

NORMA SUPPLEMENTARE N.S. 12

Edizione 2014

REGOLAMENTO NAZIONALE KARTING

ART. 1

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.

La CSAI ha redatto ed emanato il presente Regolamento Nazionale Karting (RNK) la cui osservanza è obbligatoria in tutte le manifestazioni sportive Karting - anche in quelle internazionali in quanto applicabile - organizzate in Italia.

Del presente RNK fanno parte integrante le Norme Supplementari Karting (NSK) emanate dalla CSAI come allegati allo stesso.

Per quanto non previsto nel presente Regolamento e nelle Norme Supplementari si rinvia al Regolamento Nazionale Sportivo (RNS) e sue Norme Supplementari, al Codice Sportivo Internazionale e al Regolamento Internazionale Karting.

Ogni questione sull'interpretazione del presente RNK viene decisa dalla CSAI sentito il parere, ove lo ritenga, del Tribunale Nazionale d'Appello (TNA).

La CSAI porta a conoscenza degli interessati le modifiche e gli aggiornamenti nonché ogni altra disposizione a carattere normativo, mediante le sue pubblicazioni ufficiali (Annuario Sportivo, Notiziario edito direttamente oppure pubblicato regolarmente su riviste specializzate, sito internet federale) e/o con altro mezzo idoneo.

ART. 2 - KART

Nelle gare che si svolgono in Italia sono ammessi, con le modalità e le limitazioni previste nella NSK 3, **i gruppi e le classi** ~~le classi e le categorie~~ di cui alla NSK 5.

I Kart sono suddivisi in **gruppi e classi** ~~di cilindrata ed in categorie~~.

ART. 3 - COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DEI GRUPPI ~~DELLE CATEGORIE~~

3.1 ~~Le classi~~ ~~categorie nell'ambito della classe di cilindrata~~ sono costituite se vi sono almeno **3 kart verificati**, salvo quanto diversamente previsto nei regolamenti dei campionati e degli altri titoli nazionali approvati dalla CSAI

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

3.2 La costituzione delle classi ~~e delle categorie~~ è deliberata dal Direttore di Gara.

Le ~~classi~~ ~~Categorie~~ non costituite sono comunque ammesse a gareggiare se possono essere abbinate ad altre classi ~~a Categoria~~ costituite e/o non costituite, ~~ma sempre nell'ambito dello stesso Gruppo a Classe di cilindrata~~, dotate del medesimo sistema di partenza, al fine di poter raggiungere, comunque, il numero minimo di **tre**.

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

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

I Gruppi Esordienti e Cadetti ~~Le classi dei Gruppi Esordienti e le classi dei~~ ~~Le Categorie della Classe~~ ~~60 cc.~~ non possono in alcun caso essere abbinate tra loro, tuttavia potranno ritenersi costituite qualunque sia il numero degli iscritti.

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

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

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

3.4 Per le ~~classi~~ ~~Categorie~~ non costituite i Commissari sportivi hanno la facoltà di trasformare, d'intesa con l'Organizzatore, le gare in linea in gare ad inseguimento (ved. successivo Art. 15.3).

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

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

ART. 4 - PISTE

Le manifestazioni Karting si devono svolgere su piste permanenti (Kartodromi) conformi al Regolamento Nazionale Piste Karting (NSK n. 4), omologate dalla CSAI o dalla CIK/FIA ed in possesso della Licenza di Pista in corso di validità. Le manifestazioni karting possono anche svolgersi su percorsi provvisori conformi al Regolamento Nazionale Circuiti Cittadini (NSK n. 4) di volta in volta omologati dalla CSAI. Sia le piste permanenti che i circuiti cittadini devono essere in possesso delle prescritte autorizzazioni amministrative e della licenza CSAI di pista in corso di validità.

ART. 5 - CONCORRENTI E CONDUTTORI - LICENZE

Nelle gare sono ammessi, con le modalità, le classificazioni e le limitazioni previste nella NSK 1, i concorrenti e i conduttori titolari di licenza Karting CSAI in corso di validità e nelle gare nazionali, in caso di esplicita autorizzazione della CSAI, anche i licenziati di un'altra ASN.

5.1 - Partecipazione alle gare internazionali

I concorrenti ed i conduttori ammessi a partecipare ad una gara internazionale devono essere detentori di una licenza internazionale secondo quanto stabilito dall'art. 109 del COD (Codice Sportivo Internazionale) e, se di titolari di licenza di altra ASN, devono essere muniti del nulla osta (visa) della stessa ASN di provenienza.

5.2 - Partecipazione alle gare che si svolgono all'estero

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

ART. 6 - UFFICIALI DI GARA

Vedi Capitolo X del R.N.S. ed NS 4

ART. 7 - CRONOMETRAGGIO

Vedi Art. 149 lettera G del R.N.S.

ART. 8 - ASSICURAZIONI

Vedi NS 3 Capitolo II - Assicurazioni.

ART. 9 - COMPETIZIONI: ORGANIZZAZIONE - CLASSIFICAZIONE - CALENDARIO

9.1 - Organizzazione

Possono organizzare gare i Karting Club, gli Enti, le Associazioni Sportive ed i Comitati titolari di

licenza di Organizzatore e della iscrizione delle gare stesse nel Calendario Sportivo.

9.2 - Classificazione

Le gare Karting possono essere:

- internazionali: quando sono iscritte nel Calendario Sportivo Internazionale;
- nazionali: quando sono iscritte nel calendario nazionale;

sono nazionali anche le gare riservate (quando sono aperte a concorrenti e conduttori in possesso di determinate condizioni precisate nei regolamenti particolari di gara ai sensi dell'art. 19 RNS;

- a) regionali quando sono riservate a conduttori titolari di licenza Karting CSAI residenti in una regione

La residenza è quella risultante dalla licenza di conduttore.

Le gare riservate possono essere iscritte anche nel calendario internazionale.

9.3 - Calendario

All'inizio di ogni anno la CSAI compila il Calendario delle gare Karting le cui iscrizioni devono essere richieste con le modalità e le procedure indicate nella NSK n. 3.

L'ordine di precedenza nella iscrizione al calendario è il seguente:

- gare nazionali titolate CSAI, gare internazionali non titolate, gare nazionali non titolate.

In una stessa gara non può essere ammesso che un massimo di 11 categorie.

Le Coppe, Serie, i Trofei, Challenge articolati su più prove non possono impegnare su una stessa pista, più di 3 week-end.

9.4 - Permesso di organizzazione

Gli Enti, le Associazioni Sportive, i Comitati e i Karting Club che intendono organizzare una competizione Karting devono richiedere il permesso di organizzazione con le modalità previste dalla NSK n. 3.

La presentazione della richiesta costituisce conoscenza ed accettazione integrale dei regolamenti, degli oneri e delle responsabilità riguardanti e derivanti dallo svolgimento della competizione che si chiede di organizzare.

ART. 10 - ISCRIZIONI

10.1 - Apertura e chiusura delle iscrizioni

L'apertura delle iscrizioni non può avvenire prima dell'approvazione del regolamento particolare di gara.

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

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

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

Fatto salvo quanto previsto dall'Art. 123 bis, lettera D) del RNS, un Conduttore non può iscriversi e partecipare nella stessa competizione in più classi. ~~e categorie.~~

Un conduttore minore può essere iscritto ad una gara solo da uno dei genitori esercenti la potestà che sia titolare di una licenza di concorrente Persona Fisica ed il cui nominativo risulti nella licenza di conduttore del minore stesso, ovvero da altro titolare di licenza di Concorrente Persona fisica maggiorenne o Giuridica espressamente autorizzata dal genitore esercente la potestà titolare di licenza di Concorrente.

- a) **Gare non titolate e Campionati Regionali:** La chiusura delle iscrizioni deve avvenire di norma il sabato precedente la gara.

b) Campionati, Trofei e Coppe CSAI: Le domande e le tasse d'iscrizione ad ogni singola gara devono pervenire all'Organizzatore secondo quanto previsto dai rispettivi Regolamenti.

10.2 - Tasse

Gli Organizzatori devono corrispondere alla CSAI - per ogni Conducente verificato - le somme di seguito riportate per le gare da loro iscritte a calendario ed organizzate nel corso dell'anno:

Coppa ACI CSAI Karting di Zona.	18,00 Euro (di cui 10,00 Euro a carico del conducente e 8,00 a carico dell'organizzatore)
Gare nazionali non titolate e Campionati Regionali che si svolgono su una giornata. Trofei di Marca.	10,00 Euro (a carico dell'organizzatore)
Gare nazionali non titolate che si svolgono su due o più giornate	16,00 Euro (a carico dell'organizzatore)
Gare iscritte al calendario internazionale non titolate che si svolgono su due o più giornate	22,00 Euro (a carico dell'organizzatore)

Gli Organizzatori possono stabilire una tassa d'iscrizione alle gare - comprensiva di IVA - che per ogni conducente non può essere superiore agli importi seguenti al netto degli importi per le prove libere, nella misura massima indicata nella N.S. K. 9, Cap. 2°, Art. 1:

a) Coppa ACI CSAI Karting di Zona.	Euro 120,00	
b) Trofeo Nazionale ACI CSAI Karting PRODRIVER	Euro 300,00	
c) Campionato Italiano ACI CSAI Karting	- per le classi KF2, KF3 e KZ2	Euro 330,00
	- per la Classe 60 cc. Mini Kart e Formula 60 cc. ACI	Euro 244,00
d) Gare nazionali non titolate e Campionati Regionali che si svolgono su una giornata.	Euro 90,00 (***)	
e) Gare nazionali non titolate che si svolgono su due o più giornate	Euro 215,00 (**)	
f) Gare su piste di ctg. "A"	Maggiorazione sulle tasse di cui alle lettere d) ed e) di Euro 20,00	
g) Gare iscritte al calendario internazionale non titolate che si svolgono su due o più giornate	Euro 300,00 (*)	
h) Gare iscritte al Calendario Nazionale o Internazionale che si svolgono su due o più giornate, di grande prestigio, con anzianità superiore a 10 anni	Euro 350,00 (*)	

Note:

(*) Importo massimo che l'Organizzatore di gare in circuito di particolare interesse può essere autorizzato ad applicare. L'autorizzazione è data dalla CSAI su richiesta motivata dell'Organizzatore.

(**) Importo massimo che l'Organizzatore di gare in circuito di particolare interesse può essere autorizzato ad applicare. L'autorizzazione è data dalla CSAI su richiesta motivata dell'Organizzatore.

Agli organizzatori delle gare su pista permanente è consentito richiedere ai concorrenti, per le prove libere da effettuarsi il giorno precedente la gara, una quota ulteriore nella misura massima

indicata nella NSK 9, Cap. II, Art. 1.

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

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

L'Organizzatore ha la facoltà di stabilire gli orari di apertura e di chiusura del paddock. All'interno dell'area paddock non è consentito, per motivi di sicurezza, il pernottamento e l'utilizzo di fiamme libere. Se ne ha la possibilità, può concedere, a titolo oneroso, l'uso di proprie aree per il campeggio di camper, *roulottes* e relativi servizi al di fuori del paddock.

L'Organizzatore può richiedere per ciascun Concorrente-Conduttore iscritto la somma di Euro 15,00 più IVA a titolo di rimborso delle spese per lo smaltimento dei rifiuti.

ART. 11 - PREMI

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

classifica di gruppo:	1° classificato	Trofeo
	2* e 3° classificato	Coppa

Riconoscimento per tutti i conduttori delle cl. 60 cc.

Classifica di classe:	1° classificato	Coppa
-----------------------	-----------------	-------

I premi non sono cumulabili tra loro. I premi non ritirati personalmente dai conduttori interessati non vengono assegnati.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere premi in denaro, previa autorizzazione della CSAI con l'approvazione del regolamento Particolare di Gara (RPG). Le richieste di autorizzazione sono esaminate caso per caso e accolte o meno in base alle motivazioni e alle garanzie offerte. La premiazione deve essere effettuata subito dopo la scadenza dei termini di reclamo.

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

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

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

ART. 12 - VERIFICHE ANTE-GARA

a) Materiale che può essere utilizzato nelle gare non titolate

Gruppi	Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
Esordienti e Cadetti	Max 1	Max 2	Max 1 treno
Junior, Senior, Gear Shift, Super TAG, Prodriver, Club	Max 1	Max 2	Max 1 treno

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

Il numero di pneumatici consentiti è controllato secondo le disposizioni della seguente art. 12.2.

b) Materiale che può essere utilizzato nelle gare valevoli per Campionati, Trofei e Coppe CSAI.

Classi	Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
cl. 60 cc. (Baby, Formula ACI-CSAI 60 cc. e Mini), KF3, KF2, KZ2, Prodriver.	Max 2	Max 2	Max 3 ant. + 3 post. Minikart, Formula ACI-CSAI 60 cc. e Baby 2 ant. + 2 post.

Il numero di telai e motori consentiti è controllato mediante "punzonatura" o sistema equivalente.

12.1 - Controllo documenti

Il controllo dei documenti (verifiche sportive) è svolto dagli Ufficiali di Gara individuati dall'Art. 18 lett. D della NS 4.

I concorrenti e i conduttori iscritti hanno l'obbligo di presentarsi nella località e negli orari indicati dal Regolamento particolare di gara per sottoporsi ai controlli sportivi e consegnare alla Segreteria di gara le dichiarazioni di cui alle successive lettere b), c), d).

- a) identificazione dei concorrenti e dei conduttori iscritti mediante il controllo:
- della licenza o dell'attestato in corso di validità e della loro rispondenza alle classi e categorie nelle quali si chiede di gareggiare;
 - di un loro documento di identità.(1)
 - del certificato originale di idoneità fisica in corso di validità;
 - della tessera di socio A.C.I. (soltanto per i conduttori maggiorenni).

b) dichiarazione sottoscritta del conduttore, di impegno ad indossare abbigliamento di sicurezza e casco di tipo omologato e ad avvalersi, per la messa in moto sulla griglia di partenza, della collaborazione di personale titolare di licenza di assistente tecnico o assistente meccanico.

c) dichiarazione dei nominativi dei meccanici e/o degli accompagnatori.

d) Dichiarazione sostitutiva delle verifiche tecniche ante-gara (ved. dichiarazione tipo allegata in calce al presente RNK), sottoscritta dal concorrente e dal conduttore, che il materiale utilizzato in gara è conforme ai regolamenti di riferimento e che i firmatari sono consapevoli delle conseguenze di natura disciplinare in caso di dichiarazione non veritiera. Il materiale dichiarato potrà essere verificato in ogni momento della gara. L'Organizzatore deve fornire gratuitamente ai concorrenti il modulo della dichiarazione in duplice copia.

e) In sede di controllo dei documenti di ammissione alla gara, l'Organizzatore deve rilasciare, a titolo gratuito, i seguenti pass:

e1) Quando il titolare di una iscrizione è un concorrente Persona Giuridica:

- 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;
- n. 1 pass "conduttore" per ogni conduttore verificato;
- n. 2 pass "meccanico" per ogni conduttore verificato. I pass devono essere rilasciati soltanto a chi è in possesso di licenza di Assistente Meccanico o di Preparatore e devono essere di due colori, dei quali uno obbligatoriamente verde che abilita il suo portatore ad entrare nei recinti del parco pneumatici.
- n.1 pass "mezzo di assistenza" per ogni conduttore verificato che autorizzi l'ingresso nel paddock.

e2) Quando il titolare dell'iscrizione (concorrente) è anche conduttore:

- n. 1 pass "conduttore";

- n. 2 pass "meccanico" con le stesse disposizioni del 3° cpv della precedente lettera e1;
- n. 1 pass "mezzo di assistenza" per l'ingresso nel paddock.
-

e3) Quando il titolare dell'iscrizione è un concorrente Persona Fisica diverso dal conduttore:

- n. 1 pass "concorrente"
- n. 1 pass "conduttore";
- n. 2 pass "meccanico" con le stesse disposizioni del 3° cpv. della precedente lettera e1;
- n. 1 pass "mezzo di assistenza" per l'ingresso nel paddock.

NOTA:

- (1) Un conduttore minore può essere iscritto ad una gara solo da uno dei genitori esercenti la potestà che sia titolare di una licenza di concorrente Persona Fisica ed il cui nominativo risulti nella licenza di conduttore del minore stesso, ovvero da altro titolare di licenza di Concorrente Persona fisica maggiorenne o Giuridica espressamente autorizzata dal genitore esercente la potestà titolare di licenza di Concorrente.

12.2 - Pneumatici - Parco chiuso pneumatici (obbligo solo per piste permanenti):

a) ogni pista (kartodromo) deve disporre di un'area attrezzata e recintata da adibire al "parco chiuso pneumatici". La gestione e il controllo di questa area, la cui funzione è di garantire il rispetto delle disposizioni contenute nel comma successivo, devono essere assicurati dagli Organizzatori. Nel parco pneumatici. I motori devono essere mantenuti spenti, possono essere usati esclusivamente i compressori messi a disposizione dall'organizzatore e può essere ammesso, per ogni conduttore, un solo meccanico (Pass di colore verde); è inoltre vietato fumare per motivi di sicurezza.

b) **Fatto salvo quanto riportato nel precedente art. 12 b)**, nelle gare che si svolgono in kartodromo, i conduttori devono utilizzare, nel corso dell'intera manifestazione (~~tutte le classi e categorie~~), un solo treno di pneumatici "slick". Per treno di pneumatici si intendono 4 pneumatici. Se previsto dal RPG il conduttore ha la facoltà, a sua scelta di depositare in parco chiuso anche un altro pneumatico (anteriore o posteriore) che potrà utilizzare, in caso di necessità e dietro autorizzazione dei CC.SS. In tutte le gare i pneumatici (4 pneumatici o 4+1) devono essere depositati in parco chiuso pneumatici subito dopo l'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione e dopo ogni singola gara, escluse le finali. L'Organizzatore può prevedere nel Regolamento Particolare di Gara il sorteggio dei pneumatici prima dell'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione. In questo caso i conduttori devono depositare, per il sorteggio, i pneumatici nuovi, acquistati non importa dove.

c) Con eccezione della Classe 60 cc. Baby, Formula 60, dietro specifica autorizzazione della CSAI e su richiesta dell'organizzatore è ammesso l'obbligo, per i concorrenti, dell'acquisto sul campo di gara dei pneumatici, alle seguenti condizioni:

- prezzo praticato: quello di listino al pubblico (IVA inclusa) fissato dalla Casa Costruttrice, con uno sconto pari a 5,00 Euro;
- menzione nel Regolamento Particolare di Gara.

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

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

ART. 13 - NUMERI DI GARA

Gli Organizzatori assegneranno, volta per volta, i numeri di gara escludendo lo zero, quelli con lo zero nelle decine intere (es.: 10, 20, 30, 40, ecc.), quelli compresi nelle decine del 60, (61, 62, 63, ecc.) o in quella del 70 (71, 72, 73, ecc.) e possibilmente quelli a tre cifre.

Il numero di gara deve essere applicato sulle placche porta-numeri anteriori e posteriori e sul lato esterno di entrambe le carenature laterali. Il numero di gara deve essere sempre leggibile, pena l'ammenda non inferiore a Euro 100,00, e le sue cifre devono avere le medesime dimensioni. Per la dimensione e il posizionamento dei numeri di gara, si rinvia alla NSK n. 5, Cap. 2°, art. 5.19.

ART. 14 - PUBBLICITÀ SUI KARTS

La pubblicità è ammessa sulle carenature laterali oppure sul pannello frontale.

ART. 15 - COMPETIZIONI

Il Karting è uno Sport che si pratica individualmente o a squadre. Le gare possono svolgersi:

- in linea;
- a tempo;
- con criteri e modalità diversi approvati di volta in volta dalla CSAI;
- su uno o più giorni.
-

15.1 - Gare in linea

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

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

15.1.1 - Gare internazionali (svolgimento)

Per le gare internazionali si rinvia al Regolamento Internazionale Karting.

15.1.2 - Gare Nazionali (svolgimento): prove libere non ufficiali (esclusivamente in caso di gare su piste permanenti), prove libere ufficiali, prove ufficiali di qualificazione (cronometrate), batterie ed eventuali recuperi, pre- finale e finale.

I conduttori verificati possono essere ammessi direttamente **alla pre-finale** se le batterie perdono, in relazione al numero dei verificati ed alla capienza del percorso di gara, la loro funzione di selezione.

a) Prove libere

Le prove libere fanno parte della manifestazione e il loro programma deve essere indicato nel regolamento particolare di gara.

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

Durante lo svolgimento delle prove libere devono essere predisposti gli stessi apprestamenti sanitari previsti per la gara, e, in relazione al tipo di manifestazione il personale di pista sufficiente a sorvegliare l'intero percorso.

Alle prove libere possono accedere i Piloti che hanno regolarizzato la loro iscrizione.

Durante le prove libere, i conduttori sono tenuti a rispettare le norme di comportamento previste dal Regolamento Nazionale Sportivo e dal Regolamento Nazionale Karting. I casi di violazione devono essere segnalati al Collegio dei Commissari Sportivi che in occasione della sua prima riunione potrà adottare provvedimenti disciplinari fino alla non ammissione alla manifestazione.

b) Prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso di gara)

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

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

Gli Ufficiali di gara devono vigilare sul regolare svolgimento delle prove libere ufficiali I conduttori che non effettuano almeno un giro del percorso prove libere ufficiali non sono ammessi alla gara.

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

d) Prove ufficiali di qualificazione (cronometrate)

c1) Sistema a sessione unica

Ai fini della qualificazione alle fasi successive delle gare e degli schieramenti di partenza, i conduttori che hanno effettuato le prove di cui alla precedente lettera b), 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'.

Nell'ambito di ciascuna gruppo o classe ~~categoria~~ le prove devono essere effettuate con turni di un numero di conduttori (gruppi) non superiore alla capienza della pista.

La composizione dei gruppi deve essere stabilita per sorteggio.

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

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

I piloti che, durante il loro turno di prove di qualificazione, usciranno dalla pista dovranno obbligatoriamente effettuare le operazioni di pesatura prima dell'eventuale continuazione del loro turno.

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

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

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

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

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

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

c2) Sistema tradizionale (1 giro di lancio + 2 cronometrati)

Nel caso di non applicazione del sistema a sessione unica (circuiti cittadini), per ogni turno devono essere previsti un giro senza rilevamento del tempo (giro di lancio) e due giri con rilevamento del tempo.

Ogni conduttore deve effettuare le prove esclusivamente nel proprio turno.

Non devono essere ammessi alle prove i conduttori che si presentano in ritardo rispetto al proprio turno o che non rispondono alla convocazione del Direttore di Gara.

Si possono verificare i seguenti casi:

- un conduttore si presenta alla partenza del proprio giro di lancio, ma per guasto meccanico od altro motivo non arriva a prendere il segnale di partenza con bandiera.

Quando la pista è asciutta ha il diritto di riprendere la partenza una sola volta: in questo caso deve

mettersi a disposizione del Direttore di Gara entro i 10' che seguono il momento in cui il conduttore è autorizzato a recuperare il kart. Il Direttore di Gara deciderà quando farlo ripartire.

- Quando la pista è dichiarata "bagnata" dal Direttore di Gara, non ha alcuna possibilità di ripartire;
- un conduttore si ferma nel corso del primo giro cronometrato (dopo aver preso il segnale di partenza con bandiera) per guasto meccanico o altro motivo:
 - Quando la pista è asciutta, ha il diritto di ripetere la prova una sola volta e su un solo giro cronometrato preceduto da un giro di lancio. In questo caso deve mettersi a disposizione del Direttore di Gara entro i 10' che seguono la fermata (il quale deciderà quando farlo ripartire);
 - Quando la pista è dichiarata "bagnata" dal Direttore di Gara, non ha alcuna possibilità di ripartire;
- un conduttore si ferma nel corso del secondo giro cronometrato (dopo aver preso il segnale di partenza) per guasto meccanico o per altro motivo: non può ripetere la prova. Allo stesso viene accreditato soltanto il tempo del primo giro;
- i tempi di qualificazione di uno o più conduttori sono annullati per cause non imputabili ai conduttori. I conduttori interessati devono poter ripetere le prove ufficiali di qualificazione con un nuovo treno di pneumatici che sostituirà quello precedentemente utilizzato.

La classifica delle prove: ufficiali di qualificazione deve seguire l'ordine crescente dei migliori tempi sul giro. Il secondo tempo deve essere preso in considerazione soltanto per stabilire la precedenza in caso di ex-aequo. Se anche il secondo tempo è in ex-aequo, si deve fare ricorso al sorteggio.

Nel caso di applicazione del sistema c.d. Open, in relazione al numero dei verificati, i conduttori potranno essere suddivisi, con decisione dei Commissari Sportivi, in due gruppi, ciascuno dei quali effettuerà la sessione di prove prevista. In questo caso la classifica delle prove di qualificazione deve essere costituita tenendo conto, nell'ordine, della posizione di classifica all'interno di ciascun gruppo e del miglior tempo/giro fatto registrare.

In caso di ex-aequo, la precedenza sarà stabilita in base al secondo miglior tempo sul giro, al terzo, al quarto e così via.

d) Batterie e recuperi

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

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

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

Alla finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista meno 6. I conduttori esclusi devono disputare, in relazione alla capienza della pista, uno o due recuperi. In caso di 2 recuperi, i conduttori sono assegnati all'uno o all'altro recupero in base alla classifica delle batterie che determina anche l'ordine di partenza.

I migliori 6 classificati (i migliori 3 di ogni recupero in caso di 2 recuperi) sono ammessi alla finale.

In caso di non effettuazione dei recuperi, alla finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista.

e) Pre-finale

Lo schieramento di partenza della pre-finale è stabilito in base alle posizioni di classifica delle batterie e, a parità di classifica, in base ai tempi o ai giri compiuti. Le ultime 6 posizioni dello schieramento è stabilito in base all'ordine di arrivo del o dei recuperi.

f) 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 alle posizioni di

classifica delle batterie e, a parità di classifica, in base ai tempi o ai giri compiuti. Le ultime 6 posizioni dello schieramento è stabilito in base all'ordine di arrivo del o dei recuperi.

15.1.3 - Lunghezza delle gare

Fatto salvo quanto diversamente previsto per le gare titolate ~~e nei regolamenti delle diverse categorie~~, ogni batteria, pre-finale e finale deve avere le seguenti lunghezze:

		Piste permanenti	Circuiti cittadini
Junior, Senior, Gear Shift, Super TAG, Prodriver, Club	Batterie, manches e recuperi	10/15 km	8/12 km
	Pre-finali	15/20 km	12/16 km
	Finali	20/30 km	16/24 km
Esordienti e Cadetti e Formula 60 ACI	Batterie, manches e recuperi	8/10 km	6/8 km
	Pre-finali e Finali	10/12 km	8/10 km
	Batterie, manches e recuperi	6/8 km	6/8 km
	Pre-finali e Finali	8/10 km	8/10 km

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

15.2 - Gare a tempo (escluse le cl. 60 cc. Mini, Formula ACI CSAI 60 cc. e Baby)

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

Esse potranno essere a ridotto contenuto agonistico o a normale contenuto agonistico (vedi NSK 9)

15.3 - Gare con criteri e modi di svolgimento diversi da quelli ipotizzati nei precedenti Artt. 15.1 e 15.2 e approvati dalla CSAI su proposta dell'Organizzatore (ad es. gare ad inseguimento, slalom, manifestazioni di promozione con kart messi a disposizione dal promotore, ecc.) (vedi NSK 9).

15.4 - Numero massimo dei conduttori che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza).

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

a) Gare

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

b) Prove libere (ufficiali e non)

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

15.5 - Servizio di cronometraggio

In ogni gara è obbligatorio il servizio di cronometraggio.

ART. 16 - PARTENZE

Le partenze delle gare Karting devono avvenire nel seguente modo:
classi senza cambio di velocità: lanciate (Kart in movimento)

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

Il personale che aiuta i conduttori a mettere in moto i Kart sulla griglia di partenza deve essere titolare di licenza di assistente meccanico.

Il segnale di partenza può essere dato con bandiera tricolore oppure con l'accensione della luce verde del semaforo o con lo spegnimento delle luci rosse. Il Regolamento Particolare di Gara deve precisare quale tipo di segnale sarà utilizzato.

16.1 - Schieramento di partenza

In tutti i gruppi e/o in tutte le classi e categorie i Kart devono essere disposti su due file.

Gli schieramenti di partenza devono essere stabiliti nel seguente modo:

a) **batterie:** in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione; i conduttori senza tempo di qualificazione devono occupare le ultime posizioni dello schieramento;

b) **finale non preceduta da pre-finale:** in base alle posizioni di classifica ottenute nelle batterie e, a parità di classifica, ai giri percorsi e al tempo impiegato; se non sono state disputate batterie, in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione;

c) **finale preceduta dalla pre-finale;**

- pre-finale: come precedente lettera c)
- finale: in base all'ordine di arrivo della pre-finale.

se sono svolte manches di recupero per le ultime 6 posizioni dello schieramento di partenza della finale di cui al precedente punto b), il loro schieramento di partenza deve essere stabilito in base alle posizioni di classifica ottenute nelle batterie e, a parità di classifica, ai giri percorsi e al tempo impiegato;

Sia nelle batterie che nelle finali, il conduttore che ha maturato il diritto alla migliore posizione di partenza nello schieramento può scegliere nell'ambito della prima fila, se partire all'interno (corda o pole-position) oppure all'esterno. Se sceglie la posizione all'esterno, quella dell'interno (corda o pole-position) sarà occupata dal conduttore avente diritto alla seconda migliore posizione di partenza.

Il diritto a fare l'andatura resterà sempre in capo a colui che ha fatto la pole-position.

Qualora nel certificato di omologa del circuito o nel RPG sia stabilita la posizione in griglia della pole-position questa non può essere cambiata dal conduttore.

16.2 - Sistemi di partenza

a) Norme comuni

I Kart vengono disposti sullo schieramento (pre-griglia) con i motori spenti.

Al segnale del Direttore di Gara, i Kart devono essere messi in moto con l'aiuto degli assistenti tecnici titolari della specifica licenza karting.

I conduttori devono percorrere a velocità moderata un giro di pista (giro di lancio), sempre rispettando l'allineamento di partenza, fino a raggiungere la linea di partenza, pronti a partire al segnale del Direttore di Gara.

Dopo l'inizio del giro di lancio, le procedure di partenza possono essere interrotte dal Direttore di Gara, non importa per quale motivo.

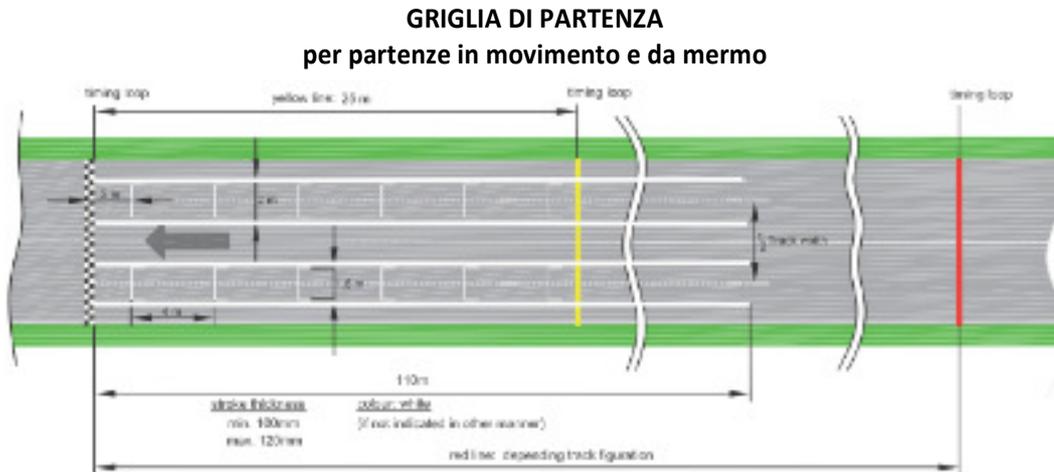
Gli interventi tecnici sui kart, esclusi comunque i rifornimenti, sono consentiti fino al segnale dato dal Direttore di Gara per la messa in moto in pre-griglia.

Le operazioni di messa in moto dei kart sono consentite fino alla linea tracciata in colore bianco, a 20 metri dopo dell'intersezione della corsia di ingresso dalla pre-griglia alla pista con la pista stessa.

b) Partenza da fermo per la classe con cambio di velocità.

Sulla linea di partenza il semaforo sarà spento. Dopo il giro di pista di cui alla precedente lettera a), i conduttori raggiungeranno la propria posizione sulla griglia di partenza dove sosterranno con il motore in moto e il cambio in folle.

I Kart devono essere schierati su due linee interne parallele a destra e a sinistra lungo la linea di mezzieria come indicato nel successivo disegno n. 1.



Disegno 1 - Schieramento di partenza da fermo.

Quando il Direttore di Gara giudicherà soddisfacente lo schieramento di partenza, avvierà la sequenza dell'accensione delle quattro luci rosse ed i conduttori potranno inserire la marcia.

Il segnale di partenza mediante lo spegnimento delle luci rosse, verrà dato tra i due ed i quattro secondi dallo spegnimento delle quattro luci rosse).

Se prima del segnale di partenza, uno o più piloti non sono in grado di prendere il via dovranno prontamente segnalarlo al Direttore di Gara agitando le braccia alzate.

Il Direttore di Gara concederà un ulteriore giro di pista accendendo le luci arancioni lampeggianti.

I piloti impreparati dovranno immediatamente portare i propri mezzi fuori dalla pista delimitata con le strisce gialle, da dove partiranno, con i propri mezzi, dopo che tutto lo schieramento di partenza avrà preso il via. In caso di mancata utilizzazione del semaforo, la partenza verrà segnalata mediante la bandiera tricolore. Con riferimento alla struttura del semaforo vale quanto previsto alla lettera C) art. 7.9 N.S.K. 4.

Disegno 1 - Schieramento di partenza lanciata.

Al termine del giro di formazione, i kart entreranno all'interno dei canali bianchi come da disegno 1, a circa 25 metri prima della linea di partenza è tracciata una linea gialla. Dopo il giro di lancio i conduttori devono presentarsi su questa linea a velocità moderata ed allineati.

Se l'allineamento sulla linea gialla è rispettato, il Direttore di Gara dà il segnale di partenza spegnerà le quattro luci rosse) ed i conduttori potranno accelerare liberamente.

Nel corso del giro di lancio, l'andatura deve essere fatta dal conduttore che occupa la prima posizione all'interno dello schieramento (corda o pole-position).

Il conduttore che fa l'andatura non deve essere superato da alcun altro conduttore.

Il conduttore che si attarda o si ferma, per una qualsiasi ragione, durante il 1° giro di lancio può recuperare la posizione in griglia prima della linea rossa, senza creare turbative agli altri conduttori.

Il Direttore ha la facoltà di concedere un secondo giro di lancio; il conduttore che si attarda o si ferma, per una qualsiasi ragione, durante questo giro, può cercare di recuperare la sua posizione originale di partenza fino alla linea rossa tracciata sulla pista, senza creare turbative agli altri conduttori

Non è consentito, per riguadagnare la posizione in griglia tagliare il percorso di gara.
La mancata osservanza di queste disposizioni comporta l'esclusione. Anche in tal caso, con riferimento alla struttura del semaforo, vale quanto previsto alla lettera C) art. 7.9 N.S.K. 4.

b1) Rispetto delle posizioni in griglia (*)

Ai conduttori che transitano sulla linea gialla, posta a 25 metri prima del traguardo, senza rispettare le posizioni di partenza loro assegnate; saranno comminate le penalità previste nella successiva lettera d).

NOTA: Le presenti disposizioni si applicano in caso di utilizzazione di sistemi di rilevamento cronometrico automatico (transponder).

c) Penalità per partenze irregolari

Devono essere assegnate le seguenti penalità in tempo da aggiungere al tempo di gara:

- Per partenza anticipata, quando questa è data da fermo: ~~15"~~ 10"
- **Per parziale mancato rispetto dell'allineamento di partenza, sia nelle partenze da fermo che in quelle lanciate: 3"**
- Per totale mancato rispetto dell'allineamento di partenza, sia nelle partenze da fermo che in quelle lanciate: 10" (solo in presenza di sistemi video di sorveglianza).
- ~~Per mancato rispetto dell'allineamento di partenza, sia nelle partenze da fermo che in quelle lanciate: 10". Per comportamenti che impediscono al Direttore di Gara di dare regolarmente la partenza lanciata: 10".~~

~~Incorrono in una partenza anticipata i conduttori che lasciano con il kart, prima del segnale di partenza, la posizione di partenza loro assegnata.~~

Incorrono in una partenza anticipata i conduttori che lasciano con il kart, prima del segnale di partenza, la posizione loro assegnata, oppure i conduttori che si muovono con il kart all'interno della loro posizione prima del segnale di partenza.

Le penalità in tempo sono adottate, in qualità di giudice di fatto, dal Direttore di Gara autonomamente oppure su segnalazione dei giudici alla partenza. Esse devono essere comunicate al conduttore interessato mediante l'esposizione della bandiera bianco/nera e del cartello riportante il numero di gara e la penalità (+3" ~~15"~~ oppure +10") nel corso della gara oppure entro 30' dal termine della stessa.

In relazione alla gravità degli addebiti, i Commissari Sportivi possono aggiungere, nei limiti previsti dall'Art. dagli artt. 162 e seguenti del R.N.S., ulteriori sanzioni alle penalità in tempo, di 5" o multipli e fino ad una massimo di 30".

16.3 - Addetti alla partenza ed al Merito

Per il rilevamento delle partenze anticipate e per il controllo dell'allineamento e delle procedure di partenza devono essere designati uno o più "Addetti alla partenza" in conformità all'art. 95 R.N.S.

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

Sono "Addetti al Merito" quegli Ufficiali di gara che sorvegliano determinate aree o prescrizioni regolamentari citate nel presente RNK, nel RPG ecc. (Rif. art. 149 RNS). Essi devono essere menzionati nel RPG e/o in apposito comunicato esposto in Albo Ufficiale di Gara.

Gli addetti alla partenza ed al merito relazionano al Direttore di Gara sulle infrazioni rilevate.

16.4 - Briefing

Deve essere previsto un solo Briefing da tenersi prima dell'inizio delle prove ufficiali di qualificazione o immediatamente dopo.

Nel corso del Briefing il Direttore di Gara deve dare ai conduttori informazioni sulle modalità di

partenza, sul significato delle principali bandiere di segnalazione, sull'articolazione della manifestazione, sui comportamenti di gara, sul tratto o zona di pista dove è consentito effettuare riparazioni nel corso della gara e su quant'altro ritenga opportuno portare a conoscenza dei conduttori stessi.

Tutti i conduttori verificati sono obbligati a partecipare al Briefing firmando un apposito foglio di presenza. A carico dei conduttori che non vi partecipano devono essere comminate ammende il cui ammontare è stabilito dai commissari sportivi.

Il briefing può essere sostituito da una comunicazione scritta da consegnare ai conduttori, che firmeranno per ricevuta, in sede di verifica sportiva ante-gara.

Per le manifestazioni di particolare interesse (Campionati Italiani, Serie Internazionali, ecc.) il Briefing deve essere in italiano ed in inglese, con l'ausilio di strumenti multimediali.

16.5 - Rilevamento del tempo

Nelle partenze da fermo, i cronometristi devono dare inizio al rilevamento del tempo nel momento in cui il Direttore di Gara alza la bandiera nazionale oppure accende la luce verde del semaforo.

In quelle lanciate il rilevamento del tempo inizia nel momento in cui il primo Kart passa sulla linea di traguardo dopo il segnale di partenza dato dal Direttore di Gara con la bandiera nazionale oppure accendendo la luce verde del semaforo.

16.6 - Interruzione di una gara e delle procedure di partenza

~~Il Direttore di Gara, non importa per quale motivo, può interrompere le procedure di partenza o la gara mediante l'esposizione della bandiera rossa o mediante l'esposizione contemporanea della bandiera rossa o di quella nera.~~

~~a) Interruzione delle procedure di partenza~~

~~L'interruzione delle procedure di partenza può essere segnalata con l'esposizione della bandiera rossa o con l'esposizione contemporanea delle bandiere rossa e nera.~~

- ~~- In caso di esposizione della sola bandiera rossa, i conduttori devono rallentare e fermarsi dove è esposta la bandiera.~~
- ~~- In caso di esposizione contemporanea della bandiera rossa e di quella nera, i conduttori devono rallentare e rientrare al parco pneumatici.~~

~~Lo schieramento di partenza deve essere ricostituito ammettendo soltanto i conduttori che si sono schierati in pre-griglia e che hanno iniziato il giro di lancio.~~

~~b) Interruzione della gara~~

~~La gara può essere interrotta dopo che è stato dato il segnale di partenza.~~

~~In seguito all'interruzione della gara possono verificarsi le seguenti situazioni:~~

~~b1) La gara è interrotta prima della conclusione del secondo giro.~~

~~La gara sarà considerata non partita e sarà ripetuta dopo i 10' minuti successivi all'interruzione, sulla distanza prevista e con lo stesso schieramento costituito solo dai conduttori presenti in pregriglia e che hanno iniziato il giro di lancio.~~

~~b2) La gara è interrotta dopo il secondo giro quando è stato effettuato meno del 60% dei giri previsti.~~

~~In questo caso la gara sarà considerata suddivisa in due manches:~~

- ~~- la prima, con classifica acquisita al giro precedente quello dell'interruzione;~~
- ~~- la seconda, sarà invece disputata su una distanza pari a completare quella originaria.~~

~~Lo schieramento di partenza segue la classifica della prima manche ed è limitato ai conduttori che hanno completato il giro precedente a quello dell'interruzione, indipendentemente dal numero dei giri percorsi.~~

~~Se non fosse possibile disputare la seconda manche nella stessa giornata, la gara sarà considerata come effettuata:~~

- ~~- dando luogo all'attribuzione della metà dei punteggi (se previsti) se è stato effettuato un numero di~~

giri compreso tra il 30% e il 60% di quelli previsti;

- non dando luogo all'attribuzione di punteggi se è stato effettuato meno del 30% dei giri previsti.

b3) La gara è interrotta quando è stato effettuato almeno il 60% dei giri previsti.

In questo caso la gara sarà considerata come effettuata a tutti gli effetti e la classifica sarà quella stabilita al termine del giro precedente a quello in cui è stata interrotta la gara.

Il Direttore di Gara, non importa per quale motivo, può interrompere le procedure di partenza o la gara mediante l'esposizione della bandiera rossa.

a) **interruzione delle procedure di partenza.**

L'interruzione delle procedure di partenza può essere segnalata con l'esposizione della bandiera rossa. In caso di esposizione della bandiera rossa, i conduttori devono rallentare e fermarsi dove è esposta la bandiera, o dove indicato dal Direttore di Gara durante il Briefing.

Lo schieramento di partenza deve essere ricostituito ammettendo soltanto i conduttori che si sono schierati in pre-griglia e che hanno iniziato il giro di lancio.

b) **interruzione della gara**

La gara può essere interrotta dopo che è stato dato il segnale di partenza. In seguito all'interruzione della gara.

possono verificarsi le seguenti situazioni:

b1) La gara è interrotta prima della conclusione del secondo giro

La gara è considerata non partita e deve essere ripetuta dopo i 10 minuti successivi all'interruzione, sulla distanza prevista e con lo stesso schieramento costituito solo dai conduttori presenti in pre-griglia e che hanno iniziato il giro di lancio.

b2) La gara è interrotta dopo il secondo giro quando è stato effettuato meno del 75% dei giri previsti

In questo caso la gara deve riprendere su una distanza pari alla differenza tra la distanza prevista e quella completata con classifica al giro precedente a quello dell'interruzione, indipendentemente dal numero dei giri percorsi (Restart).

Sono autorizzati al *Restart* tutti i conduttori classificati al giro precedente quello della interruzione.

Non sono ammessi interventi meccanici sui mezzi se non quelli autorizzati per motivi di sicurezza, da effettuarsi nella zona di riparazione.

Non è ammesso rifornimento di carburante.

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

Il *Restart*, deve avvenire in regime SLOW per 1 o più giri (i giri in regime di SLOW sono considerati giri di gara) con i kart disposti in un'unica fila.

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

Ove non fosse possibile riprendere la gara, questa è considerata come effettuata;

- dando luogo all'attribuzione della metà dei punti (se previsti) se è stato effettuato un numero di giri tra il 50% ed il 75% di quelli previsti;

- non dando luogo all'attribuzione dei punteggi se è stato effettuato meno del 50% dei giri previsti.

b3) La gara è interrotta quando è stato effettuato almeno il 75% dei giri previsti

In questo caso la gara è considerata come effettuata e la classifica è quella stabilita al termine del giro precedente l'interruzione con bandiera rossa.

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

I Commissari Sportivi devono dare atto nei loro verbali, motivando, delle circostanze che hanno

determinato l'interruzione della gara, delle procedure seguite e, se del caso, delle circostanze che hanno impedito la ripetizione della gara come previsto nel precedente p. b2.

c) Neutralizzazione di una gara solo su piste permanenti dotate di semaforo conforme alla normativa internazionale, di due CP in ogni postazione, di connessione radio tra le postazioni CP e la Direzione di Gara.

In caso d'incidente senza particolari conseguenze per i piloti e/o Ufficiali di Gara e nel caso in cui il tracciato resti completamente percorribile, il Direttore di Gara potrà decidere di attivare la procedura di neutralizzazione della gara.

In questo caso, quando l'ordine di neutralizzazione della gara sarà dato, tutte le postazioni di percorso presenteranno le bandiere gialle agitate ed un pannello "SLOW" (pannello di colore giallo, con iscrizione "SLOW" in nero), che saranno mantenuti fino alla fine della neutralizzazione. Le luci lampeggianti arancioni del semaforo saranno accese.

Tutti i kart in corsa dovranno mettersi in fila dietro il kart di testa e sarà assolutamente vietato superare. I sorpassi saranno autorizzati soltanto se un kart rallenta a causa di un problema grave.

Il kart di testa condurrà i giri di neutralizzazione ad un'andatura moderata e tutti gli altri karts dovranno restare allineati dietro il kart di testa.

Durante la neutralizzazione, i karts potranno entrare nell'area di riparazione e potranno riguadagnare la pista soltanto dietro autorizzazione di un Commissario addetto. Il kart che riguadagna la pista avanzerà ad una velocità moderata fino a raggiungere la fine della fila dei kart allineati dietro il kart di testa.

Quando il Direttore di Gara deciderà di mettere fine alla neutralizzazione, farà spegnere le luci lampeggianti arancioni: sarà il segnale per i piloti che la corsa sarà ripresa a partire dal passaggio successivo sulla linea di traguardo. Nell'ultimo giro di neutralizzazione, i pannelli "SLOW" saranno mantenuti e le bandiere gialle saranno presentate immobili.

La ripresa della corsa sarà indicato dal Direttore di Gara tramite una bandiera verde agitata ad altezza della linea di traguardo. Fino al momento in cui i karts non avranno superato la linea di traguardo ogni sorpasso sarà vietato. I piloti potranno accelerare liberamente a partire dalla linea gialla che precede la linea del traguardo dove sarà agitata una bandiera verde dal Direttore di Gara.

Le bandiere gialle ed i pannelli "SLOW" alle postazioni di percorso saranno ritirati e sostituiti da bandiere verdi agitate. Queste bandiere saranno mostrate per non più di un giro.

Ogni giro compiuto durante la neutralizzazione sarà computato come un giro di gara.

Se la corsa si conclude mentre la neutralizzazione è in corso, i karts si vedranno presentare la bandiera a scacchi.

16.7 - Pista bagnata

È obbligatorio l'utilizzo di pneumatici slick. Soltanto quando il Direttore di Gara dichiara "pista bagnata" o "Wet Race" è data facoltà ai concorrenti/conduttori di poter scegliere di utilizzare pneumatici rain o slick. In tal caso il Direttore di Gara ha la facoltà di esporre bandiera nera a quei conduttori che in netta difficoltà di aderenza per l'utilizzo di pneumatici inadeguati prosegue a velocità nettamente inferiore agli altri o comunque crea pericolo per gli altri conduttori in pista. Tale disposizione non si applica durante le prove libere, prove libere ufficiali, prove di qualificazione.

ART. 17 - OBBLIGHI DEI CONDUTTORI

17.1 - Abbigliamento di sicurezza

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

- tuta intera, con omologazione C.I.K-FIA in corso di validità;
- casco di protezione conforme al successivo art. 17.1.1;
- guanti interi;
- scarpette alte con protezione della caviglia.

Sono vietati capi di vestiario suscettibili di impigliarsi nei vari organi del Kart.

L'utilizzo di piercing, bracciali e collane in metallo durante le gare è vietato e può essere oggetto di un apposito controllo prima della partenza.

17.1.1 - Disposizioni particolari relative ai caschi

- a) I caschi devono essere conformi alle specifiche riportate nella Tabella A:
- b) Il casco deve essere regolarmente agganciato. Per i conduttori dei gruppi Esordienti e Cadetti ~~le classi 60 Mini, Formula 60 e Baby~~ è obbligatorio l'uso del casco di tipo integrale omologato per i piloti con età inferiore a 15anni (Omol. CMR - CMH - CMS).
- c) Etichette di omologazione**
Le etichette d'identificazione dei caschi omologati secondo le specifiche del paragrafo precedente sono **riprodotte in calce al presente RNK.**
- d) Personalizzazione del casco**
Il casco, dovendosi adattare alle caratteristiche della testa del pilota, non può essere scambiato. A tal fine si raccomanda di scrivere sul casco il nome del pilota che lo porta. Se viene scritto all'esterno ciò deve avvenire con pittura idonea consigliata dal Costruttore.
- e) Adesivi, scritte, marchi e istoriazioni.**
È vivamente raccomandato di non applicare adesivi all'esterno del casco poiché i solventi utilizzati per staccarli ne debilitano la resistenza e di usare la pittura di cui al precedente paragrafo per eventuali scritte, marchi e istoriazioni dipinti all'esterno del casco.
- f) Modifiche**
Un casco non potrà essere modificato rispetto alle specifiche di costruzione salvo se conformemente alle istruzioni approvate dal costruttore e da uno degli organismi elencati alla precedente lett. a) che hanno certificato il modello in questione.
- g) Caschi sprovvisti di etichetta di omologazione valida**
I conduttori devono curare che il loro casco rechi la relativa etichetta di omologazione. Qualora, per qualsiasi ragione, la stessa manchi o risulti illeggibile, essi dovranno richiedere al fabbricante il suo ripristino o quantomeno l'apposizione di etichetta o marchio atto all'identificazione della marca o del modello del casco.

**TAB. A - STANDARD RICONOSCIUTI DALLA CSAI E CIK-FIA PER I CASCHI UTILIZZATI NEL KARTING
PER I PILOTI CON ETÀ SUPERIORE A 15 ANNI**

TAB. B - ELENCO DEI CASCHI OBBLIGATORI NELLE GARE NAZIONALI PER I PILOTI MINORI DI 15 ANNI

17.2 - Comportamenti

a) Senso di marcia.

Il tracciato di gara deve essere percorso nel senso prescritto in sede di approvazione del Regolamento Particolare di Gara. I conduttori che circolano anche durante le prove, nel senso contrario a quello prescritto, sono esclusi dalla gara.

b) Taglio di percorso.

Il percorso deve essere seguito integralmente. Si incorre in un taglio di percorso quando quest'ultimo, non importa per quale motivo, non è seguito integralmente con conseguente vantaggio in termini di posizione di classifica o di riduzione della distanza di gara prevista.

I conduttori che per qualsiasi motivo violano questa disposizione, sono puniti, in relazione alla gravità della violazione, con provvedimenti che possono arrivare fino all'esclusione.

c) Fermata nel corso della gara.

Se un Kart si ferma nel corso di una gara per una qualsiasi causa, il conduttore deve:

- 1) portare immediatamente il veicolo fuori della traiettoria di corsa (ai margini della pista stessa);
- 2) sincerarsi che la pista sia libera e non sopravvengano altri conduttori prima di rimettersi in moto.

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

d) Spinta nel corso della gara.

La spinta per rimettere in moto il Kart fermatosi nel corso di una gara può essere autorizzata soltanto per i conduttori delle classi 60 Mini, Formula ACI 60 cc. e Baby. In questo caso deve essere effettuata soltanto per mezzo di persone espressamente designate dall'Organizzatore e non aventi alcun rapporto con i concorrenti ed i conduttori iscritti.

e) Riparazioni nel corso della gara.

Le riparazioni con l'aiuto dei meccanici sono consentite soltanto in una zona della pista ben individuata (ved. anche il precedente Art. 16.4). La zona deve essere posta completamente al di fuori del tracciato di gara vero e proprio, in modo che il Kart in riparazione non costituisca alcun ostacolo od impedimento per i conduttori in gara. Il personale addetto ai servizi della pista deve essere disposto sul percorso secondo le indicazioni, del Direttore di Gara.

f) Circolazione con i Kart nel paddock e nelle altre aree.

Fuori dalla pista propriamente detta, ai conduttori, ai meccanici ed agli assistenti è fatto divieto di circolare con kart, moto, scooter e altri veicoli con motori in moto. In caso di mancata osservanza della presente disposizione, i commissari sportivi devono adottare, a carico dei conduttori comunque interessati, i provvedimenti disciplinari previsti dall'art. 163 e seg. del RSN.

g) Premiazione.

Ai concorrenti ed ai conduttori premiati è fatto obbligo partecipare alla cerimonia di premiazione, nei modi e nei tempi stabiliti dal Regolamento Particolare di Gara. In caso di mancata osservanza della presente disposizione, i commissari sportivi devono adottare, a carico degli interessati, i provvedimenti disciplinari previsti dall'art. 163 e seguenti del RSN.

17.3 - Disposizioni diverse

In ogni area loro assegnata nel paddock (posto mezzo di assistenza), i concorrenti ed i conduttori interessati devono disporre, sotto la loro responsabilità, di almeno un estintore brandeggiabile di adeguata capacità (4 litri), caricato con gli agenti estinguenti previsti dall'art. J al codice sportivo internazionale (BCF, FM 100, NAF 53, NAF P, AFFF, Polvere) e posizionato in modo da essere facilmente accessibile e utilizzabile.

ART. 18 - SEGNALAZIONI

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

Le bandiere di segnalazione sono indicate nella NSK 4 cap. II "Raccomandazioni relative alla

sorveglianza dei circuiti nel corso delle competizioni karting”.

ART. 19 - ARRIVO

Ogni gara ha termine dopo che il kart presunto al primo posto taglierà il traguardo di arrivo. A tutti gli altri kart il segnale di arrivo sarà dato al loro passaggio sulla linea del traguardo dopo che avranno compiuto il giro già iniziato al momento dell'arrivo del primo kart. Il segnale di arrivo sarà dato dal Direttore di Gara mediante l'esposizione a ciascun kart della bandiera a scacchi bianchi e neri.

Se il segnale di fine gara è dato per errore prima che il kart di testa abbia compiuto il numero di giri previsto, la corsa sarà nondimeno considerata terminata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.

Se il segnale di fine gara è esposto in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine gara previsto dal Regolamento Particolare.

Se la bandiera a scacchi è, senza alcun dubbio possibile, esposta ad altro concorrente che non sia in testa, sarà considerato come l'annuncio differito di un arrivo e la classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse esposta al kart di testa.

ART. 20 - PARCO CHIUSO E VERIFICHE TECNICHE

Le operazioni di controllo della massa minima al termine delle prove ufficiali di qualificazione e delle singole gare, sono obbligatorie; immediatamente dopo il controllo della massa minima, i kart devono essere portati nell'apposito parco chiuso, obbligatoriamente predisposto dagli Organizzatori. Per motivi di sicurezza, all'interno del parco chiuso è vietato fumare.

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

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

Gli stessi Commissari Sportivi disporranno, a loro insindacabile giudizio, quali kart e quali particolari (sia del motore che del telaio) debbano essere verificati. Sono comunque obbligatorie le verifiche d'ufficio di almeno due Kart (tra i quali quello del 1° classificato) ~~appartenenti ad una delle seguenti categorie: 60 cc. Mini, Formula AGI CSAI 60 cc. Baby, 100 e 125 cc. Italia, KF2, KF3 e KZ2~~ o secondo quanto disposto dai CC.SS.

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

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

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

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

- tempi ufficiali di qualificazione: annullamento del tempo ottenuto;
- batterie, manches, recuperi in cui si è verificata l'infrazione; retrocessione in ultima posizione.
- finali: esclusione dalla classifica.
- Se l'infrazione riveste carattere di particolare gravità, i Commissari Sportivi potranno escludere i conduttori interessati dalla competizione e richiedere a loro carico l'adozione di ulteriori provvedimenti disciplinari.

Gli Organizzatori sono tenuti a fornire ai Commissari Tecnici una bilancia di portata adeguata munita di pesi campione. La bilancia sarà messa a disposizione dei concorrenti perché gli stessi possano verificare preventivamente la massa minima.

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

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

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

ART. 21 - CLASSIFICHE

21.1 - Batterie e pre-finale (eventuale)

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

21.2 - Finale

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

21.3 - Classifiche provvisorie e definitive

Le classifiche, approvate dai Commissari Sportivi, devono essere affisse a cura del Direttore di Gara all'albo di Gara con l'annotazione dell'ora ufficiale di esposizione. Le classifiche diverranno definitive 30' dopo la loro esposizione.

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

ART. 22 - INCARTAMENTO DI CHIUSURA

Entro dieci giorni dal termine della competizione, l'Organizzatore deve inviare alla CSAI un incartamento di chiusura contenente:

- **distinta del conteggio delle quote di fine gara redatta dalla Segreteria di Gara (ved. prec. Art. 10.2 Tasse)**
- il regolamento particolare ed il programma ufficiale;
- l'elenco degli iscritti con l'indicazione dei partenti, del nominativo e numero di licenza dei concorrenti e dei conduttori; del tipo e marca del telaio, del motore e dei pneumatici dei kart, dei numeri di gara assegnati; dei motivi per i quali alcuni concorrenti e/o conduttori non si siano presentati alle verifiche preliminari o non abbiano preso la partenza; - la relazione dettagliata dei Commissari Sportivi sullo svolgimento della competizione prevista dall'art. 67 ter 4° capoverso e art. 144 lettera H) R.N.S.) con l'indicazione dei fatti salienti verificatisi nella stessa, le eventuali decisioni prese e penalità comminate, i provvedimenti proposti alla CSAI 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 abbiano influito sulla compilazione della classifica o su 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;
- i comunicati, le circolari ed i provvedimenti emanati per la competizione.

Il termine di cui al comma 1 è perentorio.

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 dal timbro postale o dal timbro di ricezione della C.S.A.I. nel caso di recapito a mano.

Qualora, per differimento di verifiche post-gara o altre circostanze, l'incartamento risultasse incompleto; esso dovrà comunque essere inviato nei termini, facendo presente le ragioni del caso.

Entro tre giorni dal termine della competizione i Commissari Sportivi ed i Commissari Tecnici Nazionali, delegati dalla CSAI, dovranno inviare alla stessa utilizzando i moduli appositamente predisposti, una relazione riservata sullo svolgimento della competizione. I Commissari Tecnici dovranno relazionare in merito alla modalità delle verifiche ed alle eventuali irregolarità riscontrate.

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

ART. 23 - RECLAMI ED APPELLI

I reclami che devono essere pertinenti e trattare un solo argomento, dovranno essere firmati e presentati dal concorrente al Direttore di Gara o, in sua assenza, ad un Commissario Sportivo unitamente all'importo della tassa di Euro 350,00 (ved. NS 2 art. 5).

I reclami:

- (1) contro la validità di un'iscrizione e contro la qualifica dei concorrenti, dei conduttori e dei Kart dovranno essere presentati entro e non oltre 30 minuti dalla chiusura delle operazioni preliminari di verifica;

contro i fatti inerenti allo svolgimento della gara dovranno essere presentati entro 10 minuti dall'arrivo del vincitore della gara;

contro le classifiche (tempi ufficiali di qualificazioni e gare) e contro le caratteristiche tecniche dei Kart: devono essere presentati, rispetto alla pubblicazione delle classifiche stesse, entro 30' se trattasi della finale ed entro 10' negli altri casi.

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

- ~~classi 60, 100 e 125~~ (verifica della sola cilindrata): Euro 204,00;
- ~~classi 60, 100 e 125~~ (verifica dell'intero motore): Euro 355,00.

Il reclamo di cui al punto 1) può essere presentato da un concorrente regolarmente iscritto. I reclami di cui ai punti 2) e 3) possono essere presentati soltanto dai concorrenti che hanno preso parte alla gara cui il reclamo si riferisce.

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

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

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 che segue la notifica della decisione. Ha valore di notifica la comunicazione effettuata mediante la pubblicazione della decisione nell'Albo ufficiale di gara in caso di assenza dell'interessato o di rifiuto di ricevere o ascoltare la decisione del Collegio. In caso di concorrente Persona Giuridica, il preavviso può essere presentato, oltre che dal concorrente o da persona delegata, anche dal conduttore interessato. accompagnato dal deposito cauzionale di Euro 3.000,00 (ved. NS 2 art. 5).

Per le procedure di ritiro, sigillatura e spedizione dei particolari oggetto di appello si rimanda al Regolamento Nazionale Sportivo - Norma Supplementare 9 - Art. 4 "Verifiche nelle gare".

ART. 24 - DISCIPLINA DI GARA

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

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

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

All'atto dell'iscrizione i conduttori devono dichiarare il nominativo del meccanico o dell'accompagnatore; i familiari sono considerati accompagnatore anche se non dichiarati.

ART. 25 - DISPOSIZIONI DIVERSE

- Campionati, Coppe, Trofei, Challenge e Serie.

Si applica in toto il RNS Art. 24.

Se il regolamento di tali manifestazioni articolate su più prove prevede lo scarto di una o più gare, i conduttori esclusi non potranno "scartare" la o le gare nelle quali sono stati esclusi per motivi tecnici o per provvedimenti del Giudice Sportivo. Queste gare non potranno quindi essere conteggiate ai fini della classifica finale delle manifestazioni.

Lo scarto potrà riguardare esclusivamente una non partecipazione alla gara o il risultato che il conduttore ritiene peggiore.

**SCHEDA TIPO DI IDENTIFICAZIONE E AUTOCERTIFICAZIONE
MATERIALE USATO IN GARA**

**(da compilare integralmente, sottoscrivere e consegnare
al Segretario di Manifestazione in sede di verifiche sportive ante-gara)**

KARTING

Pista/circuito cittadino: Data:

IL SOTTOSCRITTO CONCORRENTE:

Cognome e nome:

N. Lic. residente a:

Dichiara che il conduttore da esso iscritto, Sig.

Residente a:

Iscritto al Karting Club:

N. Lic: Grado di licenza: Numero di gara:

Gruppo:..... **Classe:**..... utilizzerà, nella gara Karting in oggetto,
conformemente ai regolamenti vigenti, il seguente materiale:

Telaio: (1) Marca Modello

Marca Modello

Motore: (1) Marca Modello

Marca Modello

Pneumatici: (1) Slick: Marca Modello

Rain (2): Marca Modello

Olio per miscela: Marca Tipo

Dichiara inoltre:

- di essere cosciente, in caso di dichiarazione non veritiera, delle responsabilità di natura disciplinare di cui esso concorrente e il conduttore potranno essere chiamati a rispondere;
- di avvalersi dell'assistenza dei seguenti meccanici/accompagnatori:

	Nominativo	N. licenza		Nominativo	N. licenza
1			2		

che delega fin d'ora a rappresentarlo in sede di verifica tecnica.

- di avvalersi dell'assistenza del Preparatore (3):

Sig. licenza n.

IL SOTTOSCRITTO CONDUTTORE

Conferma quanto dichiarato dal concorrente e si impegna a indossare, in gara, l'abbigliamento di sicurezza previsto dal Regolamento Nazionale Karting e a disporre, sotto la sua responsabilità, nell'area assegnatagli all'interno del paddock, di almeno un estintore brandeggiabile di adeguata capacità (4 litri), caricato con gli agenti estinguenti previsti dall'art. J al codice sportivo internazionale (BCF, FM 100, NAF 53, NAF P, AFFF, Polvere) e posizionato in modo da essere facilmente accessibile e utilizzabile.

Il concorrente: Il conduttore:

..... li.....

.....

NOTE:

(1) Gare non titolate:

Classi	Telai	Motori	Pneus
cl. 60 cc. (Baby e Mini)	Max 1	Max 2	Max 1 treno
cl. 100 e 125 cc.	Max 1	Max 2	Max 1 treno

Gruppi	Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
Esordienti e Cadetti	Max 1	Max 2	Max 1 treno
Junior, Senior, Gear Shift, Super TAG, Prodriver, Club	Max 1	Max 2	Max 1 treno

(2) Gare titolate:

Classi	Telai	Motori	Pneus
cl. 60 cc. (Baby e Mini), 100 e 125 cc.	Max 2	Max 2	{*}

Classi	Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
cl. 60 cc. (Baby, Formula ACI-CSAI 60 cc. e Mini), KF3, KF2, KZ2, Prodriver.	Max 2	Max 2	Max 3 ant. + 3 post. Minikart, Formula ACI-CSAI 60 cc. e Baby 2 ant. + 2 post.

Per il numero di pneumatici da utilizzare nelle gare titolate, si rinvia ai regolamenti dei singoli Campionati, Trofei e Coppe.

(2) Gli pneumatici rain devono essere della stessa marca dei pneumatici slick che equipaggiano la **classe** interessata.

(3) Barrare se il concorrente non si avvale di questa assistenza.