

# UNIONE PISTE NAZIONALE

Sito: [www.unionepistenazionale.it](http://www.unionepistenazionale.it)

Email: [contattisportivi@unionepistenazionale](mailto:contattisportivi@unionepistenazionale)



## REGOLAMENTO SPORTIVO KARTING 2012

### **ART.1- KART**

Nelle gare che si svolgono in Italia sono ammessi tutti i piloti senza alcuna limitazione, ad esclusione delle categorie promozionali 50cc. (da anni 5 ad anni 7). 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. I kart sono suddivisi in classi di cilindrata ed in categorie.

	<b>CLASSI -</b>	<b>CATEGORIE</b>	<b>ETA'</b>
PROMOZIONALE:	50cc PUFFO	50cc TOP COMER	Anni 5 - 7
	60cc BABY KART	60cc SUPER BABY	Anni 8 -10
	60cc MINI KART-	60cc SUPER MINI	Anni 9 -13
	125cc IAME X30 Jr		Anni 12-15
	125cc IAME X30 Under		Anni 16 -30
	125cc IAME X30 Senior		Anni > 30
	125cc KF 3		Anni 12- 15
	125cc KF4 Jr	SPERIMENTALE	Anni 12- 15
	100cc		Anni > 15
	125cc TOP DRIVER		Anni 16- 29
	125cc OVER 30		Anni > 30
	125cc XXL		Anni >16
	125cc TAG – FORMULA KF		Anni 16- 29
	125cc KF4 SPERIMENTALE		Anni >16
	125cc ROK -125cc SUPER ROK.-125cc EASY		Anni >15
	125cc ROTAX - 125cc ROTAX- DD2 –		Anni >15
	125cc Monaco.		

## **ART.2- COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DELLE CATEGORIE**

**2.1** - Le classi e le categorie sono costituite se vi sono 4 Kart verificati, salvo quanto diversamente previsto nei regolamenti delle manifestazioni.

**2.2** - La costituzione delle classi e delle categorie è deliberata dalla **Unione Piste Nazionale** tramite il Direttore di Gara.

**2.3** - Fatta eccezione per le categorie di cui al successivo art. 2.4. ,tutte le categorie costituite e non costituite possono essere abbinare tra loro soltanto nell'ambito dello stesso raggruppamento e alle seguenti condizioni:

**a)** Il numero complessivo dei conduttori delle categorie abbinare non deve essere superiore alla capienza della pista o del circuito.

**b)** Quando le categorie vengono abbinare, lo schieramento di partenza deve essere stabilito in base ai tempi ufficiali di qualificazioni senza alcuna distinzione di categoria e le classifiche devono essere invece separate.

**2.4** - Classi 50 cc. e 60 cc.: data l'età dei piloti sono costituite con 4 kart verificati e non possono essere abbinare con altre categorie o tra di loro.

**2.5** – I conduttori che si aggiudicheranno il Primo posto al Campionato Regionale nell'anno successivo, transiteranno automaticamente alla Categoria superiore, escluso le classi 60 cc.

**a)** Per eventuali altri passaggi di Categoria, dovranno presentare regolare richiesta alla **Unione Piste Nazionale**.

che esaminerà la richiesta ed esprimerà le sue decisioni.

**b)** I Conduttori non potranno retrocedere alla Classe inferiore da quella proveniente.

## **ART. 3 - PISTE**

Le manifestazioni karting titolate della **Unione Piste Nazionale** si devono svolgere solo ed esclusivamente su piste permanenti (**Kartodromi**) mentre le singole manifestazioni o trofei in più gare potranno svolgersi sia su piste permanenti (**Kartodromi**) che su percorsi provvisori (circuiti cittadini ) di volta in volta approvati dalla **Unione Piste Nazionale**.

## **ART. 4 - CONDUTTORI- TESSERAMENTO**

Nelle gare sono ammessi, con le seguenti modalità, i conduttori titolari di **Licenza Unione Piste Nazionale** in corso di validità.

## **ART. 5 - UFFICIALI DI GARA**

Gli **Ufficiali di Gara** per le varie manifestazioni sono designati dalla **Unione Piste Nazionale**.

## **ART. 6 - CRONOMETRAGGIO**

I cronometristi sono **Ufficiali di Gara** con tessera rilasciata dalla **Unione Piste Nazionale**, con funzioni di rilevamento dei tempi e per la compilazione delle classifiche nelle competizioni.

I cronometristi tesserati dalla **Unione Piste Nazionale** o da altre federazioni (**FICR**) devono:

**a)** all'inizio della manifestazione mettersi a disposizione del Direttore di Gara che darà loro le necessarie istruzioni;

**b)** redigere e firmare, i verbali di cronometraggio e le classifiche, consegnandole al Direttore di Gara. Salvo diverse disposizioni dalla **Unione Piste Nazionale**, questi dati non devono essere comunicati ad altri;

**c)** osservare le norme dalla **Unione Piste Nazionale** e suoi allegati per quanto riguarda il cronometraggio e gli apparecchi di cronometraggio.

## **Art. 7 - ASSICURAZIONE**

Le gare organizzate dalla **Unione Piste Nazionale** sono coperti di Assicurazione rilasciata tramite tesseramento come previsto dal D.Lgs. 16 aprile 2008. Assicurazione obbligatoria per gli sportivi. G.U. 152 del 1 luglio 2008.

## **Art. 8 - ORGANIZZAZIONE CLASSIFICAZIONE CALENDARIO**

### **8.1 – Organizzazione:**

L'organizzazione dei campionati è esercitata solo ed esclusivamente dalla **Unione Piste Nazionale**, ma può delegare una associazione affiliata a curare, l'organizzazione delle singole gare e/o manifestazioni, anche facente parte di un campionato.

### **8.2 – Classificazione:**

Le gare karting possono essere:

- a) Internazionali:** Quando sono iscritte al calendario Internazionale;
- b) Nazionali:** Quando sono iscritte nel calendario Nazionale;
- c) Regionali:** Quando sono iscritte nel calendario Regionale;
- d) Manifestazione e Trofei:** quando non sono iscritte in nessun calendario;

### **8.3 - Calendario**

All'inizio di ogni anno la **Unione Piste Nazionale** compila il calendario delle gare karting le cui iscrizioni da parte di associazioni affiliate devono essere richieste con le modalità e le procedure che la **Unione Piste Nazionale** stabilisce. In caso di concomitanze d'iscrizione hanno precedenza nell'ordine: le gare del campionato Internazionale; le gare del campionato Nazionale; le gare del campionato Regionale; le gare regionali non titolate. In una stessa gara le categorie ammesse a partecipare sono stabilite dalla **Unione Piste Nazionale**, comprese quelle appartenenti ai trofei di marca.

## **Art. 9 - ISCRIZIONI**

### **9.1 - Apertura, chiusura delle iscrizioni**

Le domande di iscrizione devono pervenire o essere presentate all'organizzatore, entro i termini previsti alle successive lettere **a)** e **b)**, complete delle seguenti informazioni obbligatorie.

1. Cognome, nome, categoria e numero di licenza;
2. Residenza e recapito telefonico;
3. Numero di gara;
4. Dati tecnici del Kart, motore, telaio e marca d'olio.

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

#### **a) campionato Internazionale e Nazionale:**

la chiusura delle iscrizioni deve avvenire improrogabilmente entro il venerdì precedente la gara.

#### **b) Cup Race e gare non titolate:**

la chiusura delle iscrizioni deve avvenire entro il giorno precedente la gara ed in ogni caso improrogabilmente prima dell'inizio delle **verifiche ante-gara**.

Nel caso in cui per qualsiasi motivo una gara (di campionato o non titolata) non venga effettuata la **Unione Piste Nazionale** potrà decidere il luogo e la data dell'eventuale recupero (la pista potrebbe essere anche diversa) e allo stesso tempo non è tenuta a rimborsare a nessun pilota la quota di iscrizione. La quota di iscrizione sarà utilizzata nella gara di recupero.

Le quote d'iscrizione delle gare non comprendono quelle per le prove libere del giorno precedente la gara. Le quote di iscrizione devono pervenire entro i termini di chiusura delle iscrizioni alla gara presso le destinazioni stabilite dall'organizzatore.

### **9.2 - Il titolo di Campione della Cup Race, verrà assegnato nelle varie classi, esclusivamente a chi avrà effettuato tutte le prove della Cup Race “ad accezione di una non presenza”**

## **Art. 10 -PREMI**

In ogni gara tutti i piloti verranno premiati con premi d'onore (coppe e/o trofei) come segue:

- a)** Tutti i partecipanti delle classi 50 e 60 cc;
- b)** I primi Tre classificati delle classi 100 e 125 cc; I premi non ritirati personalmente dai conduttori interessati o dai loro delegati non verranno assegnati.

Alla fine della **Cup Race** i piloti saranno premiati con premi d'onore (coppe e/o trofei) come segue:

- a) I primi Cinque Classificati della 50 e 60 cc;
- b) I primi Tre classificati di ogni Classe e Categoria;

## **ART. 11- NUMERI DI GARA**

Gli organizzatori possono assegnare volta per volta, i numeri di gara escludendo lo zero, tenendo conto dei numeri già assegnati ai piloti iscritti alla Cup Race. Il numero di gara deve essere applicato sulle tabelle porta-numeri anteriori e posteriori e sul lato esterno di entrambe le carenature laterali. Il numero di gara deve essere sempre leggibile, e le sue cifre devono avere le medesime dimensioni di colore nero. Per la dimensione e il posizionamento dei numeri di gara, si devono usare gli appositi sfondi gialli posizionati sulle carenature.

## **Art. 12 – VERIFICHE ANTE GARA**

I concorrenti ed i conduttori hanno l'obbligo di recarsi sui circuiti di gara, il giorno e l'ora stabilita muniti:

- a) Licenza di conduttore rilasciata dalla **Unione Piste Nazionale** in corso di validità;
- b) Certificato di idoneità fisica in corso di validità in originale;
- c) Documento di identità del conduttore ed se minore di entrambi i genitori;
- d) Scheda di iscrizione compilata in tutte le sue parti;
- e) Schede Tecniche o fiches di omologazione del materiale usato in gara.

Il tutto da consegnare ai **Commissari Sportivi** in sede di verifiche.

L'organizzatore provvederà al rilascio dei pass per l'accesso al parco chiuso individuati per categoria; verranno assegnati ad ogni pilota per l'ingresso alle varie manifestazioni N° 2 pass da utilizzare tutto l'anno così distinti:

**N° 1 Pass pilota**

**N° 1 Pass meccanico**

I restanti Pass verranno assegnati di volta in volta così distinti:

**N°1 Pass accompagnatore parco chiuso (solo per le categorie 50 e 60 cc.)**

**N°1 Pass ospite paddock.**

I Pass saranno validi per l'intera manifestazione.

## **Art. 13 – COMPETIZIONI**

Le gare possono svolgersi:

- in linea;
- a tempo;
- con criteri e modalità diversi approvati di volta in volta dalla **Unione Piste Nazionale**:

### **13.1 - Gare in linea**

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

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

### **13.2 - Svolgimento**

Prove libere non ufficiali (il giorno precedente la gara); prove libere ufficiali; prove ufficiali di qualificazione (cronometrate); batterie (in base al numero di iscritti ed alla capienza della pista) e finale.

### **13.3 – Prove libere**

Le prove libere fanno parte della manifestazione ed il loro svolgimento va comunicato nel regolamento di gara vanno svolte il giorno precedente la gara con turni stabiliti dall'organizzatore ed a regime di pista a noleggio.

#### **a) Prove libere ufficiali**

I conduttori devono effettuare le prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso di gara), senza rilevamento del tempo. Durante le prove libere ufficiali, può essere ammesso contemporaneamente in pista un numero di conduttori non superiore a quello della capienza della pista. Gli Ufficiali di Gara devono vigilare sul regolare svolgimento delle prove libere ufficiali.

## b) Prove ufficiali di qualificazione (cronometrate)

Ai fini della qualificazione alle fasi successive delle gare e degli schieramenti di partenza, i conduttori che hanno effettuato le prove di cui alla precedente lettera a), devono successivamente effettuare le prove ufficiali di qualificazione con rilevamento del tempo. Nell'ambito di ciascuna categoria le prove possono essere effettuate:

**b1)** Con numero di 3 giri di pista (1 giro di lancio più 2 cronometrati); per esigenze di tempo il Direttore di Gara ed i Commissari Sportivi possono ridurre i giri cronometrati da 2 a 1.

**b2)** Se nelle prove di qualificazione il pilota non a preso la bandiera tricolore di avvio, sarà a discrezione del D.G.fare ripetere il proprio turno di qualifiche. (Solo per le qualifiche alla lettera **b1**)

**b3)** Con l'ausilio dei trasponder 10 minuti per categoria.

## c) Batterie o Pre-Finale:

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

## d) Finale:

Lo schieramento di partenza della finale è stabilito in base alla posizione di classifica delle batterie o della pre-finale (se prevista).

## 13.4 - Lunghezza delle gare:

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

	<b>Piste permanenti</b>	<b>Circuiti cittadini</b>
<b>a) Classe 50 cc</b>		
- Batterie	Km 8/10	Km 6/8
- Finale	Km 8/10	Km 6/8
<b>b) Classe 60 cc</b>		
- Batterie	Km 12/15	Km 10/12
- Finale	Km 12/15	Km 10/12
<b>c) Classi 100 e 125</b>		
- Batterie	Km 10/15	Km 8/12
- Finale	Km 15/20	Km 10/15

Nelle classi e categorie, la lunghezza prevista nel regolamento di gara può essere ridotta con decisione motivata dai Commissari Sportivi, fermo restando l'approvazione dei Commissari Sportivi e sentiti i Piloti, la gara può essere ridotta di giri per giusta causa.

**13.5** - Gare con criteri di svolgimento diversi da quelli ipotizzati nei precedenti **art. 13.1** vanno vagliate ed approvate dalla **Unione Piste Nazionale** volta per volta, (ad es. gare ad inseguimento, slalom, manifestazioni di promozione aziendale con kart messi a disposizione dal promotore. ecc.)

## 13.6 – Capienza della pista:

Il numero massimo dei kart che possono essere ammessi contemporaneamente in pista nelle gare e nelle prove libere è stabilito dalla formula  $L \times H : 250$ , dove "L" è la lunghezza della pista espressa in mt, "H" è la larghezza minima costante della pista espressa in mt.

## a) Gare:

Per le piste permanenti (**kartodromi**), della **Unione Piste Nazionale**, viene assegnata con decisione del Direttore di Gara, il numero dei kart ammessi contemporaneamente può essere aumentato di due unità senza in ogni caso superare le 32 unità.

Nelle gare di durata il numero dei kart ammessi contemporaneamente può essere aumentato del 50%

Per i circuiti cittadini, all'atto del rilascio del permesso di organizzazione dalla **Unione Piste Nazionale**.

## b) Prove libere:

Per le piste permanenti (**kartodromi**), della **Unione Piste Nazionale**, con decisione del Direttore di Gara il numero dei kart ammessi contemporaneamente può essere aumentato del 30%.

Per i circuiti cittadini, all'atto del rilascio del permesso di organizzazione.

## 13.7 - Servizio di cronometraggio:

In ogni gara è obbligatorio il servizio di cronometraggio, salvo diversa disposizione della **Unione Piste Nazionale**.

## **Art. 14 -PARTENZA**

Le partenze delle gare karting devono avvenire nel seguente modo:

**a)** Classi senza cambio di velocità: lanciate (60cc S.Baby,60cc S.Minis,100cc ,125cc KF3,125cc KF4,125cc Formula KF,125cc Rotax)

**b)** Classi con cambio di velocità e classi 50 cc. e 60 cc.: 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 o di pilota. Il segnale di partenza può essere dato con bandiera nazionale oppure con l'accensione della luce verde del semaforo. Dopo la partenza il personale che aiuta i conduttori devono lasciare la pista pena la squalifica del pilota.

### **14.1 - Schieramento di partenza:**

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 qualifica delle prove ufficiali; i piloti senza tempo di qualificazione devono occupare le ultime posizioni dello schieramento.

#### **b) Finale:**

In base alla classifica dopo le batterie o l'ordine d'arrivo della pre-finale (se prevista).

Sia nelle batterie sia nella pre-finale (se prevista) che nella finale, 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 che, in questo caso, acquisterà il diritto a fare l'andatura.

## **14.2 – Sistema 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 meccanici titolari della specifica licenza karting, o da altri piloti. I conduttori devono percorrere a velocità moderata un giro di pista (giro di lancio), sempre rispettando l'allineamento di partenza, sino 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. Fanno eccezione le classi 50 cc. e 60 cc. per le quali il Direttore di Gara può autorizzare, superata la pre-griglia, ulteriori interventi tecnici fino al segnale di partenza. Se i conduttori di queste classi non riescono a partire al segnale di partenza, non possono ricevere aiuto lungo il percorso salvo diversa disposizione del Direttore di Gara.

### **b) Partenza da fermo per la classe con cambio di velocità e le classi 50 cc. e 60 cc..**

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 file interne a destra e a sinistra lungo la linea di mezz'ora. Quando il Direttore di Gara giudicherà soddisfacente lo schieramento di partenza, accenderà la luce rossa del semaforo ed i conduttori potranno inserire la marcia. Il segnale di partenza, mediante l'accensione della luce verde del semaforo, verrà dato tra i due ed i quattro secondi dall'accensione della luce rossa, mentre per le classi 50 cc. e 60 cc. la partenza sarà data a discrezione del D.G. con bandiera Tricolore. 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 concederà un ulteriore giro di pista e i piloti impreparati dopo che tutto il gruppo è sfilato dovranno immediatamente ripartire accodandosi al gruppo o portare i propri mezzi fuori dalla pista, 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.

### **c) Partenza lanciata per le classi senza cambio di velocità (60cc S.Baby,60cc S.Minis,100cc,125cc KF3,125cc KF4,125cc Formula KF,125cc Rotax) .**

#### **c1) Procedure:**

I kart sono schierati su due file esterne ai lati della pista. A circa 25 metri prima della linea di partenza è tracciata una linea gialla. Dopo il giro di lancio percorso ad andatura moderata i conduttori devono presentarsi su questa linea gialla a bassa velocità ed allinearsi; soltanto quando l'avranno superata potranno accelerare liberamente rispettando, fino alla linea di partenza, l'allineamento e la traiettoria. Se l'allineamento sulla linea gialla è rispettato, il Direttore di Gara darà il segnale di partenza alzando la bandiera nazionale oppure

accendendo la luce verde del semaforo. 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. Non è consentito, per guadagnare la posizione in griglia tagliare il percorso di gara. La mancata osservanza di queste disposizioni comporta l'esclusione. Nel caso in cui il direttore di gara collochi dei coni di gomma a monte della linea di partenza per obbligare i conduttori a rispettare l'allineamento di partenza, le due corsie laterali, create dalla fila dei coni di gomma e dai bordi della pista, devono avere una larghezza di almeno due metri ciascuna.

Il pilota che per qualsiasi motivo si attarda durante il 1° giro di lancio può recuperare la propria posizione solo prima della conclusione dello stesso giro ma senza creare turbativa allo schieramento stesso. Qualora il Direttore di Gara conceda un secondo giro di lancio, un pilota che per qualsiasi motivo si attarda non può assolutamente recuperare la propria posizione perduta ma può solamente accodarsi al gruppo partendo in ultima posizione dello schieramento.

#### **c2) Rispetto della posizione 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 assegnate le penalità previste nella successiva lettera **d**). **NOTA:** Le presenti disposizioni si applicano solo in caso di utilizzazione di sistemi di rilevamento cronometrico automatico.

#### **d) Penalità per partenze irregolari:**

Devono essere assegnate le seguenti penalità espresse in tempo da aggiungere ai tempo di gara: - per partenza anticipata, quando questa è data da fermo: **10"**

1. Per mancato rispetto dell'allineamento di partenza, sia sulle partenze da fermo che in quelle lanciate:  
**5"**
2. 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 loro assegnata. 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 (+ **10"**) nel corso della gara oppure entro 30 secondi dal termine della stessa. In relazione alla gravità degli addebiti, i Commissari Sportivi possono aggiungere, nei limiti previsti, ulteriori sanzioni alle penalità in tempo, di **5" secondi** o multipli e fino ad un massimo di **30" secondi**.

#### **14.3 - Giudici alla partenza:**

Per il rilevamento delle partenze anticipate e per il controllo dell'allineamento e delle procedure di partenza devono essere designati uno o più "giudici alla partenza". I giudici alla partenza possono essere designati tra i Commissari Sportivi in servizio presso la competizione.

#### **14.4 – 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 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. A carico dei conduttori che non vi partecipano e non ritirano il **Cheek Point ( adesivo da applicare nel telaio, lato SX vicino attacco fusello )** devono essere assegnate ammende il cui ammontare è stabilito dal Direttore di Gara (es, 5 o 10 secondi di penalità, ammonizione o sospensione di una gara).

#### **14.5 - 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 e 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 quelle Rossa e Nera in contemporanea**.

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 della **Bandiera Nera** devono rallentare e rientrare al parco chiuso. Lo schieramento di partenza sarà ricostituito ammettendo soltanto i conduttori che si sono schierati in pre- griglia

### **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) Interruzione 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 pre-griglia.

#### **b2) Interruzione dopo il secondo giro quando è stato effettuato meno del 60% dei giri previsti:**

In questo caso la gara sarà suddivisa in due manches: la prima, con classifica acquisita al giro precedente quello dell'interruzione; la seconda, sarà disputata su una distanza pari a completare quella originaria meno 3 giri. Lo schieramento di partenza segue la classifica della prima manche ed è limitato ai conduttori che hanno completato il giro precedente a quello d'interruzione indipendentemente dal numero dei giri percorsi. La classifica finale verrà dalla somma dei giri e del tempo impiegato nella 1° e 2° manches. 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) Interruzione 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. 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 punto b2.

### **14.7 - Pista bagnata:**

Quando il Direttore di Gara dichiara che si corre in condizioni di "**pista bagnata**" devono essere usati solo pneumatici da pioggia, non saranno ammessi alla partenza conduttori con pneumatici slick. La presente disposizione non si applica alle prove ufficiali di qualificazione quando il rilevamento dei tempi sarà uno di lancio e due cronometrate.

## **Art. 15 - OBBLIGHI DEI CONDUTTORI**

### **15.1 - Abbigliamento di sicurezza:**

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

- tuta intera anche con omologazione scaduta
- casco di protezione integrale
- guanti interi
- calze lunghe
- scarpette con suola in gomma che coprono la caviglia

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

### **15.2 – Comportamenti.**

#### **a) Senso di marcia:**

Il tracciato di gara deve essere percorso nel senso prescritto in sede di approvazione del regolamento di gara. I conduttori che circolano anche durante le prove, nel senso contrario a quello previsto, 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 di gara:**

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

1° Portare il veicolo immediatamente fuori dalla 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 effettuata solamente dallo stesso conduttore, le classi 50 e 60 cc con l'aiuto di un Commissario di Pista solo se vi sono le condizioni di sicurezza per poterlo fare, in caso contrario non si può essere aiutati da nessun'altra persona pena la squalifica dalla gara.

#### **e) Riparazioni nel corso della gara:**

Le riparazioni con l'aiuto dei meccanici sono consentite soltanto in una zona della pista ben individuata (**zona riparazione**). 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 nelle aree interne all'impianto:**

Fuori dal circuito di gara, è fatto divieto ai conduttori meccanici e assistenti la circolazione con kart, moto, scooter o altri veicoli con i motori in moto.

#### **15.3 - Disposizione 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), carico con gli agenti estinguenti e posizionato in modo da essere facilmente accessibile e utilizzabile.

#### **Art. 16 – 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 (dimensioni minime 60 x 80 cm) che i conduttori hanno l'obbligo di rispettare. Le bandiere di segnalazione sono le seguenti:

##### **a) Bandiera Nazionale:**

Tricolore segnale di partenza della gara;

##### **b) Bandiera Blu:**

“Immobile” un conduttore vi segue da vicino siate pronti ad agevolare l'eventuale sorpasso;

Agitata: un conduttore cerca o sta per sorpassarvi date il passo per agevolare il sorpasso;

##### **c) Bandiera Gialla:**

Pericolo, proibito sorpassare, se la bandiera è agitata il pericolo segnalato è immediato;

##### **d) Bandiera Rossa: (a disposizione esclusiva del Direttore di Gara)**

Se viene esposta prima del segnale di partenza, informa i conduttori che devono arrestare il kart dove la bandiera è esposta. Se viene esposta dopo il segnale di partenza, informa i conduttori che la gara è interrotta e devono arrestare il kart dove la bandiera è esposta;

##### **e) Bandiera Bianco Nera:**

Rettangolare divisa in due triangoli (uno bianco ed uno nero) accompagnata da un numero di avvertimento, dato una sola volta al conduttore del kart contraddistinto dal numero che accompagna la bandiera per comportamento scorretto. Se il comportamento scorretto dovesse ripetersi nel corso della stessa manifestazione, i Commissari Sportivi potranno disporre l'immediata esclusione dalla gara.

##### **f) Bandiera Gialla a Strisce Rosse:**

Informa i conduttori che le condizioni di aderenza delle superfici della pista si sono improvvisamente deteriorate nella zona oltre la bandiera (per olio sparso sulla pista, per presenza di una pozza d'acqua, ecc.)

##### **g) Bandiera Nera con Disco Arancione:**

Accompagnata da un numero viene esposta d'iniziativa del Direttore di Gara che agisce come giudice di fatto. La bandiera informa che il kart a cui viene esposta che il mezzo ha problemi meccanici che possono causare situazioni di pericolo o problemi d'inquinamento acustico. Il conduttore oggetto della segnalazione deve arrestarsi nella zona riparazioni, al primo passaggio successivo l'esposizione della bandiera, per mettere a posto il kart (perdita della marmitta, perdita del filtro di aspirazione, marmitta che si sta staccando, gomma sgonfia, paraurti, ecc.) Una volta riparato il kart, il conduttore può ripartire. Se succede all'ultimo giro ed il Direttore di Gara è impossibilitato a segnalare come da procedura, al momento delle Verifiche Tecniche i Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici potranno applicare una penalità di 5" secondi.

##### **h) Bandiera Verde:**

Segnale di via libera, viene usata alla fine della zona di pericolo segnalata dalle bandiere gialle;

##### **i) Bandiera Nera:**

Accompagnata da un numero di gara: il conduttore del kart a cui viene esposta, responsabile di comportamento gravemente scorretto, deve fermarsi al parco chiuso al primo passaggio successivo all'esposizione della bandiera; La bandiera nera può essere esposta anche senza essere preceduta dalla esposizione della bandiera **bianco/nera** di cui alla precedente lettera **f**).

## **I) Bandiera a Scacchi Neri e Bianchi:**

Segnale di fine Gara.

**N.B. l'esposizione contemporanea delle Bandiere Rossa e Nera segnala ai piloti che la gara è interrotta e devono rientrare a parco chiuso.**

### **Art. 17 - ARRIVO**

La gara ha termine dopo che il kart presunto al primo posto taglierà il traguardo di arrivo, a seguire verrà dato il segnale di arrivo a tutti gli altri kart in gara. Il segnale d'arrivo sarà dato dal Direttore di Gara mediante l'esposizione a ciascun kart della **bandiera a scacchi neri e bianchi**.

1. 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 considerata terminata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.
2. 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 di gara.
3. Se la bandiera a scacchi è 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. 18 - PARCO CHIUSO E VERIFICHE TECNICHE**

Le operazioni di controllo del peso al termine delle prove ufficiali di qualificazione e delle singole gare, sono obbligatorie; immediatamente dopo il controllo del peso, i kart devono essere portati nell'apposito parco chiuso, obbligatoriamente predisposto. 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 per i tempi di qualifica e gara entro 15 minuti, i kart potranno lasciare il parco chiuso, dietro espressa disposizione dei Commissari Sportivi sentiti i Tecnici. 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 dei primi tre kart se la classe è costituita di ogni categoria. I concorrenti hanno l'obbligo, sotto pena di 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 ed dei materiali in uso e relativa fiches, espressamente richiesta dai Commissari Tecnici al parco chiuso, sarà considerata come un rifiuto di sottoporsi a verifica. Le verifiche saranno eseguite dai Commissari Tecnici alla presenza del concorrente interessato e interesseranno le seguenti parti: Il concorrente può delegare a rappresentarlo una persona che può essere il conduttore del kart interessato oppure un'altra persona a condizione che questa sia titolare di tessera di assistente meccanico, o di pilota rilasciata dalla **Unione Piste Nazionale** in corso di validità.

I conduttori che non si presenteranno al controllo del peso o che in qualsiasi momento vengono trovati al di sotto del peso minimo prescritto, verranno adottati i seguenti provvedimenti:

- a) Tempi ufficiali di qualificazione: annullamento del tempo ottenuto;
- b) Batterie, pre-finale e finale: retrocessione all'ultimo posto della 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 il peso.

### **Art. 19 - CLASSIFICHE**

#### **19.1 Batterie, Pre-finale e finale:**

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

#### **19.2 - Classifiche provvisorie e definitive:**

Le classifiche, approvate dai Commissari Sportivi, devono essere affisse a cura della segreteria di gara, dopo il visto del Direttore di Gara, all'albo di gara con l'annotazione dell'ora ufficiale di esposizione. Le classifiche diverranno definitive 30' minuti dopo la loro esposizione. Ove invece, siano state disposte verifiche d'ufficio o sia stato presentato 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 anneriranno sulle classifiche già esposte che le stesse sono "sospese" oppure affiggeranno a fianco un apposito comunicato salvo verifiche tecniche.

## Art.20 – RECLAMI.

I reclami dovranno essere presentati per iscritto e firmati dal conduttore tramite apposito modulo al collegio dei Commissari Sportivi, indicando chiaramente le motivazioni. Il collegio dei Commissari Sportivi sentiti: il Direttore di Gara, i Commissari Tecnici i Commissari di Percorso e le controparti, dovranno esprimere giudizio prima della fine della manifestazione.

## Art. 21 – PUNTEGGI CUP RACE

<b>POS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>
<b>CRONO</b>	10	8	6	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
<b>FINALE</b>	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

## ART. 22 – QUEEN CUP RACE

La **Cup Race** è collegata ad una **Queen Cup Race** e si svolgerà con le seguenti modalità:

- 1) Potranno partecipare a questa gara regina tutti i piloti di tutte le categorie del regolamento sportivo (tranne le promozionali), ma solo il primo classificato di ogni categoria costituita avrà il diritto di partecipare gratuitamente a questa manifestazione.
- 2) La classifica per l'assegnazione del diritto di accesso gratuito alla **Queen Cup Race** verrà determinata dalla somma dei punteggi acquisiti sino alla prova antecedente della **Cup Race**, il pilota che acquisirà questo diritto non avrà accesso al punteggio bonus assegnato ai piloti in base all'arrivo in finale.
- 3) Il punteggio acquisito nella **Queen Cup Race** verrà sommato al punteggio acquisito nella **Cup Race** determinando le classifiche finali.

## PUNTEGGI -- QUEEN CUP RACE

<b>POS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>
<b>FINALE</b>	10	9	8	7	6	5	4	3	3	3	3	3	3	3	3

## Art. 23 – DISCIPLINA DI GARA

a) Il conduttore, il meccanico o l'accompagnatore 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 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, i familiari sono considerati accompagnatori anche se non dichiarati.

b) I Commissari di Percorso sono incaricati di sorvegliare i tratti di pista a loro affidati occupando i posti assegnati dal D.G., in particolare hanno l'incarico di usare le bandiere di segnalazione e possono essere nello stesso tempo giudici di fatto per scorrettezze o adempimenti non corretti dei piloti nello svolgimento della singola gara, hanno l'obbligo per ogni singola categoria di redigere un rapportino di servizio, consegnandolo al D.G..

c) Durante l'arrivo dei Kart alla Bilancia, i meccanici o accompagnatori non possono avvicinarsi o porgere nessun oggetto, se non dopo la verifica del peso. Il responsabile della bilancia che si accorge di venir meno a quando detto segnalerà ai Commissari Sportivi per eventuali provvedimenti disciplinari.

d) Nel corso dell'anno, si possono verificare degli aggiornamenti Sportivi e Tecnici già approvati, con eventuali nuovi comunicati Ufficiali, dandone avviso mediante pubblicazione sul sito della Unione Piste Nazionale.

