei precedenti artt. 46.1 e 46.2

#### **Art. 47 – APPLICAZIONI E INTERPRETAZIONI DELLE NORME**

In caso di vertenza concernente l'interpretazione di queste prescrizioni, solo ACI e il Collegio dei Commissari Sportivi (all' interno di una Manifestazione) sono qualificati per prendere una decisione senza pregiudizio del diritto di appello, conformemente al RDS.

#### **Art. 48 – COPERTURA DEI MEDIA CORRETTA ED IMPARZIALE DELLA COMPETIZIONE**

L'Organizzatore di una Competizione deve assicurare che le persone abilitate a esplicitare i diritti di trasmissione adoperandosi affinché la Competizione sia coperta in modo corretto ed imparziale e affinché i risultati della Competizione non siano alterati.

#### **Allegato 1: Convenzione ACI/ASI – KARTING RENTAL**

<b>Allegato n. 1 – Convenzione ACI/ASI – Karting Rental</b>
---

#### **PREMESSA**

Con la presente appendice si vuole dare una regolamentazione condivisa e un riconoscimento ufficiale da parte di ACI, Federazione Sportiva Nazionale per i motorsports riconosciuta dal CONI, dell'attività di "karting Rental" di ASI Karting sul territorio nazionale italiano.

In tale ottica ASI, e il proprio Settore ASI Karting, si impegnano formalmente a non effettuare mai attività diversa da quella del "karting Rental" sul territorio Nazionale pena, la risoluzione della presente convenzione.

La presente appendice modifica ed aggiorna tutti i precedenti accordi relativi alle gare Karting di categoria MTL contenute nella convenzione esistente.

#### **Art. 1 – GARE "KARTING RENTAL PROPAGANDA"**

Le gare "Karting Rental Propaganda" possono essere di tipologia "sprint" o di tipologia "endurance" con una durata da 0 a 24 ore.

Ciascuna gara deve:

- a) essere organizzata da soggetti associati ad ASI e titolari della Licenza di Organizzatore ACI/ASI;
- b) essere svolta in Piste Permanenti Indoor ed Outdoor o Percorsi Provvisori omologati da ACI almeno nella categoria Rental gestite da titolari di licenza di Pista Rental ACI/ASI;
- c) essere iscritta a calendario sportivo nazionale ACI;

d) essere organizzata previo rilascio del Permesso di Organizzazione, concesso a seguito della presentazione di un Regolamento Particolare di Gara (RPG) predisposto dall'Organizzatore in conformità al modello RPG standard allegato alla presente convenzione; deve essere effettuato un versamento sul conto ACI IBAN IT 02 X 01005 03211 000000 200037 della tassa relativa al permesso di organizzazione comprensiva anche della copertura assicurativa RCT ed RCA obbligatoria secondo quanto previsto dall'art.124 del Codice delle Assicurazioni il cui importo è definito in appendice.  
A tale ultimo riguardo si precisa che la compagnia di Assicurazioni è stata individuata da ACI (polizza a favore di terzi) a seguito di gara d'appalto ad evidenza pubblica.

## **Art. 2 – KART AMMESSI**

I Kart ammessi per le gare di cui al precedente art. 1 devono essere della categoria Rental forniti dall'organizzazione dell'evento o di proprietà della pista ospitante l'evento.  
Il kart Rental è un kart di ridotta potenza con caratteristiche volte a massimizzare la sicurezza, come ad esempio la protezione delle ruote tramite paratie laterali di assorbimento di urti e copertura totale delle parti meccaniche (motore, ecc.).  
In una manifestazione di Kart Rental tutti i kart a disposizione dei piloti devono essere della stessa fattezza, a 4 tempi con una potenza massima di 15 CV.  
I kart privati non sono ammessi.

## **Art. 3 – PILOTI AMMESSI (licenza ASI oppure licenza ACI)**

Per partecipare alle gare inserite nella presente Convenzione occorre avere almeno l'età anagrafica di 8 anni compiuti per gare di durata massima fino a 4 ore e di 14 anni compiuti per gare di durata oltre le 4 ore; fermo restando che il tempo massimo di guida per ogni pilota deve essere di 30 minuti per ciascun turno.  
I piloti devono possedere la Licenza di Concorrente/Conducente Karting Rental ASI o una licenza di concorrente/conducente ACI  
Il certificato medico richiesto è quello di idoneità non agonistica.

Dette Licenze devono essere comprensive dei servizi e dell'assicurazione infortuni previsti dalla legge (Decreto 3 novembre 2010 della Presidenza del Consiglio dei Ministri pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale N. 296 del 20 Dicembre 2010 – avente ad oggetto l'assicurazione obbligatoria per gli sportivi dilettanti).

## **Art. 4 – LICENZA DI ORGANIZZATORE (licenza ACI/ASI)**

Una licenza di Organizzatore ACI/ASI viene rilasciata annualmente a cura dell'Ufficio Licenze dell'ACI Sport a tutti i soggetti sportivi indicati da ASI che intendono organizzare le manifestazioni contenute nel presente accordo. Per l'ottenimento di tale licenza, ASI deve attestare che i soggetti proposti abbiano già svolto attività di organizzazione di manifestazioni automobilistiche; tale dichiarazione sostituisce la necessità degli affiancamenti preventivi richiesti dall'art. A9.6 dell'Appendice 1 al Regolamento Sportivo Nazionale di ACI Sport.  
I costi della licenza di organizzatore sono indicati in appendice.

## **ART. 5 – ISCRIZIONE A CALENDARIO NAZIONALE**

Tutte le gare della tipologia Propaganda Karting Rental devono essere iscritte a Calendario Nazionale ACI.  
L'elenco delle gare deve essere comunicato ad ACI Sport da parte di ASI almeno 15 giorni prima dell'inizio della stagione sportiva. Nel caso ci fossero manifestazioni che si inseriscono in

calendario durante la stagione sportiva, queste devono essere comunicate ad ACI almeno 15 giorni dell'evento anche per permettere alla Federazione di attivare la copertura della polizza assicurativa RCT ed RCA di cui si è detto in precedenza.

La Commissione Karting di ACI provvede all'inserimento nel calendario nazionale delle gare in convenzione a titolo gratuito.

#### **Art. 6 – UFFICIALI DI GARA (licenza ASI)**

Gli Ufficiali di Gara devono essere titolari di una specifica tessera ASI.

ACI si riserva di inviare un proprio osservatore al fine di controllare il regolare svolgimento delle gare in convezione.

#### **Art. 7 – OMOLOGHE CIRCUITI PERMANENTI INDOOR, OUTDOOR E PERCORSI PROVVISORI**

I circuiti permanenti indoor, outdoor e percorsi provvisori devono richiedere una omologazione "Karting Rental" all'ACI. Solo i circuiti permanenti già omologati da ACI sono esenti da tale richiesta.

Le omologazioni dei Circuiti Permanenti Indoor ed Outdoor e Percorsi Provvisori verranno effettuate da Ispettori ACI. Il costo delle omologazioni è indicato nella tabella in appendice. A tale costo andranno aggiunte le spese di trasferta dell'ispettore del percorso. L'omologazione dei circuiti indoor ed outdoor ha durata triennale, mentre per i percorsi temporanei la validità è relativa al solo evento in svolgimento.

Le piste omologate, come detto in precedenza, devono essere in possesso di una licenza ACI/ASI di pista Renting.

I costi della licenza di pista sono indicati in appendice.

#### **Art. 8 – GIUSTIZIA SPORTIVA**

I tesserati sportivi in possesso di licenza ACI/ASI (organizzatori e piste) saranno soggetti alla Giustizia Sportiva di ACI.

I tesserati ASI saranno soggetti alla Giustizia Sportiva ASI con l'impegno allo scambio tempestivo delle comunicazioni a tutela del principio sportivo di lealtà che incombe su tutti i praticanti lo sport anche a livello dilettantistico.

#### **Art. 9 – USO DEI MARCHI ACI SPORT E ASI**

In tutti gli stampati e nella cartellonistica delle manifestazioni devono comparire i marchi di ACI Sport e ASI nelle medesime proporzioni. Nei rispettivi siti internet devono essere predisposti i relativi "link" per consentire un collegamento facile e rapido a tutti gli utenti con idonea osservanza anche di quanto previsto per il trattamento dei dati personali dalla regolamentazione nazionale ed europea (General Data Protection Regulation).

Firmato a Roma il 24 maggio 2019

DAL PRESIDENTE DI ACI – Angelo Sticchi Damiani e DAL PRESIDENTE DI ASI – Claudio Barbaro

#### **TABELLA TASSE E DIRITTI DA VERSARE ALL'ACI**

ISCRIZIONE A CALENDARIO MANIFESTAZIONI Karting Rental:	€ 0	
LICENZA DI ORGANIZZATORE ACI PER I CLUB ASSOCIATI intestate al Presidente del club associato	€ 130,00 senza tessera ACI	
CERTIFICATO DI ORGANIZZAZIONE valido per una sola gara:	€ 50,00 senza tessera ACI	
PERMESSO DI ORGANIZZAZIONE (comprensivo di copertura assicurativa RCT e RCA)	€ 300 a gara	
OMOLOGAZIONE CIRCUITI PERMANENTI INDOOR, OUTDOOR E PERCORSI PROVVISORI:	€ 250,00 comprensive di un sopralluogo dell'ispettore al quale vanno tuttavia riconosciute le spese vive	
LICENZA DI PISTA RENTING per piste non omologate ACI	100	
LICENZA PERCORSO TEMPORANEO	50	