



C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI KARTING

REGOLAMENTO

La C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI settore Karting ha redatto ed emanato il presente Regolamento Nazionale del settore, la cui osservanza è obbligatoria in tutte le manifestazioni sportive Karting C.I.F.E. Del presente regolamento, fanno parte integrante gli allegati emanati dal C.I.F.E.. Ogni questione sull'interpretazione del presente regolamento viene decisa inappellabilmente dal C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, che avrà cura di portare a conoscenza degli interessati le modifiche e gli aggiornamenti nonché ogni altra disposizione a carattere normativo, mediante il proprio sito internet www.federsportitalia.it o con altro mezzo idoneo.

Art. 1 - COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DELLE CATEGORIE

I kart sono suddivisi in quattro classi di cilindrata:

- 60 cc. (età 8 – 12 anni) – Attività Propedeutica
- 100 cc.
- 125 cc. con cambio di velocità
- 125 cc. senza cambio di velocità
- classi non comprese nei punti precedenti e proposte dagli organizzatori (incluso materiale
- omologato per la circolazione su strada – motori stradali)

In base al numero degli iscritti e con decisione del Direttore di Gara, ciascuna classe può essere suddivisa in categorie, in base all'età dei piloti e/o alle caratteristiche tecniche dei mezzi.

Art. 2 - PISTE

Le manifestazioni Karting C.I.F.E. si devono svolgere su piste permanenti (Kartodromi) conformi alle disposizioni in materia di sicurezza emanate dall'Ente, o secondo quanto prescritto dall' Allegato n. 4. Le manifestazioni karting possono anche svolgersi su percorsi provvisori conformi all'Allegato n. 4. Sia le piste permanenti che quelle provvisorie devono essere in possesso delle prescritte autorizzazioni amministrative e delle autorizzazioni rilasciate dalla OPES.

Art. 3 – CONDUTTORI- TESSERAMENTO

Nelle manifestazioni sono ammessi i conduttori titolari di tessera C.I.F.E., rilasciata per attività kart + licenza.

Art. 4– PERSONALE DI GARA

Il personale di Gara (Direttori di Gara e Commissari Sportivi e Tecnici) sono abilitati dal C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, e devono essere in possesso della specifica tessera C.I.F.E., e la licenza, rilasciata per attività automobilistica in corso di validità . In ogni manifestazione Karting C.I.F.E. devono essere designati, con spese a carico dell'organizzatore:

- un Direttore di Gara;
- un segretario di manifestazione;
- un Verificatore Sportivo;
- un Verificatore Tecnico

- un numero di Commissari di Percorso (designati dall'organizzatore), determinato in relazione alle caratteristiche del percorso.
- Il , si riserva la designazione di un Giudice Unico. Quest'ultimo assume su di sè ogni autorità organizzativa, e decisionale finale, relativa alla manifestazione.
- Il Direttore di Gara è competente a giudicare le violazioni di norme e regolamenti commesse durante lo svolgimento delle manifestazioni sportive e ad adottare i seguenti provvedimenti disciplinari di competenza:
- ammonizione;
 - esclusione dalla classifica
 - esclusione dalla manifestazione (con o senza il deferimento alla Commissione

Disciplinare del C.I.F.E.).

Nella costituzione delle sue decisioni il Direttore di Gara, si deve avvalere del Giudice Unico e, ove possibile, di tutti i sistemi audiovisivi ed elettronici come elementi di prova a carico dei conduttori interessati.

Art. 5 – CRONOMETRAGGIO

I cronometristi sono competenti per il rilevamento dei tempi e per la compilazione delle classifiche nelle competizioni, secondo le indicazioni del Regolamento Particolare di Gara, 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 delle classifiche consegnandole al Direttore di Gara, salvo diverse disposizioni.
- c) osservare le norme del presente regolamento e dei suoi allegati per quanto riguarda il cronometraggio e gli apparecchi di cronometraggio;

I Cronometristi sono tenuti a rispettare ed applicare, nel corso della manifestazione, le decisioni del Direttore di Gara.

Art. 6 – ASSICURAZIONI

L'organizzatore è tenuto a stipulare un'assicurazione R.C.T. secondo le prescrizioni della legge n. 990 del 24 dicembre 1969 e le direttive del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI.

Art. 7 - COMPETIZIONI: ORGANIZZAZIONE – CALENDARIO

7.1 - Organizzazione

Possono organizzare manifestazioni gli enti collettivi ed i sodalizi sportivi affiliati al C.I.F.E. per attività automobilistica.

7.2 - Permesso di organizzazione

Gli enti collettivi ed i sodalizi sportivi associati al C.I.F.E. per attività automobilistica che intendono organizzare una manifestazione Karting, devono fare richiesta di affiancamento da parte del C.I.F.E., al fine del rilascio del certificato di idoneità ad organizzatore.

L'organizzazione di una manifestazione Karting C.I.F.E., costituisce conoscenza ed accettazione integrale degli oneri e delle responsabilità derivanti dallo svolgimento della manifestazione che si chiede di organizzare.

7.3 - Calendario

All'inizio di ogni anno il C.I.F.E., apre l'iter di compilazione del Calendario delle gare, da completarsi ed approvarsi, entro la fine del mese di gennaio, le cui iscrizioni devono essere richieste con le modalità e le procedure indicate nel regolamento generale C.I.F.E. Automobilismo.

7.4 – Assistenza sanitaria

Durante la manifestazione deve essere presente un medico rianimatore, con ambulanza attrezzata per la rianimazione, munita di defibrillatore, ed attrezzata a dovere, e di una ambulanza adibita al trasporto.

Art. 8 – ISCRIZIONI E TASSE

La tassa di iscrizione consigliata è di Euro 75,00. 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, l'utilizzo di fiamme libere. Se ne ha facoltà, può concedere, a titolo oneroso, l'uso di proprie aree per il campeggio di camper, roulotte e relativi servizi.

Art. 8 bis - TASSE DEPOSITI E CONTRIBUTI

- AFFILIAZIONE A.S.D. CON TESSERAMENTO PRESIDENTE PIU' 2 DIRIGENTI.....€ 75,00
- TESSERAMENTO SOCI ORDINARI DELLA A.S.D., PER SINGOLO SOCIO.....€ ?????
- RILASCIO LICENZA PILOTA COMPRENSIVO DI POLIZZA INFORTUNI€ 60,00
- RILASCIO LICENZA DI ORGANIZZATORE.....€ 100,00
- TASSA DI ISCRIZIONE GARE.....€ 75,00
- AFFILIAZIONE GRUPPO UFFICIALI DI GARA.....€ 20,00
- QUOTA PER PILOTA PARTECIPANTE GARA A CARICO DELL'ORGANIZZATORE PRO O.P.E.S.....€ 10,00
- TASSA DI RECLAMO SPORTIVO.....€ 100,00
- TASSA DI RECLAMO TECNICO.....€ 200,00
- CAUZIONE SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO VETTURE, COME DA ANNUARIO ACI-CSAI IN VIGORE.

Art. 9 – PREMI

In ogni manifestazione devono essere previsti premi d'onore. La premiazione deve essere effettuata subito dopo la scadenza dei termini di reclamo. Gli organizzatori di Tornei o Trofei articolati su più prove possono prevedere una sola premiazione finale.

Art. 10 – VERIFICHE PRELIMINARI

Materiale che può essere utilizzato nelle gare:

Classi	Telai	Motori	Pneus (slick e rain)
Tutte le classi e categorie	Max 1	Max 2	Max 1 treno

Il numero di telai e motori consentiti, dichiarato nella scheda di autocertificazione (ved. art. 10.1) può essere controllato mediante "punzonatura".

10.1 - Controllo documenti

Il controllo dei documenti (verifiche sportive) è svolto dal Direttore di Gara o da persona appositamente designata. I conduttori iscritti hanno l'obbligo di presentarsi nella località e negli orari indicati dal Regolamento particolare di gara, per consegnare la scheda di Identificazione e autocertificazione. Un conduttore minore può essere iscritto ad una gara solo da uno degli esercenti la potestà sul minore stesso che, in questo caso, deposita copia di un suo valido documento di identità. Inoltre, serve presentare atto di assenso autenticato, nelle forme previste dalle leggi vigenti, per i minori di anni 18. Il Direttore di Gara si riserva di effettuare dei controlli campione. In sede di controllo dei documenti di ammissione alla gara, l'Organizzatore deve rilasciare, a titolo gratuito, i pass ritenuti sufficienti per un corretto svolgimento della manifestazione.

10.2 - Pneumatici - Parco chiuso pneumatici (per piste permanenti)

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" (si intendono 4 pneumatici più 1 a scelta del conduttore). In tutte le gare i pneumatici (4 pneumatici) devono essere depositati in parco chiuso pneumatici, se esistente, o punzonati, subito dopo l'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione e dopo ogni batteria, manches, recupero e prefinale. L'Organizzatore può prevedere nel Regolamento Particolare di gara, il sorteggio degli pneumatici prima dell'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione. In questo caso i conduttori devono depositare, per il sorteggio, un treno di pneumatici nuovi, acquistati non importa dove. La gestione e il controllo del parco chiuso, la cui funzione è di garantire il rispetto delle disposizioni contenute nel comma precedente, devono essere assicurati dagli

Organizzatori. Nel parco pneumatici i motori devono essere mantenuti spenti, devono essere usati esclusivamente i compressori messi a disposizione dall'organizzatore e deve essere ammesso, per ogni conduttore, un solo meccanico; è inoltre vietato fumare.

Art. 11 - NUMERI DI GARA

Gli Organizzatori assegneranno, volta per volta, i numeri di gara escludendo lo zero. Il numero di gara deve essere sempre leggibile, pena le sanzioni l'applicazione delle previste e le sue cifre devono avere le medesime dimensioni.

Art. 12 – COMPETIZIONI KARTING

Il Karting è uno Sport che si pratica individualmente o a squadre. Le manifestazioni karting sono definite non agonistiche, ancorché esercitate con modalità competitive e possono svolgersi:

- in linea;
- con criteri e modalità diversi approvati di volta in volta dal C.I.F.E.

12.1 - 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: prove libere ufficiali, prove ufficiali di qualificazione (cronometrate), batterie ed eventuali recuperi, finale.

I conduttori verificati possono essere ammessi direttamente alla 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 ufficiali (di conoscenza del percorso)

I conduttori devono effettuare, dopo le verifiche preliminari e per classe di cilindrata, le prove libere ufficiali (di conoscenza del percorso), senza rilevamento del tempo. Gli Organizzatori devono dare a ciascun conduttore la possibilità di effettuare almeno 3 giri del percorso. Il Personale di gara deve vigilare sul regolare svolgimento delle prove libere ufficiali.

b) Prove ufficiali di qualificazione (cronometrate)

b.1) 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), possono successivamente effettuare le prove ufficiali di qualificazione con rilevamento del tempo. Gli Organizzatori devono prevedere le prove ufficiali di qualificazione secondo il sistema a sessione unica della durata massima di 10'.

Nell'ambito di ciascuna categoria le prove devono essere effettuate con turni di un numero di conduttori (gruppi) non superiore alla capienza della pista. I conduttori devono prendere parte alle prove ufficiali di qualificazione secondo turni e orari comunicati. 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. Per ogni 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 del Direttore di Gara, 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. Gli eventuali ex aequo devono essere risolti sulla base del secondo miglior tempo sul giro, e successivamente del terzo, del quarto e così via.

b.2) sistema tradizionale (1 giro di lancio+2 cronometrati)

Nel caso di non applicazione del sistema a sessione unica, 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: 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.

- un conduttore si ferma nel corso del primo o del secondo giro cronometrato (dopo aver preso il segnale di partenza con bandiera) per guasto meccanico o altro motivo: non ha alcuna possibilità di ripartire;

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 di cui al punto c1), in relazione al numero dei verificati, i conduttori potranno essere suddivisi, con decisione del Direttore di Gara, 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.

c) Batterie e recuperi

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

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.

d) Finale

Lo schieramento di partenza della 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 sono stabilite in base all'ordine di arrivo del o dei recuperi.

La finale può essere preceduta da una pre-finale avente lo scopo di stabilire lo schieramento di partenza della 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.

12.1.2 - Lunghezza delle gare

Ogni batteria, pre-finale e finale, per esigenze di sicurezza, deve avere le seguenti lunghezze minime/massime:

cl. 100 e 125 cc.	Batterie, manches e recuperi	Km 10/15
	Pre-finali	Km 12/18
	Finali	Km 15/20
cl. 60 cc.	Batterie, manches e recuperi	Km. 8/10
	Pre-finali e Finali	Km. 10/12

a) Gare con criteri e modi di svolgimento diversi da quelli ipotizzati nel precedente Artt. 12.1.1 e approvate dal CNK su proposta dell'Organizzatore (ad es. gare ad inseguimento, slalom, manifestazioni di promozione aziendale con kart messi a disposizione dal promotore, ecc.).

b) 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 in sede di rilascio dell'attestato di idoneità.

c) Servizio di cronometraggio

In ogni manifestazione è consigliato il servizio di cronometraggio.

Art. 13 – PARTENZE

Le partenze delle gare Karting devono avvenire nel seguente modo:

- a) classi senza cambio di velocità: lanciate (Kart in movimento)
- b) classi con cambio di velocità e classi 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 idonea tessera O.P.E.S. rilasciata per attività automobilismo in corso di validità. Il segnale di partenza può essere dato con bandiera tricolore oppure con il semaforo.

13.2 - 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 di titolari di tessera C.I.F.E. rilasciata per attività automobilistica in corso di validità.

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.

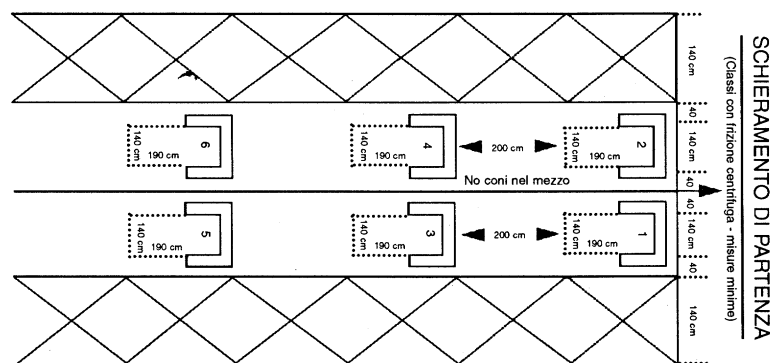
Gli interventi tecnici sui kart, esclusi comunque i rifornimenti, sono consentiti fino al segnale dato dal Direttore di Gara per la messa in moto in pre-griglia.

Le operazioni di messa in moto dei kart sono consentite fino a comunicazione contraria del Direttore di Gara.

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

I conduttori raggiungono la propria posizione in griglia di partenza dove sosterranno con il motore in moto e il cambio in folle.

I Kart devono essere schierati su due linee parallele a destra e a sinistra lungo la linea di mezzieria come indicato nel successivo disegno n. 1 (le distanze ed i disegni hanno carattere



indicativo):

Disegno 1 - Schieramento di partenza da fermo. Le misure del disegno sono indicative.

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 (o spegnimento della luce rossa) del semaforo verrà dato dall'accensione della luce rossa. 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. 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.

c) Partenza lanciata per le classi senza cambio di velocità

c1) procedure

I Kart saranno schierati ai lati esterni della pista come indicato nella successiva foto n. 2.

Disegno 2 - Schieramento di partenza lanciata.

Dopo il giro di lancio i conduttori devono presentarsi in prossimità della linea di partenza a velocità moderata ed allineati. Se l'allineamento è rispettato, il Direttore di Gara dà il segnale di partenza alzando la bandiera nazionale oppure accendendo la luce verde del semaforo 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, può recuperare la posizione in griglia senza creare turbative agli altri conduttori. Non è consentito, per riguadagnare la posizione in griglia tagliare il percorso. La mancata osservanza di queste disposizioni comporta l'esclusione.

c2) Penalità per partenze irregolari

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

- Per partenza anticipata, quando questa è data da fermo: 15"
- 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. Le penalità in tempo sono adottate dal Direttore di Gara autonomamente. Esse devono essere comunicate al conduttore interessato mediante l'esposizione della bandiera bianco/nera e del cartello riportante il numero del conduttore e la penalità (+15" oppure +10") non appena possibile oppure entro 30' dal termine della stessa.

13.3 - 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, sul tratto o zona di pista dove è consentito effettuare riparazioni e su quant'altro ritenga opportuno portare a conoscenza dei conduttori stessi. Tutti i conduttori verificati sono obbligati a partecipare al Briefing. Il briefing può essere sostituito da una comunicazione scritta da consegnare ai conduttori, che firmeranno per ricevuta, in sede di verifica sportiva preliminare.

13.4 - 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 i primi due Kart, passano 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.

13.5 - Interruzione di una corsa e delle procedure di partenza

Il Direttore di Gara, non importa per quale motivo, può interrompere le procedure di partenza o la corsa mediante l'esposizione della bandiera rossa o mediante l'esposizione contemporanea della bandiera rossa o di quella 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 ai box. 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. Il Direttore di Gara deciderà se e come riprenderla e la sua decisione è inappellabile.

13.6 - Pista bagnata

Quando il Direttore di Gara, per esigenze di sicurezza, dichiara che si corre in condizioni di "pista bagnata" devono essere usati solo pneumatici da pioggia, non essendo ammessi alla partenza conduttori con pneumatici slick. La presente disposizione non si applica alle prove ufficiali di qualificazione.

Art. 14 - OBBLIGHI DEI CONDUTTORI

14.1 - Abbigliamento di sicurezza

Durante la manifestazione i conduttori dovranno indossare la prescritta seguente tenuta:

- tuta intera, comunque omologata CIK/FIA. Tute diverse devono essere autorizzate dal Direttore di Gara;
- casco di protezione conforme all'art. 171 del Codice della Strada.
- occhiali infrangibili (se non è usato un casco di tipo integrale);
- guanti interi;
- scarpette alte con protezione della caviglia.

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

14.1.1 - Disposizioni particolari relative ai caschi

Il casco deve essere regolarmente agganciato (se non è del tipo integrale, il casco deve avere una valida protezione imbottita per il mento). Per i conduttori delle classi 60 cc. è obbligatorio l'uso del casco di tipo integrale.

a) 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.

b) 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.

14.2 - Comportamenti

a) Senso di marcia

Il tracciato deve essere percorso nel senso prescritto in sede di approvazione del certificato di conformità. I conduttori che circolano anche durante le prove, nel senso contrario a quello prescritto, incorrono nel provvedimento di esclusione..

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 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

Se un Kart si ferma 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.

d) Spinta

La spinta per rimettere in moto il Kart fermatosi può essere autorizzata soltanto per i conduttori delle classi 60 cc.. In questo caso deve essere effettuata soltanto per mezzo di persone espressamente designate all'Organizzatore e non aventi alcun rapporto con i concorrenti ed i conduttori iscritti.

e) Riparazioni

Le riparazioni con l'aiuto dei meccanici sono consentite soltanto in una zona posta completamente

al di fuori del tracciato vero e proprio, in modo che il Kart in riparazione non costituisca alcun ostacolo od impedimento per i conduttori. 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.

Art. 15 – SEGNALAZIONI

Per la sorveglianza del percorso e quindi per la sicurezza dei conduttori e per far rispettare il regolamento, si usano le seguenti bandiere di segnalazione fornite dagli Organizzatori che i conduttori hanno l'obbligo di rispettare:

a) Bandiera nazionale

La bandiera nazionale potrà essere usata sulla linea di partenza per dare la partenza delle gare.

b) Bandiera rossa

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

c) Bandiera a quadri neri e bianchi

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

d) Bandiera nera

La bandiera nera dovrà essere accompagnata da un cartello visibile, riportante il numero del kart del conduttore al quale l'esposizione della bandiera nera si rivolge, che deve fermarsi la prossima volta che si avvicinerà all'entrata del parco chiuso.

e) Bandiera nera a disco arancione (di 40 cm di diametro)

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

f) Bandiera nera e bianca divisa in diagonale

La bandiera dovrà essere usata per avvertire il conduttore interessato che è stato segnalato per condotta non sportiva. Dovrà perciò essere esposta con le stesse modalità della bandiera nera a disco arancione. Normalmente, la decisione di presentare le due bandiere di cui alle precedenti lettere e) ed f) spetta al Direttore di Gara. L'esposizione della bandiera di cui alla precedente lettera f) potrà essere richiesta anche dai Commissari Tecnici per l'applicazione di una sanzione sportiva.

g) Bandiera blu e rossa (doppia diagonale)

La bandiera dovrà essere usata insieme a un pannello recante il numero del kart interessato, per indicare che sta per essere doppiato o che è stato doppiato e che quindi deve rientrare ai

box.

h) Bandiera gialla

La bandiera gialla costituirà un segnale di pericolo e dovrà essere esposta immediatamente prima del punto pericoloso. I sorpassi saranno vietati tra la prima bandiera gialla e la bandiera verde esposta dopo la zona dell'incidente.

i) Bandiera gialla a strisce rosse

La bandiera dovrà essere presentata immobile ai conduttori per avvertirli di un deterioramento dell'aderenza dovuta alla presenza di olio o di acqua o di altro materiale sul percorso nella zona a valle della bandiera.

j) Bandiera blu

La bandiera normalmente dovrà essere sventolata per indicare a un conduttore che sta per essere superato.

k) Bandiera bianca:

La bandiera bianca dovrà essere sventolata per indicare al conduttore che c'è un veicolo molto più lento (normalmente, autoambulanza o altro mezzo di soccorso) nella zona del percorso controllata dalla postazione di sorveglianza che espone la bandiera.

l) Bandiera verde:

La bandiera verde dovrà essere utilizzata per indicare che il percorso è libero e dovrà essere sventolata nella postazione immediatamente successiva all'ostacolo che avrà determinato la necessità di utilizzare una o più bandiere gialle. Se il Direttore di Gara lo riterrà necessario, la bandiera verde potrà anche essere usata per indicare la partenza di un giro di riscaldamento o l'inizio di una seduta di prove.

Art. 16 – ARRIVO

Ogni corsa 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 corsa 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 corsa è esposto in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine corsa 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 corsa sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse esposta al kart di testa.

Art. 17 - 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 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 del Direttore di Gara. Il Direttore di Gara disporrà, a suo insindacabile giudizio, quali kart e quali particolari (sia del motore che del telaio) debbano essere verificati. I concorrenti hanno l'obbligo, sotto pena di esclusione, di sottoporre i loro kart alle verifiche tecniche sia nel corso della manifestazione che a fine corsa. 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 conduttore interessato.

Il conduttore può delegare a rappresentarlo una persona di sua fiducia. A carico di conduttori, che non si presenteranno al controllo del peso o che in qualsiasi momento verranno trovati al di sotto del peso minimo prescritto, verranno adottati i seguenti provvedimenti:

- tempi ufficiali di qualificazione: annullamento del tempo ottenuto:

- batterie, finali e manches in cui si è verificata l'infrazione; retrocessione in ultima posizione.

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. 18 – CLASSIFICHE

Le classifiche devono essere affisse a cura del Direttore di Gara all'albo ufficiale con l'annotazione dell'ora ufficiale di esposizione. Le classifiche diverranno definitive 15' 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, prima della scadenza del termine di presentazione dei reclami sulle classifiche già esposte sarà indicato che le stesse sono "sospese".

Art. 19 - INCARTAMENTO DI CHIUSURA

L'Organizzatore deve inviare al C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, la documentazione di chiusura contenente:

- il programma ufficiale;
- l'elenco degli iscritti con copia delle schede di autocertificazione;
- le eventuali decisioni prese e penalità comminate, i provvedimenti proposti al C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI;
- le classifiche.

Art. 20 - RECLAMI ED APPELLI

I reclami che devono essere pertinenti e trattare un solo argomento, dovranno essere firmati e presentati dal conduttore interessato al Direttore di Gara entro e non oltre 15 minuti dall'esposizione del risultato contestato, accompagnate da una tassa di 100,00 euro. Le conseguenti decisioni del Direttore di Gara sono inappellabili.

Art. 21 – DISCIPLINA

Il conduttore (o chiunque sia titolare di una tessera C.I.F.E., rilasciata per attività automobilistica) che nel corso di una manifestazione sportiva Karting trasgredisce, sotto qualsiasi forma, i regolamenti che reggono, direttamente o indirettamente, l'attività sportiva C.I.F.E. Karting o si rendesse responsabile di indisciplina verso il Personale di gara, organizzatori ed altri conduttori, sarà passibile di sanzioni disciplinari erogate dalla Commissione Sportiva del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI. Sarà parimenti fatto oggetto di sanzione disciplinare 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 dell'accompagnatore (o meccanico), i familiari sono considerati accompagnatori, per cui, in sede di iscrizione, bisogna chiedere i pass, che saranno categoricamente nominativi. Eventuali comportamenti non idonei all'evento, saranno sanzionati, con l'invito a lasciare l'area paddock.