

O.M.I Competition Italia CSEN

cos'è il campionato O.M.I.?

È un campionato Regionale, Nazionale, Internazionale, creato per promuovere il settore motoristico in Italia accessibile a tutti gli appassionati con COSTI MODERATI e mezzi con omologhe scadute e non che rispettino il seguente regolamento.

REGOLAMENTO TECNICO KARTING

CAPITOLO I

PREMESSA

Art. 1 - CLASSI E CATEGORIE - VALIDITÀ

1. - Classi e categorie (validità: quella stabilita dalla O.M.I. Competition Italia CSEN)

<u>Raggruppamenti</u>	<u>CLASSE -CATEGORIA</u>	<u>ETA'</u>
Ragg. A (Promozionale)	50 Delfino – 50 Top Comer	5-7 Anni
Ragg. B	60.Baby Kart	8-10 Anni
Ragg. C	60 Mini Kart - 60 WTP	9-13 Anni
Ragg. D	100 Junior - 125 KFZ	12-16 Anni
Ragg. E	100 KI	< 30 Anni
	100 SPRINT	< 16 Anni
	100 TOP DRIVER	< 16 Anni
Ragg. F	125 SPRINT	< 16 Anni
	125 C1	< 30 Anni
	125 TOP DRIVER	< 16 Anni
Ragg. G	125 MONACO	< 16 Anni
Ragg. H	125 TAG -125 ROTAX-125 ROK - 125 SUPER ROK-125 EASY	< 16 Anni

Salvo diversa indicazione.

Art. 2 - MODIFICHE E/O AGGIORNAMENTI

La **O.M.I. Competition Italia CSEN** si riserva di apportare al presente regolamento ed a quello delle singole categorie, le modifiche e/o aggiornamenti che riterrà necessari.

Art. 3 - VIOLAZIONI DELLE NORME

In caso di violazione delle norme di cui agli articoli seguenti, i Commissari Sportivi adotteranno le sanzioni previste dal Regolamento Karting, **O.M.I. Competition Italia CSEN** fatti salvi ulteriori provvedimenti per i quali gli stessi richiederanno, in relazione alla gravità degli addebiti, l'intervento del Giudice del campionato.

CAPITOLO II

NORME GENERALI

Chiunque direttamente o indirettamente, partecipi all'attività sportiva karting e tenuta ad essere titolare di licenza rilasciata da **O.M.I. COMPETITION** Italy (Motor Italy Organization), e tessera CSEN Italia.

Art. 4 - DISPOSIZIONI COMUNI A TUTTE LE CLASSI E CATEGORIE

Salvo diverse prescrizioni dettate dai regolamenti delle singole classi e categorie, sono comuni a tutte le norme di cui agli articoli seguenti.

4.1 - Motori

Le caratteristiche originali, strutturali, di concezione del motore, forme e figure esteriori, non possono essere modificate o alterate.

4.2 - Telai

a) Salvo diverse disposizioni contenute nei regolamenti tecnici di categoria, sono ammessi i telai con omologazione (CIK/FIA) in corso o scaduta.

b) Per tutte le classe categorie 100 E 125 la misura massima della carreggiata "fuori tutto" è di mm. 1400; per le classi 60 cc. Baby, 60 cc. Mini.: max mm. 1100.

4.4 - Carenature

Le carenature possono essere tagliate per l'alloggiamento del radiatore e del silenziatore d'aspirazione, in misura non superiore a 2/3 della loro larghezza.

In tutte le classi e categorie la superficie esterna delle carenature laterali deve coincidere con il piano passante per le superfici esterne delle ruote anteriori e posteriori con pneumatici slick gonfiati a pressione d'uso.

4.5 – Paraurti

In tutte le categorie delle cl. 60, 100 e 125 cc. di cui al presente Regolamento Tecnico **O.M.I. Competition Italia CSEN₂** è obbligatorio l'utilizzazione delle protezioni delle ruote posteriori.

- per il montaggio della protezione posteriore non è permesso di modificare il telaio.

Nel caso di utilizzo di protezioni posteriori in plastica di tipo monoblocco non devono rappresentare pericolo per la sicurezza. La struttura deve essere senza guarnizione di schiuma affinché la sua resistenza sia uniforme;

- deve essere in tutti i momenti montata al di sotto il piano passante per l'altezza delle ruote posteriore, l'altezza dal suolo: minimo 25 mm. massimo 60 mm.;

- larghezza massima: quella della larghezza fuori tutto ad ogni momento ed in tutte le condizioni di gara;

- le superfici della protezione devono essere uniformi e lisce; la protezione posteriore non deve presentare buchi o tagli oltre a quelli previsti dal costruttore.

- l'insieme della protezione posteriore deve essere fissato ai tubi principali del telaio;
- I paraurti posteriori sono realizzati: con supporti in acciaio o alluminio e protezioni realizzati in plastica, e/o con barra superiore e barra inferiore anti-intrusione;
- la protezione posteriore deve essere montata su tutti i telai.

In ogni condizione, la protezione posteriore non deve mai superare il piano esterno delle ruote posteriori.

4.6 - Assale posteriore

Deve essere monopezzo (pieno e forato).

Sono esclusi qualsiasi tipo di giunto o snodo e qualsiasi aggiunta di materiale modifica che alteri il concetto di monopezzo dell'assale.

Per le misure dell'assale si fa riferimento al regolamento delle varie classi in ogni caso non può avere un diametro esterno oltre i 50 mm. ed uno spessore minimo, in tutti i punti, di mm. 1,9.

4.7 - Fuselli anteriori

Con attacco ad inclinazione libera, anche regolabile.

4.8 - Pianale

È obbligatorio, deve essere in materiale rigido e deve coprire tutta la distanza tra il tubo anteriore al sedile e il tubo frontale del telaio.

L'utilizzo di materiali compositi è vietato.

4.9 - Sospensioni

È vietato qualsiasi dispositivo di sospensione sia elastica che articolata.

4.10 - Cerchi e ruote

- a) I cerchi devono avere un diametro massimo di 5";
- b) la larghezza delle ruote può essere controllata in ogni momento della competizione
La dima può essere introdotta in almeno tre punti diversi della circonferenza della ruote per evitare rilevamenti negativi in corrispondenza di deformazioni localizzate;
- c) il fissaggio delle ruote deve comportare un sistema di sicurezza (dadi con coppiglia o autobloccanti, ecc.);

4.11 – Direzione

Deve essere comandata mediante volante, piantone e tiranti rigidi.

Il volante deve essere di forma circolare chiusa. La parte del volante, posta al di sopra dei 2/3 della sua circonferenza, può essere piatta.

È vietato qualsiasi comando flessibile a cavo o a catena.

Tutti gli elementi della direzione devono avere un sistema di fissaggio di sicurezza (dadi con coppiglia o autobloccanti).

4.12 - Trasmissione e cambio

a) Trasmissione

Diretta, tra motore e assale posteriore, mediante catena chiusa oppure mediante cinghia dentata ad anello chiuso.

È vietato ogni tipo e/o sistema di differenziale.

Non è consentita la lubrificazione della catena durante l'uso in gara.

È obbligatorio il montaggio di un paracatena che deve avere forma tale da ricoprire integralmente la catena, il pignone e la corona sino a raggiungere la linea dell'asse della corona stessa. Il paracatena deve inoltre proteggere lateralmente per evitare che il conduttore possa introdurre le dita tra il pignone e la catena.

Non è consentito il montaggio di dispositivi supplementari che alterino la flessibilità originaria

dell'assale o che non abbiano altro scopo che quello di supporto alla corona.

b) Cambio

In tutte le categorie il comando dell'inserimento delle marce deve essere meccanico.

4.13 - Pedali

Qualunque sia la loro posizione, non devono oltrepassare il paraurti anteriore; il pedale dell'acceleratore deve essere obbligatoriamente munito di molla di richiamo.

4.14 - Sedile

Di forma atta a trattenere il conduttore durante qualsiasi manovra di guida.

Tutti i supporti devono essere imbullonati o saldati ad ogni estremità.

4.15 - Silenziatore

L'uscita dello scarico deve:

- essere posizionata dietro al conduttore in normale assetto di guida;
- avere un'altezza non superiore a 45 cm. da terra;
- essere rivolta, per motivi di sicurezza, verso il basso.

Il terminale del silenziatore deve essere contenuto nell'angolo formato tra il paraurti e il lato esterno della ruota posteriore.

Deve essere montato in maniera da impedire ogni contatto con il pilota in posizione normale di guida.

4.16 - Serbatoio

Il serbatoio (uno) deve essere in materiale plastico e, con eccezione delle classi 60 cc, deve avere una capacità di almeno 8 litri e deve rifornire l'impianto di alimentazione mediante la normale pressione atmosferica.

L'attacco del serbatoio al telaio ne deve garantire la stabilità durante la competizione.

Le tubature di raccordo devono essere di materiale flessibile.

Il serbatoio deve contenere solo il carburante; sono vietati ogni tipo di additivi che possono modificare le prestazioni.

4.17 - Sicurezza

Oltre a quelle di cui ai paragrafi precedenti, sono obbligatorie le seguenti ulteriori prescrizioni.

- a) per evitarne la perdita, le pastiglie dei freni devono essere ancorate con un fermo di sicurezza oppure con un filo passante fra i perni di fissaggio;
- b) nei freni a comando meccanico, il filo di comando deve essere realizzato con doppio filo di acciaio (due guaine distinte) o con tirante meccanico più filo di guida e deve essere fissato con almeno due morsetti ogni capocorda.

Il diametro minimo dei fili di comando dei freni deve essere almeno di mm. 1,8.

- c) pedali: devono essere montati su tubi principali del telaio;
- d) sistema sterzante: per evitare lo sfilamento della testina a snodo dei tiranti dello sterzo, sulla stessa deve essere montata una rosetta di diametro superiore alla testina stessa;
- e) per evitare la fuoriuscita del pneumatico dal cerchio, obbligo dell'applicazione sul cerchio di fusione di un risalto di tenuta del tallone denominato "hump" ovvero di almeno 3 viti di "antistallonamento" (sia per cerchi slick che rain).

4.17 - Limiti di rumorosità

Nelle gare i kart delle classi 125 cc. Sono obbligati al montaggio, sul terminale della marmitta, di un silenziatore.

4.18 - Pneumatici

In ogni classe e categoria, fatta eccezione per i Trofei di Marca che si rimanda ai rispettivi regolamenti tecnici, la marca ed il tipo degli pneumatici ammessi (slick e rain) e riportato nei regolamenti di classe.

Sui pneumatici Rain non sono consentite ulteriori scolpiture o ritocchi rispetto alle scolpiture originali.

a) la rasatura manuale dei pneumatici è consentita, all'interno del parco chiuso, per la sola cl. 60 cc. Baby (i meccanici/assistenti che effettuano la rasatura manuale dei pneumatici sono obbligati al loro smaltimento tramite i contenitori predisposti dall'organizzatore). Sono vietati i trattamenti che alterano le caratteristiche e/o le prestazioni dei pneumatici stessi. In caso di violazione delle presenti disposizioni i Commissari Sportivi devono adottare provvedimenti che possono arrivare fino all'esclusione dalla gara.

b) Sono vietati i pneumatici radiali e quelli parzialmente ricostruiti.

c) I pneumatici possono essere impiegati con o senza camere d'aria.

4.19 - Peso

Il peso minimo viene rilevato col Kart in ordine di marcia e conduttore in tenuta di gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo.

L'eventuale zavorra può essere montata non importa in quale punto, purché venga fissata solidamente con almeno due viti e relativi dadi o fermi di sicurezza.

Non è ammesso usare pallini di piombo come zavorra, sia in contenitori che nella struttura del telaio.

Non è ammesso zavorrare i paraurti e l'abbigliamento del pilota.

Ogni pista deve disporre, per la taratura della bilancia, di pesi campione, per un peso complessivo di almeno 100 Kg.

Per controllare il peso del kart, i conduttori devono poter disporre della bilancia fino all'ora di inizio delle prove ufficiali di qualificazione della prima categoria in programma.

Le operazioni di pesatura devono osservare la seguente procedura:

1. verificare la precisione della bilancia con i pesi campione messi a disposizione dall'Organizzatore;
2. effettuare la pesatura del kart in ordine di marcia e conduttore in tenuta di gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo. In caso di peso non conforme:
 - 2.1 rimuovere tutto il materiale dalla bilancia e *notificare* lo zero al conduttore;
 - 2.2 verificare nuovamente la precisione della bilancia (ved. prec. p. 1) e *notificarla* al conduttore;
 - 2.3 redigere il verbale riportando il peso riscontrato ed il peso minimo della categoria;
 - 2.4 far firmare il verbale esclusivamente al conduttore;
 - 2.5 apporre la firma dell'Ufficiale di Gara addetto alla bilancia e consegnarlo al presidente del Collegio dei Commissari Sportivi; il materiale oggetto di pesatura non deve essere trattenuto.

4.20 - Numeri di gara

a) Ogni telaio deve essere equipaggiato di almeno due placche porta-numero che saranno montate rispettivamente nella parte anteriore e posteriore del telaio stesso.

Il posizionamento deve essere accurato sia per facilitare la lettura del numero di gara, sia per evitare che la placca porta-numero si ribalti durante la gara.

Il numero di gara anteriore può essere applicato direttamente sul pannello frontale; Il numero di gara dovrà essere altresì applicato sul lato esterno di ciascuna delle carenature laterali.

b) i numeri di gara dovranno essere di colore nero ed avere una altezza minima di cm. 15 ed una larghezza di cm. 2.

4.21 - Carburatori

Nel rispetto del proprio regolamento di categoria.

4.22 - Carburante (benzina e olio per miscela)

Il carburante dovrà avere le stesse caratteristiche del campione prelevato dal distributore indicato dall'organizzatore.

La conformità della benzina sarà controllata con adeguata apparecchiatura, per comparazione con un campione prelevato dal distributore, che gli Organizzatori devono indicare, unitamente al tipo di benzina *verde (senza piombo)* prescelto, mediante comunicato affisso nell'Albo Ufficiale di gara. Con questo controllo i Commissari Tecnici si limitano a verificare, se il campione prelevato dal serbatoio del concorrente rispetta o meno i valori di riferimento del campione prelevato dal distributore

All'atto delle verifiche sportive ante gara i concorrenti sono obbligati a dichiarare l'olio lubrificante (un solo tipo) ed in quale percentuale utilizzato nella preparazione della miscela.

Il controllo può avvenire in qualsiasi momento della manifestazione;

In sede di pre-griglia i Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici,

hanno la facoltà di disporre, a loro discrezione, la sostituzione dell'intero contenuto del serbatoio del kart con miscela costituita da benzina del rifornimento indicato dall'organizzatore e olio di marca e percentuale dichiarati dal concorrente.

Ogni rifiuto di controllo o di sostituzione ed ogni non conformità della benzina utilizzata comporterà l'immediata esclusione dalla gara o dall'intera manifestazione. In relazione alla gravità dell'infrazione, i Commissari Sportivi potranno inoltre richiedere il deferimento al Giudice del campionato.

4.23 Acquisizione dei dati

È consentito l'utilizzo di sistemi di visualizzazioni dei parametri di RPM, Crono e Temperatura Acqua.

4.24 - Sistema di raffreddamento

Un solo circuito di raffreddamento e una sola pompa. L'uso di due radiatori è consentito solo se collegati tra loro in serie. Per la regolazione delle temperature sono ammessi dispositivi mobili, regolabili ma non amovibili quando il kart è in marcia. Questi dispositivi non devono presentare elementi di pericolosità. Sistemi di "by-pass" tipo "calorstat" sono ammessi.

4.25 - Accensioni

In tutte le classi e le categorie, con eccezione delle cl. 60 cc. Baby e Mini, sono ammesse le accensioni ad anticipo fisso, È vietato l'utilizzo di ogni tipo di ritardatore.

In sede di parco chiuso lato partenza i Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, hanno quindi facoltà di disporre, a loro discrezione la sostituzione dell'accensione con quella fornita agli Organizzatori dai Costruttori interessati.

L'accensione di proprietà del concorrente sarà restituita al termine di ciascuna fase di gara. Ogni rifiuto di sostituzione dell'accensione da parte dei concorrenti interessati comporterà l'immediata esclusione dalla gara o dall'intera manifestazione. In relazione alla gravità dell'infrazione, i Commissari Sportivi potranno inoltre richiedere il deferimento al Giudice del campionato.

Art. 5 - CLASSE 60 cc. BABYKART

5.1- Motore

Valgono le disposizioni del seguente punto 6.1 con le seguenti eccezioni:

- Marmitta a bauletto monotipo, disegno unico uguale per tutti; in ogni momento la marmitta non deve presentare sfiatamenti, sia sul collettore sia su tutto il corpo della marmitta stessa. La marmitta deve fare uscire i gas di scarico esclusivamente dal tubicino di diametro mm. 6,5 max.

La marmitta deve essere fissata saldamente al cilindro solo mediante una sola guarnizione in AFM20 di spessore di 1 mm. min. L'utilizzo di guarnizioni in materiale diverso è vietato.

L'eventuale perdita di gas di scarico o sfiatamenti devono essere verificata mediante i

sistemi seguenti:

- a). di tenuta di acqua (riempiendo d'acqua la marmitta e controllando eventuali perdite);
- b). di spegnimento del motore (tappando il tubicino di scarico dei gas e verificando lo spegnimento del motore);
- c). con altri interventi ritenuti idonei dai Commissari Tecnici.

- Rapporto Pignone/Corona: Z11/88

- Carburatore a vaschetta, diametro del venturi **14.00 mm.**, di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del minimo con getto e vite di regolazione miscela o aria; il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata;

Il carburatore deve essere verificato mediante tampone *non passa*.

5.2 Telaio

Ved. seguente art. 6.2

5.3 - Ruote e Pneumatici

Ved. seguente Art. 6.3.

5.4 - Peso

Minimo Kg. 85.

Art. 6 - CLASSE 60 cc. Minikart

6.1 - Motore

Monocilindrico, ad ammissione di tipo "Piston Port", raffreddato esclusivamente ad aria "libera", con avviamento *on board* (TAG), conforme al presente regolamento tecnico.

I pezzi del motore devono sempre conservare la loro costruzione di origine.

I motori devono essere inoltre conformi alle caratteristiche seguenti:

- La distribuzione del motore angolo di scarico e aspirazione sono misurate mediante uno spessore da mm. 0.20 avente larghezza di 10mm;
- Candela: di marca libera del tipo tradizionale ad un solo elettrodo, misure: lunghezza 18,5mm; passo M14x1,25 il bordo finale della candela montata sulla testa non deve entrare nella camera di scoppio elettrodo non compreso
- Volume della camera di combustione: 7 cc., sopra filetto candela; ogni artificio atto a modificare direttamente o indirettamente il volume della camera di scoppio, gli angoli di aspirazione e scarico, sono vietati;
- Forma della camera di combustione: sferica, verificabile con dima;
- Raffreddamento: ad aria libera.
- Carburatore a vaschetta, diametro del venturi **18.00 mm.**, di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del minimo con getto e vite di regolazione miscela o aria; il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata.

Il carburatore deve essere verificato mediante tampone *non passa*;

- Avviamento elettrico *on board* (TAG), alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start; la corona dell'avviamento deve essere montata sul lato frizione. Il motore deve essere dotato di un interruttore di arresto efficace e sicuro. È vietato qualsiasi artificio (condensatori ed altro) diverso dal cablaggio che collega la batteria al pulsante di avviamento.

La batteria deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidalmente

- al telaio mediante cavalletto con viti, elastici di adeguata robustezza o cinghia stringente).
- Il regime di primo trascinamento (attacco) della frizione è stabilito in 5500 rpm. massimo.
- Il controllo è effettuato sulla pre-griglia di ogni partenza con kart in ordine di marcia e pilota a bordo, mediante verifica dell'avanzamento del kart al regime di 5500 rpm;
- Accensione: analogica, ad anticipo fisso.
 - Marmitta 60cc Minikart: disegno unico uguale per tutti.
 - Rapporto Pignone: Z11/Corona libera

6.2 - Telaio

Telaio conforme al presente regolamento tecnico.

È vietato il montaggio sul telaio di qualsiasi barra stabilizzatrice o di irrigidimento.

Il sedile deve essere fissato al telaio mediante 4 punti saldati al telaio stesso. È vietato

l'utilizzo di barre di rinforzo al sedile.

I fuselli devono essere ad attacco fisso o registrabile.

Freni a funzionamento meccanico o idraulico agenti soltanto sulle ruote posteriori.

Serbatoio: il serbatoio (uno) deve avere una capacità minima di 3 litri e deve poggiare sul pianale del telaio.

La misurazione dell'avantreno dei telai della cl. 60 cc. deve essere effettuata come indicata:

Altezza da terra minimo 20mm., massimo 80 mm.

L'utilizzo in gara di una barra anti-intrusione *secondo le dimensioni seguenti è obbligatorio:*

Ø minimo del tubo 16mm, fissato sui 2 tubi principali del telaio

6.3 - Ruote e Pneumatici

a) larghezza massima ruota completa, con pneumatico montato a pressione, anteriore mm. 115 (verifica con dima di mm. 117), posteriore mm. 150 (verifica con dima di mm. 152);

b) Pneumatici: Vega mod. Cadetti ant. 10x4.00-5 i post. 11x5.00-5

6.4 - Peso

Minimo Kg. 105.

I telai della cl. 60 cc. devono essere equipaggiati da un paraurti con protezione delle ruote posteriori conforme alle misure sotto riportate:

7 – CLASSE 60 WTP

7.1 – Motore

Le parti del motore realizzate in lega d'alluminio devono essere realizzate esclusivamente per fusione o pressofusione.

- Raffreddamento: ad aria libera;
- Marmitta: di disegno e misure prestabilite; spessore min. della lamiera di 1,00 mm.; terminale silenziato;
- Carburatore a vaschetta, diametro del venturi 18.00 mm., di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del minimo con getto e vite di regolazione miscela o aria;
- Foro del collettore diametro 18 mm;

- Accensione: analogica, ad anticipo fisso.

- Frizione: centrifuga, a secco, peso gr. 800 (completa di corona di avviamento, viti di fissaggio e frizione), diametro esterno campana mm. 90,20;

- Rapporto Pignone Z11/ Corona libera.

Per il motore WTP 60 al fine di evitare rotture del motore dovute all'aspirazione di corpi estranei, è consentito applicare all'esterno dei "canotti" del silenziatore o filtro di aspirazione una retina di protezione.

7.2 – Telaio

Sono ammessi tutti i telai.

I telai devono essere conformi alle caratteristiche seguenti:

- larghezza max fuori tutto: mm. 1.100;
- assale: in materiale magnetico, monopezzo; Ø 30, forato, spessore min. 4,9 mm. Lunghezza mm. 960,00
- passo: mm 950 (+/- 5 mm.)
- cuscinetti sull'assale: max 2;
- numero dei tubi: 6;
- numero delle curve: max 8;
- freni a funzionamento meccanico agente soltanto sulle ruote posteriori;
- serbatoio: (uno) deve avere una capacità minima di 3 litri e deve poggiare sul pianale del telaio;
- supporti del sedile: fissi;

I telai della cl. 60 cc. devono essere equipaggiati da un paraurti con protezione delle ruote posteriori conforme alle misure sotto riportate:

Una volta montato sul kart, il paraurti posteriore dovrà avere una distanza dalle ruote posteriori non superiore a mm. 50.

7.3 - Ruote e Pneumatici

- a) Cerchi: in alluminio (e sue leghe), con esclusione del magnesio (e sue leghe).
- b) larghezza massima ruota completa, con pneumatico montato a pressione, anteriore mm. 115 (verifica con dima di mm. 117), posteriore mm. 150 (verifica con dima di mm. 152);
- c) Pneumatici: Vega mod. Cadetti ant. 10X4.00-5 post. 11x5.00-5

8 - Classe 100 JUNIOR

8.1 - Motori

I motori della categoria junior sono provvisti di frizione centrifuga a secco. Sui kart della cl. 100 cc. Junior è consentito montare un sistema di avviamento elettrico del motore.

8.2 - Telai

La misura massima della carreggiata (fuori tutti) è di max mm. 1360.

8.3 – Carburatori

Sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione max mm. 24, verificabile con tampone "non passa" di mm. 24.25;

Non è consentito l'utilizzo di sistemi "power jet".

8.4 - Pneumatici

Larghezza: pneumatici posteriori 215 mm. (pneumatico montato a pressione d'uso, verificabile con dima da 217 mm.); pneumatici anteriori: 135 mm. (pneumatico montato a pressione d'uso, verificabile con dima da 137 mm.).

Pneumatici: Vega mod. SL5

8.5 - Volume

Il volume della camera di scoppio di questi motori deve essere misurato secondo le procedure sotto riportate:

- smontare il motore dal telaio;
- attendere che il motore sia a temperatura ambiente;
- fare smontare la candela (controllare la quota di mm. 18,5) e la testa;
- rendere a tenuta stagna, con l'aiuto di grasso, la parte superiore del pistone e la canna del cilindro;
- portare il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero;
- pulire accuratamente l'eccedenza di grasso;

- rimontare la testa;
- avvitare la boccola (ved. disegno allegato) al posto della candela;
- per mezzo di una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica), riempire la camera di scoppio (con miscela al 50% di olio e benzina) fino al bordo superiore della boccola.

(disegno della boccola, dimensione in mm.)

. Il volume allora misurato meno il volume dell'inserto (2 cc) non dovrà essere inferiore a 12 cc.

Art. 9 - CLASSE 125 cc. KF3

I pezzi d'origine del motore devono sempre conservare la loro costruzione originale.

Le modifiche che possono alterare l'aspetto iniziale, le quote, i disegni sono vietate, salvo quando le stesse sono esplicitamente autorizzate da un articolo del presente regolamento o per ragioni di sicurezza.

9.1 - Motore

Motore alternativo mono-cilindrico 2 tempi a presa diretta.

- Sono vietati i materiali esotici e nobili: obbligatori acciaio ed alluminio;
- è vietato il carbonio per tutti i pezzi strutturali;
- il carter motore ed il cilindro devono derivare obbligatoriamente da una fusione d'alluminio;
- albero motore, biella e spinotto: in acciaio magnetico obbligatorio;
- i pistoni devono derivare obbligatoriamente da una fusione o forgia d'alluminio;
- il cilindro deve essere realizzato con camicia in ghisa d'acciaio;
- l'altezza del blocco-cilindro deve essere misurata tra il piano di appoggio della canna ed il piano del piede del cilindro;
- cilindrata massima: 125 cc.
- raffreddamento ad acqua (carter, cilindro e testata), ad un solo circuito, con pompa d'acqua integrata;
- corsa: compresa fra 54 mm minimo e 54,5 mm massimo;
- immissione lamellare nei carter o nel cilindro;
- valvola di scarico vietata e sostituita da un otturatore o da canna cilindro non fresato (cioè da cilindro nella fusione originale che deve avere all'interno la canna con il solo angolo della luce di scarico e booster di scarico a 170°,
- angolo di scarico massimo di 170°;
- il funzionamento meccanico della valvola di scarico è libero, fermo restando che nessun altro particolare può essere aggiunto;
- sovralimentazione vietata.

Procedura obbligatoria per il controllo del volume minimo di camera di combustione (9 cc.) misurata secondo il metodo seguente:

1. Smontare il motore dal telaio;
2. aspettare che il motore sia alla temperatura ambiente;
3. fare smontare la testata per controllare che il bordo inferiore della candela avvitata e stretta sulla testata non entri all'interno della cupola della camera di scoppio;
4. Fare smontare la candela, controllare la quota di 18,5 mm.;
5. Avvitare la boccola calibrata (PLUG INSERT) al posto della candela; la boccola calibrata avvitata e stretta sulla testata non deve entrare nella parte superiore interna della cupola della camera di combustione. La boccola calibrata deve essere avvitata e stretta sulla testata in modo identico a come è montata la candela di 18.5 mm di lunghezza;
6. rendere stagna con l'aiuto di grasso la parte superiore del pistone e la periferia del cilindro;

7. mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore;
8. asciugare accuratamente l'eccedenza di grasso;
9. fare rimontare la testata e stringerla;
10. con l'aiuto della buretta di laboratorio graduata meccanica di grado A elettronica, riempire la camera di combustione, con una miscela del 50% di olio ed il 50% di carburante, fino a rasentare o inumidire il bordo superiore della boccola calibrata (PLUG INSERT);
11. Il volume misurato non dovrà essere inferiore a 12 cc.
 - candela: marca libera. Il bordo finale della candela (elettrodi non compresi) montata sulla testata non deve superare la parte superiore del cielo della camera di combustione;
 - dimensione del filetto della candela - lunghezza 18,5 mm; passo: M 14 x 1,25;
 - sistema d'equilibratura smontabile e controllabile direttamente dall'esterno.
 - accensione con limite specifico a 14.000 rpm (centralina BLEU)
 - limitazione del regime motore a 14.000 giri/min.;
 - Frizione, a secco, centrifuga con masse di espansione; la frizione motore dovrà innestarsi a 3000 rpm massimo e provocare l'avanzamento del kart con il pilota a bordo; deve essere montata una protezione efficace (fatta di alluminio o plastica) che copra la frizione centrifuga lasciando libero accesso alla catena o alla cinghia;
 - la frizione deve essere in presa diretta (100%) a 5000 rpm max in tutte le condizioni;
 - marmitta dedicata al motore;
 - silenziatore d'aspirazione con i 2 fori di entrata da 23 mm.;

9.2 - Carburatore

carburatore a farfalla, con venturi di 20 mm. di diametro massimo, con solo due viti di regolazione, il carburatore deve restare strettamente d'origine e deve essere conforme alle *dime* di verifica per il controllo della forma del canale di entrata;

9.3 Pneumatici

pneumatici posteriori 650 mm; pneumatici anteriori: 460 mm.

- avviamento elettrico on board;
- batteria a secco (manutenzione libera) obbligatoria o del tipo con gel, senza liquido all'interno, dedicata esclusivamente all'avviamento e fissata efficacemente solo ed esclusivamente sui tubi del telaio. È vietato fissarla sul sedile;
- Interruttore obbligatorio di messa in moto ed arresto, tale da poter essere azionato dal pilota in posizione normale di guida;
- Peso minimo con pilota a bordo in condizione di marcia: Kg. 145 kg.

Tutto ciò che non è espressamente consentito dal presente regolamento è VIETATO.

Art. 10 - CLASSE 100 cc. SPRINT

10.1 – Telaio

- Assale ammessi a) diametro 30mm. b) forato diametro 40 mm. (spessore minimo 2,9 mm.) c) diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.).

Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni del presente regolamento tecnico.

10.2 - Motori

Sono ammessi tutti i motori, monocilindrico di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), senza cambio di velocità, di cilindrata massima di 100 cc., con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante.

Modifiche autorizzate: tutte le modifiche al motore sono autorizzate salvo:

All'interno del motore:

- la corsa;
- l'alesaggio;
- l'interasse di biella;
- il materiale della biella che deve restare magnetico.

All'esterno del motore:

- il numero dei carburatori ed il loro diametro;
- le caratteristiche esterne del motore montato.

10.3 – Carburatori

Sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione max mm. 24, verificabile con tampone "non passa" di mm. 24.25;

Non è consentito l'utilizzo di sistemi "power jet".

10.4 - Ruote e pneumatici

a) larghezza massima con pneumatici gonfiati a pressione d'uso:

- anteriore: mm 135 (verificabile con dima mm 137);
- posteriore: mm 215 (verificabile con dima mm 217).

10.5 – Peso

Peso minimo: Kg 155

Art. 11 - CLASSE 100 cc. K1

11.1 – Telaio

- Assale: a) forato, diametro 40 mm. (spessore minimo 2,9 mm.) b) diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.).

Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni del presente regolamento tecnico.

11.2 - Motori

Sono ammessi tutti i motori, monocilindrico di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), senza cambio di velocità, di cilindrata massima di 100 cc., con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante.

Modifiche autorizzate: tutte le modifiche al motore sono autorizzate salvo:

All'interno del motore:

- la corsa;
- l'alesaggio;
- l'interasse di biella;
- il materiale della biella che deve restare magnetico.

All'esterno del motore:

- il numero dei carburatori ed il loro diametro;
- le caratteristiche esterne del motore montato.

11.3 – Carburatori

Sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione max mm. 24, verificabile con tampone "non passa" di mm. 24.25;

Non è consentito l'utilizzo di sistemi "power jet".

11.4 - Ruote e pneumatici

a) larghezza massima con pneumatici gonfiati a pressione d'uso:

- anteriore: mm 135 (verificabile con dima mm 137);
- posteriore: mm 215 (verificabile con dima mm 217).

11.5 – Peso

Peso minimo: Kg 155

Art. 12 - CLASSE 100 cc. TOP DRIVER

12.1 – Telai

- Assale: a) forato, diametro 40 mm. (spessore minimo 2,9 mm.) b) diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.).

Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni del presente regolamento tecnico.

12.2 - Motori

Sono ammessi tutti i motori, monocilindrico di serie,raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), senza cambio di velocità,di cilindrata massima di 100 cc., con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante.

Modifiche autorizzate: tutte le modifiche al motore sono autorizzate salvo:

All'interno del motore:

- la corsa;
- l'alesaggio;
- l'interasse di biella;
- il materiale della biella che deve restare magnetico.

All'esterno del motore:

- il numero dei carburatori ed il loro diametro;
- le caratteristiche esterne del motore montato.

12.3 – Carburatori

Sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione max mm. 24, verificabile con tampone "non passa" di mm. 24.25;

Non è consentito l'utilizzo di sistemi "power jet".

12.4 - Ruote e pneumatici

a) larghezza massima con pneumatici gonfiati a pressione d'uso:

- anteriore: mm 135 (verificabile con dima mm 137);
- posteriore: mm 215 (verificabile con dima mm 217).

12.5 – Peso

Peso minimo: Kg 150

Art. 13 - CLASSE 125 cc. SPRINT

13.1 – Telai

- Assale:a) diametro 30 pieno;b) forato, diametro 40 mm. (spessore minimo 2,9 mm.) c) diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.).

Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni del presente regolamento tecnico.

13.2 – Motore

monocilindrico ad ammissione lamellare, raffreddato esclusivamente ad acqua con un solo circuito;

Cilindrata massima 125 cc.;

Coperchio del Pacco lamellare libero;

13.3 – Carburatore

Sono ammessi:

- il carburatore Dell'Orto tipo PHBE, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione "Venturi" max mm. 30, verificabile con tampone "non passa"

di mm. 30.25;

- il carburatore Dell'Orto tipo VSHS, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore "Venturi" max mm. 30.

Su ambedue i carburatori non è consentito l'utilizzo di sistemi "power jet";

13.4 - Cambio di velocità

Minimo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

13.5 - Angolo di apertura scarico

Totale 199° massimo;

13.6 - Volume della camera di scoppio

minimo 11 cc. Procedura per il controllo del volume come indicato di seguito;

13.7 - Candela

di marca libera. Dimensioni, lunghezza 18,5 mm, passo M 14x1.25 mm. Il filetto della candela montata sulla testata non dovrà in qualsiasi momento entrare all'interno

della camera di scoppio;

13.8 – Marmitta

dedicata al motore

13.9 - Pneumatici

Larghezza: pneumatici posteriori 215 mm. (pneumatico montato a pressione d'uso, verificabile con dima da 217 mm.); pneumatici anteriori: 135 mm. (pneumatico montato a pressione d'uso, verificabile con dima da 137 mm.).

13.10 - Peso

Minimo Kg 175.

Procedura obbligatoria per il controllo del volume della camera di scoppio senza smontare la testata.

1 - Attendere che il motore sia a temperatura ambiente.

2 - Fare smontare la candela (controllare la quota 18,5 mm).

3 - Avvitare "l'inserto" al posto della candela, l'inserto stretto sulla testata dovrà essere fissato nello stesso ed identico modo come era fissata la candela.

4 - Mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore.

5 - Assicurarsi che il motore sia in piano perfettamente orizzontale.

6 - Con una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione (con una miscela del 50% di olio e 50% carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto.

7 - Il volume allora misurato meno il volume dell'inserto (2 cc.) non dovrà essere inferiore a 11 cc.

Art. 14 - CLASSE 125 cc. C1

14.1 – Telaio

- Assale: a) forato, diametro 40 mm. (spessore minimo 2,9 mm.) b) diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.).

Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni del presente regolamento tecnico.

14.2 – Motore

monocilindrico ad ammissione lamellare, raffreddato esclusivamente ad acqua con un solo circuito; Cilindrata massima 125 cc.;

Coperchio del Pacco lamellare libero;

14.3 – Carburatore

Sono ammessi:

- il carburatore Dell’Orto tipo PHBE, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione “Venturi” max mm. 30, verificabile con tampone “non passa” di mm. 30.25;

- il carburatore Dell’Orto tipo VSH, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore “Venturi” max mm. 30.

Su ambedue i carburatori non è consentito l’utilizzo di sistemi “power jet”;

14.4 - Cambio di velocità

Minimo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

14.5 - Angolo di apertura scarico

Totale 199° massimo;

14.6 - Volume della camera di scoppio

minimo 11 cc. Procedura per il controllo del volume come indicato di seguito;

14.7 - Candela

di marca libera. Dimensioni, lunghezza 18,5 mm, passo M 14x1.25 mm. Il filetto della candela montata sulla testata non dovrà in qualsiasi momento entrare all’interno della camera di scoppio;

14.8 – Marmitta

dedicata al motore

14.9 - Pneumatici

Larghezza: pneumatici posteriori 215 mm. (pneumatico montato a pressione d’uso, verificabile con dima da 217 mm.); pneumatici anteriori: 135 mm. (pneumatico montato a pressione d’uso, verificabile con dima da 137 mm.).

14.10 - Peso

Minimo Kg 175.

Procedura obbligatoria per il controllo del volume della camera di scoppio senza smontare la testata.

1 - Attendere che il motore sia a temperatura ambiente.

2 - Fare smontare la candela (controllare la quota 18,5 mm).

3 - Avvitare “l’inserto” al posto della candela, l’inserto stretto sulla testata dovrà essere fissato nello stesso ed identico modo come era fissata la candela.

4 - Mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l’albero motore.

5 - Assicurarsi che il motore sia in piano perfettamente orizzontale.

6 - Con una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione (con una miscela del 50% di olio e 50% carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell’inserto.

7 - Il volume allora misurato meno il volume dell’inserto (2 cc.) non dovrà essere inferiore a 11 cc.

Art. 15 - CLASSE 125 TOP DRIVER -

15.1 – Telaio

- Assale: a) forato, diametro 40 mm. (spessore minimo 2,9 mm.) b) diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.).

Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni del presente regolamento tecnico.

15.2 – Motore

monocilindrico ad ammissione lamellare, raffreddato esclusivamente ad acqua con un solo circuito;

Cilindrata massima 125 cc.;

Coperchio del Pacco lamellare libero;

15.3 – Carburatore

Sono ammessi:

- il carburatore Dell'Orto tipo PHBE, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione "Venturi" max mm. 30, verificabile con tampone "non passa" di mm. 30.25;

- il carburatore Dell'Orto tipo VHSH, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore "Venturi" max mm. 30.

Su ambedue i carburatori non è consentito l'utilizzo di sistemi "power jet";

15.4 - Cambio di velocità

Minimo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

15.5 - Angolo di apertura scarico

Totale 199° massimo;

15.6 - Volume della camera di scoppio

minimo 11 cc. Procedura per il controllo del volume come indicato di seguito;

15.7 - Candela

di marca libera. Dimensioni, lunghezza 18,5 mm, passo M 14x1.25 mm. Il filetto della candela montata sulla testata non dovrà in qualsiasi momento entrare all'interno della camera di scoppio;

15.8 – Marmitta

dedicata al motore

15.9 - Pneumatici

Larghezza: pneumatici posteriori 215 mm. (pneumatico montato a pressione d'uso, verificabile con dima da 217 mm.); pneumatici anteriori: 135 mm. (pneumatico montato a pressione d'uso, verificabile con dima da 137 mm.).

15.10 - Peso

Minimo Kg 170.

Procedura obbligatoria per il controllo del volume della camera di scoppio senza smontare la testata.

1 - Attendere che il motore sia a temperatura ambiente.

2 - Fare smontare la candela (controllare la quota 18,5 mm).

3 - Avvitare "l'inserto" al posto della candela, l'inserto stretto sulla testata dovrà essere fissato nello stesso ed identico modo come era fissata la candela.

4 - Mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore.

5 - Assicurarsi che il motore sia in piano perfettamente orizzontale.

6 - Con una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione (con una miscela del 50% di olio e 50% carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto.

7 - Il volume allora misurato meno il volume dell'inserto (2 cc.) non dovrà essere inferiore a 11 cc.

16 Classe 125c.c. TAG

La classe 125 TAG è composta da motori con avviamento elettrico e monomarcia con raffreddamento sia ad aria che a liquido.

16.1 - Carburatori

Sono ammessi:

- il carburatore Dell'Orto tipo PHBE, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione "Venturi" max mm. 30, verificabile con tampone "non passa" di mm. 30.25;
- il carburatore Dell'Orto tipo VSH, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore "Venturi" max mm. 30.

Su ambedue i carburatori non è consentito l'utilizzo di sistemi "power jet";

16.2 - Ruote e pneumatici

a) larghezza massima con pneumatici gonfiati a pressione d'uso:

- anteriore: mm 135 (verificabile con dima mm 137);
- posteriore: mm 215 (verificabile con dima mm 217).

16.3 - Volume camera di scoppio.

Il volume della camera di scoppio di questi motori deve essere misurato secondo le procedure sotto riportate:

- smontare il motore dal telaio;
- attendere che il motore sia a temperatura ambiente;
- fare smontare la candela (controllare la quota di mm. 18,5) e la testa;
- rendere a tenuta stagna, con l'aiuto di grasso, la parte superiore del pistone e la canna del cilindro;
- portare il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero;
- pulire accuratamente l'eccedenza di grasso;
- rimontare la testa;
- avvitare la boccia (ved. disegno allegato) al posto della candela;
- per mezzo di una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica), riempire la camera di scoppio (con miscela al 50% di olio e benzina) fino al bordo superiore della boccia.

Il volume allora misurato meno il volume dell'inserito (2 cc) non dovrà essere inferiore a 12 cc.

16.3 – Peso

Peso minimo: Kg 160.

Licenze, Tessere e Assicurazioni

Licenze

Chiunque direttamente o indirettamente, partecipi all'attività sportiva karting è tenuto ad essere titolare di licenza rilasciata dalla OMI e tessera sportiva rilasciata dalla CSEN Italia.

Sono previste le seguenti categorie di licenze:

Dirigente;

Organizzatore

Ufficiale di gara;

Karting Club

Pilota;

Meccanico;

Assistente o accompagnatore;

Frequentatore;

Le licenze sono un certificato di registrazione rilasciato ad ogni persona fisica che ne faccia richiesta nei modi e nei termini indicati al successivo art. 1. Tutte le licenze hanno validità dalla data di emissione al 31 dicembre successivo.

Art. 1- Norme per la richiesta ed il rilascio delle licenze.

Le domande di licenziamento devono essere presentate alla OMI per il tramite dei propri affiliati a mezzo dei "moduli di domanda di licenza" disponibili presso le sedi delle piste affiliate.

I moduli di domanda devono essere compilati chiaramente (dattiloscritti o a stampatello), integralmente e devono essere sottoscritti dai richiedenti. Le licenze OMI sono:

a) Pilota (conduttore)

viene rilasciata alle persone fisiche maggiorenni e minorenni che intendono partecipare all'attività sportiva Karting come piloti che ne facciano richiesta nei modi e nei termini previsti dalla Lega Piste Italiana.

b) Assistente o accompagnatore

viene rilasciata solo a persone fisiche **maggioirenni** non pilota che con tale tessera può iscrivere un pilota minorenne ad una gara.

c) Meccanico

viene rilasciata alle persone fisiche superiori all'età di anni sedici che aiutano i piloti nel loro svolgimento della gara e permette l'ingresso al parco chiuso se munito di pass e se è dichiarato dal pilota all'iscrizione.

e) Frequentatore

viene rilasciata alle persone fisiche che accedono all'interno degli impianti.

f) Karting Club

vengono rilasciate numero tre licenze: Presidente (Legale rappresentante), Direttore Sportivo e Direttore Tecnico del karting club.

g) Ufficiale di gara

viene rilasciata alle persone fisiche **maggioirenni** (anni sedici solo per i commissari di percorso) abilitate dalla Lega Piste Italiana, che svolgono le funzioni di controllo della gara nelle varie mansioni (Direttore di Gara, Commissario Sportivo, Commissario Tecnico, Commissario di percorso).

h) Dirigente

Viene rilasciata ai componenti del Consiglio Nazionale della Lega Piste Italiana.

Art. 2- Norme per la richiesta ed il rilascio delle tessere.

Le domande di tesseramento CSEN Italia devono essere presentate alla O.M.I. per il tramite dei propri affiliati a mezzo dei "moduli di domanda di licenza O.M.I." disponibili presso le sedi delle piste affiliate.

I moduli di domanda devono essere compilati chiaramente (dattiloscritti o a stampatello), integralmente e devono essere sottoscritti dai richiedenti. Le tessere CSEN Italia vengono rilasciate:

a) Pilota (conduttore)

b) Assistente o accompagnatore

c) Meccanico

f) Karting Club

g) Ufficiale di gara

h) Dirigente

Art. 3 – Licenze e Quote

Tutte le licenze O.M.I. e tessere CSEN Italia sono rilasciate dietro versamento delle seguenti somme:

Pilota/conduttore € 50,00

Assistente/Accompagnatore	€ 30,00
Meccanico	€ 30,00
Karting Club	€ 50,00
Frequentatore	€ 10,00

Assicurazioni

La garanzia della polizza è operante per gli infortuni che potessero occorrere a tutti i tesserati della CSEN Italia.

- Durante la pratica di attività sportive, sociali culturali e del tempo libero, previste dalla O.M.I.
- Durante gare; In occasione della frequentazione delle sedi sociali e nel presenziare a manifestazioni motoristiche, culturali e del tempo libero organizzate dalla O.M..I.
- In occasione delle partecipazioni a manifestazioni ufficiali nazionali organizzate O.M.I.

Il pilota deve presentare all'atto della domanda di rilascio della tessera ed ad ogni gara il proprio certificato medico (rilasciato dalle competenti A.S.L. o centri di medicina dello Sport).

Art. 2 Partecipazione alle gare

Per partecipare alle gare il pilota deve presentare alle verifiche sportive:

2.1 Pilota maggiorenne

1. Licenza O.M.I. - Tessera CSEN Italia di Pilota/concorrente
2. Certificato medico in corso di validità
3. Licenza O.M.I. e Tessera CSEN Italia meccanico/assistente.

2.2 Pilota minorenni

- a) Licenza - Tessera CSEN Italia di Pilota/concorrente
- b) Licenza O.M.I. - Tessera CSEN Italia di assistente/accompagnatore.
- c) Certificato medico in corso di validità.
- d) Licenza O.M.I. e Tessera CSEN Italia meccanico/assistente.

LEGA PISTE ITALIANA

REGOLAMENTO SPORTIVO KARTING 2009

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.

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

2.1 - Le classi e le categorie sono costituite se vi sono 5 Kart verificati, salvo quanto diversamente previsto nei regolamenti delle manifestazioni.

2.2 - La costituzione delle classi e delle categorie è deliberata dalla Lega Piste Italiana per il tramite del 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 abbinate tra loro soltanto nell'ambito dello stesso raggruppamento e alle seguenti condizioni:

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

b) Quando le categorie vengono abbinate, 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 3 kart verificati e non possono essere abbinate con altre categorie o tra di loro.

ART. 3 - PISTE

Le manifestazioni karting titolate della O.M.I. 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 O.M.I..

ART. 4 - CONDUTTORI- TESSERAMENTO

Nelle gare sono ammessi, con le modalità, le classifiche e le limitazioni previste dalla O.M.I. , i conduttori titolari di **licenza O.M.I. e tessera CSEN Italia in corso di validità.**

ART. 5 - UFFICIALI DI GARA

Gli ufficiali per le varie manifestazioni sono designati dalla O.M.I.

ART. 6 - CRONOMETRAGGIO

I cronometristi sono ufficiali di gara con tessera rilasciata dalla O.M.I., con funzioni di rilevamento dei tempi e per la compilazione delle classifiche nelle competizioni.

I cronometristi tesserati dalla O.M.I. 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 O.M.I., questi dati non devono essere comunicati ad altri;

c) osservare le norme dalla O.M.I. e suoi allegati per quanto riguarda il cronometraggio e gli apparecchi di cronometraggio.

Art. 7 - ASSICURAZIONE

Le gare organizzate dalla O.M.I. sono coperti di assicurazione rilasciata tramite tesseramento CSEN Italia 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 O.M.I..

La O.M.I. 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: quando non sono iscritte in nessun calendario;

8.3 Calendario

All'inizio di ogni anno la O.M.I. 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 O.M.I. stabilisce. In caso di concomitanze d'iscrizione hanno precedenza di iscrizione, 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 O.M.I., 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 e telaio.

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) Campionato Regionale 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 Lega Piste Italiana 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 la destinazione stabilita dall'organizzatore

ART. 10- NUMERI DI GARA

Gli organizzatori possono assegnare volta per volta, i numeri di gara escludendo lo zero e quelli a quattro cifre, tenendo conto dei numeri già assegnati ai piloti iscritti ai campionati.

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, 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. 11 – VERIFICHE ANTE GARA

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

- a) Licenza di conduttore rilasciata dalla O.M.I. in corso di validità;
- b) Tessera di conduttore rilasciata dal CSEN Italia in corso di validità;
- c) Certificato di idoneità fisica in corso di validità in originale;
- d) Documento di identità;
- e) Scheda di iscrizione compilata in tutte le sue parti;

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 consegnati n. 4 pass per pilota così distinti:

n. 1 pass pilota

n. 1 pass meccanico

n. 1 **pass accompagnatore parco chiuso (solo per le categorie 50 e 60 cc)**

n. 1 **pass ospite paddock**

i sopra citati 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 Lega Piste Italiana:

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:

13.1.1 - 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.

13.1.2 – 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 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) 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).

13.1.3 - Lunghezza delle gare

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

Piste permanenti circuiti cittadini

1. Classi 100 e 125

- Batterie Km 10/15 Km 8/12
- Finale Km 15/20 Km 10/15

b) Classe 60 cc - Batterie Km 12/15 Km 10/12
12/15 Km 10/12

- Finale Km

c) Classe 50 cc

- Batterie Km 8/10 Km 6/8
- Finale Km 8/10 Km 6/8

Nelle classi e categorie con meno di dieci conduttori verificati, la lunghezza prevista nel regolamento di gara può essere ridotta con decisione motivata dai Commissari Sportivi.

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

13.3 – 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), dalla O.M.I. . La capienza e di 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 O.M.I..

b) Prove libere

-per le piste permanenti (kartodromi), dalla Lega Piste Italiana, 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.

13.5 - Servizio di cronometraggio

in ogni gara è obbligatorio il servizio di cronometraggio, salvo diversa disposizione della O.M.I..

Art. 14 -PARTENZA

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 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 primafila 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 mezzeria. 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. 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

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 comminate 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: 10".
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 di partenza 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' 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" o multipli e fino ad un massimo di 30".

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

Devono 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 devono essere comminate 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 p. 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.

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
- scarpette con suola in gomma

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, e fatto divieto ai conduttori meccanici e assistenti la circolazione con kart moto scooter o altri veicoli con 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: 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:

g) 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.)

h) Bandiera nera con disco arancione: accompagnata da un numero, e 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, ecc.) Una volta riparato il kart, il conduttore può ripartire;

i) Bandiera verde: segnale di via libera. E' usata alla fine della zona di pericolo segnalata dalle bandiere gialle;

l) 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);

k) Bandiera a scacchi bianchi e neri: 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 bianchi e neri.

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, i kart potranno lasciare il parco chiuso, dietro espressa disposizione dei commissari sportivi. 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 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 al parco chiuso sarà considerata come un rifiuto di sottoporsi a verifica. Le verifiche saranno eseguite dai commissari tecnici alla presenza dei 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 Lega Piste Italiana in corso di validità

ì 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

19.3 - 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' 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 annoteranno sulle classifiche già esposte che le stesse sono "sospese" oppure affiggeranno a fianco un apposito comunicato.

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.

AA

Art. 21 – DISCIPLINA DI GARA

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.