

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2022

REGOLAMENTO DI SETTORE KARTING (RDSk)

NORME GENERALI (NGk)

REGOLAMENTO SPORTIVO (RDSSk)

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

Le Norme nuove e/o aggiornate sono evidenziate in giallo.

DATA DI PRIMA PUBBLICAZIONE: 25.01.2022

CRONOLOGIA MODIFICHE:

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE
Rivisto nel suo complesso RDSSk	Immediata	25.01.2022

Il presente regolamento è stato approvato dalla Giunta Sportiva ACI in data 11.01.2022



INDICE GENERALE	
REGOLAMENTO SPORTIVO	
PREMESSA	
Art. 1	TITOLI IN PALIO
Art. 2	DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE
Art. 3	ORGANIZZAZIONE - 3.1 assicurazione - 3.2 servizio medico - 3.3 cronometraggio
Art. 4	CONCORRENTI E CONDUTTORI - LICENZE - 4.1 partecipazione gare internazionali - 4.2 partecipazione gare estero - 4.3 equipaggiamento - 4.4 caschi - 4.5 comportamento - 4.6 comportamento conduttori nei campionati internazionali - 4.7 doping
Art. 5	KART AMMESSI - 5.1 carburante - 5.2 pubblicità kart - 5.3 numeri gara
Art. 6	ISCRIZIONI ALLE GARE - 6.1 apertura/chiusura - 6.2 obblighi concorrente - 6.3 responsabilità concorrente
Art. 7	SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE - 7.1 verifiche sportive e tecniche - 7.2 segnalazioni - 7.3 articolazione manifestazione
Art. 8	CLASSIFICHE - 8.1 modalità compilazione
Art. 9	PREMI
Art. 10	RECLAMI
Art. 11	APPELLI
Art. 12	SICUREZZA GENERALE - 12.1 pista - 12.2 paddock e altre aree
Art. 13	INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI
Art. 14	BRIEFING
Art. 15	QUALIFICAZIONE E AMMISSIONE DEI KART - 15.1 prove ufficiali qualificazione
Art. 16	GRIGLIA DI PARTENZA
Art. 17	PROCEDURA DI PARTENZA
Art. 18	NEUTRALIZZAZIONE DI UNA MANCHE DI QUALIFICAZIONE E/O DI UNA GARA
Art. 19	RIPRENDERE UNA CORSA CON LA PROCEDURA "SLOW"
Art. 20	SOSPENSIONE DELLE PROVE E/O DELLA GARA
Art. 21	RIPRESA DI UNA CORSA (MANCHE DI QUALIFICAZIONE E/O FINALE)

Art.	22	ARRIVO
Art.	23	PARCO CHIUSO - VERIFICHE TECNICHE POST GARA - 23.1 Parco chiuso pneumatici - 23.2 materiale in gara - 23.3 pneumatici
Art.	24	SANZIONI APPLICABILI NEL CORSO DELLA MANIFESTAZIONE
Art.	25	SANZIONI CODIFICATE
Art.	26	INCIDENTE
Art.	27	PISTE - 27.1 illuminazione - 27.2 accesso alla pista
Art.	28	COMPETIZIONI - 28.1 gare in linea - 28.2 gare a tempo - 28.3 gare con criteri/modalità diversi - 28.4 capienza - 28.5 lunghezza gare
Art.	29	COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DEI GRUPPI
Art.	30	TASSE DI INTEGRAZIONE "CHIUSURA GARE"
Art.	31	UFFICIALI DI GARA - 31.1 commissari sportivi - 31.2 addetti partenza/merito - 31.3 addetti cronometraggio
Art.	32	INCARTAMENTO DI CHIUSURA
Art.	33	CALENDARIO
Art.	34	SERIE NAZIONALI
Art.	35	TROFEI DI MARCA
Art.	36	APPLICAZIONE ED INTERPRETAZIONE DELLE NORME
Art.	37	COPERTURA DEI MEDIA CORRETTA ED IMPARZIALE DELLA COMPETIZIONE
APPENDICE. LICENZA NAZIONALE CONDUTTORE "H"		
PREMESSA		
Art.	38	CONCORRENTI E CONDUTTORI - LICENZE - 38.1 test di guida - 38.2 certificato medico di idoneità sportiva agonistica
Art.	39	KART AMMESSI - 39.1 omologazione kart conforme al tipo di disabilità - 39.2 numeri di gara
Art.	40	SICUREZZA GENERALE - 40.1 pista
Allegato 1: Convenzione ACI/ASI Karting Rental		

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.

Le competizioni devono essere organizzate in conformità al Codice Sportivo Internazionale FIA (CODE) e suoi allegati, al Regolamento Internazionale Karting ed al Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) e suoi Regolamenti di Settore (RDS).

Le caratteristiche generali e particolari delle competizioni sono specificate nel Regolamento Particolare di Gara (RPG) redatto e pubblicato conformemente al RSN.

Le presenti norme prescrivono le condizioni alle quali devono rispondere le competizioni di karting ed alle quali deve uniformarsi il regolamento particolare.

Art. 1 - TITOLI IN PALIO

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

Campionati Italiani	Campionati Regionali	
Karting Conduuttori 125 KZ2 Karting Conduuttori 125 KZ2 U.18 Karting Conduuttori MINI Gr.3 Karting Conduuttori 60 Minikart Karting Conduuttori 125 KZN (Under - Senior) Karting Conduuttori IAME X30 Junior Karting Conduuttori IAME X30 Senior Karting Conduuttori Junior ROK Karting Conduuttori Senior ROK Karting Conduuttori OK Karting Conduuttori OK Junior Karting Femminile	1° Zona: Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia 2° Zona: Triveneto 3° Zona: Emilia Romagna, Toscana, Umbria 4° Zona: Abruzzo, Lazio, Marche, Molise 5° Zona: Campania 6° Zona: Basilicata, Calabria 7° Zona: Puglia 8° Zona: Sicilia 9° Zona: Sardegna	Campionati Regionali - Classe
Karting Conduuttori Circuiti Cittadini 125 KZ2 Karting Conduuttori Circuiti Cittadini 60 Minikart Karting Conduuttori Circuiti Cittadini 125 KZN (Under - Senior) Karting Conduuttori Circuiti Cittadini 100 Storici		
Karting Squadre Regionali	Finale Nazionale Campionati Regionali Karting Conduuttori 125 KZ2 Karting Conduuttori 125 KZ2 U.18 Karting Conduuttori 125 KZN (Under-Senior) Karting Conduuttori Mini Gr.3 Karting Conduuttori 60 Minikart Karting Conduuttori IAME X30 Junior Karting Conduuttori IAME X30 Senior	
Karting Coppa Italia	Coppa Italia Karting Conduuttori 125 KZ2 Karting Conduuttori i 125 KZ2 U.18 Karting Conduuttori 125 (Under - Senior) Karting Conduuttori Mini Gr.3	

	Karting Conduuttori Mini 60 Karting Conduuttori IAME X30 Junior Karting Conduuttori IAME X30 Senior	
Karting Conduuttori Club		

Si applicano le disposizioni del RSN art. 23 se il regolamento di tali manifestazioni articolate su più prove prevede, direttamente o indirettamente, lo scarto di una o più gare, i Conduuttori esclusi non possono scartare la(e) gara(e) nelle quali sono stati esclusi per motivi tecnici o per provvedimenti del Giudice Sportivo.

Tali gare non possono quindi essere conteggiate ai fini della classifica finale delle manifestazioni.

Lo scarto può riguardare esclusivamente una non partecipazione alla gara oppure il risultato peggiore conseguito dal Conduuttore.

Art. 2 - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE (vedi RSN art. 12 e seguenti)

Ogni manifestazione può comprendere una o più gare o competizioni individuali o collettive, con caratteristiche e classifiche distinte.

Le manifestazioni sportive sono eventi ai quali partecipano Conduuttori e veicoli a scopo competitivo.

ACI, in applicazione dell'art. 13 dei principi fondamentali degli statuti delle Federazioni Sportive Nazionali emanato dal CONI, raggruppa le discipline sportive praticate in manifestazioni a contenuto agonistico ivi comprese quelle a ridotto contenuto agonistico e pre-agonistiche, e quelle non agonistiche ivi comprese quelle ludico ricreative ed amatoriali.

Le manifestazioni karting si suddividono in:

- Manifestazioni Agonistiche

A) a Contenuto Agonistico

Gare di velocità in linea delle classi attinenti ad Attività di Base, Campionati Regionali, Campionati Italiani, Trofei nazionali, Coppe ACI e delle classi relative ai Regolamenti Tecnici Internazionali karting; gare di durata (endurance a normale contenuto agonistico).

B) a Ridotto Contenuto Agonistico

Manifestazioni Renting con kart da noleggio certificati CE max 15 cavalli (vedi allegato 1); gare di tipologia "sprint" e "di durata" (endurance a ridotto contenuto agonistico).

C) Pre-Agonistiche

Le manifestazioni sportive sono pre-agonistiche se educano all'agonismo nell'ambito delle discipline di cui alle lettere A) e B). In tali manifestazioni è di supporto l'attività didattica della Scuola Federale.

Per queste tipologie di evento è richiesto il certificato di idoneità sportiva non agonistica.

- Manifestazioni Non Agonistiche - Ludico Ricreative ed Amatoriali

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

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

- Dimostrazioni,
- Attività Promozionali,
- eventi Kart Storici **non agonistici**

– ogni altra attività, previa valutazione da parte di ACI del carattere ludico ricreativo ed amatoriale.

Le competizioni possono essere classificate internazionali, nazionali ed eventualmente riservate, nelle condizioni previste dal RSN.

In ogni caso esse sono soggette al CODE e suoi Allegati ed al RSN e suoi Regolamenti di Settore nonché agli altri regolamenti internazionali e nazionali che le riguardano.

Art. 3 – ORGANIZZAZIONE (vedi RSN art. 54 e seguenti)

Per ogni manifestazione, l'Organizzatore deve predisporre un RPG che deve inviare ad ACI Sport – Commissione Karting, per l'approvazione ed il rilascio del permesso di organizzazione, entro i termini previsti dalla vigente normativa.

L'Organizzatore deve utilizzare il RPG predisposto da FIA (gare valevoli FIA) e da ACI Sport (tutte le altre gare). I regolamenti particolari tipo devono essere richiesti alla Segreteria della Commissione Karting, oppure scaricati dal sito ACI Sport.

Art. 3.1 – ASSICURAZIONI

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

Art. 3.2 – ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE E DELLE RELATIVE PROVE UFFICIALI

I requisiti del servizio medico sono definiti dal RSN Appendice 8 “Regolamentazione Medica” in relazione alla classificazione delle manifestazioni (vedi RSN art. 12, RDSSk art. 2).

Art. 3.2.1 – a Contenuto Agonistico

Il Medico Capo del servizio sanitario di gara deve essere impiegato come previsto dal RSN Appendice 8 “Regolamentazione Medica” art. 1.4, e con la dotazione strumentale e sanitaria adeguata.

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

Una ambulanza di rianimazione completa di equipaggio.

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.

E' consentito agli Organizzatori di utilizzare, a loro discrezione, una sola ambulanza con esclusione delle gare di Campionato Italiano, Trofeo Nazionale e Coppa di Zona2

E' consentita altresì, per le gare di cui sopra, la presenza del solo Medico Capo del servizio sanitario di gara, competente in manovre rianimatorie o operante nel servizio Nazionale 118 ed una ambulanza di rianimazione con equipaggio (autista – infermiere – soccorritore).

In tal caso qualora l'ambulanza dovesse abbandonare la zona di gara per il soccorso di un ferito, la gara deve essere interrotta fino al ripristino del servizio medico di emergenza (presenza di ambulanza, equipaggio e medico).

Art. 3.2.2 – a Ridotto Contenuto Agonistico

Nel corso della manifestazione devono essere sempre presenti nel circuito un medico e un'ambulanza.

Art. 3.2.3 – Non Agonistiche – Ludico Ricreativo ed Amatoriali

E' facoltativo il servizio medico riportato nei precedenti artt. 3.2.1 e 3.2.2

Art. 3.3 – SERVIZIO DI CRONOMETRAGGIO

In ogni manifestazione agonistica è obbligatorio il servizio di cronometraggio (vedi RSN artt. 145 – 200.1 lettera F).

Il servizio di cronometraggio deve essere effettuato dalla FICr o da una società o gruppo privato che sia fornito di apposita licenza ACI.

Art. 4 – CONCORRENTI E CONDUTTORI – **LICENZE**

Alle gare sono ammessi i Concorrenti ed i Conduuttori titolari di licenza Nazionale/Internazionale ACI Karting di Concorrente/Conduuttore.

I Concorrenti ed i Conduuttori 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 Conduuttori con licenza Nazionale karting rilasciata dalla Svizzera, dalla Repubblica di San Marino e da Malta che, ai sensi del CODE artt. 2.3.4, 2.3.5, 2.3.6.b, possono partecipare alle gare nazionali italiane, iscritte a calendario sportivo nazionale.

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

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

Le licenze devono essere in corso di validità e valevoli per le classi e le categorie Nazionali/Internazionali nelle quali è richiesta l'iscrizione (vedi tabella licenze).

Non è ammessa la licenza di conduuttore Auto.

Fa eccezione, come previsto dal RSN Appendice 1 "Licenze e Assicurazioni" art. B2, la licenza di Concorrente Persona Giuridica Auto, con la quale si possono iscrivere ad una competizione uno o più kart, nonché il o i relativi conduuttori.

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

Licenze	Età conduuttori	Classi
Nazionale Baby	Da 6 anni compiuti alla data di rilascio della licenza fino a 8 anni compiuti (1)	<ul style="list-style-type: none"> - Baby Kart (pre agonistica) - Baby Kart TdM (pre agonistica)
Nazionale Mini	Da 9 anni compiuti (2) alla data di rilascio della licenza fino a 12 anni compiuti (3)	<ul style="list-style-type: none"> - Entry Level - 60 Mini (2010-2014) - 60 Mini (2015-2022) - MINI Gr.3 - TdM 60 Easy Kart - TdM IAME X30 Mini - TdM Mini ROK - TdM Rotax FR 125 Mini <p><u>Da 11 anni compiuti:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - TdM 100 Easy Kart - TdM IAME X30 Junior - TdM Junior ROK - TdM Rotax FR 125 Junior
Nazionale G	Da 12 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 14 anni compiuti nel corso dell'anno	<ul style="list-style-type: none"> - OKJ - TdM 100 Easy Kart - TdM IAME X30 Junior - TdM Junior ROK - TdM Rotax FR 125 Junior

Nazionale F	Da 14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 15 anni compiuti nel corso dell'anno (kart monomarcia)	<ul style="list-style-type: none"> - OK - TdM 125 Easy Kart - TdM Easy Kart BMB Challenge - TdM IAME X30 Senior - TdM IAME X30 Master - KGP Direct Drive - TdM Senior ROK - TdM Super ROK - TdM Expert ROK - TdM Rotax FR 125 Max
Nazionale E	Da 15 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza (kart monomarcia e cambio)	<ul style="list-style-type: none"> - KZ2 - KZN - TdM Easy Kart Junior Shifter - TdM IAME Z-I - TdM Shifter ROK - TdM Rotax DD2 - OK - TdM 125 Easy Kart - TdM Easy Kart BMB Challenge - TdM IAME X30 Senior - TdM IAME X30 Master - KGP Direct Drive - TdM Senior ROK - TdM Super ROK - TdM Expert ROK - TdM Rotax FR 125 Max

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

Le licenze Club sono pubblicate nel regolamento Attività Club.

E' consentito nel corso dell'anno il passaggio (il cambio) di licenza dalla categoria Club alla Nazionale e non viceversa.

L'interessato può richiedere, esclusivamente alla Segreteria della Commissione Karting, il rilascio della licenza in questione, supportando la domanda con curriculum sportivo. Accertata la sussistenza dei requisiti, ACI Sport può rilasciare la licenza.

- (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, solo se titolari di Licenza E nell'anno 2021 oppure con esito positivo di 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 precedente.
- (3) **N.B.: Norma transitoria. L'età indicata "12 anni compiuti" è valida esclusivamente nell'anno 2022.**
- (4) I passaggi di licenza Nazionale ACI Sport al grado superiore si effettuano al termine dell'anno solare. I licenziati Nazionali non possono retrocedere a Club.

I passaggi di categoria come previsto da RSN 2022 Appendice 1 "Licenze e Assicurazioni" art. B2, sono subordinati al parere della Commissione Karting. Le richieste devono pervenire almeno 30 giorni prima della effettuazione della gara alla quale si intende partecipare e devono essere inoltrate alla Segreteria della Commissione Karting. Fino alla concessione del parere positivo della Segreteria Karting è vietato il rilascio della licenza di grado richiesto.

Le licenze delle categorie internazionali seguono la normativa CIK-FIA 2022. Per il primo rilascio delle licenze Internazionali è necessario un corso di formazione FIA sulla sicurezza. Sono esclusi i Conduuttori già titolari di licenza Internazionale Karting.

Licenze	Età Conduuttori	Classi
INT G	<p>12 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 14 compiuti nel corso dell'anno e rispetto delle condizioni CIK-FIA.</p> <p>Il rilascio è concesso ai conduuttori in possesso di licenza Nazionale karting che hanno ottenuto almeno 5 risultati nelle classifiche finali nei 2 anni precedenti.</p> <p>Il certificato di idoneità sportiva agonistica deve prevedere il peso e l'altezza del conduuttore.</p> <p>Il peso minimo del conduuttore (equipaggiamento incluso) deve essere minimo 35 kg in tutti i momenti della competizione.</p> <p>Passaggio alla licenza di grado superiore è consentito a fine anno.</p> <p>Supportato da adeguata documentazione medica è possibile il rilascio fino a 15 anni compiuti nel corso dell'anno.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - OK Junior - Junior Kart
INT F	<p>14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 15 compiuti nel corso dell'anno e rispetto delle condizioni CIK-FIA.</p> <p>Il rilascio è concesso ai conduuttori in possesso di licenza Internazionale karting che hanno ottenuto almeno 5 risultati nelle classifiche finali della categoria Junior nei due anni precedenti.</p> <p>Il certificato di idoneità sportiva agonistica deve prevedere il peso e l'altezza del conduuttore.</p> <p>Il peso minimo del conduuttore (equipaggiamento incluso) deve essere minimo 40 kg in tutti i momenti della competizione.</p> <p>Passaggio alla licenza di grado superiore è consentito a fine anno.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - OK - Senior Kart monomarcia
INT E	<p>15 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza e rispetto delle condizioni CIK-FIA.</p> <p>Il rilascio è concesso ai conduuttori in possesso di licenza Nazionale karting o Internazionale "G" o "F" karting che hanno ottenuto almeno 5 risultati nelle classifiche finali nei 2 anni precedenti.</p> <p>Per conservare la licenza di grado "E" il conduuttore deve partecipare in un periodo di due anni ad almeno una competizione internazionale, per cui è prevista idonea categoria. In assenza di tale requisito il conduuttore deve soddisfare le condizioni previste da CIK FIA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - KZ - KZ2 - KZN - Senior Kart monomarcia e cambio

Art. 4.1 – PARTECIPAZIONE ALLE GARE INTERNAZIONALI

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

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

Si applicano le disposizione del RSN art. 191, di seguito riportato.

I Concorrenti ed i Conduuttori titolari di una licenza nazionale non possono partecipare alle gare che si svolgono all'estero.

I Concorrenti ed i Conduuttori italiani titolari di licenza internazionale Karting possono partecipare ad una gara all'estero soltanto se questa è iscritta nel calendario internazionale FIA ed a condizione di aver ricevuto l'autorizzazione da ACI. L'autorizzazione di ACI è stampata sulla plastica della licenza internazionale oppure allegata all'attestato di licenza internazionale rilasciato annualmente dall'ufficio sportivo di AC locale.

FIA tuttavia autorizza i Conduuttori titolari di una licenza nazionale o internazionale a partecipare alle gare nazionali (a condizione che a dette gare siano ammessi anche conduuttori stranieri) che si svolgano nei Paesi rappresentati presso la FIA.

Nell'ambito di specifici accordi con altre Federazioni Sportive Nazionali è previsto il libero scambio dei piloti nella manifestazioni organizzare dalle parti interessate alla convenzioni stipulate.

Art. 4.3 - EQUIPAGGIAMENTO DEI CONDUTTORI

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

- tuta intera, con omologazione CIK-FIA in corso di validità;
- casco di protezione conforme al successivo art. 4.4;
- guanti interi;
- scarpe alte con protezione della caviglia.

Nelle gare internazionali i Conduuttori devono indossare il

- corpetto di protezione, conforme alle specifiche CIK-FIA riportate nella Lista Tecnica n. 87 (https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2021-10/l87_approved_kbp_-_8870-2018_6.pdf)

Lo stesso può essere utilizzato, senza obbligo, anche nelle gare nazionali.

Alle verifiche sportive è fatto obbligo di consegnare l'apposito modulo relativo all'abbigliamento, compilato e firmato dal Concorrente e Conduuttore.

Nel corso delle manifestazioni karting sono vietati capi di vestiario suscettibili di impigliarsi nei vari organi del kart.

E' altresì vietato l'utilizzo di piercing, bracciali e collane in metallo e possono essere oggetto di un apposito controllo prima della partenza.

Laddove si riscontri la non conformità dell'equipaggiamento e/o la presenza di detti monili che non vengano rimossi, il Conduuttore interessato non è ammesso in pista.

Art. 4.4 - DISPOSIZIONI PARTICOLARI RELATIVE AI CASCHI

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

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

Il casco deve essere indossato regolarmente agganciato.

Nelle classi pre-agonistica "Baby Kart", Entry Level e Mini (60cc - Gr.3) è obbligatorio l'uso del casco di tipo integrale omologato per i Conduuttori di 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 Conduuttore, non può essere scambiato. A tal fine si raccomanda di personalizzare il casco con il nome del conduuttore che lo indossa. Se la personalizzazione avviene all'esterno del casco deve essere previsto materiale idoneo consigliato 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 utilizzare materiale idoneo, di cui al precedente paragrafo, per eventuali scritte, marchi e istoriazioni dipinti all'esterno del casco.

d) Modifiche

Un casco non può essere modificato rispetto alle specifiche di costruzione salvo che detta modifica non sia conforme alle istruzioni approvate dal Costruttore e da uno degli organismi elencati alla precedente Tabella A che hanno certificato il modello in questione.

e) Caschi sprovvisti di etichetta di omologazione valida

I Conduuttori devono curare che il loro casco rechi la relativa etichetta di omologazione. Qualora, per qualsiasi ragione, la stessa non sia presente o risulti illeggibile, gli interessati devono richiedere al fabbricante il ripristino casco o quantomeno l'apposizione di etichetta o marchio atto all'identificazione della marca o modello.

I Conduuttori che non indossino un casco recante la prescritta etichetta di omologazione non sono ammessi in pista.

Art. 4.5 - COMPORTAMENTO DEI CONDUTTORI

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

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

Art. 4.6 – COMPORTAMENTO DEI CONDUTTORI CHE RAPPRESENTANO L'ITALIA NELLE GARE VALEVOLI PER I CAMPIONATI INTERNAZIONALI.

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

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

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

Art. 4.7 – DOPING

L'uso di sostanze considerate "doping" è vietato.

I Conduuttori possono essere sottoposti a controlli secondo le prescrizioni del vigente RSN sui controlli antidoping.

Art. 5 – KART AMMESSI

Sono ammessi nelle gare che si svolgono in Italia esclusivamente i Kart omologati o registrati da ACI Sport e/o da CIK-FIA, come indicato nei regolamenti delle varie classi.

I Kart sono suddivisi in gruppi e classi.

Le suddivisioni dei gruppi e delle classi sono riportate nel RDSTk Titolo I, Capo II, art. 1.

Art. 5.1 – CARBURANTE

Il carburante usato deve essere conforme alle prescrizioni del RDSTk art. 4.19 e suo Allegato 9 e dei Regolamenti specifici dei Campionati, Trofei, Serie.

Prelievi per le verifiche possono essere effettuati in ogni momento della manifestazione.

ART. 5.2 – PUBBLICITA' SUI KART

Su tutti i kart di qualsiasi gruppo e classe partecipanti alle gare karting di qualunque tipologia è ammessa la pubblicità, intesa come qualsivoglia scritta o disegno che riguardi un prodotto in commercio od un marchio di fabbrica notoriamente conosciuto, disciplinata dalle seguenti norme:

- a. la pubblicità può utilizzare tutta la parte della carrozzeria non riservata ai numeri di gara e/o quanto previsto dai rispettivi Regolamenti; comunque non deve in alcun modo disturbare la lettura e la chiarezza dei numeri di gara;
- b. fermo restando quanto sopra, su ogni kart è ammessa la pubblicità di una o più Ditte, sempre che i prodotti reclamizzati non siano in concorrenza tra di loro e fatto salvo quanto previsto al successivo comma h);
- c. non sono ammessi alle gare kart aventi carrozzerie pubblicitarie e di conseguenza carovane a carattere pubblicitario;
- d. i Commissari Sportivi, in sede di verifiche, hanno la facoltà di non ammettere alla gara kart con pubblicità palesemente immorale;
- e. essi devono inoltre accertare che la pubblicità corrisponda ai requisiti di cui agli articoli precedenti escludendo, a loro insindacabile giudizio, quella pubblicità che eventualmente ne fosse difforme.
- f. il contratto di pubblicità non può in alcun modo interferire nei rapporti fra Concorrenti, Conduuttori, Organizzatori od Ufficiali di Gara, essendo il tutto regolato dalle norme del CODE e del RSN.

- g. ACI Sport è del tutto estranea ai rapporti tra il Concorrente e la Ditta concessionaria della pubblicità e pertanto non assume alcuna responsabilità, né per eventuali permessi delle Autorità competenti, né per tasse governative e comunali sulla pubblicità stessa, né di qualsiasi altro genere;
- h. gli Sponsors dei Campionati ACI Sport hanno diritto agli spazi pubblicitari concordati con ACI Sport;
- i. se un Organizzatore vuole imporre una pubblicità, deve precisarlo sul RPG e sulle domande di iscrizione;
- j. la pubblicità dell'Organizzatore è limitata ad un massimo di quattro spazi di cm 20 x cm 5 ciascuno, nella parte superiore oppure inferiore dei numeri di gara;
- k. un Organizzatore non può imporre a un Concorrente la pubblicità per un prodotto in diretta concorrenza con quello pubblicizzato dal Concorrente stesso o dal suo veicolo.

Art. 5.3 – NUMERI DI GARA

L'Organizzatore assegna ad ogni kart un numero di gara. Prima delle verifiche tecniche preliminari il numero di gara deve essere applicato sulle placche porta-numeri anteriori e posteriori e sul lato esterno di entrambe le carenature laterali. Ogni cifra componente il numero deve essere di colore nero su fondo giallo ed avere carattere "Arial" con una larghezza d'asta di minimo mm 20 per un'altezza minimo di mm 150. In caso di presenza di Conducenti diversamente abili i numeri di gara devono essere di colore bianco su fondo rosso. Il numero di gara deve essere sempre leggibile, pena l'ammenda non inferiore a 100,00 Euro (cento/euro). Per il posizionamento delle placche porta-numeri, si rinvia al RDSTk, Titolo I, Capo II, art. 4.18.

Art. 6 – ISCRIZIONI ALLE GARE

Si applicano le disposizioni del RSN Capitoli VI – VII

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

Validità delle Gare	Categorie	Importi
a) Campionato Italiano ACI Karting	KZ2 – OK – OKJ 60 Mini – MINI 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) Campionati Regionali che si svolgono su una giornata	KZ2 – OK – OKJ – KZN – 60 Mini – MINI Gr.3 – X30 Junior – X30 Senior Altre categorie	Euro 100,00 +IVA Euro 90,00 + IVA
d) Gare nazionali non titolate che si svolgono su una giornata	Tutte le categorie	Euro 90,00 + IVA
e) Gare Club non titolate	Tutte le categorie	Euro 90,00 IVA incl.
f) Gare nazionali non titolate che si svolgono su due o più giornate	Tutte le categorie	Euro 215,00 +IVA
g) Gare su piste di categoria "A" – "B"	Maggiorazione sulle tasse di cui alle lettere c) – d) – e) – f)	Euro 20,00 + IVA

h) Gare iscritte al Calendario Internazionale non titolate che si svolgono su due o più giornate	Tutte le categorie	Euro 300,00 +IVA
i) 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 in circuiti permanenti è consentito richiedere ai Concorrenti, per le prove libere da effettuarsi il giorno precedente la gara, una quota ulteriore nella misura massima di

- Euro 50,00 + IVA per le piste di categoria "A"-"B"
 - Euro 40,00 + IVA per le piste di categoria "C"-"D"
- comprensiva dello smaltimento dei rifiuti.

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

Limitatamente alle gare in kartodromo, per ogni Conducente iscritto nei termini, i Concorrenti hanno diritto ad occupare nel paddock, a titolo gratuito, l'area (posto auto) che è loro assegnata dall'Organizzatore per una estensione di circa 36 mq.

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

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

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

Art. 6.1 - APERTURA E CHIUSURA DELLE ISCRIZIONI - PROCEDURA

L'apertura delle iscrizioni è consentita dopo l'approvazione del RPG.

Le domande d'iscrizione devono essere spedite all'Organizzatore tramite raccomandata, corriere, allegati di posta elettronica (e-mail), PEC e/o utilizzando le procedure on-line attivate da ACI Sport.

Le tasse di iscrizione devono essere pagate nei tempi e modi pubblicati dall'Organizzatore.

È fatto obbligo al Concorrente che abbia inviato regolare domanda di iscrizione, di preavvisare l'Organizzatore, prima della chiusura delle verifiche ante gara, della eventuale impossibilità a partecipare alla manifestazione.

Il mancato preavviso comporta il deferimento agli organismi di giustizia sportiva di ACI Sport.

Se detta comunicazione perviene all'Organizzatore prima del termine di chiusura delle iscrizioni, il Concorrente ha diritto al rimborso della tassa di iscrizione.

Se la comunicazione perviene dopo tale termine, l'Organizzatore ha il diritto di trattenersi o pretendere la tassa di iscrizione.

Le domande di iscrizione pervenute dopo la scadenza del termine di chiusura sono nulle.

Qualsiasi iscrizione contenente una falsa dichiarazione è nulla; nel caso in cui il firmatario della stessa sia ritenuto colpevole di scorrettezza, l'Organizzatore può deferirlo ad ACI Sport per l'adozione delle penalità previste dal Regolamento Sportivo Nazionale vigente.

L'Organizzatore può rifiutare l'iscrizione di un Concorrente o di un Conducente (RSN vigente).

Il RPG può stabilire che la tassa di iscrizione venga rimborsata, in tutto o in parte, ai Concorrenti che abbiano soddisfatto a determinate condizioni. La tassa deve essere comunque rimborsata ai Concorrenti la cui iscrizione non sia accettata e nel caso in cui la gara non abbia luogo.

In casi particolari, con l'approvazione di ACI Sport, gli Organizzatori possono richiedere, ed il RPG può stabilire, che ogni Concorrente versi, a garanzia della propria partecipazione, una cauzione da rimborsarsi se lo stesso ha regolarmente preso la partenza.

Le domande di iscrizione prive di una delle indicazioni relative al cognome, nome, indirizzo,

Regolamento di Settore Karting (RDSk) - Regolamento Sportivo (RDSSk) - Norme Generali (NGk)

categoria e numero di licenza sportiva dei Concorrenti e dei Conduuttori, al gruppo e classe del kart, alla firma del Concorrente e ad altre eventuali indicazioni richieste dall'Organizzatore nel modulo di iscrizione e non regolarizzate entro il termine di chiusura delle iscrizioni sono nulle a tutti gli effetti. Indipendentemente da quanto previsto nel comma precedente, sono parimenti nulle le domande di iscrizione inviate senza la tassa di iscrizione.

Le domande di iscrizione devono altresì riportare le indicazioni relative al cognome, nome, categoria e numero di licenza degli eventuali Meccanico e Preparatore.

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

Un Conduuttore minorenni deve essere iscritto ad una gara come previsto da RSN Appendice 1 "Licenze e Assicurazioni" art. B1.3 "licenze di Conduuttore K" lett. b)

Termini di Chiusura delle iscrizioni:

a) Gare non titolate e Campionati Regionali:

La chiusura delle iscrizioni deve avvenire **entro le ore 18:00 del lunedì precedente la gara (vedi RSN art. 66).**

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 del RSN da ora in avanti abbreviata in NORMA TRANSITORIA COVID 19.

In ottemperanza alle disposizioni di legge, è necessario evitare assembramenti di Conduuttori 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/Conduuttori di effettuare on line una preiscrizione alla gara e che viene descritta di seguito:

il Concorrente, sia persona fisica che giuridica, ed il Concorrente/Conduuttore entrano nel sito istituzionale 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 può 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. 6.2 - OBBLIGHI DEL CONCORRENTE

Con l'iscrizione il Concorrente:

- dichiara di conoscere, impegnandosi a rispettare ed a farle rispettare, le disposizioni del CODE e suoi Allegati, del RSN, del RDSSk e del Regolamento Particolare;
- riconosce ACI Sport quale unica giurisdizione competente, salvo il diritto di appello previsto dal CODE e dal RSN; rinuncia, conseguentemente, ad adire arbitri o altra giurisdizione per fatti derivanti dall'organizzazione e dallo svolgimento della competizione;
- ritiene sollevati ACI, ACI Sport, gli Organizzatori, il Promotore, tutti gli Ufficiali di Gara nonché il proprietario o gestore del percorso da ogni responsabilità per danni subiti per colpa di terzi, da esso Concorrente, suoi conduttori, passeggeri, dipendenti o beni.

Art. 6.3 - RESPONSABILITA' DEL CONCORRENTE (vedi RSN art. 90, di seguito riportato)

Il concorrente è responsabile delle azioni e delle omissioni di chiunque partecipi ad una competizione e di chiunque fornisca per suo conto una prestazione collegata alla competizione; in particolare rientrano in tale ambito i suoi dipendenti diretti o indiretti, i suoi conduttori, i suoi meccanici, preparatori/noleggianti, consulenti, fornitori, passeggeri e chiunque sia autorizzato dal concorrente ad accedere agli spazi riservati. Inoltre ciascuno di questi è ugualmente responsabile di ogni infrazione al CODE, al RSN e agli RDS. Il concorrente deve fornire all'Organizzatore, e ad ACI su richiesta, la lista completa delle persone, laddove licenziate, che partecipano o forniscono per suo conto una prestazione collegata alla competizione.

Art. 7 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Art. 7.1 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

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

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

NORMA TRANSITORIA COVID 19.

Come previsto dalla Norma Transitoria inserita nel RSN, la documentazione sopra indicata può essere fornita all'Organizzatore, ove non possibile reperirla nella procedura dell'iscrizione on-line del sito federale, mediante invio a mezzo e-mail od altro strumento telematico (vedi art. 6.1).

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

I Concorrenti sono tenuti al rispetto delle seguenti indicazioni:

- gli orari delle verifiche ante-gara devono essere rigorosamente osservati, l'inosservanza, salvo comprovata causa di forza maggiore accolta dai Commissari Sportivi, comporta la non ammissione alla gara;

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

- in caso di reclamo contro un kart, il reclamante è tenuto a versare, oltre al deposito cauzionale di reclamo, una ulteriore cauzione per le spese di verifica (smontaggio e rimontaggio) del kart stesso o per le spese di analisi comunque richieste o disposte. In caso contrario i Commissari Sportivi non danno seguito al reclamo.

L'ammontare della cauzione è stabilito inappellabilmente dai Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, sulla base di quanto previsto dal presente RDSSk, art. 10 – Reclami nella seguente misura massima:

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

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

– Concorrente Persona Giuridica:

- a) n. 1 pass “concorrente” al legale rappresentante della Scuderia o della Società titolare della licenza di concorrente PG o a un suo rappresentante non conduttore munito di delega;
- b) n. 1 pass “conduttore” per ogni conduttore verificato;
- c) n. 2 pass “meccanico” per ogni conduttore verificato;
I pass devono essere rilasciati soltanto a chi è in possesso di licenza di Assistente Meccanico o di Preparatore e devono essere di due colori: uno obbligatoriamente verde che abilita il suo portatore ad entrare nell'area parco pneumatici;
- d) n. 1 pass “mezzo di assistenza” per ogni conduttore verificato che autorizzi l'ingresso nel paddock.

– Concorrente/Conduttore:

- a) n. 1 pass “conduttore”;
- b) n. 2 pass “meccanico” con le stesse disposizioni di quello del Concorrente Persona Giuridica;
- c) n. 1 pass “mezzo di assistenza” per l'ingresso nel paddock.

– Concorrente Persona Fisica diverso dal Conduttore:

- a) n. 1 pass “concorrente”;
- b) n. 1 pass “conduttore”;
- c) n. 2 pass “meccanico” con le stesse disposizioni di quello del Concorrente Persona Giuridica;
- d) n. 1 pass “mezzo di assistenza” per l'ingresso nel paddock.

NORMA TRANSITORIA COVID 19

In ottemperanza alle disposizioni di legge, è necessario evitare assembramenti di Conduuttori e team e regolamentare l'accesso nelle aree protette. Un numero massimo di 5 pass è consentito per ogni kart iscritto: Conduuttore, Concorrente, 1° Meccanico, 2° Meccanico, Accompagnatore.

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

Art. 7.2 – SEGNALAZIONI

Per la sorveglianza del percorso, il Direttore di Gara (o i suoi assistenti) e le postazioni, ricorrono soprattutto all'uso di segnalazioni per garantire la sicurezza dei Conduuttori e far rispettare il regolamento.

La comunicazione deve essere effettuata mediante l'uso di bandiere di segnalazione di differenti colori, eventualmente integrate con segnalazioni luminose.

I Conduuttori devono osservare le segnalazioni e tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara.

Le bandiere di segnalazione sono indicate nel RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting.

Art. 7.2.1 – BANDIERE

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

Art. 7.2.1.2 – Segnalazioni tramite bandiera che devono essere usate dal Direttore di Prova, Direttore di Gara, Direttore di Gara Aggiunto sulla linea di Partenza /Arrivo

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

Le ultime tre bandiere indicate ai punti d), e), f), devono essere esibite immobili accompagnate da un pannello nero con un numero bianco corrispondente al numero di gara del kart del Conducente al quale deve essere mostrato il pannello.

I citati pannelli possono essere ulteriormente esposti in posizioni diverse dalla linea di partenza nel caso in cui sia ritenuto necessario dal Direttore di Gara o Direttore di Prova.

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

- g. **Bandiera blue e rossa (doppia diagonale) con numero di gara:** la segnalazione, di esclusiva competenza del Direttore di Gara o Direttore di Prova, indica al Conducente del kart contrassegnato con lo stesso numero che sta per essere doppiato oppure che è stato doppiato e quindi deve rientrare ai box.
L'utilizzo di questa bandiera è consentito se previsto dal Regolamento Sportivo del Campionato, Trofeo, Coppa, oppure dal RPG.
- h. **Bandiera verde:** deve essere sventolata ed esposta dal Direttore di Gara o Direttore di Prova per segnalare:
 - il VIA alle prove libere, cronometrate, ed al giro di formazione della gara;
 - il RESTART dopo il termine della procedura Slow.

Art. 7.2.1.3 – Segnalazioni tramite bandiere utilizzate nelle postazioni di controllo:

- a. **Bandiera rossa:** deve essere mostrata agitata unicamente su indicazione del Direttore di Gara nel momento in cui diventa necessario sospendere od interrompere una sessione di prove o la gara. Tutti i Conduuttori devono rallentare immediatamente con l'obbligo di essere pronti a fermarsi e ritornare ove segnalato dal Direttore di Gara in sede di briefing. I sorpassi sono vietati.
- b. **Bandiera gialla:** è un segnale di pericolo e può essere esposta ai Conduuttori in due maniere con i seguenti significati:
 - una (1) sola bandiera agitata: ridurre la velocità, non superare e restare pronti a cambiare direzione. C'è un pericolo sul bordo o su parte della pista; il Conduuttore deve rallentare sensibilmente utilizzando il freno e/o riducendo la velocità in quel settore;
 - due (2) bandiere agitate: ridurre la velocità, non superare e restare pronti a cambiare direzione o fermarsi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista.

Di norma, le bandiere gialle devono essere esposte solo alla postazione dei Commissari di percorso locata immediatamente prima della zona del pericolo.

Tuttavia, in certi casi, il Direttore di Gara può ordinare che vengano esposte in più di una postazione a monte del luogo dell'incidente.

I sorpassi sono vietati dal punto in cui è sventolata la prima bandiera gialla fino alla bandiera verde esposta dopo l'incidente.

- c. **Bandiera gialla con righe rosse:** deve essere esibita fissa ai Conduuttori, per avvertirli del deterioramento dell'aderenza dovuto alla presenza di olio o di acqua sulla pista, nell'area in cui vengono esposte le bandiere. La bandiera viene mostrata per il tempo necessario determinato dalle condizioni di aderenza dell'asfalto della pista. Tuttavia non è indispensabile che nel settore in cui questa bandiera è stata esposta, venga mostrata una bandiera verde.
- d. **Bandiera blue:** di norma deve essere agitata per indicare ad un Conduuttore che sta per essere superato. Ha significato diverso durante le prove e la gara.
 - Sempre: una bandiera fissa è esposta al Conduuttore che lascia i box, se uno o più kart si stanno avvicinando alla pista.
 - Durante le prove: lasciare strada ad un kart più veloce che sta sorraggiungendo, agevolando il sorpasso senza ostacolarlo.
 - Durante la gara: di norma deve essere mostrata ad un Conduuttore che sia sul punto di essere sorpassato da un kart che abbia almeno un giro di vantaggio e, quando viene esposta, il Conduuttore interessato deve permettere al kart che lo segue, di superarlo alla prima occasione senza ostacolarlo.
- e. **Bandiera bianca:** deve essere esposta agitata. E' utilizzata per indicare al Conduuttore che c'è un veicolo molto più lento sulla porzione di pista controllata da quella postazione.
- f. **Bandiera verde:** viene esposta agitata dal Commissario di percorso nella propria postazione per segnalare:
 - pista libera dopo il verificarsi di un incidente che abbia reso necessario l'impiego di una o più bandiere gialle;
 - in sequenza, dopo quella esposta dal Direttore di Gara nelle fasi di RESTART dopo il termine della procedura Slow.

Art. 7.3 – ARTICOLAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE

Art. 7.3.1 – PROVE LIBERE NON UFFICIALI

Le prove libere non ufficiali fanno parte della manifestazione e il loro programma deve essere indicato nel RPG.

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

I Conduuttori possono prendere parte alle prove libere non ufficiali soltanto dopo avere perfezionato l'iscrizione alla gara; la tassa di iscrizione alla gara non è comprensiva della quota per le prove libere non ufficiali (vedi art. 6).

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

Durante le prove libere non ufficiali, i Conduuttori sono tenuti a rispettare le norme di comportamento previste dal RSN e dal RDSSk.

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

Art. 7.3.2 – PROVE LIBERE UFFICIALI (di conoscenza del percorso di gara)

I Conduuttori devono effettuare, dopo le verifiche ante-gara, nell'ambito del proprio gruppo o della propria classe, le prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso di gara), senza rilevamento del tempo.

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

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

Non sono ammessi alla gara i Conduuttori che non effettuano almeno un giro del percorso durante le prove libere ufficiali.

In difetto di tale requisito, un Conduuttore 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. 7.3.3 – PROVE UFFICIALI DI QUALIFICAZIONE (CRONOMETRATE)

Ai fini della qualificazione alle fasi successive delle gare e degli schieramenti di partenza, i Conduuttori che hanno effettuato le prove libere ufficiali, devono successivamente effettuare le prove ufficiali di qualificazione con rilevamento del tempo.

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

Nell'ambito di ciascun gruppo o classe le prove devono essere effettuate con turni il cui numero di Conduuttori non sia superiore alla capienza della pista.

In relazione al numero dei verificati, i Conduuttori possono essere suddivisi, con decisione dei Commissari Sportivi, in due o più serie, ciascuna delle quali effettua la sessione di prove previste.

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

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

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

La composizione delle serie deve essere stabilita per sorteggio.

I Conduuttori, 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 Conduuttori che, durante il loro turno di prove di qualificazione, escono dalla pista devono obbligatoriamente effettuare le operazioni di pesatura.

Una volta effettuate le operazioni di pesatura, ai Conduuttori è vietato rientrare in pista.

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

Per ogni serie, le classifiche delle prove di qualificazione sono stabilite in base al miglior tempo sul giro fatto registrare da ciascun Conduuttore.

Art. 7.3.4 – BATTERIE E RECUPERI (Gare Titolate ed Internazionali)

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

Se, per esempio, le batterie sono tre, il Conduuttore 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 Conduuttori 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 conduuttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista meno 6.

I Conduuttori esclusi devono disputare, in relazione alla capienza della pista, uno o due Recuperi. In caso di 2 Recuperi, i Conduuttori 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 Conduuttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista.

Art. 7.3.5 – GRUPPI, MANCHE (Gare Titolate ed Internazionali)

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

ART. 7.3.6 – 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. 7.3.7 – FINALE (Gara 2)

Finale Preceduta da Pre-Finale

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

Con un elevato numero di iscritti, tale da compromettere il regolare andamento della manifestazione, in luogo di Pre-finale e Finale, con decisione del Collegio dei Commissari, può essere disputata la sola Finale, con schieramento di partenza stabilito in base ai tempi di qualifica o alle posizioni di classifica delle batterie e, a parità di classifica, in base ai tempi o ai giri compiuti.

Qualora, svolte le Pre-finali, per cause di forza maggiore non fosse possibile effettuare la Finale di una o più classi e categorie, i punteggi e/o i premi e la classifica di gara sono attribuiti in base al risultato acquisito in Pre-finale.

Tale decisione va riportata nell'incartamento di chiusura.

Finale NON Preceduta da Pre-finale

Vedi art 7.3.4 del presente regolamento.

Art. 8 – CLASSIFICHE

Le classifiche sono redatte secondo le disposizione del presente RDSSk.

Sono considerate ufficiali, subordinatamente all'omologazione da parte di ACI Sport, le classifiche sottoscritte dal Direttore di Gara ed esposte all'Albo Ufficiale di Gara.

Le classifiche diventano definitive nei termini e nei modi previsti dalla vigente normativa.

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

Batterie e Pre-Finale (eventuali)

E' classificato primo il Conduuttore che ha coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo. Nella graduatoria seguono tutti gli altri Conduuttori in base al numero dei giri ed al tempo impiegato a percorrerli.

Finale

E' classificato primo il Conduuttore che ha coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo. Nella classifica seguono, in base al numero dei giri portati a termine ed al tempo impiegato a percorrerli, i Conduuttori che hanno compiuto almeno il 50% dei giri del primo classificato.

Classifiche provvisorie e definitive

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

Le classifiche diventano definitive 30 minuti dopo la loro esposizione.

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

Art. 8.1 – CLASSIFICHE: MODALITA' DI COMPILAZIONE

Le classifiche devono essere predisposte a cura del Capo del Servizio di Cronometraggio sulla base dei dati ufficiali rilevati dai Cronometristi o forniti dagli Addetti al Merito (Giudici di Fatto) secondo le prescrizioni del RPG.

Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal Direttore di Gara nell'ora e nel luogo indicati dal RPG.

Le classifiche definitive, che fanno parte dell'incartamento di chiusura da inviare ad ACI Sport per l'omologazione dei risultati, devono contenere, di norma, le seguenti indicazioni:

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

Al riguardo bisogna tenere presente che sono considerati:

- iscritti, tutti i Concorrenti compresi nell'elenco ufficiale degli iscritti, eccezion fatta per le eventuali iscrizioni condizionate e non perfezionate;
- partiti, tutti i Conduuttori che, superate le operazioni preliminari e qualificatisi, si sono posti in griglia di partenza, con i rispettivi kart, agli ordini del Direttore di Gara;
- partenti, tutti i Conduuttori che, superate tutte le operazioni preliminari e qualificati, non si sono posti in griglia di partenza agli ordini del Direttore di Gara;
- non classificati, i Conduuttori che all'atto dell'abbandono definitivo della gara non avessero, con il loro ultimo passaggio sulla linea del traguardo, compiuto almeno il 50% dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato;
- non classificati, tutti i Conduuttori che pur transitando dopo l'arrivo del primo nel tempo massimo previsto, non hanno compiuto almeno il 50% dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato;
- esclusi dalla gara o dalla classifica, i Concorrenti ed i Conduuttori fatti oggetto di un tale provvedimento dai Commissari Sportivi in seguito alla violazione di norme regolamentari o di disposizioni degli Ufficiali di Gara oppure in seguito a comportamento scorretto;
- classificati, tutti i Concorrenti e Conduuttori che hanno compiuto, nei termini del CODE e del RSN, il 50% dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato. L'ultimo giro non viene conteggiato se ultimato oltre lo scadere del tempo massimo previsto dal RPG. Qualora il RPG non preveda un tempo massimo, questo è considerato pari a 2 volte il tempo sul giro più veloce;
- Ai fini della classifica per l'attribuzione del punteggio nella gare titolate valgono le prestazioni minime previste dai Regolamenti Sportivi dei Campionati.

Il 50% del percorso è calcolato con arrotondamento per difetto.

Dei non classificati e degli esclusi si deve indicare, oltre al numero dei giri, anche il nominativo ed il relativo numero di gara.

NOTA: l'ora ufficiale di una competizione è quella del Capo Servizio Cronometraggio.

Art. 9 – PREMI

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

Classifica di Gruppo:

- 1° classificato Trofeo
- 2° e 3° classificato Coppa

Classifica di Classe:

- 1° classificato Coppa
- 2° e 3° classificato Coppa

I premi non sono cumulabili tra loro.

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

Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere premi in denaro, previa autorizzazione di ACI con l'approvazione del RPG.

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

I premi devono essere al netto delle ritenute fiscali previste dalle leggi vigenti.

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

Il pagamento è sospeso per quelle classi la cui classifica è sospesa per ricorsi in appello.

Gli Organizzatori di Trofei, Coppe, Challenge, Serie, articolati su più prove, possono prevedere una premiazione finale.

L'elenco dei premi finali deve essere comunicato ai Concorrenti antecedentemente lo svolgimento della prima gara.

La premiazione ha luogo quando le classifiche sono state dichiarate definitive e con il nulla osta del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

In particolari situazioni (p.es.: dirette televisive) la premiazione può essere effettuata subito dopo l'arrivo della rispettiva gara ma è considerata provvisoria in attesa delle classifiche definitive.

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

Art. 10 – RECLAMI

Sono disciplinati dal vigente RSN art. 213 e segg. e dal Regolamento di Giustizia Sportiva.

I reclami, che vincolano il reclamante ad essere pertinente e trattare un solo argomento, devono essere firmati e presentati dal Concorrente al Direttore di Gara o, in sua assenza, ad un Commissario Sportivo unitamente all'importo del deposito cauzionale di 350,00 Euro (trecentocinquanta/euro) (vedi RSN 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 Conduuttori e dei kart, devono essere presentati entro e non oltre 30 minuti dalla chiusura delle operazioni preliminari di verifica;
- b) contro i fatti inerenti allo svolgimento della gara, devono 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 minuti se trattasi della Finale ed entro 10 minuti negli altri casi.

NORMA TRANSITORIA COVID 19

In ottemperanza alle disposizioni di legge, è necessario evitare assembramenti di Conduuttori e team e regolamentare l'accesso nelle aree protette, viene modificata 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, devono essere presentati entro 10 minuti dall'orario di arrivo del vincitore della gara.

Una volta preannunciato il Reclamo, lo stesso deve essere perfezionato entro i 30 minuti dall'esposizione delle classifiche accompagnato dalla relativa tassa.

Non sono ammessi reclami e/o appelli avverso le decisioni dei Commissari Sportivi, Giudice Unico, Addetti al Merito e Addetti alla Partenza (Giudici di Fatto) relativamente alle penalità in tempo inflitte, disciplinati dal CODE, dal RSN art. 216 BIS lett. A), dal RDSSk art. 25.

I Commissari Sportivi possono richiedere al reclamante, oltre al deposito cauzionale per il reclamo, il versamento di una cauzione per spese di smontaggio e rimontaggio (vedi art. 7.1).

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

Il reclamo di cui alla lettera b) può essere presentato soltanto dal Concorrente che ha preso parte alla gara cui il reclamo si riferisce.

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

Se un reclamo non viene accolto, il deposito cauzionale è inviato ad ACI e la cauzione per le spese di smontaggio e rimontaggio è destinata a risarcire il Conduuttore reclamato.

Art. 11 – APPELLO

Il ricorso contro una decisione del Collegio dei Commissari Sportivi deve essere preavvisato per iscritto allo stesso o al Direttore di Gara entro l'ora (60 minuti) che segue la notifica della decisione.

Ha valore di notifica la comunicazione effettuata mediante la pubblicazione della decisione all'Albo Ufficiale di Gara in caso di assenza dell'interessato o di rifiuto di ricevere o ascoltare la decisione del Collegio.

In caso di Concorrente Persona Giuridica, il preavviso può essere presentato, oltre che dal Concorrente o da persona delegata, anche dal Conduttore interessato, accompagnato dal contributo di 1.500,00 Euro (millecinquecento/euro) (vedi RSN Appendice 9 "Tasse e Diritti", art. 5.3 "contributi per l'accesso ai servizi di giustizia sportiva").

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

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

Art. 12 – SICUREZZA GENERALE

12.1 – PISTA

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

- solo la pista può essere usata in ogni fase della manifestazione e sempre nel rispetto delle disposizioni del CODE relative alla guida in circuito. Le linee bianche che definiscono i limiti esterni sono considerate pista ed i Conduttori sono autorizzati ad usare tutta la larghezza della pista tra le linee. Se le quattro ruote di un kart sono fuori da queste linee, il veicolo viene considerato uscito di pista;

- e' assolutamente proibito guidare il kart in direzione opposta a quella di gara, a meno che **un Ufficiale di Gara addetto non ritenga che** sia strettamente necessario per rimuovere il mezzo da una situazione pericolosa;

- il percorso deve essere seguito integralmente. Si incorre in un taglio del percorso nel caso in cui, non importa per quale motivo, non è seguito integralmente con conseguente vantaggio in termini di posizione di classifica o di riduzione della distanza prevista. I Conduttori che, per qualsiasi motivo, trasgrediscono a questa disposizione sono puniti in relazione alla gravità della violazione con provvedimenti che possono arrivare fino all'esclusione;

- nel caso di arresto del kart lungo il percorso, lo stesso deve essere rimosso il più rapidamente possibile affinché la presenza del veicolo non costituisca un pericolo e/o un ostacolo per gli altri Conduttori.

Se il Conduttore non è in grado di rimuovere il kart da una posizione pericolosa, l'Ufficiale di Gara ha il dovere di aiutarlo salvaguardando la propria incolumità; qualora il kart riparta in conseguenza di tale intervento, il Conduttore viene comunque escluso dalla classifica delle prove di qualificazione o della gara in cui l'aiuto è stato prestato;

- soltanto per i Conduttori delle classi Entry Level e 60 Mini può essere autorizzata la spinta per rimettere in moto il kart, manovra effettuata da personale espressamente designato dall'Organizzatore che non deve avere alcun rapporto con i Concorrenti ed i Conduttori iscritti;

- il Conduttore deve rimanere vicino al kart sino alla fine della fase della manifestazione in cui si è arrestato, eccetto che per ragioni di sicurezza o mediche;

- in caso di prove articolate in due sessioni separate da un intervallo, i kart lasciati in pista durante la prima sessione devono essere condotti al parco assistenza durante l'intervallo e possono partecipare alla seconda parte delle prove;

- le riparazioni con utensili sono proibite fuori dall'area riparazioni. E' vietato portare qualsivoglia attrezzo e/o pezzo di ricambio a bordo del kart. Il Conduttore può ricevere assistenza per il kart solo nell'area riparazioni;

- ad eccezione dei casi espressamente previsti dal Regolamento Particolarità di Gara o dal RDSSk, esclusivamente il Conducente è autorizzato ad intervenire sul kart fermo, a meno che non si trovi nell'area riparazioni;
 - il kart fermo in pista può essere fatto ripartire solo dal Conducente senza ricevere alcun aiuto esterno, eccetto se lo stesso raggiunge con i propri mezzi l'area riparazioni e riparte dalla stessa; non sono ammesse spinte per aiutare i Conducenti una volta che hanno superato la linea tracciata all'uscita della pre-griglia;
 - nessun Conducente può lasciare l'area riparazioni senza l'autorizzazione dell'Ufficiale di Gara addetto;
 - un Conducente che intende lasciare la pista, tornare al parco assistenza o fermarsi nell'area riparazioni, deve mostrare la propria intenzione in tempo utile e deve assicurarsi di farlo in modo sicuro;
 - un Conducente che viola il Regolamento Tecnico nel corso di una competizione, eccetto durante l'ultimo giro, su ordine del Direttore di Gara o del Direttore di Prova deve fermarsi nell'area riparazioni e porre rimedio alla violazione prima di riprendere nuovamente la pista.
 - in caso di problemi meccanici in qualsiasi fase della manifestazione, il Conducente deve abbandonare la pista più velocemente possibile per ragioni di sicurezza;
 - il rifornimento, qualora sia consentito, è permesso solo nell'area adibita;
 - un Conducente coinvolto in un incidente non deve lasciare il circuito senza l'autorizzazione dei Commissari Sportivi;
 - in qualsiasi fase della manifestazione i Conducenti devono sempre indossare l'equipaggiamento completo definito agli artt. 4.3 e 4.4 del presente RDSSk;
 - le istruzioni ufficiali sono trasmesse ai Conducenti per mezzo di segnalazioni previste dal RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting (vedi CODE, Regolamento Generale Karting). E' fatto divieto ai Concorrenti di usare segnalazioni simili;
 - in qualunque momento della manifestazione un limite di velocità può essere imposto in pit lane ed area riparazioni. I Conducenti sono responsabili del rispetto di questo limite. Il mancato rispetto della velocità limite è sanzionato come previsto dal vigente RDSSk;
 - la pista dichiarata "chiusa" dalla Direzione di Gara permane tale fintanto che i kart interessanti, siano essi in movimento che fermi, non raggiungono il parco chiuso. Tale direttiva vieta a chiunque di accedere al tracciato, con l'eccezione degli Ufficiali di Gara;
 - in caso di "corsa bagnata/WET RACE" (condizione segnalata dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova per mezzo di un pannello), la scelta degli pneumatici è lasciata alla valutazione dei Conducenti. Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova, se ritiene inadeguato il set di pneumatici installato su di un kart in quanto procede a velocità nettamente inferiore agli altri o, comunque, crea pericolo per gli altri Conducenti in pista, si riserva il diritto di esporre la bandiera nera al Conducente che è in netta difficoltà di aderenza. Tale disposizione non si applica durante le prove libere, prove libere ufficiali e prove di qualificazione
- L'uso di pneus "slick" è quindi obbligatorio in tutti gli altri casi;
- l'Organizzatore garantisce la presenza in pista dei mezzi di sicurezza previsti dal RDS Regolamento Nazionale "Piste e Circuiti" karting in tutte le fasi della manifestazione.

12.2 – PADDOCK E ALTRE AREE

Nel paddock e all'interno dei circuiti permanenti la velocità è limitata a "passo d'uomo". Fuori dalla pista, propriamente detta, a Conducenti, meccanici, assistenti è fatto divieto di circolare con kart, motociclette, scooter, altri veicoli a motore.

E' inoltre proibito l'uso di veicoli da parte di bambini e/o persone senza patente di guida, l'uso di monopattini, skateboard e di mezzi di trasporto similari, l'uso di qualsiasi mezzo di trasporto privo di adeguata assicurazione come previsto dalla legge italiana.

In caso di violazione della presente disposizione, i Commissari Sportivi devono adottare, a carico dei Conducenti interessati, i provvedimenti disciplinari previsti dal RSN art. 216 BIS.

I Concorrenti/Conduuttori devono disporre nell'area loro assegnata nel paddock sotto la loro diretta responsabilità, di almeno un estintore brandeggiabile di adeguata capacità (4 litri), caricato con gli agenti estinguenti previsti dall'Allegato J del CODE, posizionato in modo da essere facilmente accessibile e utilizzabile.

Dal termine delle verifiche sportive è vietata l'accensione dei motori all'interno del paddock in tutte le fasi della manifestazione, per tutte le classi ammesse.

I trasgressori sono sanzionati con un'ammenda pari a 250,00 Euro (ducentocinquanta/euro). I trasgressori recidivi sono esclusi dalla manifestazione.

Art. 13 – INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI

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

NORMA TRANSITORIA COVID 19.

In ottemperanza alle disposizioni di legge, è necessario evitare assembramenti di Conduuttori e team e regolamentare l'accesso nelle aree protette, l'Organizzatore deve prevedere un albo di gara fisico ed un albo di gara virtuale. La documentazione inserita nell'albo di gara virtuale deve essere in pdf e scaricabile.

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

Qualora l'Organizzatore preveda l'albo di gara fisico, al fine di mantenere il distanziamento sociale, un percorso obbligato deve permettere ingresso ed uscita separati.

Art. 14 – BRIEFING

Definizione:

Il briefing dei Concorrenti e dei Conduuttori è un incontro organizzato dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova per tutti i Concorrenti e Conduuttori impegnati nella competizione.

Scopo del Briefing:

Ricordare ai Concorrenti e ai Conduuttori:

- i punti specifici del RPG riguardante l'organizzazione della gara;
- le nozioni di sicurezza, sia generali che specifiche del circuito utilizzato;
- offrire ogni chiarimento riguardante l'interpretazione del Regolamento.

L'ora del briefing è indicata nel programma della competizione.

L'ora è considerata quella di inizio del briefing e la porta di accesso alla sala briefing viene chiusa.

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

Ulteriori briefing possono essere organizzati se ritenuti necessari.

La presenza di tutti i Concorrenti e Conduuttori è obbligatoria per l'intera durata del briefing.

In caso di assenza, comprovata dalla mancata firma del foglio presenze posto all'ingresso della sala briefing o da dichiarazione del Direttore di Gara o di Prova, viene comminata una sanzione pecuniaria nella misura di 125,00 Euro (centoventicinque/euro) da parte dei Commissari Sportivi.

NORMA TRANSITORIA COVID 19.

Come previsto dalla Norma Transitoria inserita nel RSN, il briefing può essere effettuato con le seguenti modalità:

- in video conferenza dedicata, testo scritto, e-mail e/o video;
- in presenza, nel rispetto del distanziamento sociale e quindi eventualmente frazionando il numero dei Concorrenti e Conduuttori in più turni.

Le note relative al briefing sono pubblicate nell'Albo di Gara e/o in alternativa può essere distribuito in materiale cartaceo presso il centro accreditati.

Art. 15 – QUALIFICAZIONE E AMMISSIONE DEI KART

Art. 15.1 – PROVE UFFICIALI DI QUALIFICAZIONE

Tutti i Conduuttori, per essere ammessi alle prove ufficiali di qualificazione, devono aver preso parte ad almeno un sessione di prove libere ufficiali, salvo i casi riportati dal presente RDSSk art 7.3.2.

Gli Organizzatori stabiliscono obbligatoriamente turni di prove ufficiali di qualificazione con le modalità previste dal presente RDSSk art. 7.3.3.

I turni di prove stabiliti dall'Organizzatore possono essere modificati dai Commissari Sportivi, previa tempestiva comunicazione a tutti gli iscritti mediante esposizione di circolare presso la Direzione di Gara.

Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova possono interrompere le prove ogni volta e per il tempo che ritengono necessario per liberare la pista o per rimuovere un kart.

Inoltre, se il Collegio dei Commissari Sportivi ritiene che lo stop sia causato deliberatamente da un Conduuttore, i tempi che quest'ultimo ha realizzato nella sessione possono essere annullati e negata l'autorizzazione a partecipare ad altre sessioni di prova.

Solo nel caso di prove libere ufficiali, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova d'accordo con i Commissari Sportivi, può decidere di non riprendere la sessione di prova dopo questo tipo di interruzione.

Se una o più sessioni di prova vengono interrotte per la citata ragione, non è accolto alcun reclamo relativo ai possibili effetti dell'interruzione sull'esito delle qualifiche dei Conduuttori.

Art. 16 – GRIGLIA DI PARTENZA

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

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

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

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

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

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

Questa scelta modifica solo la prima fila, con esclusione delle altre.

In mancanza, il Conduuttore in "pole position" di ogni griglia prende il via della gara dalla posizione di griglia designata nel RPG, o, se è un nuovo circuito, da quella designata come tale da ACI in sede di omologa.

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

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

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

2) I kart posti in "pre-griglia" devono essere pronti a gareggiare; è assolutamente proibito eseguire qualunque lavoro e/o impostazione sul kart in "pre-griglia", ad eccezione della pressione degli pneumatici, che può essere regolata dal Conduuttore oppure dal suo meccanico usando il proprio manometro.

- 3) Nelle categorie con motori equipaggiati con uno starter a bordo, i meccanici devono sgombrare la “pre-griglia” 3’ (tre minuti) prima dell’ora prevista per la partenza della gara.
- 4) Il Conduuttore che non è in grado di partire dalla “pre-griglia” dopo la presentazione della bandiera verde e richiede l’intervento di un meccanico, è autorizzato a lasciare la “pre-griglia” solo su ordine dell’Ufficiale di Gara, partendo in coda alla formazione, indipendentemente dal numero dei giri di formazione.
- 5) In caso di condizioni climatiche variabili, ogni Conduuttore può introdurre al “parco assistenza partenza” due telai con diverse configurazioni.
- 6) Ogni Conduuttore seleziona uno dei due telai per portarlo dal “parco assistenza partenza” in “pre-griglia” e questa è la sua scelta definitiva.

g) Procedura di partenza sulla pista

- 1) In alcune circostanze, i kart devono essere posizionati in griglia di partenza sulla pista. Questo caso è specificato nel programma orario della competizione. La procedura che segue è applicata in sostituzione della disposizione del punto f).
- 2) In caso di condizioni climatiche variabili ogni Conduuttore seleziona uno dei due telai da portare in “pre-griglia” e questa scelta è definitiva.
Al Conduuttore che non rispetta queste istruzioni non è concesso ulteriore tempo.
- 3) 10’ (dieci minuti) prima dell’ora di partenza del “giro di formazione”, ogni Conduuttore con il suo kart posto su un carrello e spinto dal suo meccanico “A”, lascia 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 sul kart (ad eccezione della pressione degli pneumatici), sono assolutamente vietati.
- 4) 7’ (sette minuti) prima dell’orario di partenza per il “giro di formazione”, un segnale sonoro è udito e annuncia che il minuto successivo chiude l’uscita dal “parco assistenza partenza”.
- 5) 6’ (sei minuti) prima dell’ora di partenza, viene chiusa l’uscita dal “parco assistenza partenza” e viene inviato un secondo segnale sonoro.
- 6) Il lancio del “giro di formazione” è preceduto dalla presentazione di un pannello che annuncia
 - 5’ (cinque minuti)
 - 3’ (tre minuti)
 - 1’ (un minuto)
 - 30” (trenta secondi)
 Ognuno di questi pannelli è accompagnato da un segnale sonoro.
- 7) Nelle categorie con motori equipaggiati con uno starter a bordo, quando viene mostrato il segnale 7’ (sette minuti) insieme al pannello “MECCANICI LASCIATE LA PISTA”, tutti i kart devono essere lasciati sulla pista.
Nello stesso momento i meccanici devono lasciare la griglia per andare in “pre-griglia” con i carrelli dei kart.
I kart, che non sono sulla pista in questo momento, devono essere immediatamente portati verso la “pre-griglia”, da dove prendono la partenza.
In questo caso, un Ufficiale di Gara munito di una bandiera gialla ordina al(ai) kart(s) di lasciare la “pre-griglia”, solo dopo che tutti gli altri kart hanno lasciato la griglia per iniziare il “giro di formazione”.
- 8) Le interviste non devono proseguire dopo l’esposizione del pannello 3’ (tre minuti). Contemporaneamente al pannello 3’ (tre minuti) è presentato il pannello “CLEAR THE TRACK”; tutte le persone, esclusi i Conduuttori e gli Ufficiali di Gara, devono sgomberare la pista.

- e) Appena il Direttore di Gara o il Direttore di Prova indica con la bandiera verde che i kart possono prendere la partenza, i Conduuttori sono “agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova” e non possono più ricevere aiuto esterno.
Il Conduuttore che non si è posto in tempo agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova, con il suo kart è autorizzato a lasciare la “pre-griglia” esclusivamente su ordine del Direttore di Gara, del Direttore di Prova o dell’Ufficiale di Gara responsabile della “pre-griglia”.
- f) Il numero dei “giri di formazione” è indicato al briefing.
A seconda delle istruzioni comunicate al briefing, i kart coprono approssimativamente un “giro di formazione” prima che venga dato il via.
Durante questo giro e’ vietato superare un altro kart; la violazione è sanzionata da penalità inflitta dai Commissari Sportivi (10” dieci secondi o esclusione dalla manche).
Se un Conduuttore si ferma per qualunque ragione durante il “giro di formazione”, non gli è consentito ripartire prima di essere superato da tutto il gruppo.
Pertanto prende la partenza obbligatoriamente dal fondo della formazione, occupando l’ultima posizione.
Se dovesse tentare di partire all’inizio del gruppo, nella speranza che i Conduuttori in testa lo superino, gli viene esposta la bandiera nera ed è escluso dalla gara.
- g) Per raggiungere nuovamente la propria posizione, è vietato usare un percorso diverso dalla pista usata per la corsa.
In caso di partenza “lanciata”, un Conduuttore in ritardo ha la possibilità di riguadagnare la sua posizione in griglia se la sua manovra non ostacola gli altri Conduuttori ed in ogni caso prima di aver 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 Conduuttore in ritardo ha la possibilità di raggiungere nuovamente la sua posizione di griglia fino a quando le luci rosse di partenza sono accese.
- h) Se il Direttore di Gara o il Direttore di Prova ritiene che un Conduuttore sia stato ostacolato per l’errore di un altro Conduuttore, può consentire al Conduuttore impedito di raggiungere la sua posizione, oppure fermare il “giro di formazione” e iniziare nuovamente la “procedura di partenza” sulla base della griglia originale.
- i) Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova danno 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 di Prova, può, inappellabilmente, fermare la “procedura di partenza” per mezzo della bandiera rossa e informare i Commissari Sportivi che sono autorizzati ad infliggere al Conduuttore colpevole una penalità (RDSSk art. 24). A seconda delle circostanze, una nuova procedura può iniziare immediatamente oppure entro 30 minuti. La griglia di partenza è la stessa della procedura iniziale.
Tutti i Conduuttori, presenti nell’area di partenza o nell’area riparazioni prima che la procedura fosse interrotta, sono autorizzati a prendere la partenza per il nuovo “giro di formazione”.
- k) Qualunque tentativo di anticipare e/o ritardare la partenza e qualunque kart lasci la “linea” prima che le luci siano spente è sanzionato come previsto dal RDSSk art. 25.
- l) Appena viene data la partenza, le condizioni della corsa sono applicate e, qualunque sia la posizione di un kart sulla pista, è vietato prestare assistenza eccetto che per parcheggiarlo in un luogo sicuro.

Partenza lanciata

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

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

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

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

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

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

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

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

Qualora venga effettuata attività agonistica da 8 anni compiuti e con licenza Nazionale karting "Mini", utilizzando karts conformi al Regolamento Tecnico Entry Level come pubblicato in RDSTk, Capo II, la partenza lanciata segue la regola generale.

Ai Conduuttori che transitano sulla "linea gialla", posta a 25 metri prima della linea di partenza, senza rispettare le posizioni di partenza loro assegnate, sono comminate le penalità previste nel presente regolamento.

Per la categoria pre-agonistica "Baby Kart" si applica il RDSk Attività Pre-Agonistica "Baby Kart" 2022.

Partenza da fermo

Al termine del "giro di formazione", i Conduuttori prendono la propria posizione in griglia di partenza e il Direttore di Gara, il suo Aggiunto o il Direttore di Prova, è sulla "linea di partenza" con una bandiera rossa alzata.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 18 – NEUTRALIZZAZIONE DI UNA MANCHE DI QUALIFICAZIONE E/O DI UNA GARA

- a) Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova può decidere di neutralizzare una manche di qualificazione o una gara.
Questa procedura è usata solo se la pista è ostruita o se i Conduuttori o gli Ufficiali di Gara sono in pericolo fisico immediato, ma le circostanze non sono sufficienti per giustificare l'interruzione della manche di qualificazione o della gara.
- b) Quando viene dato l'ordine di neutralizzare la manche di qualificazione oppure la gara tutte le postazioni di controllo mostrano bandiere gialle in movimento e un pannello "SLOW" (pannello giallo con la parola "SLOW" scritta in nero) che sono mantenute finché la neutralizzazione è terminata.
- c) Tutti i kart in competizione si devono allineare dietro il kart in testa, ed è assolutamente vietato superare. Superare è consentito solo se un kart rallenta per un serio problema.
- d) Durante i giri di neutralizzazione il kart in testa detta il ritmo ad una velocità moderata, e tutti gli altri kart devono rimanere in formazione il più serrata possibile.
- e) I kart possono entrare nella "area riparazioni" durante la neutralizzazione, ma possono raggiungere nuovamente la pista solo quando sono autorizzati da un Ufficiale di Gara.
Un kart che raggiunge nuovamente la pista deve procedere a velocità moderata finché raggiunge la fine della fila dietro il kart di testa.
- f) Quando il Direttore di Gara o il Direttore di Prova decide di terminare la neutralizzazione, espone la bandiera verde sulla linea di traguardo; questo segnale indica ai Conduuttori che la gara riprende al prossimo transito sulla "linea di partenza".
Nell'ultimo giro di neutralizzazione, i pannelli "SLOW" vengono mantenuti e le bandiere gialle vengono mostrate immobili.
- g) In quel momento, il kart in testa continua a dare il ritmo ad una velocità moderata. Il Direttore di Gara o il Direttore di Prova segnala la ripresa della gara per mezzo della bandiera verde sventolata all'altezza della "linea di partenza".
- h) Superare permane vietato finché i kart hanno superato la "linea di partenza" alla fine della neutralizzazione della manche di qualificazione o della gara.
Avvicinandosi alla "linea di partenza", dove è sventolata la bandiera verde dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova, i Conduuttori possono accelerare solo dopo aver attraversato la "linea gialla" che precede la "linea di partenza".
Le bandiere gialle e i pannelli "SLOW" nelle postazioni di controllo sono ritirati e sostituiti con bandiere verdi in movimento che sono esposte per un massimo di un giro.
- i) Ogni giro completato durante la neutralizzazione viene contato come un giro di gara.
- j) Se la gara termina durante la neutralizzazione, viene comunque presentata ai Conduuttori la bandiera a scacchi come di consueto. Superare è permesso solo se un kart rallenta a causa di un problema serio.

Art. 19 – RIPRENDERE UNA CORSA CON LA PROCEDURA "SLOW"

La gara sospesa in applicazione dell'articolo 18, riprende con la procedura "SLOW".

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

Agli ordini del Direttore di Gara o del Direttore di Prova, i Conduuttori procedono alla partenza in situazione neutralizzata per uno o più giri. Alle postazioni di controllo gli Ufficiali di Gara mostrano i pannelli "SLOW" con una bandiera gialla immobile (vedi art. 18 lett. f).

Se la formazione è soddisfacente, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova segnala la ripresa della gara per mezzo della bandiera verde in movimento sulla "linea di partenza".

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

Avvicinandosi alla Linea, dove è sventolata la bandiera verde dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova, i Conduuttori possono accelerare solo dopo avere superato la “linea gialla” che precede “linea di partenza”.

Le bandiere gialle e i pannelli “SLOW” presentati alle postazioni dei Commissari di percorso sono quindi ritirati e sostituiti da bandiere verdi sventolate.

Queste bandiere sono esposte per un giro al massimo. (vedi art. 18 lett. g).

Art. 20 – SOSPENSIONE DELLE PROVE E/O DELLA GARA

Se diviene necessario sospendere le prove e/o la gara, per il fatto che il circuito è sbarrato da un incidente oppure le condizioni atmosferiche o altre condizioni rendono pericoloso continuare, il Direttore di Gara o il Direttore di Prova espone una bandiera rossa sulla “linea”.

Contemporaneamente vengono mostrate le bandiere rosse nelle postazioni dei Commissari di percorso provvisti di analoghe bandiere.

La decisione di sospendere le prove e/o la gara può essere presa solo dal Direttore di Prova (se nominato) o dal Direttore di Gara.

Se viene dato il segnale di fermare la gara:

- 1) **durante le prove**: i kart devono immediatamente ridurre la velocità e tornare lentamente al “parco assistenza” e i kart abbandonati sulla pista vengono rimossi; le prove riprendono il più presto possibile per rispettare l'orario previsto dal programma di gara;
- 2) **durante le manche di qualificazione**: i kart riducono immediatamente la loro velocità e si portano all'entrata del “parco assistenza” oppure si fermano sulla pista nel posto loro assegnato durante il briefing, considerando che:
 - la classifica della manche, è la classifica al termine del giro precedente a quello in cui è stato dato il segnale di stop;
 - kart e/o i veicoli di soccorso possono essere sulla pista;
 - il circuito può essere totalmente sbarrato a causa di un incidente;
 - le condizioni meteo possono aver impedito ai Conduuttori idonea prestazione.

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

- meno del 75% della distanza prevista per la manche (arrotondato al numero intero superiore di giri). Se la manche può essere ripresa, si applica il successivo art. 21;
- 75% o più della distanza prevista per la manche (arrotondata al successivo numero intero dei giri).

I kart sono condotti direttamente al parco chiuso e la manche si considera terminata quando il kart leader oltrepassa al “linea di arrivo” alla fine del giro precedente a quello durante il quale è stato dato il segnale di stop;

- 3) **durante una gara della fase finale**: i kart devono immediatamente ridurre la velocità e andare all'entrata del parco chiuso o fermarsi sulla pista nel posto designato durante il briefing, considerando che:
 - la classifica della gara è la classifica alla fine del giro precedente a quello in cui è stato dato il segnale di stop della gara;
 - i kart e/o i veicoli di sicurezza possono essere sulla pista;
 - il circuito può essere totalmente sbarrato a causa di un incidente;
 - le condizioni atmosferiche possono aver impedito ai Conduuttori idonea prestazione.

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

- **Caso A: meno di 2 giri. Non sono attribuiti punti.**

Se la gara può essere ripresa, viene dato un nuovo start entro 30 minuti dopo la presentazione della bandiera rossa (nelle condizioni previste all'articolo 16 lett. f). La lunghezza della nuova gara è la distanza integrale prevista per la gara originale.

La prima partenza è considerata nulla e non avvenuta.

La griglia di partenza è la stessa della gara originale.

I Conduuttori che hanno oltrepassato la “linea di arrivo” alla fine del giro precedente a quello in cui la gara è stata fermata e coloro che erano nell'area riparazioni quando è stata mostrata la bandiera rossa, sono ammessi a prendere la ripartenza, con il proprio kart originale oppure con il secondo kart dichiarato.

I posti non occupati sulla griglia rimangono vacanti.

- Caso B: più di 2 giri ma meno del 75% della distanza prevista per la gara (arrotondato al successivo numero intero di giri).

Se la gara può riprendere, si applica il successivo art. 21. In caso contrario, sono attribuiti la metà dei punti previsti dall'eventuale campionato.

- Caso C: 75% o più della distanza prevista per la gara (arrotondata al successivo numero intero di giri).

I kart sono mandati direttamente al parco chiuso e la gara si considera finita quando il kart leader ha oltrepassato la “linea di arrivo” alla fine del giro precedente a quello durante il quale la gara era stata interrotta. Sono assegnati tutti i punti previsti dall'eventuale campionato.

Art. 21 – RIPRESA DI UNA CORSA (MANCHE DI QUALIFICAZIONE E/O FINALE)

Dopo una situazione di sospensione, il ritardo è il più breve possibile ed i Conduuttori sono informati non appena si conosce l'ora della ripresa.

In ogni caso sono concessi almeno 10 minuti di preavviso.

La ripresa è annunciata mediante l'esposizione di pannelli che indicano: 10 minuti, 5 minuti, 3 minuti, 1 minuto e 30 secondi.

Ogni pannello è accompagnato da un segnale sonoro.

È consentito, esclusivamente nell'area riparazioni, lavorare sui kart; le sole persone autorizzate ad intervenire sul veicolo sono il Conduuttore stesso ed il suo meccanico, in possesso di idoneo pass identificativo.

Non è ammesso il rifornimento di carburante.

La sostituzione degli pneumatici da “slick” a “rain” è permessa solo con dichiarazione di pista bagnata da parte del Direttore di Gara; in questo caso la sostituzione degli pneumatici deve avvenire solo in parco chiuso sotto stretto controllo dei Commissari Tecnici.

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

La manche e/o gara viene ripresa con la procedura “SLOW” e si applica l'articolo 18: la lunghezza della nuova gara è uguale alla differenza tra il numero di giri previsti e il numero di giri effettuati.

Sono autorizzati a prendere nuovamente la partenza, con il loro kart originale, i Conduuttori che

- hanno oltrepassato la “linea di arrivo” alla fine del giro precedente a quello in cui la gara è stata fermata;
- erano presenti nell'area riparazioni quando è stata esposta la bandiera rossa; non applicabile in Fase Finale (Gara1 e Gara2)

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

La classifica finale della gara è determinata dall'ordine di arrivo di questa frazione di gara (dal “restart” alla bandiera a scacchi). Non viene effettuata alcuna somma tra le due frazioni di gara svolte.

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

I Commissari Sportivi devono dare atto nei loro verbali, motivando le circostanze che hanno determinato l'interruzione della gara, delle procedure seguite e, se il caso, delle circostanze che hanno impedito la ripresa della gara.

Art. 22 – ARRIVO

- a) Il segnale che indica la fine della corsa deve essere dato sulla “linea” appena il kart leader ha coperto l’intera distanza della gara oppure la maggior distanza prevista dalla durata della gara.
- b) Se, per una ragione diversa rispetto a quanto previsto dall’articolo 20, il segnale che indica la fine della corsa è dato prima che il kart leader completi il numero di giri previsto oppure prima che il tempo stabilito sia trascorso, la gara è giudicata finita quando il kart leader oltrepassa per l’ultima volta la “linea” prima che il segnale sia dato. Se per qualsiasi motivo il segnale di fine gara dovesse essere in ritardo, la gara è considerata terminata quando, in circostanze normali, la fine della gara sarebbe stata decisa se non ci fossero stati ritardi.
- c) Dopo aver ricevuto il segnale di fine gara, tutti i kart devono andare direttamente al parco chiuso, usando il normale tracciato della pista, senza inutili ritardi, senza fermarsi e senza alcun aiuto (eccetto quello dei Commissari di percorso se necessario).
Qualunque kart classificato, non in grado di raggiungere il parco chiuso con i propri mezzi, è posto sotto l’esclusivo controllo dei Commissari di percorso che sorvegliano il regolare trasporto del kart al parco chiuso.
- d) Per considerare l’arrivo valido, un Conduttore deve aver oltrepassato la “linea di arrivo” seduto al volante del suo kart.
- e) In caso di parimerito sulla “linea di arrivo” rilevata dal cronometraggio o da un sistema di fotofinish (che prevale sul cronometraggio e/o il rapporto dell’Addetto all’Arrivo (Giudice di Fatto), se designato, la regola per decidere tra i Conduttori in parità, deve essere il tempo sul giro più veloce registrato da ciascun Conduttore durante la gara interessata.

Art. 23 – PARCO CHIUSO – VERIFICHE TECNICHE POST-GARA – PARCO CHIUSO PNEUMATICI – MATERIALE IN GARA (telai – motori – pneumatici)

Sono ammessi al parco chiuso esclusivamente gli Ufficiali di Gara incaricati dei controlli.

Altresì è consentito l’accesso

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

Qualunque altro ingresso di qualsivoglia natura è vietato e deve essere autorizzato dagli Ufficiali di Gara preposti.

Il regime di parco chiuso entra in vigore dal momento in cui viene esposta la bandiera a scacchi di fine gara e si applica nell’area compresa tra la “linea di arrivo” e l’entrata al parco chiuso.

Il parco chiuso deve essere sufficientemente ampio e protetto per garantire che solamente coloro che sono autorizzati vi possano accedere.

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

Controllo materiale in verifica

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

Le verifiche sono eseguite dai Commissari Tecnici e deve essere presente il Concorrente o persona munita di delega scritta; al delegato viene riconosciuta una rappresentanza volontaria, egli pertanto è legittimato a presentare la difesa del delegante, a proporre appello o a rinunciarvi. In tutti i casi il suo operato è vincolante per il Concorrente che ha facoltà di delegare a rappresentarlo una persona che può essere il Conduttore del kart in verifica, oppure un’altra persona a condizione che questa sia titolare di licenza, in corso di validità, di assistente meccanico, di assistenza tecnica o di preparatore.

Per l’espletamento delle verifiche post-gara il Concorrente deve presentare i seguenti documenti: licenza di Concorrente, scheda di omologa del kart, compresi tutti gli eventuali

fogli aggiuntivi; la mancanza di tali documenti, qualora rendesse impossibile la verifica, è considerato come rifiuto della stessa.

In caso di smontaggio, il Concorrente ha facoltà di avvalersi di meccanici di propria fiducia in possesso di idonea licenza che devono essere presenti al momento della verifica e che agiscono sotto il controllo del Commissario Tecnico Delegato.

È fatto obbligo ai Concorrenti di rendere possibile lo smontaggio delle parti dei propri kart anche in caso di utilizzo di utensili speciali (che devono essere forniti dal Concorrente stesso); l'eventuale impossibilità di intervenire per effettuare la verifiche entro il termine stabilito dal Collegio dei Commissari Sportivi, è intesa come "rifiuto di verifica".

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

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

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

Controllo della massa minima

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La bilancia è messa a disposizione dei Concorrenti affinché gli stessi possano verificare preventivamente la massa minima.

Spoiler anteriore (Tutte le Classi e Categorie)

Se, superata la "linea di arrivo", il Commissario Tecnico e/o Addetto al Merito (Giudice di Fatto) indica che lo spoiler anteriore di uno su uno oppure più kart non è nella corretta

posizione (vedi RDSTk artt. 4.14, 4.14.1, 4.14.2, 4.14.3, 4.14.4 a/b/c/d/e/f/g ed allegati), una penalità in tempo di 5" (cinque secondi) è inflitta al Conducente interessato dal Collegio dei Commissari Sportivi (o il Giudice Unico).

Ai sensi del RSN art. 228, tale penalità non è appellabile.

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

Il tentativo di rimontaggio dello spoiler anteriore e/o di riposizionamento dello stesso al telaio comporta il provvedimento dell'esclusione dalla gara e l'ammenda di 260,00 Euro (duecentosessanta/euro).

Il Collegio dei Commissari Sportivi (o il Giudice Unico) non ha potere sulla determinazione delle cause che hanno portato all'errato posizionamento dello spoiler anteriore e posteriore nelle fasi precedenti la contestazione tecnica.

Art. 23.1 – PARCO CHIUSO PNEUMATICI

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

E' consentito l'accesso

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

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

Art. 23.2 – MATERIALE CHE PUO' ESSERE UTILIZZATO IN GARA (telai, motori, pneumatici)

Gare valide per i Campionati Regionali e gare non titolate:

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

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

Il numero di pneumatici consentiti è controllato secondo le disposizioni previste dal RDSSk art. 23.1.

Gare valide 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

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

Art. 23.3 – PNEUMATICI

Nel corso dell'intera manifestazione i Conducenti devono utilizzare un solo treno di pneumatici "slick", fatto salvo quanto previsto dal presente RDSSk art. 23.2 e dai regolamenti dei Campionati, delle Serie e dei Trofei di Marca.

Per treno di pneumatici si intendono 4 pneumatici.

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

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

- Obbligo per i Concorrenti, dell'acquisto sul campo di gara degli pneumatici, alle seguenti condizioni:

- autorizzazione specifica rilasciata da ACI su richiesta dell'Organizzatore mediante menzione obbligatoria nel RPG;
- 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 Conduuttori devono depositare in "parco chiuso pneumatici" un treno di pneumatici nuovo, acquistato non importa dove.
- Gli pneumatici, di proprietà del Concorrente, sono depositati in "parco chiuso pneumatici" subito dopo l'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione e dopo ogni singola gara, escluse le finali.
- **Gli pneumatici RAIN, acquistabili oppure di proprietà del Concorrente, in caso di pioggia possono essere punzonati fino a due ore prima dell'inizio della prima gara.**
- Utilizzo strumento MiniRAE Lite (vedi 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 non sono tali da consentirne l'uso.

Art. 24 – SANZIONI APPLICABILI NEL CORSO DELLA MANIFESTAZIONE (vedi RSN art. 216 BIS)

Ai sensi del CODE, le sanzioni dello "Stop & Go" o "Drive Through" e le penalità in tempo espressamente definite nel RDSSk sono inappellabili.

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

A) PENALITA' IN TEMPO e GIRI, STOP AND GO, DRIVE THROUGH, RETROCESSIONE IN GRIGLIA

Penalità in tempo e giri

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

Le penalità sopra riportate possono essere utilizzate entrambe.

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

Stop and go

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

I Conduuttori interessati dal provvedimento dei Commissari Sportivi, devono 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 (vedi RDSSk art. 18 "Procedura SLOW").

Ai Conduuttori 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 (duecentosessanta/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, ultimi 5 minuti di gara nel caso di gare di durata-Endurance) la stessa viene commutata in 12" (dodici secondi) da aggiungere al tempo finale di gara.

Drive Through

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

I Conducenti interessati dal provvedimento dei Commissari Sportivi, devono 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 (vedi RDSSk art. 18 "Procedura SLOW").

Ai Conducenti che non rispettano le disposizioni relative al "Drive Through", deve essere esposta la bandiera nera e comminata la sanzione dell'ammenda di 260,00 Euro (duecentosessanta/euro).

Le decisioni dell'Ufficiale di Gara incaricato al "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, ultimi 5 minuti di gara nel caso di gare di durata-Endurance) la stessa viene commutata in 10" (dieci secondi) da aggiungere al tempo finale di gara.

Retrocessione in Griglia

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

B) AMMONIZIONE ED AMMONIZIONE CON DIFFIDA (vedi RSN art. 227.9)

- 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.

Art. 25 – SANZIONI CODIFICATE

I Commissari Sportivi infliggono le seguenti penalità:

- a) per assenza al briefing ammenda di Euro 125,00 (centoventicinque/euro);
- b) per partenza anticipata (da fermo) una penalità da 5" (cinque secondi) – non è ammesso ricorso in appello;
- c) per mancato rispetto della posizione (da fermo) una penalità 5" (cinque secondi) – non è ammesso ricorso in appello;
- d) per un parziale mancato rispetto dell'allineamento nelle partenze lanciate: 3" (tre secondi) – non è ammesso ricorso in appello;
- e) per totale mancato rispetto dell'allineamento nelle partenze lanciate: 10" (dieci secondi) – non è ammesso ricorso in appello;
- f) per "JUMP START" nelle partenze lanciate: 10" (dieci secondi) – non è ammesso ricorso in appello;
- g) per qualunque Conducente che abbia causato un Incidente durante la sessione di prove di qualificazione: cancellazione dei tre tempi migliori nella sessione interessata;
- h) per qualunque Conducente che abbia causato un Incidente: 10" (dieci secondi) – non è ammesso ricorso in appello;
- i) per non conformità dello spoiler anteriore (tutte le Classi e Categorie) 5" (cinque 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 260,00 Euro (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. 26 – INCIDENTE

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

- a) E' responsabilità dei Commissari Sportivi decidere se uno o più Conduuttori è/sono coinvolto(i) in un incidente; egli/essi non deve/devono lasciare il circuito senza il consenso dei Commissari Sportivi.
- b) Un Conduuttore coinvolto in un Incidente ed 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 qualsiasi sistema video oppure elettronico che possa aiutarli a prendere una decisione.

Art. 27 – PISTE

Le manifestazioni Karting si devono svolgere su piste permanenti (Kartodromi) conformi al RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting Titolo I, Capo III, omologate da ACI o da CIK/FIA ed in possesso della licenza di Pista in corso di validità.

Le manifestazioni karting possono anche svolgersi su percorsi provvisori conformi al RDS Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting Titolo I, Capo III, Sezione III, di volta in volta omologati da ACI.

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

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

La capienza per le classi dell'Attività Pre-Agonistica “Baby Kart” è ridotta del 50%.

Art. 27.1 – ILLUMINAZIONE PISTA

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

Art. 27.2 – ACCESSO ALLA PISTA

Solo gli Ufficiali di Gara previsti nell'organigramma del RPG hanno diritto di accesso alla pista.

I rappresentanti della stampa possono accedere alla pista previa espressa richiesta all'Organizzatore e se l'autorizzazione è stata loro concessa.

Essi devono inoltre rispettare tutte le istruzioni di sicurezza impartite dagli Ufficiali di Gara.

Le violazioni od inadempienze alle citate disposizioni sono penalizzate e possono comportare l'allontanamento della(e) persona(e) dall'area interessata.

Art. 28 – COMPETIZIONI

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

Le gare possono svolgersi, in uno o più giorni come si seguito indicato agli artt. 28.1, 28.2, oppure come indicato all'art. 28.3 con criteri e modalità diversi approvati di volta in volta da ACI.

Art. 28.1 – GARE IN LINEA

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

Regolamento di Settore Karting (RDSk) – Regolamento Sportivo (RDSSk) – Norme Generali (NGk)

Pagina 42

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

- Gare internazionali (svolgimento):
 - o Per le gare internazionali si rinvia al Regolamento Internazionale Karting CIK-FIA
- 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 Conduitori 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. 28.2 – GARE A TEMPO (escluse le classi Entry Level, 60 Mini e MINI Gr.3)

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

Esse possono essere “a contenuto agonistico” oppure “a ridotto contenuto agonistico” (vedi RDSSk art. 2).

Art. 28.3 – MANIFESTAZIONI CON CRITERI E MODALITA’ DIVERSI APPROVATI DI VOLTA IN VOLTA DA ACI

Manifestazioni con criteri e modi di svolgimento diversi da quelli dei precedenti artt. 28.1 e 28.2 ed approvati da ACI su proposta dell’Organizzatore (vedi RDSSk art. 2).

Art. 28.4 – 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:

Prove libere (ufficiali e non):

- per le piste permanenti (kartodromi), in sede di omologazione.
- per i circuiti provvisori, all’atto del rilascio del permesso di organizzazione.

Gara:

- per le piste permanenti (kartodromi), in sede di omologazione.
- per i circuiti provvisori, all’atto del rilascio del permesso di organizzazione.

Art. 28.5 – LUNGHEZZA DELLE GARE

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

Categoria/Gruppo	Fase della competizione	Min / Max
Entry Level	Batterie, manches e recuperi	5/8 km
	Pre-Finali - Gara 1	7/10 km
	Finali - Gara 2	8/12 km
60 Mini - MINI Gr.3 - TdM 60	Batterie, manches e recuperi	8/12 km
	Pre-Finali - Gara 1	10/15 km
	Finali - Gara 2	10/15 km
Junior, Senior, Gear Shift, TdM Junior/ Senior	Batterie, manches e recuperi	9/18 km
	Pre-Finali - Gara 1	12/20 km
	Finali - Gara 2	20/30 km

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

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

Qualora sia necessario assicurare lo svolgimento in condizioni di sicurezza e con la luce naturale di tutte le gare previste dal programma di ogni manifestazione, il Direttore di Gara può proporre ai Commissari Sportivi di apportare modifica alla lunghezza delle gare, trasformando il numero dei giri in minuti di gara, con una durata massima di 15 minuti per le classi 60 Mini e MINI Gr.3, e 20 minuti per le altre categorie.

Allo scadere del tempo, è esposto il cartello "ultimo giro" al Conduuttore di testa e la bandiera a scacchi è sventolata al giro successivo.

Art. 29 – 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, hanno un punteggio ridotto al 50%.

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

Le classi 60 Mini e MINI Gr.3 possono ritenersi costituite qualunque sia il numero degli iscritti.

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

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

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

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

Nella classe KZN Under sono ammessi i Conduuttori da 23 anni compiuti nel corso dell'anno fino a 39 anni compiuti nel corso dell'anno.

Nella classe KZN Senior sono ammessi i Conduuttori dall'età di 40 anni compiuti nel corso dell'anno.

Art. 30 – TASSE DI INTEGRAZIONE "CHIUSURA GARE"

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

Tipologia di Gara	Importi
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)

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

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

Art. 31 – 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. 31.1 – COMMISSARI SPORTIVI

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

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

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

Tuttavia, l’Organizzatore ha la facoltà di richiedere la designazione del Giudice Unico in luogo del Collegio dei Commissari Sportivi, ma non può accettare più di 50 iscrizioni.

Art. 31.2 – ADDETTI ALLA PARTENZA ED AL MERITO (GIUDICI DI FATTO)

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 (Giudici di Fatto) in conformità del RSN artt. 104 e 200 lett. A).

Gli Addetti alla Partenza (Giudici di Fatto) possono essere anche Commissari Sportivi ma non componenti del Collegio.

Gli Addetti al Merito (Giudici di Fatto) sono gli Ufficiali di Gara che sorvegliano determinate aree o prescrizioni regolamentari citate nel presente RDSSk, nel RPG, etc. (vedi RSN art. 200 lett. C).

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

Gli Addetti alla Partenza (Giudici di Fatto) relazionano al Direttore di Gara sulle infrazioni rilevate.

Art. 31.3 – ADDETTI AL CRONOMETRAGGIO

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

I cronometristi devono:

- all’inizio di una manifestazione, mettersi a disposizione del Direttore di Gara che da loro, se è il caso, le istruzioni necessarie;
- dare il via alla gara, se ricevono l’ordine di farlo dal Direttore di Gara;
- usare, per il cronometraggio, solo apparecchiature autorizzate da ACI;
- redigere e firmare, sotto la propria responsabilità, i verbali di cronometraggio e consegnarli, accompagnati da tutti i documenti relativi, al Direttore di Gara;
- consegnare, su richiesta, ai Commissari Sportivi o ad ACI i documenti originali di cronometraggio;

- non comunicare o consegnare i tempi o i risultati ad altri se non ai Commissari Sportivi o ad Direttore di Gara, salvo istruzioni contrarie diverse da parte dei citati Ufficiali di Gara;
- rispettare ed applicare, nel corso della manifestazione, le decisioni dei Commissari Sportivi, che possono disporre l'immediata sostituzione del cronometrista che non si dimostri edotto dei propri compiti o faccia sorgere dubbi sull'accuratezza dei rilievi.

Art. 32 – INCARTAMENTO DI CHIUSURA

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

- il RPG approvato, il programma ufficiale, il piano di emergenza sanitario (PES);
- i comunicati, le circolari ed i provvedimenti emanati per la competizione;
- copia della polizza assicurativa/permesso di organizzazione;
- omologa del tracciato
- l'elenco degli iscritti con l'indicazione di: partenti, nominativo e numero di licenza dei concorrenti e dei conduttori, tipo, marca, gruppo e classe dei kart, numeri di gara assegnati; motivi per i quali alcuni concorrenti e/o conduttori non si siano presentati alle verifiche preliminari o non abbiano preso la partenza;
- dichiarazione verificati per assicurazione ed elenco verificati;
- la relazione dettagliata del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico sullo svolgimento della competizione con l'indicazione dei fatti salienti verificatisi nella stessa, le eventuali decisioni prese e penalità comminate, i provvedimenti proposti ad ACI 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 tasse di "chiusura gara" redatta dalla Segreteria di Gara (vedi RDSSk art. 30 Tasse di integrazione "chiusura gare").

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.

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.

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

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

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

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

Regolamento di Settore Karting (RDSk) – Regolamento Sportivo (RDSSk) – Norme Generali (NGk)

Art. 33 – CALENDARIO

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

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

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

Prima di discutere le date di una sequenza, devono essere definite tutte le date della sequenza precedente.

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

- Nelle date ove sono presenti gare valide per il Campionato Italiano ACI Karting, Finale Nazionale Campionati Regionali e Coppa Italia ACI Karting (con esclusione del Campionato Italiano ACI Club e Campionato Italiano Circuiti Cittadini ACI Karting) non possono svolgersi altre gare nazionali e/o internazionali non valide per un titolo CIK/FIA;
- Fatto salvo un diverso accordo tra gli Organizzatori interessati, all'interno della stessa regione e/o tra province limitrofe, le gare nazionali non titolate devono distanziarsi da quelle aventi una validità ACI di almeno due week-end;
- le gare Internazionali non titolate devono distanziarsi di almeno due week-end dalle prove valide per il Campionato Italiano ACI Karting;
- le gare non svoltesi l'anno precedente o alla loro prima edizione, quelle che si iscrivono dopo l'approvazione del calendario o che modificano la loro data in corso d'anno, sono posizionate nel calendario sportivo a discrezione di ACI;
- ACI Sport, sentito il Delegato Regionale interessato, si riserva di non accettare spostamenti di data e/o nuove iscrizioni di manifestazioni dopo l'approvazione del Calendario.
- le manifestazioni valevoli per i Campionati Regionali ACI Karting si svolgono in impianti titolari di licenza nazionale di pista permanente rilasciata da ACI secondo il calendario pubblicato nel sito web ACI Sport (www.acisport.it) e in circuiti provvisori laddove nella Regione non vi siano piste permanenti.

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

Art. 34 – SERIE NAZIONALI (vedi RSN artt. 20 – 20.3, di seguito riportati)

Si definiscono Serie un insieme di competizioni scelte tra quelle iscritte al Calendario Sportivo Nazionale, proposte da un unico Promotore ed approvate dalla Federazione.

Le Serie Nazionali si svolgono sul territorio italiano garantendo una dislocazione più ampia possibile e pertanto va escluso il carattere regionale. I regolamenti (sportivo e tecnico) ed i calendari devono essere approvati da ACI.

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

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

Art. 35 - TROFEI DI MARCA (vedi RSN art. 21, di seguito riportato)

Sono Trofei di Marca le Serie nazionali o internazionali a cui partecipano kart della stessa marca di telaio e/o motore omologati da ACI e/o CIK-FIA.

Art. 36 - APPLICAZIONE E INTERPRETAZIONE DELLE NORME

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

Art. 37 - COPERTURA DEI MEDIA CORRETTA ED IMPARZIALE DELLA COMPETIZIONE

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

APPENDICE

REGOLAMENTO DI SETTORE KARTING

LICENZA NAZIONALE CONDUTTORE H

PREMESSA

Le competizioni devono essere organizzate in conformità al Codice Sportivo Internazionale FIA (CODE) e suoi allegati, al Regolamento Internazionale Karting ed al Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) e suoi Regolamenti di Settore (RDS).

Le caratteristiche generali e particolari delle competizioni sono specificate nel Regolamento Particolare di Gara (RPG) redatto e pubblicato conformemente al RSN.

Le presenti norme prescrivono le condizioni alle quali devono rispondere i conduttori diversamente abili titolari di licenza Nazionale Karting.

In particolare le competizioni karting seguono interamente il Regolamento di Settore Karting ad eccezione dei seguenti articoli.

Art. 38 - CONCORRENTI E CONDUTTORI - LICENZE (vedi RSN art. 177)

Alle gare sono ammessi i Concorrenti ed i Conduttori titolari di licenza Nazionale Karting di Concorrente/Conduttore "H" riservata ai Conduttori diversamente abili che utilizzano kart appositamente adattati.

La licenza è concessa ai Conduttori con disabilità fisica, dal 14° anno di età compiuto nel corso dell'anno di rilascio, secondo i criteri del CODE Allegato L art. 17

https://www.fia.com/sites/default/files/appendix_l_2021_publice_le_15_december_2021.pdf

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

Licenze	Età conduttori	Classi
Nazionale G-H	Da 14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza (kart monomarcia)	<ul style="list-style-type: none"> - TdM 100 Easy Kart - TdM IAME X30 Junior - TdM Junior ROK - TdM Rotax FR 125 Junior
Nazionale F-H	Da 14 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza fino a 15 anni compiuti nel corso dell'anno (kart monomarcia)	<ul style="list-style-type: none"> - TdM 125 Easy Kart - TdM Easy Kart MB Challenge - TdM IAME X30 Senior - TdM IAME X30 Master - KGP Direct Drive - TdM Senior ROK - TdM Super ROK - TdM Expert ROK - TdM Rotax FR 125 Max
Nazionale E-H	Da 15 anni compiuti nel corso dell'anno di rilascio della licenza (kart monomarcia)	<ul style="list-style-type: none"> - TdM 125 Easy Kart - TdM Easy Kart MB Challenge - TdM IAME X30 Senior - TdM IAME X30 Master - KGP Direct Drive - TdM Senior ROK - TdM Super ROK - TdM Expert ROK - TdM Rotax FR 125 Max

Art. 38.1 - TEST DI GUIDA

Il Conduttore che richiede per la prima volta il rilascio della licenza Nazionale Karting "H", oltre al corso teorico obbligatorio (RSN Appendice 1 art. A8.6), deve effettuare un test di guida affinché la Federazione FISAPS, certificata una adeguata conduzione del kart in pista, rilasci un attestato atto a conseguire la licenza ACI.

Sono esclusi i Conduttori già titolari di licenza Nazionale Karting "H".

Art. 38.2 - CERTIFICATO MEDICO DI IDONEITA' SPORTIVA AGONISTICA

Per le manifestazioni agonistiche karting, la periodicità massima del controllo medico stabilito per Legge è annuale, e definito dal RSN Appendice 8 "Regolamentazione Medica" (vedi RSN art. 12, RDSSk art. 2).

Art. 39 - KART AMMESSI

Nelle gare che si svolgono in Italia sono ammessi esclusivamente i Kart omologati o registrati da ACI Sport e/o da CIK-FIA, come indicato nei regolamenti delle varie classi e dotati di propulsore monomarcia, frizione centrifuga e motorino di avviamento.

Art. 39.1 - OMOLOGAZIONE KART CONFORME AL TIPO DI DISABILITÀ

Il Conduttore che intenda adeguare il kart al proprio tipo di disabilità, ha facoltà di installare dispositivi non omologati per consentirne la guida. A tal proposito è richiesta la compilazione della Scheda di registrazione Kart "H", l'inserimento delle foto con i dettagli degli adattamenti. Si raccomanda che le foto siano in alta definizione ed il più nitide possibili per permettere ad idonea commissione di esaminare le specifiche.

Scheda e fac-simile sono pubblicati nel sito ACI Sport - Annuario Sportivo 2022 - Regolamento di Settore Karting.

FISAPS fornisce le linee guida ai Conduttori interessati ed effettua il controllo della citata Scheda.

Un Commissario Tecnico Nazionale Karting incaricato da ACI Sport, con visita ispettiva, verifica i dispositivi installati nel Kart che devono corrispondere alla Scheda di registrazione Kart "H" esaminata e, se conformi, procede con il rilascio del numero di omologazione (es. 001-KCH-2021).

Regolamento di Settore Karting (RDSk) - Regolamento Sportivo (RDSSk) - Norme Generali (NGk)

L'omologazione è valida per 6 anni dalla data di registrazione e viene protocollata in apposito archivio ACI Sport.

E' consentito ad ogni Conduttore di richiedere le omologazioni per più kart.

Art. 39.2 – NUMERI DI GARA

L'Organizzatore assegna ad ogni kart un numero di gara. Prima delle verifiche tecniche preliminari il numero di gara deve essere applicato sulle placche porta-numeri anteriori e posteriori e sul lato esterno di entrambe le carenature laterali. Ogni cifra componente il numero deve essere di colore bianco su fondo rosso ed avere carattere "Arial" con una larghezza d'asta di minimo mm 20 per un'altezza di minimo mm 150.

Il numero di gara deve essere sempre leggibile, pena l'ammenda non inferiore a 100,00 Euro (cento/euro). Per il posizionamento delle placche porta-numeri, si rinvia al RDSTk, Titolo I, Capo II, art. 4.18.

Art. 40 – SICUREZZA GENERALE

E' responsabilità del Concorrente/Conduttore comunicare quanto prima possibile al Direttore di Gara o al Direttore di Prova, al Medico di Gara, il numero di gara assegnatogli, per consentire a detti Ufficiali di Gara di fornire adeguate informazioni ai servizi di pista.

40.1 – PISTA

Il citato articolo implementa quanto disposto dal RDSSk art. 12.1.

La partecipazione di Conduuttori con licenza Nazionale Karting "H", deve essere segnalata dal Direttore di Gara o dal Direttore di Prova, prima dell'inizio della manifestazione, ai servizi predisposti (medico, cronometraggio, etc.), agli Ufficiali di Gara, in particolare ai Commissari di percorso.

Più precisamente:

– nel caso di arresto del kart lungo il percorso, lo stesso deve essere rimosso il più rapidamente possibile affinché la presenza del veicolo non costituisca un pericolo e/o un ostacolo per gli altri Conduuttori.

L'Ufficiale di Gara, salvaguardando la propria incolumità, ha il dovere di rimuovere il kart con il Conduuttore a bordo ponendoli in sicurezza e fuori traiettoria.

Per una migliore identificazione dei Conduuttori con licenza Nazionale Karting "H", il numero di gara è di colore bianco su fondo rosso.

Allegato n. 1 – Convenzione ACI/ASI – Karting Rental

PREMESSA

Con la presente appendice si vuole dare una regolamentazione condivisa ed 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 Propoganda" 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 di 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 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;
- e. 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 e RCA obbligatoria secondo quanto previsto dall'art. 124 del Codice della 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'organizzatore 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, etc.)

In una manifestazione di Kart Rental tutti i kart a disposizione dei Conduuttori devono essere della stessa fattezze, a 4 tempi con una potenza massima di 15 CV.

I kart privati non sono ammessi

Art. 3 – CONDUTTORI 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 le 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 conduttore deve essere di 30 minuti per ciascun turno.

I conduttori devono possedere la Licenza di Concorrente/Conduuttore Karting Rental ASI o la licenza di Concorrente/Conduuttore ACI.

Il certificato medico richiesto è 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 di 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 all'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.

Regolamento di Settore Karting (RDSk) – Regolamento Sportivo (RDSSk) – Norme Generali (NGk)

Pagina 51

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 prima 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 provvedere 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 convenzione.

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

I circuiti permanenti indoor, outdoor e percorsi provvisori devono richiedere una omologazione "Karting Rental" ad 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 sono effettuate da Ispettori ACI.

Il costo delle omologazioni è indicato nella tabella in appendice. A tale costo vanno aggiunte le spese di trasferta dell'ispettore del percorso.

L'omologazione dei circuiti indoor ed outdoor ha durata triennale, mentre 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) sono soggetti alla Giustizia Sportiva di ACI.

I tesserati ASI sono 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 il 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

PRESIDENTE ACI
Angelo Sticchi Damiani

PRESIDENTE ASI
Claudio Barbaro

TABELLA TASSE E DIRITTI DA VERSARE AD ACI

ISCRIZIONE A CALENDARIO MANIFESTAZIONI Karting Rental	€ 0
LICENZA DI ORGANIZZATORE ACI PER I CLUB ASSOCIATI intestata 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)	€ 300,00 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 omologate ACI	€ 100,00
LICENZA PERCORSO TEMPORANEO	€ 50,00