

N.S.K. 4
PISTE E CIRCUITI

EDIZIONE 2014

CAPITOLO I
REGOLAMENTO NAZIONALE PISTE KARTING
(PISTE PERMANENTI)

PROCEDURA PER L'OMOLOGAZIONE DEI CIRCUITI KARTING PERMANENTI (KARTODROMI)
(OUTDOOR O INDOOR)

Il presente regolamento è redatto sulla base del Regolamento dei Circuiti Karting emanato dalla CIK-FIA al quale si rimanda per quanto non espressamente previsto.

Premessa

- Articolo1 Obiettivi
 - Articolo2 Definizioni
 - Articolo3 Presentazione dei progetti e diritti da versare alla CSAI
 - Articolo4 Ispezioni
 - Articolo5 Conseguenze di una ispezione (omologazione)
 - Articolo6 Categorie di licenza dei circuiti
 - Articolo7 Caratteristiche dei circuiti
 - Articolo8 Misure di protezione
 - Articolo9 Edifici e impianti appartenenti al circuito
 - Articolo10 Installazioni per disabili
 - Articolo11 Misura della lunghezza di un circuito
 - Articolo12 Strutture del bordo pista
 - Articolo13 Rapporto incidenti
 - Articolo14 Manutenzione del circuito
 - Articolo15 Disposizioni finali e transitorie
- Allegati

PREMESSA

Le competizioni Karting devono svolgersi su circuiti permanenti (piste Karting o kartodromi) omologati dalla CSAI oppure su circuiti provvisori (circuiti cittadini) approvati dalla CSAI. Sia i primi che i secondi devono essere in possesso anche delle autorizzazioni amministrative che dovranno essere richieste e custodite dai gestori/proprietari e/o dagli organizzatori.

Le procedure di cui agli articoli seguenti saranno utilizzate per l'omologazione dei circuiti permanenti (piste Karting o kartodromi).

I circuiti che ospitano competizioni internazionali dovranno essere omologati anche dalla CIK-FIA.

Le domande di omologazione di una pista karting devono pervenire alla CSAI (00185 Roma - Via Solferino, 32) accompagnate dalla tassa di euro 700,00.

Le spese di prima ispezione finalizzata all'omologazione di una pista karting sono a carico della CSAI, le visite ispettive successive alla prima sono a carico delle proprietà e/o gestioni delle piste interessate.

ART. 1 - OBIETTIVI

Le procedure di cui articoli seguenti, stabilite dalla CIK-FIA, saranno utilizzate dagli incaricati della CSAI

nel corso delle ispezioni come riferimento per stabilire se le competizioni da svolgersi su questi circuiti potranno essere inserite nel Calendario Nazionale della CSAI o potranno essere proposte per l'inserimento nel Calendario Internazionale della CIK-FIA.

Le procedure dovranno essere utilizzate anche come guida iniziale per i progettisti dei circuiti.

I requisiti specifici stabiliti per i circuiti saranno verificati dagli incaricati della CSAI sulla base del progetto e dell'adattamento dei requisiti stessi a ogni singolo caso.

ART. 2 - DEFINIZIONI

Circuito: percorso chiuso, permanente o temporaneo, che inizia e finisce nello stesso punto, costruito specificatamente o adattato per le competizioni Karting.

Ispezione: visita degli incaricati della CSAI per la definizione di raccomandazioni sulla base delle procedure e dei requisiti stabiliti nel presente regolamento, per la verifica o approvazione dei lavori eseguiti o per il controllo di tutte le condizioni di sicurezza e dei servizi necessari per uno svolgimento sicuro di una competizione Karting.

Licenza di circuito (o di pista): certificato attestante che un circuito è stato ispezionato dalla CSAI. Nella licenza sono stabilite le condizioni di utilizzazione del circuito, la capienza massima e le tipologie di gara ammesse.

ART. 3 - PRESENTAZIONE DEI PROGETTI E DIRITTI DA VERSARE ALLA CSAI

3.1 Presentazione dei progetti

I progettisti di un nuovo circuito destinato ad ospitare gare nazionali, dovranno presentare alla CSAI un dossier completo comprendente gli elaborati progettuali di tutti i lavori previsti. La CSAI approverà il progetto, suggerendo eventuali modifiche alle quali i progettisti e gli esecutori dei lavori dovranno attenersi.

L'omologazione sportiva di un circuito attesta la conformità del medesimo alle norme vigenti dettate dalla CSAI e/o dalla CIK-FIA.

Pertanto, la conformità dell'impianto alle norme amministrative dettate dall'Autorità amministrativa localmente competente non vengono considerate dalla CSAI né dalla CIK-FIA in questa fase di loro esclusiva competenza.

La Proprietà o l'Organizzatore dovranno, tuttavia, dimostrare con ogni documento necessario e/o prescritto l'idoneità ad ospitare manifestazioni sull'impianto omologato, al momento della richiesta di iscrizione di qualunque tipo di manifestazione al Calendario Sportivo Nazionale e/o Internazionale.

3.2 Diritti di dossier, di studio del progetto e di omologazione

Il dossier di ogni nuovo progetto di circuito sottoposto alla CSAI per consultazione, dovrà essere redatto anche in formato Autocad (estensione.dwg o.dxf) ed accompagnato da una tassa (diritto di dossier), l'ammontare della quale sarà stabilito annualmente.

Per l'analisi del progetto, per i pareri preliminari e per l'omologazione sarà richiesta, una sola volta, una seconda tassa (diritto di studio del progetto e di omologazione). Una ulteriore tassa, anch'essa stabilita annualmente, per lo studio del progetto e per una nuova omologazione sarà dovuta ogni qualvolta venga si debba esaminare una modifica del tracciato di gara e/o degli impianti di sicurezza e/o dei servizi (anche se non richiesta dalla CSAI) o un adeguamento delle categorie di licenza.

3.3 Modifiche del progetto

La CSAI, dopo aver esaminato ogni progetto in base alle sue caratteristiche peculiari, potrà raccomandare alcune modifiche ritenute necessarie.

3.4 Modifica dei circuiti già omologati

Le procedure di cui al successivo art. 4 saranno ugualmente obbligatorie per i circuiti in cui vengono eseguite delle modifiche. Ogni modifica apportata al tracciato o agli impianti di sicurezza e non sottoposta all'accettazione della CSAI prima della sua realizzazione, potrà rendere nullo l'ottenimento dell'omologazione sportiva e pertanto rendere non valido il circuito per l'organizzazione delle competizioni Karting nazionali e internazionali.

ART. 4 - ISPEZIONI

4.1 Ispezioni

Gli incaricati della CSAI eseguiranno le ispezioni sul posto, secondo le necessità, con almeno una ispezione preliminare e una ispezione finale.

L'ispezione finale dovrà essere richiesta dall'avente causa almeno 60 giorni (30 giorni per i circuiti indoor) prima della data di svolgimento della prima competizione iscritta a calendario sul circuito interessato, a pena di annullamento del permesso di organizzazione. Al momento di questa ispezione, dovranno essere stati realizzati tutti i lavori eventualmente prescritti, conformemente alle osservazioni fatta dalla CSAI al momento della presentazione del progetto.

4.2 Obbligo dell'ispezione

L'ispezione sarà obbligatoria:

- per il rilascio di una licenza di circuito (o di pista) CSAI di categoria "A", "B", "C", "D" o "E" (Indoor);
- per i nuovi circuiti destinati a competizioni nazionali o internazionali, sotto forma di pre-ispezione,
- per i circuiti ai quali sono state apportare modifiche al tracciato e/o agli impianti di sicurezza e/o ai servizi, prima di poter essere utilizzati per una competizione nazionale o internazionale.

4.3 Ispezioni comunque disposte dalla CSAI

La CSAI potrà decidere un'ispezione per altre ragioni, eventualmente su proposta della CIK-FIA o anche su richiesta della SCK, dei Commissari Sportivi o degli Ufficiali di gara delegati.

A tale scopo, i Commissari Sportivi delegati o (in loro assenza) il Direttore di Gara o il Giudice Unico dovranno redigere una relazione riportante la descrizione sommaria di ogni evento che abbia coinvolto gli apprestamenti di sicurezza del circuito.

Tale relazione dovrà essere inclusa nel prescritto incartamento di chiusura della manifestazione e copia della medesima dovrà essere inviata VIA TELEFAX O POSTA ELETTRONICA, entro le 24 ore successive all'evento da segnalare, alla Segreteria della Sottocommissione Karting della CSAI.

4.4 Procedure relative alle ispezioni della CSAI

4.4.1 Il o gli incaricati delle ispezioni sarà/saranno scelto(i) dalla Segreteria della CSAI, sentito il Presidente della Sottocommissione Karting della CSAI.

4.4.2 Prima dell'ispezione, il o gli incaricati dovranno poter esaminare il dossier del circuito comprendente gli elaborati progettuali di tutti i lavori previsti, con il supporto di fotografie. A questo scopo, dovrà essere fornita alla CSAI una relazione tecnica illustrativa e una plani/altimetria quotata del circuito, su supporto elettronico, in formato.dwg non protetto da scrittura, comprendente:

- il tracciato di gara e le vie di svincolo, la collocazione della griglia di partenza e dell'impianto semaforico, il verso di percorrenza,
 - le costruzioni (uffici del circuito, uffici della segreteria di gara, sala dei Commissari Sportivi, sala stampa, eventuali bar e/o ristorante, ecc.),
 - gli impianti di sicurezza, le vie di accesso e i parcheggi, le aree di servizio (locale per le verifiche tecniche, paddock, posizionamento della bilancia, parco chiuso pneumatici, parco chiuso di fine gara, ecc.),
 - la collocazione delle ambulanze e del centro medico,
 - le postazioni dei Commissari di Percorso,
 - l'eventuale impianto di illuminazione,
 - le tribune e le altre eventuali aree riservate al pubblico e relativi accessi.
- Il dossier dovrà comprendere anche:
- un piano del paddock che preveda, per ogni concorrente iscritto uno spazio (postazione) di almeno 6x8 metri per i circuiti con licenze "A", "B" e "C" e di almeno 3x4 metri per quelli con licenza "D" ed "E" (Indoor) (larghezza x profondità). Le strade di accesso alle postazioni dovranno avere una larghezza minima di 4 m. ed una superficie compatta.

Non sarà disposta dalla CSAI alcuna ispezione senza che il (o gli) incaricati dell'ispezione abbiano potuto studiare il dossier completo del circuito.

Nel caso di circuiti già in possesso di omologazione sportiva, il dossier dovrà comprendere tutti i

documenti relativi. Il mancato rispetto di queste condizioni potrà comportare l'annullamento dell'ispezione e dovrà essere presentato un nuovo dossier.

4.5 Svolgimento delle ispezioni

I rappresentanti della Stampa non saranno ammessi sulla pista nel corso dell'ispezione. Il Proprietario o il Gestore del circuito dovranno assicurare che il (o gli) incaricati dell'ispezione non incontrino, durante lo svolgimento del loro compito, alcun ostacolo da parte di persone estranee all'ispezione. Durante l'ispezione, sul percorso non dovrà circolare alcun veicolo.

4.6 Ispezioni: rimborsi spese viaggio e soggiorno

Per ogni visita ispettiva, le spese di viaggio e di soggiorno degli incaricati delle ispezioni saranno a carico dei Proprietari e/o Gestori dei circuiti.

4.7 Rapporti di ispezione

Nei 15 giorni successivi all'ispezione, l'incaricato o gli incaricati dell'ispezione dovranno presentare alla CSAI copie del rapporto ispettivo, contenente tutte le raccomandazioni relative alle misure da prendere o ai miglioramenti da apportare e un termine per l'esecuzione dei lavori.

ART. 5 - CONSEGUENZE DI UNA ISPEZIONE (OMOLOGAZIONE DEI CIRCUITI)

5.1 Rilascio del permesso di organizzazione alle competizioni

L'organizzazione di una competizione nazionale o internazionale potrà essere vietata dalla CSAI se i lavori richiesti o se il programma fissato dal (o dagli) incaricati dell'ispezione non saranno stati eseguiti.

In presenza di particolari circostanze, la CSAI avrà tuttavia la facoltà di autorizzare lo svolgimento di una competizione nazionale o internazionale, anche se sul circuito non saranno stati integralmente eseguiti, nei termini stabiliti, i lavori richiesti.

5.2 Omologazione dei circuiti

I circuiti saranno omologati, con il tracciato (configurazione) risultante dal progetto presentato alla CSAI e/o alla CIK-FIA e approvata dal (o dagli) incaricati dell'ispezione, per l'organizzazione delle competizioni iscritte, rispettivamente, nel Calendario Sportivo Nazionale e in quello Internazionale. Se un circuito ha più di un tracciato, l'omologazione sarà valida solo per la configurazione o le configurazioni che saranno state ispezionate ed approvate dalla CSAI per la manifestazione in oggetto.

Qualora gare/prove di settori diversi dal Karting (ad esempio Formula Challenge, Difting, Slalom ecc...) si svolgessero all'interno del Circuito Karting, occorrerà richiedere l'omologazione del tracciato alla Sottocommissione di riferimento.

5.3 Validità dell'omologazione

L'omologazione, che avrà una validità massima di tre anni a partire dalla data di rilascio della licenza, sarà rilasciata secondo le disposizioni del presente regolamento, in relazione alle caratteristiche del circuito.

Tuttavia, essa non costituisce certificazione assoluta di sicurezza delle competizioni che con essa vengono autorizzate, stante la intrinseca pericolosità degli sport motoristici, e l'impossibilità di escludere il determinarsi di eventi imprevedibili, seppur sulla base dei criteri di meglio aggiornati al momento del rilascio.

Essa dunque non potrà implicare alcuna responsabilità della CSAI e della CIK-FIA, né degli incaricati delle ispezioni, né dei dirigenti o funzionari, in caso di incidenti durante lo svolgimento delle competizioni e/o di qualunque altra attività svolgentesi sul circuito.

5.4 Il Certificato di omologazione indicherà il nome della Pista, la durata della omologazione, la lunghezza del tracciato, il senso di marcia, la capienza, le classi ~~e-categorie~~ ammesse. Esso recherà inoltre la seguente dicitura:

"Il presente certificato viene rilasciato a seguito della Omologazione del Circuito, effettuata sulla base del progetto presentato all'ACI-CSAI e verificato, nella sua realizzazione e nel rispetto della normativa prevista, dagli incaricati all'ispezione dell'ACI-CSAI.

L'Omologazione del circuito e la relativa licenza di Pista vengono rilasciate dall'ACI-CSAI

esclusivamente per l'organizzazione delle competizioni sportive Karting iscritte al Calendario Nazionale dell'ACI-CSAI o Internazionale CIK-FIA qualora il circuito abbia ottenuto l'Omologazione Int.

L'ACI-CSAI si riserva il diritto di sospendere o revocare, in qualsiasi momento, l'omologa del circuito e la relativa licenza di Pista qualora lo stesso subisca modifiche giudicate dall'ACI-CSAI significative alla sua configurazione e /o alle misure di sicurezza attive e passive.

L'ACI-CSAI si riserva inoltre il diritto di revocare, in qualsiasi momento, l'omologazione del circuito e la relativa licenza di Pista nei casi in cui lo stesso circuito venga utilizzato per lo svolgimento di manifestazioni sportive karting non autorizzate e/o svoltesi in contrasto con la vigente normativa Nazionale ed Internazionale".

ART. 6 - CATEGORIE DI LICENZA DEI CIRCUITI

6.1 Circuiti corti

Sono riconosciuti come "corti" i circuiti costruiti, con le caratteristiche di cui al successivo art. 7.2, appositamente per ospitare competizioni Karting.

Ogni categoria di licenza di circuito ("A", "B", "C", "D" ed "E") sarà ugualmente valida per tutte le classi ~~e-categorie~~ di kart previste dai regolamenti tecnici nazionali e internazionali, salvo le eventuali limitazioni indicate in sede di rilascio della licenza.

Il rilascio della licenza è condizione necessaria per formulare una domanda di iscrizione di una competizione nel Calendario Sportivo Nazionale o Internazionale, ma da sola non costituisce condizione sufficiente per assicurare l'inserimento della competizione nel Calendario dei Campionati della CSAI e/o della CIK-FIA.

Sono previste le seguenti categorie di licenza di circuito:

- categoria "A": circuiti adatti all'organizzazione di tutte le competizioni nazionali e internazionali, comprese quelle valevoli per i Campionati Italiani.
- categoria "B": circuiti adatti all'organizzazione di tutte le competizioni nazionali e internazionali, comprese quelle valevoli per i titoli nazionali diversi dai Campionati Italiani.
- categorie "C", "D" ed "E" (Indoor): circuiti adatti soltanto all'organizzazione di competizioni regionali o nazionali non titolate.

6.2 Circuiti lunghi

Sono riconosciuti come circuiti lunghi adatti - salvo verifica da disporsi con le procedure descritte nel testo sovrastante - alle gare internazionali di kart, i circuiti automobilistici che hanno una omologazione internazionale FIA di Grado 1, 2, 3 o 4, ad esclusione dei circuiti non permanenti, secondo l'Articolo 6 dell'Allegato O al Codice Sportivo Internazionale della FIA 2009.

6.3 Capienza geometrica (numero massimo dei kart ammissibile contemporaneamente in pista)

La capienza geometrica (C) sarà calcolata in funzione della lunghezza (L) e della larghezza minima costante (l) del circuito (entrambe espresse in metri), applicando le seguenti formule aritmetiche:

$C = L * l / 250$ se la lunghezza del rettilineo di partenza / arrivo è maggiore di metri 150 (con arrotondamento per eccesso al numero pari superiore);

$C = L * l / 300$ se la lunghezza del rettilineo di partenza / arrivo è minore di metri 150 (con arrotondamento per eccesso al numero pari superiore).

La capienza massima stabilita dalla CSAI in sede di omologazione nazionale non potrà essere maggiore della capienza geometrica calcolata, essendo questa dedotta dai criteri di sicurezza adottati in sede di omologazione.

La CSAI stabilirà comunque - in eventuale deroga e solo per comprovate esigenze particolari - una diversa capienza massima, in funzione dei regolamenti particolari di ogni competizione e delle prestazioni dei kart ad essa ammessi.

ART. 7 - CARATTERISTICHE DEI CIRCUITI

I principi contenuti nel presente articolo costituiscono dei riferimenti cui attenersi nella progettazione dei circuiti ai fini della loro omologazione e del rilascio della licenza da parte della CSAI.

I Proprietari e/o i Gestori e/o, comunque, i responsabili di un circuito dovranno rispettare le

prescrizioni impartite dalle Autorità Amministrative per quanto di loro competenza, in particolare per quanto riguarda le aree dove è ammessa la presenza del pubblico, ed ottenere la loro approvazione ufficiale.

Dovranno inoltre curare l'affissione di pannelli che indicano il divieto di fumare nei box o paddock, nel parco chiuso pneumatici, nel parco chiuso di fine gara, sulla griglia di partenza e lungo il percorso di gara.

7.1 Progetti

La forma del percorso di gara, nel suo andamento plano-altimetrico, non è soggetta a limitazioni, anche se la CSAI potrà raccomandare modifiche che favoriscano la qualità delle competizioni e/o che siano ritenute comunque necessarie.

Al momento di una richiesta di omologazione, sarà categoricamente necessario fornire un progetto su supporto elettronico non protetto da scrittura (in formato "Autocad", estensione.dwg) che rappresenti il circuito e le sue infrastrutture.

- Al momento della progettazione di un nuovo circuito permanente, per il quale si intenda ottenere l'omologazione in categoria "A", sarà necessario prevedere uno sviluppo minimo di 1200 metri.
- Al momento della progettazione di un nuovo circuito permanente, per il quale si intenda ottenere l'omologazione in categoria "B", sarà necessario prevedere uno sviluppo minimo di 1000 metri.
- Al momento della progettazione di un circuito permanente per il quale si intenda ottenere l'omologazione in categoria "C", sarà necessario prevedere uno sviluppo minimo di 800 metri.
- Al momento della progettazione di un circuito per il quale si intenda ottenere l'omologazione in categoria "D" o "E", sarà necessario prevedere uno sviluppo minimo di 600 metri.

Tutte le misure vanno rilevate convenzionalmente in mezz'ora della sede stradale (il dettaglio delle procedure di misura è illustrato all'art. 11).

7.2 Caratteristiche dei circuiti

a) Lunghezza minima

- 1.200 metri per l'ottenimento della licenza "A";
- 1000 metri per l'ottenimento della licenza "B";
- 800 metri per l'ottenimento della licenza "C";
- 600 metri per l'ottenimento della licenza "D" o "E" (Indoor).

b) Lunghezza massima

- 1.700 metri per i circuiti che ospiteranno competizioni delle classi senza cambio di velocità;
- 2.500 metri per i circuiti che ospiteranno competizioni delle classi con cambio di velocità;

c) Larghezza minima costante, Larghezza massima

- 8 metri minimo, 12 metri massimo per l'ottenimento della licenza "A" o "B";
- 7 metri minimo, 12 metri massimo per l'ottenimento della licenza "C";
- 6 metri minimo, 10 metri massimo per l'ottenimento della licenza "D";
- 7 metri minimo, 10 metri massimo per l'ottenimento della licenza "E" (Indoor).

d) Pendenza massima

- longitudinale: 5% in salita, 2% in discesa.

In presenza di variazioni di pendenza longitudinale, va posta particolare attenzione a far sì che almeno il casco del Conduttore del veicolo che precede sia sempre visibile dal Conduttore del veicolo che segue. Va inoltre evitato che la frenata dei kart lungo la traiettoria di massima convenienza possa avvenire in condizioni di alleggerimento dinamico del carico sull'asse anteriore (ciò significa che il punto di staccata antecedente la frenata dovrà essere previsto laddove il kart si trovi almeno in equilibrio dinamico fra gli assali).

- trasversale: 10%.

e) Lunghezza del rettilineo di partenza/arrivo

- massima 170 metri per tutti i circuiti;
- minima 150 metri per i circuiti con licenza "A" o "B";
- minima 100 metri per tutti gli altri circuiti.

f) Pavimentazione

La pavimentazione della pista dovrà essere in asfalto con superficie di adeguata aderenza, livellata ed uniforme.

g) Illuminazione

Per un utilizzo notturno o Indoor, sarà necessario prevedere una luminosità assoluta da 100 a 200 Lux a terra (con una variazione fra minimo e massimo illuminamento a terra non maggiore del 10%), secondo la categoria della licenza (100 Lux a terra per le categorie C, D, E; 200 Lux a terra per le categorie A e B).

La certificazione del dato dovrà essere prodotta da un Professionista specificamente abilitato.

h) Vie di decelerazione e vie di entrata e uscita

Le intersezioni delle vie (corselli) di entrata e uscita relative alla pista dovranno essere situate in modo che non vi siano incroci tra le traiettorie dei kart che sono sul percorso di gara e quelle dei kart che vi entrano o ne escono.

È assai importante che i progettisti tengano conto del fatto che sia in fase di uscita dal percorso sia in fase di entrata, tali manovre dovranno consentire adeguata decelerazione/accelerazione al kart che le compie, senza che esso si trovi sulla traiettoria ottimale di percorrenza dei veicoli che proseguono lungo il percorso di gara (vedi successivo paragrafo 7.5).

i) Margini del percorso di gara

I bordi sinistro e destro del percorso di gara dovranno essere resi visibili con righe bianche o gialle regolamentari, secondo le norme stradali vigenti in Italia (riga continua invalicabile, a tratti laddove è consentito il valico). La loro larghezza, in ogni caso, è consigliato che non sia minore di 120 mm.

7.3 Paddock (o zona box)

a) In contiguità del percorso di gara dovrà esistere uno spazio riservato ai concorrenti/conducenti, collegato a questo da un'entrata e un'uscita nettamente distinte. Il paddock dovrà essere completamente separato dal percorso di gara con barriere invalicabili di altezza minima non minore di 2 metri.

b) Per poter ottenere una licenza "A" o "B", il paddock dovrà contenere almeno 200 posti di 6x8 metri minimo (larghezza x profondità), messi gratuitamente a disposizione dei concorrenti.

Per poter ottenere una licenza "C", "D" oppure "E" (Indoor), il paddock dovrà contenere un numero di posti, rapportato alla capienza e alla previsione degli iscritti, di almeno 3x4 metri (larghezza x profondità), messi gratuitamente a disposizione dei concorrenti.

c) Il paddock dovrà essere in un unico blocco e, per motivi di sicurezza, dovrà essere chiuso e custodito durante la notte.

d) Particolare attenzione dovrà essere dedicata alle vie di circolazione interna, essenziali in caso di emergenza per garantire la sicurezza degli utenti.

e) Limitatamente ai circuiti di categoria "E" (Indoor) e fermi restando i criteri generali di cui alle lettere precedenti, il paddock potrà non essere contiguo all'area contenente il circuito.

7.4 Parco chiuso

Il parco chiuso, che è obbligatorio in tutti i circuiti, dovrà essere concepito almeno secondo lo schema orientativo (misure, dimensioni e impianti) predisposto dalla CSAI in accordo con CIK-FIA (Allegato 8).

Il parco chiuso dovrà contenere tra l'altro:

- un locale chiuso per il deposito dei pneumatici;
- un locale coperto per le verifiche tecniche;
- un posto coperto per la bilancia. L'accesso dei kart alla bilancia dovrà essere facilitato o mediante rampe o mediante il suo livellamento al suolo. La bilancia dei circuiti con licenza "A" e "B" dovrà essere elettronica e certificata ufficialmente prima dell'inizio della gara. L'organizzatore dovrà comunque munirsi di un peso di controllo di 100 kg. certificato ufficialmente. Questo peso servirà per verificare la taratura della bilancia prima e durante la gara;
- un'area adibita a parco chiuso di fine gara;
- un servizio anti-incendio attrezzato con diversi estintori.

7.5 Entrata nel parco chiuso

La corsia di decelerazione per l'uscita dal percorso di gara e l'entrata nel parco chiuso dovrà avere, a

monte della sua entrata nel parco, una conformazione atta a rallentare la velocità dei kart.

La larghezza della corsia di decelerazione dovrà essere compresa tra 2 e 3 metri.

7.6 Cordoli

I cordoli interni ed esterni dovranno essere conformi ai disegni orientativi (misure e forme) predisposti dalla CSAI (Allegati 2 e 3). Nel caso in cui il richiedente l'omologazione CSAI per il karting intenda estendere l'omologazione all'uso automobilistico (minimpianti) o motociclistico, ACI-CSAI ed FMI hanno convenuto una conformazione dei cordoli e delle protezioni ai bordi delle zone di disimpegno (vedi par. 7.7), che entrambe le Federazioni Sportive nazionali si sono impegnate ad accettare, fatto salvo il rispetto delle altre norme regolamentari riguardanti la specificità della destinazione (Allegato 16). Si sottolinea che, qualora si realizzino i cordoli esterni (cordoli negativi) in conformità a quanto previsto dall'allegato 16, il kartodromo potrà beneficiare solo dell'omologazione Nazionale CSAI, atteso che la normativa Internazionale prevede l'obbligo di realizzare i Cordoli esterni (cordoli negativi) in conformità a quanto previsto dall'allegato 3.

7.7 Bordi e banchine laterali del percorso di gara e zone di disimpegno

Il percorso di gara dovrà essere bordato ai due lati, per tutta la sua lunghezza, con banchine compatte con una superficie piana. Tali banchine dovranno essere libere da ogni residuo e/o ghiaia e dovranno, in particolare, essere seminate ad erba almeno per una larghezza di 1 metro. Dovranno mantenere la quota e la pendenza trasversale del tratto di percorso contiguo.

Per zona di disimpegno si intende l'estensione di terreno compresa tra la banchina e la prima linea di protezione. Salvo specificazione contraria, tale area dovrà avere le stesse caratteristiche di base della banchina, anche se potrà essere meno stabilizzata. L'area di disimpegno dovrà raccordarsi alla banchina senza variazioni di pendenza negative. Se dovesse esistere una variazione di pendenza positiva, questa non dovrà essere superiore al 10%, con un passaggio progressivo tra il tratto di percorso e l'area di disimpegno.

Le zone di disimpegno potranno essere costituite da superfici ghiaiose (vedi anche l'art. 8.2). Per esse saranno applicate le medesime prescrizioni altimetriche.

Le dimensioni minime della banchina e della zona di disimpegno dovranno essere il risultato di una simulazione numerica, resa a cura della CSAI e/o della CIK-FIA. Essa consiste in una procedura automatica, che considera la velocità del kart sulla traiettoria ideale, l'angolo teorico d'impatto e il coefficiente di attrito, unitamente ad altri parametri specifici utilizzati per il calcolo delle decelerazioni, in applicazione delle leggi della cinematica e della dinamica dei veicoli.

Qualora la CSAI o l'incaricato dell'ispezione lo ritenessero necessario, l'estensione delle zone di disimpegno dovrà essere verificata e ridimensionata secondo i rilievi di acquisizione di dati sperimentali specifici

La distanza tra due parti adiacenti del percorso di gara dovrà essere determinata eseguendo i calcoli sopra descritti per le zone di disimpegno, allo scopo di rendere impossibile il salto di corsia.

Potrà essere dunque necessaria una barriera di separazione al centro di questa zona di sicurezza, in funzione dei risultati della simulazione numerica di sicurezza e dell'ispezione.

Per i circuiti Indoor, il percorso di gara dovrà essere bordato ai due lati, per tutta la sua lunghezza, con barriere di sicurezza compatte aventi una superficie verticale piana.

7.8 Griglia di partenza

Le griglie di partenza da fermo e lanciata dovranno essere predisposte, nel rettilineo di partenza/arrivo, secondo lo schema predisposto dalla CSAI (Allegato 10).

Tra la linea di partenza e la prima curva dovrà essere prevista la seguente distanza minima:

- 70 metri per i circuiti di categoria "A" o "B";
- 50 metri per i circuiti di categoria "C";
- 40 metri per i circuiti di categoria "D" o "E" (Indoor).

La prima curva dopo la linea di partenza si ritiene tale, se comporterà un cambio di direzione di almeno 45°. Essa dovrà consentire una facile percorrenza. La larghezza del rettilineo di partenza/arrivo dovrà essere conservata fino alla fine di questa prima curva.

7.9 Semafori di partenza:

7.9.1 Per la partenza di una gara di Karting, il circuito dovrà rispettare le seguenti caratteristiche:

- a) i semafori dovranno essere posizionati tra 10 e 15 metri davanti alla linea di partenza e dovranno essere posizionati ad un'altezza compresa tra 2,5 e 3,5 metri al di sopra del percorso di gara, in modo che siano agevolmente compresi nel campo visivo dei Conduuttori schierati in prima fila;
- b) i semafori dovranno essere posizionati al di sopra di una metà o, meglio, del centro del rettilineo di partenza. La piattaforma di comando dovrà essere situata almeno a 5 metri dal bordo pista e dietro una barriera di protezione permanente o in area apposita, sopra elevata rispetto al piano della pista.

Una lampada di ripetizione dello stato dei semafori (soltanto i colori rosso e arancione) dovrà essere posta nel campo visivo dello Starter.

7.9.2 I semafori dovranno avere i seguenti significati:

- semafori rossi accesi: preparatevi alla partenza;
- semafori rossi spenti: partite, la corsa è iniziata;
- semafori arancione lampeggianti: partenza ritardata, ripartite per un altro giro di formazione.

I semafori arancione saranno collocati accanto ai semafori rossi e saranno duplicati all'estremità della linea retta di partenza nell'asse della pista.

I semafori dovranno essere più grandi e brillanti possibile e almeno grandi e intensi quanto i semafori permanenti utilizzati per il controllo della circolazione sulle strade pubbliche. Tutti i semafori dovranno essere doppi per far fronte all'eventualità di un guasto delle lampadine.

Il circuito commutatore deve permettere le seguenti combinazioni.

a) Partenza da fermo:

- Tutti i semafori spenti;
- I semafori rossi si accendono secondo una sequenza automatizzata che dura come minimo 4 secondi e si spengono manualmente (da parte del Direttore di Gara o dello Starter) nei 2 secondi successivi (tutti i semafori spenti = partenza data)
- Semafori arancione che lampeggiano e bloccano la sequenza dei semafori rossi.

b) Partenza lanciata:

- Tutti i semafori spenti
- Accesi solo i semafori rossi (tutti i semafori spenti = partenza data)
- Semafori arancione lampeggianti accesi con i semafori rossi.

c) Per i Kartodromi classificati in categorie A, B i Semafori dovranno essere realizzati obbligatoriamente in conformità a quanto previsto dall'allegato 13. Semafori di partenza. Per i kartodromi classificati in categoria C, D, E (indoor) i Semafori potranno essere anche essere realizzati con solo 4 luci rosse su unica fila e 1 luce gialla. Inoltre, esclusivamente per i predetti kartodromi (C, D, E), qualora non sia presente la struttura del semaforo così come sopra descritto, ovvero il semaforo installato non sia correttamente funzionante, il Direttore di Gara potrà segnalare la partenza mediante bandiera tricolore.

7.10 Contagiri e orologio:

In un punto visibile dai conduuttori dovranno essere posizionati un contagiri elettronico e un orologio elettronico. In caso di guasto, il contagiri dovrà poter funzionare manualmente.

ART. 8 - MISURE DI PROTEZIONE

Al momento della sistemazione delle misure per la protezione degli spettatori, dei conduuttori, degli ufficiali di gara e del personale di assistenza durante le competizioni, si dovrà tener conto delle caratteristiche del percorso (tracciato, aree adiacenti, edifici e manufatti) e della velocità raggiunta in ogni punto della pista, calcolata sulla traiettoria di massima convenienza.

Il tipo di protezione della pista raccomandato dipenderà dallo spazio disponibile e dall'angolo probabile di impatto. Come principio generale, dove l'angolo di impatto sarà piccolo, sarà preferibile una barriera verticale, liscia e continua. Dove l'angolo probabile di impatto sarà grande, dovrà essere

utilizzato un sistema di dispositivi di decelerazione (per esempio aree con ghiaia) o di arresto (per esempio: materassi di schiuma) e sarà indispensabile prevedere sufficiente spazio in tali punti, già in sede di progettazione del percorso di gara. La CSAI potrà fornire consigli a questo riguardo, dopo aver studiato il tracciato proposto al momento della presentazione del dossier.

Il pubblico dovrà trovarsi ad un livello uguale o superiore a quello del bordo pista.

Là dove l'area riservata al pubblico si dovesse trovare su un pendio, la pendenza massima dovrà essere del 25%, a meno che il terreno non sia disposto a terrazze o che vi sia una tribuna permanente. Lo spazio per il pubblico dovrà trovarsi ad un'altezza minima di 1,50 metri sopra la quota del percorso di gara e la scarpata così costituita dovrà avere una pendenza minima del 50%. Lo spazio riservato al pubblico dovrà essere recintato (verso la pista) con una rete metallica di contenimento alta almeno 1,40 metri o da una struttura equivalente.

Là dove l'area riservata al pubblico fosse allo stesso livello del bordo pista, il pubblico dovrà trovarsi almeno 1 metro dietro una o due linee di protezione del percorso, approvate dalla CSAI (pastorale semplice o rete metallica di protezione alta almeno 2 metri). Tutte le aree riservate al pubblico dovranno essere chiuse efficacemente con chiusure continue, così come tutte le zone vietate al pubblico.

La rete "a pastorale" dovrà avere le seguenti caratteristiche:

- palo (sostegno) tubo in ferro del diametro minimo 60 mm., spessore 2 mm., altezza almeno 2 metri;
- distanza massima tra i pali (sostegni): 2,5 metri;
- rete con maglia sciolta da 50 mm., spessore di almeno 3,7 mm., altezza almeno 2 metri;

La rete dovrà essere tesata al margine superiore ed inferiore con cavi in trefolo d'acciaio con diametro minimo 8 mm. disposti orizzontalmente lungo la rete, uno sulla sommità del montante a pastorale e l'altro alla base dello stesso e rinforzata con cavi d'acciaio disposti in verticale che collegano la testa e il piede dello stesso montante.

In caso di necessità, la CSAI potrà prescrivere ulteriori rinforzi diagonali per ogni campata.

I vincoli a terra di questi tiranti dovranno essere adeguati a sopportare gli sforzi calcolabili con le procedure di simulazione di cui al cap. 7.7.

8.1 Barriere di protezione

Saranno ammessi i soli seguenti tipi di barriera di protezione:

Tipo A: materassi ad aria

Tipo B: materassi di schiuma, sistemi a rete realizzati in materiale polimerico montati su pali in plastica;

Tipo C: blocco di schiuma deformabile rivestito con involucro liscio in PVC o materiale simile;

Tipo D: pile di pneumatici auto legati per file e per colonne, posati con il loro asse di rotolamento perpendicolare al terreno.

È, pertanto, esplicitamente escluso l'impiego di balle di paglia, nude o insacchettate che siano.

8.2 Casette con ghiaia:

Le aree di decelerazione potranno essere realizzate con cassette aventi uno spessore minimo di 30 cm., completamente interrato e contenenti ghiaia (o materiali equivalenti approvati); dovranno essere riempite con ghiaia rotonda preferibilmente di granulometria 5/15 (8/20 al massimo).

Le cassette con ghiaia non dovranno essere collocate a un livello superiore rispetto al percorso di gara né essere precedute da una banchina sopraelevata, neppure leggermente rispetto alla quota del tappetino di usura del percorso.

Queste aree dovranno essere frequentemente decompattate per fresatura e livellate con cura, almeno prima di ogni gara.

8.3 Misure di sicurezza per i circuiti Indoor

Dove l'angolo probabile di impatto dovesse essere superiore a 45°, dovrà essere utilizzato un sistema di dispositivi di decelerazione (barriere flessibili, materassi di schiuma, materassi ad aria, ecc.) o di arresto (rete di captazione, ecc.).

Il pubblico dovrà trovarsi ad un livello uguale o superiore a quello del bordo della pista.

Se il livello sarà uguale, lo spazio riservato al pubblico dovrà essere recintato con una chiusura metallica invalicabile alta almeno 1,60 metri o con una struttura equivalente. Dovrà essere retrostante

almeno 1 metro da una o due linee di protezione del percorso approvate dalla CSAI (pastorale semplice o rete metallica di protezione alta almeno 2 metri).

Lo spazio riservato al pubblico dovrà, comunque, essere isolato dovunque rispetto al tracciato con una struttura invalicabile alta almeno 1,20 metri.

ART. 9 - COSTRUZIONI E IMPIANTI FACENTI PARTE DEI CIRCUITI

I requisiti relativi alla torre di controllo, alle postazioni dei Commissari di Percorso, al paddock, al centro medico, ecc, saranno diversi a seconda del tipo di gara. Ogni progetto dovrà essere definito di comune accordo fra la direzione del circuito e la CSAI.

Tuttavia, gli impianti dovranno comprendere come minimo:

- una sala per i Commissari Sportivi;
- una sala per il Direttore di Gara
- una sala per gli altri Ufficiali di gara;
- una cabina per il cronometraggio;
- un ufficio di segreteria;
- una sala per la CSAI
- un centro medico
- una sala briefing.

Le Postazioni dei Commissari di Percorso devono avere una superficie piana di 2x2 metri (circuiti di categoria "A" o "B") o di 1,5x1,5 metri (circuiti di categoria "C", "D" o "E"), rialzata dal suolo da 30 a 40 cm., con un recinto di protezione su ogni lato (pile di pneumatici legati, materassi o blocco di schiuma, ecc.) che colmi almeno la distanza fra piano di campagna e piano di calpestio della postazione.

Una balaustra di contenimento, dell'altezza rispetto al piano di calpestio della postazione pari ad almeno 1,20 metri, è fortemente consigliata sui lati dove è prevedibile che il Commissari di percorso si sporgano per esporre le segnalazioni di loro competenza.

ART. 10 - INSTALLAZIONI PER PERSONE DISABILI

Le installazioni per persone disabili su tutti i circuiti dovranno essere conformi alle leggi in vigore.

ART. 11 - MISURA DELLA LUNGHEZZA DI UN CIRCUITO

Per determinare le distanze e i record di gara e le classifiche, la lunghezza di un circuito da prendere in considerazione sarà quella dell'asse del percorso di gara. L'asse del percorso di gara è la linea mediana compresa tra i bordi sinistro e destro del percorso materializzati da linee bianche o gialle regolamentari.

La lunghezza dovrà essere misurata sul posto (media tra le lunghezze dei bordi destro e sinistro della pista) oppure calcolata. In questo ultimo caso verrà adottato il seguente metodo:

- la forma geometrica del tracciato sarà definita in termini di piano e di profilo longitudinale lungo la linea mediana della pista, e questo tracciato sarà utilizzato per calcolare la lunghezza ufficiale del circuito;
- la definizione del piano comprenderà la lunghezza orizzontale della linea mediana di tutte le curve e le linee rette, il raggio di tutte le curve circolari e la descrizione matematica di tutte le curve di passaggio;
- il profilo longitudinale sarà definito sia in termini di curve circolari verticali, sia in termini di una serie di livelli della linea mediata a intervalli minimo di 10 metri, con una precisione di 0,01 metri;
- la lunghezza ufficiale della pista sarà calcolata con una precisione di 0,1 m combinando la lunghezza orizzontale della pista e il profilo longitudinale.

ART. 12 - STRUTTURE DEL BORDO PISTA

I pannelli pubblicitari e di affissione, gli schermi video e altre strutture del bordo pista dovranno essere stabili e ben fissati.

Se costruiti con materiale solido, dovranno essere collocati al di fuori degli spazi di sicurezza circostanti il tracciato.

La collocazione e le caratteristiche della pubblicità non dovranno in alcun caso ostacolare la visibilità

dei conduttori in gara e degli Ufficiali di Gara, né produrre un effetto ottico disturbante o fuorviante (per esempio, ripetizione di manifesti di colori brillanti e contrastanti, pannelli pubblicitari mal collocati che inducono in errore rispetto al tracciato reale della pista, ecc.).

Nella zona compresa tra la pista e la prima barriera di protezione non vi dovrà essere alcuna struttura costruita con materiale solido. Ogni struttura posta dietro la prima barriera dovrà essere distante almeno 1 metro da questa, e in nessun caso dovrà rappresentare un ostacolo alla circolazione o ai servizi di soccorso. Se un pannello cadendo rischiasse di violare una barriera di protezione, dovrà essere munito di puntelli supplementari nella parte posteriore. Per ragioni di sicurezza sarà vietata ogni pittura sul rivestimento del circuito, al di fuori di quelle che delimitano i bordi pista e che determinano la griglia di partenza.

ART. 13 - RAPPORTO DI INCIDENTE

Quando nel corso di una prova o di una gara, un incidente richiedesse il ricovero in ospedale di una persona, o provocasse una deformazione significativa del kart o degli impianti di sicurezza del circuito (o mettesse a prova l'efficacia di questi impianti), sarà dovere congiunto del Direttore di Gara o del Giudice Unico e, solidalmente, del Presidente del Collegio dei Commissari Sportivi (ove esistente) e del Titolare del permesso di organizzazione della competizione in atto, presentare alla CSAI un rapporto dettagliato sulle circostanze, le ferite fisiche, i danni materiali dei kart, come pure alle installazioni del circuito.

Tale rapporto dovrà essere inoltrato in copia - via fax o Email - alla Segreteria della Sottocommissione Karting della CSAI entro 24 ore dall'evento e dovrà essere allegato in originale all'Incartamento di chiusura. Dovrà contenere una dettagliata narrazione dell'evento, astenendosi il redattore dal formulare ipotesi su eventuali profili di responsabilità e, nella misura del possibile, comprendere:

- una registrazione video del kart e del luogo dell'incidente fatta immediatamente dopo il verificarsi degli eventi;
- i dati eventualmente registrati dall'equipe del kart;
- i rapporti medici;
- i rapporti dei testimoni e del Commissario di Percorso.

Il rispetto della presente disposizione sarà una condizione necessaria per la il mantenimento della validità della Licenza del circuito.

ART. 14 - MANUTENZIONE DEL CIRCUITO

La CSAI disporrà discrezionalmente ispezioni sullo stato dei Circuiti omologati, durante il periodo di vigenza della omologazione stessa.

Una manutenzione adeguata del circuito e dei suoi impianti è una condizione per il mantenimento della validità della Licenza. Il circuito dovrà essere verificato non solo prima di una gara ma anche dopo, in modo che possano essere valutati i possibili danni e sia predisposto un programma di riparazione.

I punti principali ai quali la CSAI dedicherà una particolare attenzione saranno i seguenti:

14.1 Rivestimento della pista

Pulizia e condizioni generali.

14.2 Bordi, banchine e zone laterali

Tutti i bordi, banchine e zone laterali dovranno essere a livello del percorso di gara e tutte le zone situate dietro i bordi dovranno essere accuratamente livellate. L'erba dovrà essere ben rasata e dovrà essere eliminata ogni vegetazione secca.

Dalle eventuali casse con ghiaia dovrà essere eliminata ogni vegetazione.

Tutte le zone laterali fino alla prima protezione dovranno essere libere da qualsiasi ostacolo.

14.3 Barriere di pneumatici

Dovrà essere controllata la solidità dei fissaggi di queste barriere tra loro.

14.4 Recinzioni per il pubblico e reticolati rinforzati

Dovranno essere controllati regolarmente i supporti e la tensione di queste recinzioni. Le recinzioni dovranno essere ispezionate per individuare ogni possibile deterioramento.

14.5 Cordoli

I cordoli devono essere controllati in modo permanente per individuare gli eventuali danneggiamenti. I cordoli danneggiati devono essere ripristinati/sostituiti immediatamente.

14.6 Scolì dell'acqua

Gli scolì dell'acqua dovranno essere puliti e ispezionati; in caso di pioggia, il Direttore di Gara verificherà prima dell'inizio di ogni gara che non siano ostruiti.

14.7 Linee di delimitazione del circuito

Tutte le linee di delimitazione del percorso di gara e del paddock dovranno essere sempre mantenute pulite e integre, e preferibilmente riverniciate prima delle gare importanti.

14.8 Osservazione e visibilità

In ogni momento dovrà essere mantenuta una buona visibilità tra le postazioni consecutive dei Commissari di Percorso.

14.9 Comunicazioni

Dovrà essere controllato il buon funzionamento del telefono e degli altri mezzi di comunicazione.

ART. 15 - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Le disposizioni del presente regolamento sono applicabili ai nuovi progetti ovvero a quelli già redatti ma non ancora approvati ovvero a quelli per i quali non si sia ancora provveduto all'inizio della esecuzione delle relative opere.

Per i progetti in corso di esecuzione o già approvati o in fase di approvazione e per gli ampliamenti, adattamenti, completamenti di circuiti già esistenti, la CSAI si riserva di decidere di volta in volta a seguito di visita ispettiva.

Pertanto, le piste esistenti saranno oggetto di sopralluogo per verificare lo stato di manutenzione, gli apprestamenti di sicurezza e la rispondenza del parco pneumatici, del paddock, e degli altri servizi di pista e di gara esistenti alla luce delle nuove norme, con conseguente prescrizione di nuovi lavori di adeguamento ed assegnazione di un termine per la realizzazione degli stessi, al completamento dei quali, in seguito a visita ispettiva conclusiva, la CSAI provvederà a nuova omologazione.

ALLEGATI

- Allegato 1 simbologia da utilizzare per i progetti dei circuiti (*)
- Allegato 2 cordolo interno (*)
- Allegato 3 cordolo esterno o negativo (*)
- Allegato 4 cassette con ghiaia (*)
- Allegato 5 barriera di pneumatici (*)
- Allegato 6 pastorale (*)
- Allegato 7 reti di separazione (*)
- Allegato 8 parco chiuso pneumatici (*)
- Allegato 9 formulario di omologazione circuito (**)
- Allegato10 griglia di partenza (*)
- Allegato11 dossier fotografie ispezione (*)
- Allegato12 sfondo del podio (*)
- Allegato13 semafori di partenza (*)
- Allegato14 classificazione dei circuiti
- Allegato15 categorie delle licenze dei circuiti (**)
- Allegato16 Cordoli CSAI-FMI

(*) si rinvia al Regolamento Circuiti Karting della CIK-FIA pubblicato sul sito www.cikfia.com

(**) applicabile per le omologazioni internazionali CIK-FIA. Si rinvia al Regolamento Circuiti Karting della CIK-FIA pubblicato sul sito www.cikfia.com

ALLEGATO N. 14

Classificazione dei kartodromi

In base alle loro caratteristiche tecniche e logistiche, i Kartodromi sono classificati in quattro categorie: A, B, C e D. L'assegnazione delle categorie è decisa dalla CSAI sulla base dei seguenti criteri:

REQUISITI MINIMI PER LA CLASSIFICAZIONE NAZIONALE DEI KARTODROMI			
	CATEGORIA "A"	CATEGORIA "B"	CATEGORIA "C"
Lunghezza	m. 1.200	m. 1.000	m. 800
Larghezza	m. 8	m. 8	m. 7
Lunghezza rettilineo partenza/arrivo	m. 150 (minimo) m. 170 (massimo)	m. 150 (minimo) m. 170 (massimo)	m. 100 (minimo) m. 170 (massimo)
Larghezza rettilineo partenza/arrivo	m. 10	m. 10	m. 8
Paddock	mq. 12.000	mq. 10.000	mq. 6.000
Parco chiuso	mq. 1.000	mq. 800	mq. 600
Area deposito pneumatici	mq. 100	mq. 100	mq. 100
Locale verifiche tecniche	mq. 40	mq. 40	mq. 20
Locale Segreteria di gara	mq. 20	mq. 20	mq. 20
Sala Commissari Sportivi	mq. 20	mq. 16	mq. 12
Sala cronometristi	mq. 30	mq. 24	mq. 24
Sala briefing	mq. 150	mq. 80	--
Saletta CSAI	mq. 16	mq. 16	--

Sono classificati in categoria "D" i kartodromi che non presentano i requisiti minimi richiesti per l'ottenimento della categoria "C".

Sono classificati in categoria "E" i kartodromi indoor.

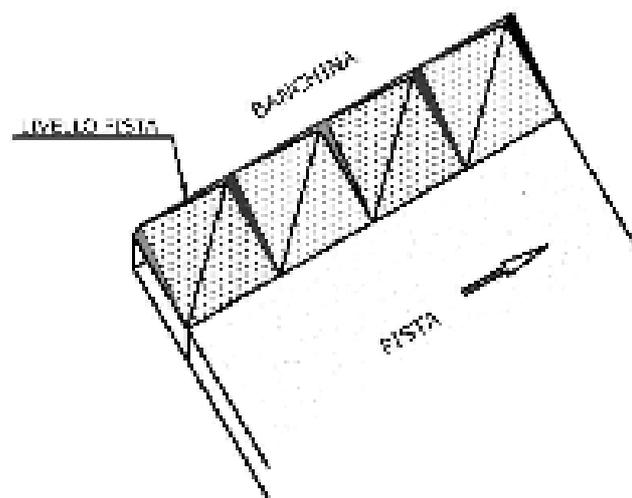
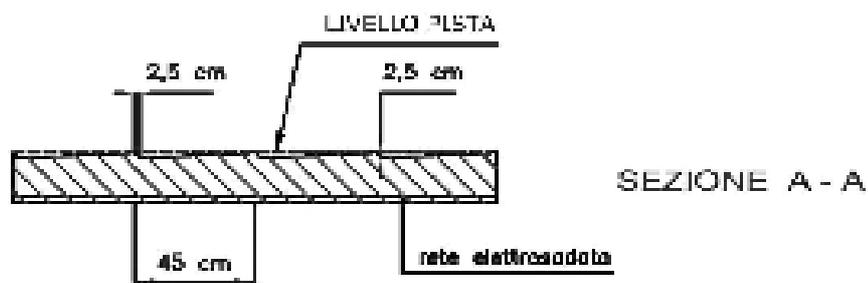
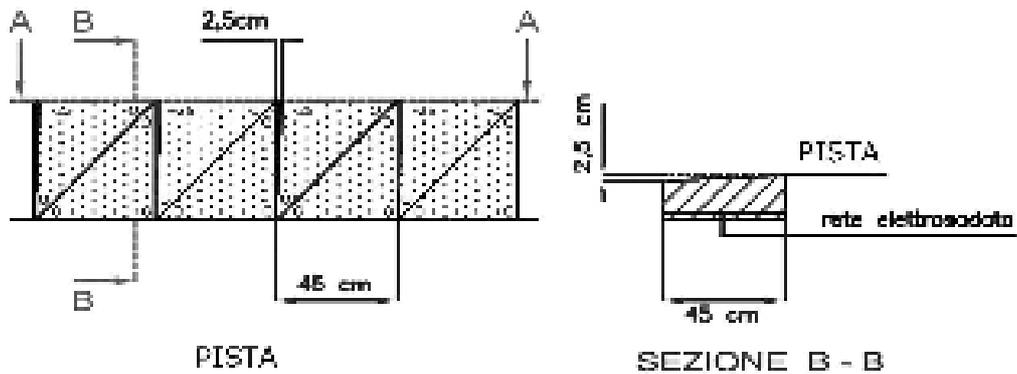
Indipendentemente dalla loro classificazione e dalle disposizioni obbligatorie contenute nel presente regolamento, ai kartodromi sono fortemente raccomandati i seguenti apprestamenti che in ogni caso potranno costituire elementi di giudizio a favore dell'assegnazione di titoli nazionali:

- paddock: le piazzole devono essere di almeno m. 6 per 8 metri di profondità dal 1° gennaio 2008;
- parco chiuso: dotazione di impianto interfono;
- locale verifica carburante (opportunamente arieggiato). almeno 50 mq.;
- sala Commissari Sportivi: almeno 20 mq;
- sala per il Direttore di Gara/Starter: almeno 12 mq.;
- locale per i Commissari di Percorso: almeno 20 mq.;
- postazione per lo speaker contigua alla sala dei cronometristi e a questa collegata mediante interfono;
- ufficio stampa (almeno 40 mq.) con linea telefonica e fax;
- locale di pronto soccorso per il pubblico;
- locale di pronto soccorso per i conduttori e i meccanici;
- impianto di amplificazione per le comunicazioni con la zona pubblico, con il paddock e le altre aree di servizio;
- servizi igienici per i conduttori, i meccanici e gli accompagnatori adeguati alla capienza della pista. Questi servizi igienici devono essere ubicati nella zona paddock e devono essere costituiti almeno da sei orinatoi per gli uomini e due per le donne;
- servizi igienici per gli Ufficiali di Gara e per il personale di pista."

ALLEGATO N. 16
Cordoli esterni approvati da CSAI ed FMI

CORDOLO NEGATIVO 2,5 CM

PIANTA scala 1:20



CAPITOLO II

Raccomandazioni relative alla sorveglianza dei circuiti nel corso delle competizioni Karting

Articolo 1 Obiettivi e organizzazione generale

Articolo 2 Sorveglianza del circuito

Articolo 3 Servizio di soccorso

ART. 1 - OBIETTIVI E ORGANIZZAZIONE GENERALE

1.1 Obiettivi

Le raccomandazioni contenute nel presente capitolo saranno applicate alle competizioni Karting ai fini della sorveglianza del percorso di gara e delle aree di servizio per assicurare condizioni di sicurezza ottimali durante il loro svolgimento.

Le persone comunque impegnate nella gestione di una competizione (le diverse categorie di Ufficiali di gara, personale sanitario, addetti ai vari servizi, ecc.) dovranno essere facilmente identificabili in funzione del loro compito. Le modalità di identificazione dovranno essere indicate nel "manuale operativo" di ogni competizione.

1.2 Organizzazione generale

Il Direttore di Gara potrà nominare un suo Aggiunto, incaricato di organizzare e di dirigere la sorveglianza del circuito e i servizi d'intervento. Il Direttore di Gara Aggiunto sarà responsabile della sicurezza e renderà conto direttamente al Direttore di Gara. Per ogni competizione titolata, la CSAI potrà nominare uno Starter ufficiale.

ART. 2 - SORVEGLIANZA DEL PERCORSO DI GARA

Le funzioni di sorveglianza del percorso di gara comprenderanno: il controllo, la segnalazione e l'intervento. Tali funzioni necessiteranno di un'attrezzatura determinata (Art. 2.1), di postazioni di sorveglianza (Art. 2.2) e di segnalazioni normalizzate (Art. 2.3).

2.1 Attrezzatura

8 Per la Direzione di Gara:

- un sistema radio ricetrasmittente collegato alla cabina di cronometraggio, alla sala del Collegio dei Commissari Sportivi (CS) e al responsabile del parco chiuso pneumatici;
 - tutte le bandiere di segnalazione necessarie per la sorveglianza del percorso di gara;
 - un pannello per la segnalazione ai conduttori in gara delle penalizzazioni eventualmente adottate a loro carico (falsa partenza, partenza anticipata, ecc.).
- c) Per i Commissari Tecnici (CT):
- un sistema telefonico o di comunicazione elettronica collegato alla sala del Collegio dei CS;
 - un fax collegato alla sala del Collegio dei CS;
 - un sistema radio ricetrasmittente collegato alla Direzione di Gara.

d) Per il Collegio dei Commissari Sportivi:

La sala del Collegio dei CS dovrà essere insonorizzata, dovrà essere accessibile soltanto ai Commissari Sportivi e a quanti saranno da questi invitati e dovrà avere, ove possibile, una uscita indipendente sul percorso di gara o sul parco chiuso pneumatici.

La sala dovrà disporre:

- di un fax (collegato anche con i CT);
- di un telefono interno in collegamento con la cabina di cronometraggio e con i CT;
- di una radio ricetrasmittente per ogni CS;
- di una planimetria del circuito indicate l'ubicazione di tutti i servizi di sicurezza e delle aree riservate alla stampa ed i fotografi;
- una copia delle Licenze del circuito rilasciate dalla CSAI (competizioni nazionali) e dalla CIK-FIA (competizioni internazionali).

Gli Organizzatori dovranno mettere a disposizione del Collegio dei CS, per tutta la durata della competizione, una segretaria o un segretario.

2.1 bis Procedure che il Direttore di Gara deve seguire prima dell'inizio di ogni gara:

Prima dell'inizio di ogni sessione di prove e di ogni singola gara (manche, batteria, semifinale, finale) il Direttore di Gara dovrà assicurarsi:

- a) che lo stato dell'intero impianto sia conforme alle prescrizioni dettate dalla CSAI in sede di omologazione (conformazione, manutenzione, capienza, etc);
- b) che il circuito sia libero da ogni ostacolo;
- c) che tutti i Commissari di Percorso occupino le postazioni loro assegnate;
- d) che tutte le vie di accesso e di uscita del percorso di gara siano chiuse.

Spetterà inoltre al Direttore di Gara:

- prescrivere che siano messe in atto tutte le opere necessarie a rendere l'impianto conforme alle condizioni di omologazione, ove ciò non fosse stato fatto prima dell'inizio della manifestazione;
- autorizzare, se lo riterrà necessario e comunque in accordo con il responsabile del servizio, l'intervento di ogni servizio di emergenza;
- utilizzare le segnalazioni di sua competenza;
- sorvegliare a vista il percorso;
- assicurarsi che i Commissari di Percorso compilino correttamente i loro rapporti da utilizzare per eventuali provvedimenti;
- vigilare affinché le gare si svolgano, in ogni momento, conformemente al Regolamento Nazionale Sportivo, al regolamento dei Campionati (quando la gara è titolata) e al Regolamento Particolare di Gara.
- redigere, se necessario, ed inoltrare alla CSAI il rapporto descritto al Cap. I Art. 13, e curarsi del rispetto delle procedure colà indicate.

2.2 Postazioni di assistenza e sorveglianza lungo il percorso

- a) Personale: il personale addetto alle postazioni (Commissari di Percorso) avrà il compito di assicurare la sorveglianza del percorso si gara e della zona circostante alla postazione.

In sede di progettazione delle postazioni di sorveglianza lungo il percorso di gara dovrà essere prevista una adeguata area stabilizzata a protezione dei Commissari di Percorso ufficiali e dell'equipaggiamento della postazione (vedi precedente art. 9).

- b) Numero delle postazioni e loro disposizione: il numero e la disposizione delle postazioni saranno determinati in funzione delle caratteristiche del percorso di gara:

- il Direttore di Gara dovrà avere sotto controllo tutti i settori del percorso;
- ogni postazione dovrà essere occupata da almeno da 1 persona;
- ogni postazione dovrà essere in grado di comunicare visivamente con la precedente e con la successiva;
- ogni postazione dovrà essere segnalata da un cartello chiaramente visibile ai conduttori in gara recante un numero progressivo a partire dalla prima postazione successiva alla linea di partenza.
- in ogni caso l'organizzatore deve garantire la presenza di personale in numero sufficiente al pronto intervento ed alla rimozione dei kart in posizione di pericolo.

- c) Protezione: le postazioni devono essere situate in modo tale che il personale non si trovi costretto ad operare senza protezione in caso di uscita di pista dei kart o di incidente. Le postazioni dovranno offrire un tipo di protezione approvato dalla CSAI.

- d) Attrezzatura: in ogni postazione sarà necessario prevedere:

- un insieme di bandiere di segnalazione comprendente 2 bandiere gialle, 1 bandiera gialla con righe rosse, 1 bandiera bianca, 1 bandiera verde, 1 bandiera blu e una bandiera rossa;
- almeno 1 estintore portatile;
- almeno 2 scope.

- e) Personale: i Commissari di Percorso dovranno essere in possesso della licenza CSAI di Ufficiale di Gara.

- f) Compiti: ogni postazione avrà il compito:

- di avvertire i conduttori in gara, per mezzo delle bandiere di segnalazione (o di segnalazioni luminose nelle gare in notturna) di ogni pericolo o di ogni difficoltà lungo il percorso di cui non potrebbero accorgersi;
 - di informare la Direzione di Gara di ogni incidente che si dovesse verificare nella zona di competenza della postazione e di proporre l'attivazione dei servizi di emergenza, se ciò fosse ritenuto necessario;
 - di verificare che la gara si svolga in maniera corretta dal punto di vista sportivo e di riferire alla Direzione di Gara ogni comportamento pericoloso o antisportivo.
 - di mantenere il proprio settore di competenza pulito e libero da ostacoli cercando di eliminare l'olio sparso sul percorso e la ghiaia che si trovasse sul percorso a seguito di una uscita di pista.
- g) Abbigliamento: i Commissari di Percorso dovranno indossare gli indumenti forniti dall'organizzatore o dalla CSAI o essere comunque identificabili.

I Commissari di Percorso non dovranno indossare indumenti di colore simile a quello delle bandiere di segnalazione, in particolare bianco, verde, giallo o rosso.

2.3 Segnalazioni

Per quanto riguarda la sorveglianza della pista, il Direttore di Gara (o il suo Aggiunto) e le postazioni di sorveglianza dovranno comunicare con i conduttori in gara per garantire la loro sicurezza e far rispettare il regolamento. La comunicazione dovrà essere effettuata mediante l'uso di bandiere di segnalazione oppure, quando le gare si svolgono in orari notturni, mediante segnalazioni luminose di colori diversi, fatto salvo quanto diversamente disposto per le procedure di partenza.

Le bandiere di segnalazione dovranno avere la dimensione minima di 60x60 cm., fatta eccezione per le bandiere rossa e a scacchi che dovranno invece essere almeno 80x100 cm.

Le bandiere di segnalazione sono le seguenti:

3 Bandiera nazionale

La bandiera nazionale potrà essere usata sulla linea di partenza (ove le procedure dettate dai regolamenti vigenti lo consentano) per dare la partenza delle gare. Il segnale di partenza dovrà essere dato abbassando la bandiera che, per quanto riguarda le gare con partenza da fermo, non dovrà essere sollevata sopra la testa prima che tutti i kart non si siano fermati sulla griglia di partenza, e in nessun caso per più di 10 secondi. La bandiera nazionale sarà utilizzata solo in determinate circostanze (per esempio nel caso in cui la segnalazione luminosa non funziona) e per le prove di qualificazione.

4 Bandiera rossa

La bandiera rossa dovrà essere usata sventolata sulla linea di partenza/arrivo quando è stato deciso di fermare una seduta di prove o una gara. La bandiera rossa potrà essere utilizzata dal Direttore di Gara, o dal suo Aggiunto, per la chiusura del percorso di gara.

5 Bandiera a quadri neri e bianchi

La bandiera a quadri neri e bianchi (a scacchi) dovrà essere usata sventolata sulla linea di partenza/arrivo per segnalare la fine di una seduta di prove o di una gara.

6 Bandiera nera

La bandiera nera dovrà essere usata sulla linea di partenza/arrivo accompagnata da un cartello visibile, riportante il numero di gara del conduttore al quale l'esposizione della bandiera nera si rivolge; essa dovrà infatti essere usata per informare il conduttore interessato che deve fermarsi la prossima volta che si avvicinerà all'entrata del parco chiuso. Se per un motivo qualsiasi il conduttore non rispetterà questa segnalazione, la bandiera non dovrà essere presentata per più di quattro giri consecutivi.

La decisione di presentare questa bandiera sarà di competenza esclusiva dei Commissari Sportivi e il conduttore interessato sarà immediatamente informato della decisione.

7 Bandiera nera a disco arancione (di 40 cm. di diametro)

Questa bandiera dovrà essere usata sulla linea di partenza/arrivo accompagnata da un cartello con le stesse modalità della bandiera nera, e dovrà essere usata per informare il conduttore interessato che il suo kart ha delle noie meccaniche che possono rappresentare un pericolo per lui stesso e per gli altri conduttori e che deve fermarsi nell'area riparazione al successivo passaggio. Quando i problemi meccanici saranno stati risolti, il kart potrà riprendere la gara.

8 Bandiera nera e bianca divisa in diagonale

Questa bandiera dovrà essere presentata solo una volta. Essa dovrà essere usata sulla linea di partenza/arrivo per avvertire il conduttore interessato che è stato segnalato per condotta non sportiva. Dovrà perciò essere esposta con le stesse modalità della bandiera nera a disco arancione.

Le tre bandiere di cui alle precedenti lettere d), e) ed f), dovranno essere usate immobili e insieme ad un pannello nero recante un numero bianco che deve essere presentato al conduttore del kart contrassegnato con lo stesso numero.

Se il Direttore di Gara lo riterrà necessario, queste bandiere potranno essere presentate in altri punti diversi dalla linea di partenza/arrivo.

Normalmente, la decisione di presentare le due bandiere di cui alle precedenti lettere e) ed f) spetta al Direttore di Gara. L'esposizione della bandiera di cui alla precedente lettera f) potrà essere richiesta anche dei Commissari Sportivi per l'applicazione di una sanzione sportiva.

9 Bandiera blu e rossa (doppia diagonale)

Questa bandiera dovrà essere usata insieme a un pannello nero recante un numero bianco che deve essere presentato al conduttore del kart contrassegnato con lo stesso numero per indicare che sta per essere doppiato o che è stato doppiato e che quindi deve rientrare ai box.

Questa bandiera potrà essere utilizzata soltanto se prevista dal Regolamento Particolare di gara.

10 Bandiera gialla

La segnalazione effettuata con la bandiera gialla costituirà un segnale di pericolo e dovrà essere presentata ai conduttori in due modi con i seguenti significati:

una sola bandiera sventolata: riducete la vostra velocità, non sorpassate, siate pronti a cambiare direzione. C'è un pericolo sul bordo o su una parte del percorso di gara;

due bandiere sventolate: riducete la vostra velocità, non sorpassate e siate pronti a cambiare direzione o a fermarvi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente il percorso di gara.

Normalmente, le bandiere gialle dovranno essere esposte solo presso le postazioni dei Commissari di Percorso che si trovano immediatamente prima del punto pericoloso.

I sorpassi saranno vietati tra la prima bandiera gialla e la bandiera verde esposta dopo la zona dell'incidente.

11 Bandiera gialla a strisce rosse

Questa bandiera dovrà essere presentata immobile ai conduttori per avvertirli di un deterioramento dell'aderenza dovuta alla presenza di olio o di acqua o di altro materiale sul percorso nella zona a valle della bandiera. La bandiera dovrà essere presentata per almeno 4 giri a meno che il percorso non torni ad essere normale prima. Non sarà necessario esporre la bandiera verde nel settore a valle della zona nella quale è esposta la bandiera, gialla a strisce rosse.

12 Bandiera blu

Normalmente dovrà essere sventolata per indicare a un conduttore che sta per essere superato.

13 Bandiera bianca:

La bandiera bianca dovrà essere esposta sventolata per indicare al conduttore che c'è un veicolo molto più lento nella zona del percorso controllata dalla postazione di sorveglianza che espone la bandiera.

14 Bandiera verde:

La bandiera verde dovrà essere utilizzata per indicare che il percorso è libero e dovrà essere esposta sventolata nella postazione immediatamente successiva all'ostacolo che avrà determinato la necessità di utilizzare una o più bandiera gialle.

Se il Direttore di Gara lo riterrà necessario, la bandiera verde potrà anche essere usata per indicare la partenza di un giro di riscaldamento o l'inizio di una seduta di prove.

ART. 3 - SERVIZIO DI SOCCORSO - RIF. NS 6 - REGOLAMENTO SANITARIO

In caso di incidente, il primo intervento per liberare il percorso di gara spetterà ai Commissari di Percorso. Tuttavia, lo spostamento di un eventuale ferito potrà essere fatto solo in presenza dei membri dell'equipe medica sotto la responsabilità del o dei medici.

Se un kart si dovesse fermare o uscire di pista, la prima preoccupazione dei Commissari di Percorso del

settore interessato dovrà essere quella di spostarlo in un punto sicuro. Nessun conduttore potrà rifiutare che il proprio kart sia portato fuori dal percorso di gara, ma dovrà fare tutto il possibile per facilitare tale manovra ed obbedire alle direttive dei Commissari di Percorso.

Il conduttore ha l'obbligo di restare vicino al proprio kart fino alla fine della gara.

3.1 Servizi medici

Nelle Gare valevoli per il Campionato Italiano dovranno essere designati due medici:

- a) un Medico capo del servizio sanitario di gara, nominato secondo quanto stabilito dalla NS 6 "Regolamento Sanitario, Cap. I, Art. 1", competente per le cure d'urgenza e di rianimazione. Il suo nome dovrà essere indicato nel regolamento particolare di Gara. Il reclutamento del personale medico e paramedico da utilizzare per la competizione ricadrà sotto la sua responsabilità. L'organizzatore sarà tenuto a fornirgli tutti i mezzi materiali e amministrativi necessari per lo svolgimento del suo compito.
- b) Un secondo medico (due nelle gare titolate) specialista in anestesia.

I due medici dovranno essere sempre presenti sul circuito, pronti ad intervenire. Se necessario, potrà essere messo a loro disposizione un veicolo.

Sarà obbligatoria la presenza di almeno una ambulanza di rianimazione (due per le gare titolate), con il seguente materiale:

- Vie aeree:
 - aspiratore portatile (300 mm. Hg di pressione);
 - una serie completa di sonde di aspirazione + 1 ventosa Yankauer;
 - un sacco autogonfiante con riserva di O₂, e maschera, bombola di O₂, portatile e con erogatore e raccordi appropriati;
 - cannule di Guedel;
 - sonde nasofaringee;
 - laringoscopio e batterie/fiale di ricambio;
 - sonde orali endotracheali a impugnatura con raccordi appropriati e dispositivo gonfiabile;
 - mini-dispositivo di tracheotomia x 2.
- Cervicali:
 - collare cervicale per adulto e per bambino x 2.
 - Assistenza circolatoria:
 - necessario per fleboclisi IV x 4;
 - apparecchi per trasfusione IV x 4;
 - cateteri IV;
 - colloide - 2 litri (per es. Hemacell);
 - cristalloide/soluzione per fleboclisi - 2 litri (lactato di Ringer);
 - defibrillatore;
 - tensiometro e stetoscopio.
- Fasciature:
 - serie di fasciature, di cui 10 fasce di grande dimensione.
 - Farmaci:
 - farmaci per la respirazione;
 - farmaci cardiovascolari;
 - farmaci analgesici e spasmolitici;
 - farmaci sedativi e etiepilettici;
 - steroidi;
 - farmaci per intubazione e anestesia.
 - L'elenco non è limitativo ed è lasciato alla valutazione dei Medici. A titolo di esempio:
- Farmaci, via endovena:
 - atropina;
 - midazolam;

- ipnomidato;
- chetamina;
- succinilcolina;
- metoclopramide;
- prednisone;
- epinefrina;
- tramadolo;
- Diazepam;
- Nebulizzatore:
 - terbutalin;
 - nitroglicerina;
- Fluidi via endovena:
 - ringer - Laccato.
- Diversi:
 - forbici, o altro, per tagliare imbracature e tute;
 - copertura di sopravvivenza;
 - pezzo di tessuto nero tipo "fotografia" per poter intubare correttamente alla luce viva (consigliato);
 - guanti sterili e non sterili;
 - un materasso conchiglia;
 - stecche gonfiabili per immobilizzazione;
 - eventualmente un KED.

L'attrezzatura dell'ambulanza di rianimazione dovrà comprendere un paramedico o un infermiere competente per le cure d'urgenza.

Nessuna seduta di prove o gara potrà svolgersi se non saranno predisposti gli apprestamenti sanitari previsti.

Sotto la responsabilità del Medico Capo, gli ospedali ed il 118 dovranno essere informati per iscritto circa lo svolgimento della Gara, della sua data e del suo programma, almeno 15 giorni prima perché siano adottate le disposizioni necessarie.

Se la Gara si svolgerà in un luogo da cui il trasporto su strada verso il centro ospedaliero competente sarà ritenuto troppo difficile dal Medico Capo, questi potrà chiedere all'organizzatore di prevedere l'uso di un elicottero in caso di incidente che richiede un trasporto d'urgenza.

Il servizio medico per il pubblico sarà diverso e complementare al servizio di pista. In tutti i casi sarà posto sotto la responsabilità e il coordinamento del Medico Capo della Gara.

In tutte le altre gare, a discrezione dell'Organizzatore:

- Potrà essere prevista la presenza di un unico medico qualora il Medico Capo del servizio Sanitario di gara fosse anche competente in manovre rianimatorie oppure operasse nel Servizio Nazionale 118.
- Potrà essere prevista la presenza di una sola ambulanza. In tal caso, qualora l'ambulanza dovesse allontanarsi per soccorrere un qualsiasi soggetto presente sul campo di gara (Pilota, addetti ai lavori, pubblico....), la gara dovrà ritenersi sospesa fino al rientro dell'ambulanza.

CAPITOLO III

DISPOSIZIONI PARTICOLARI RIGUARDANTI I CIRCUITI CITTADINI

ART. 1

Agli Organizzatori di competizioni su piste non permanenti (circuiti cittadini) è fatto obbligo di munirsi delle necessarie autorizzazioni amministrative, di rispettare le prescrizioni della Commissione Provinciale di Vigilanza e quelle eventualmente impartite in sede di collaudo CSAI. Di ogni circuito cittadino devono essere depositate presso la CSAI a cura dell'Organizzatore due planimetrie del percorso (scala 1: 500) dove saranno indicati il senso di marcia, i servizi di pista (box, traguardo, ecc.) le

protezioni previste, la lunghezza, la larghezza, gli eventuali dislivelli, ogni altra indicazione utile a valutare il percorso stesso.

La verifica dell'idoneità del percorso (collaudo), al cui accertamento è subordinata l'approvazione della competizione, è demandata al Direttore di gara che sarà designato a dirigere la competizione. Le spese di collaudo sono a carico dell'Organizzatore.

ART. 2

L'allestimento di un circuito cittadino è valido solo per una manifestazione.

Un circuito cittadino deve avere le seguenti dimensioni minime e le seguenti caratteristiche:

- a) lunghezza massima: 450 metri; per circuiti ospitanti manifestazioni amatoriali e manifestazioni della cl. 60 cc. la lunghezza minima è fissata in 350 metri;
- b) larghezza: in ogni punto, la larghezza utile della sede stradale deve essere sufficiente per consentire il sorpasso;
- c) rettilinei: lunghezza massima 150 metri. Se la larghezza della sede stradale è di almeno 8 metri utili, un rettilineo di lunghezza superiore può essere ridotto con una chicane.
- d) pavimentazione: deve essere uniforme, in buone condizioni di manutenzione ed esente da alterazioni per lavori in corso od altra causa;
- e) transennamento: l'intero percorso deve essere transennato per il contenimento del pubblico. Le transenne devono essere tali da non costituire pericolo per i piloti. È vietato l'uso di corde o di nastro stradale in sostituzione delle transenne;
- f) le protezioni devono essere realizzate con barriere atte all'assorbimento dell'energia cinetica approvate dalla CSAI, disposte senza soluzione di continuità su entrambi i bordi del tracciato; all'esterno delle curve la fila deve essere almeno doppia. In sede di collaudo possono essere prescritte ulteriori misure di sicurezza;
- g) box: la zona deve essere ubicata in un luogo adiacente al circuito;
- h) numero massimo di piloti da ammettersi contemporaneamente alla gara: è determinato come per le piste permanenti (vedi precedente Cap. I, art. 6.3); in considerazione delle caratteristiche del circuito cittadino, in sede di collaudo può tuttavia essere prescritto un numero di conduttori inferiore;
- i) il pubblico deve stazionare soltanto nelle zone indicate dalla Commissione Provinciale di Vigilanza. Nelle zone dove il pubblico non può stazionare devono essere sistemati, ben visibili, appositi cartelli;
- j) per tutta la durata delle prove e delle gare devono essere presenti almeno un'ambulanza ed un medico.

CAPITOLO IV

DISPOSIZIONI PARTICOLARI RIGUARDANTI LE PISTE INDOOR

Protezione del pubblico

Le aree riservate al pubblico devono essere poste dietro un dispositivo di protezione approvato dalla CSAI alto almeno 120 centimetri.

Le aree riservate al pubblico devono essere poste, di preferenza, lungo il rettilineo di partenza/arrivo.

Aerazione e ventilazione

Le piste indoor devono essere munite di un efficace dispositivo di ventilazione e di rinnovo dell'aria per l'evacuazione dei fumi e della polvere.

Devono prevedere inoltre almeno due dispositivi di cattura del monossido di carbonio con allarme ad accensione automatica, collocati preferibilmente al centro della pista e nella zona di partenza. I dispositivi di cattura devono essere posti ad un'altezza massima di 100 centimetri rispetto al livello della pista.

Protezione dei piloti

Le corsie di pista devono essere delimitate con dispositivi a parete liscia, di altezza non superiore a 100

centimetri, approvati dalla CSAI.

Gli eventuali ostacoli situati a meno di un metro dalla delimitazione della pista devono essere avvolti con protezioni elastiche approvate dalla CSAI fino ad un'altezza di almeno 150 centimetri.

Caratteristiche della pista

Le piste indoor devono avere le seguenti caratteristiche:

- lunghezza minima: libera;
- lunghezza massima: 600 metri;
- larghezza minima: 5 metri, ricercando nelle curve la larghezza massima possibile per favorire i disimpegni;
- altezza minima del soffitto: 4 metri;
- lunghezza massima dei rettilinei: 70 metri;
- pendenza longitudinale massima: 5%;
- pendenza trasversale massima: 5%;
- pavimentazione in asfalto con superficie di adeguata aderenza, livellata e uniforme.

Una zona di disimpegno larga almeno 5 metri deve essere realizzata in corrispondenza delle sezioni di pista dove si registra una accelerazione costante per più di 50 metri. Nelle curve, questa zona, può avere una larghezza pari alla larghezza della pista.

La zona di disimpegno deve essere almeno di 8 metri in corrispondenza dei rettilinei dove si registra una accelerazione costante per più di 60 metri.

Nelle zone di disimpegno, le protezioni elastiche devono essere doppie o triple.

È vietato raccordare una pista indoor con una pista non indoor.

5. Capienza

La capienza è stabilita con i criteri del Regolamento Nazionale Piste Karting.

6. Servizi e attrezzature

Per potere ospitare manifestazioni sportive, alle piste indoor sono richiesti i seguenti servizi e attrezzature:

- un paddock (anche esterno);
- un parco pneumatici di almeno 350 metri quadrati collegato, in entrata e uscita, con il rettilineo di partenza/arrivo o con un altro settore di pista;
- locali adeguati per la segreteria di gara, per le riunioni dei Commissari Sportivi, per le verifiche tecniche e per un infermiere;
- una bilancia atta a pesare i kart;
- una cabina di cronometraggio;
- la linea di traguardo e griglia di partenza tracciate sul rettilineo di partenza/arrivo.

