

E' data facoltà ai conduttori, per il tramite dei loro concorrenti, di cambiare, nel corso della Campionato, la marca del telaio e/o del motore dichiarati in sede d'iscrizione al Campionato

6.2 – Pneumatici

Ad iniziare dalle prove cronometrate fino alla fine delle gare (COMPRESO WARM-UP) si deve utilizzare esclusivamente il materiale e kart punzonati.

Ogni conduttore deve utilizzare il seguente quantitativo **massimo** di pneumatici distribuito dall'organizzatore:

- a) Tutte le classi (fatta eccezione per la 60 Mini e 60 enter level): massimo **6** pneumatici *slick* (tre anteriori e tre posteriori); e 6 pneumatici *rain* (tre anteriori e tre posteriori) ;
- b) classi 60 Mini e 60 enter level : 4 pneumatici *slick* e 4 pneumatici *rain* (2 anteriori e 2 posteriori) .

Gli pneumatici *slick* sono distribuiti per sorteggio ed a pagamento, in sede di gara, direttamente dall'organizzatore, mentre quelle RAIN dalla ditta costruttrice o un suo delegato e sono controllati con il sistema del "parco chiuso pneumatici". Gli pneumatici *rain* sono distribuiti con decisione del Collegio dei CCSS in relazione alle condizioni meteo.

Marca e Tipo di pneumatici:

Quelle riportate nel Regolamento Tecnico di Settore Karting

6.3 - Silenziatore di scarico e telai

Conforme al Regolamento Tecnico di Settore, art. 5.13 lett. a)

6.4 - Frizione

Il controllo tecnico della frizione e numero di giri motore è effettuato con il sistema fornito da ACI.

E' responsabilità del conduttore e del concorrente qualsiasi tipo di manomissione o danneggiamento del dispositivo durante la manifestazione.

6.5 – Carburatore

KZ2: Dell'Orto mod. VSHS, strettamente di serie.

6.6 Musetti

Per tutte le categorie sono ammesse anche i musetti non sganciabili ;

I conduttori devono essere in grado di esibire, a richiesta dei Commissari Tecnici, le schede di omologazione o registrazione del materiale presentato nelle verifiche sportive e tecniche.

ART. 7 – CARBURANTE, CARATTERISTICHE, USO, CONTROLLI

Ved. Art. 5.19 del Regolamento tecnico di settore

ART. 8 - BRIEFING

Tutti i Concorrenti e i Conduttori devono obbligatoriamente prendere parte al briefing. L'assenza comporta un'ammenda da parte dei Commissari Sportivi di € 125,00.

ART. 9 – PROVE LIBERE

Durante tali prove non può essere ammesso contemporaneamente in pista un numero superiore a quello stabilito in sede di collaudo del percorso di gara. Per tutte le classi, le prove libere sono vietate a partire dal lunedì fino al venerdì alle 13.00 precedenti la gara

Le prove libere hanno inizio il sabato a partire dalle ore alle 10.00.

ART. 10 - PROVE LIBERE UFFICIALI

Tutti i conduttori devono effettuare le prove libere ufficiali (non di qualifica). Durante tali prove non può essere

ammesso contemporaneamente in pista un numero superiore a quello stabilito in sede di collaudo del percorso di gara.

ART. 11 – PROVE DI QUALIFICAZIONE

Per ogni classe è prevista una sessione di prove ufficiali di qualificazione di **5 minuti**.

I Conduuttori che hanno superato le verifiche, prendono parte alle prove ufficiali di qualificazione e se necessario sono divisi dai Commissari Sportivi in due o tre serie. In ogni turno è ammesso contemporaneamente in pista un numero di conduuttori non superiore alla capienza della circuito stabilita in sede di collaudo del percorso di gara).

Ogni Conduuttore sceglie quando partire nel proprio turno ed è considerato valido l'inizio del proprio turno se il Conduuttore ha superato la linea di non ritorno tracciata all'uscita della pre-griglia; il giro viene considerato valido se viene completato. Il tempo di qualificazione valido è il migliore che si acquisisce nell'ambito del proprio turno di prove. In caso di ex-aequo viene considerato il 2° miglior tempo e così via.

La classifica finale delle prove di qualificazione è determinata nel seguente modo:

- In caso di una sola serie la griglia è determinata dalla classifica delle prove di qualificazione, realizzata secondo l'ordine crescente del miglior tempo sul giro realizzato da ogni conduuttore.
- In caso di due o più serie, se il miglior tempo realizzato nella serie meno veloce è minore o uguale al 101% del miglior tempo realizzato nella serie più veloce, la classifica è determinata secondo l'ordine crescente del miglior tempo sul giro realizzato da ogni conduuttore, non importa in quale serie registrato;
- In caso di due o più serie, se il miglior tempo realizzato nella serie meno veloce è maggiore al 101% del miglior tempo realizzato nella serie più veloce, la classifica è così determinata: (caso di due serie) il 1° posto va al primo classificato della 1^a serie (tempo più veloce in generale); il 2° posto va al primo classificato della 2^a serie; il 3° posto va al secondo classificato della 1^a serie; il 4° posto va al secondo classificato della 2^a serie; il 5° posto va al terzo classificato della 1^a serie; e così via.

Se un Conduuttore non ha nessun tempo valido, gli viene assegnata l'ultima posizione in classifica. Nel caso di più Conduuttori senza tempo valido, le posizioni sono determinate per sorteggio.

Ai meccanici non è consentito aiutare i loro Conduuttori se gli stessi hanno superato la linea di non ritorno tracciata all'uscita della pre-griglia. Se un Conduuttore si ferma nell'area delle riparazioni o del parco chiuso, non può più ripartire.

ART. 12 – MANCHES DI QUALIFICAZIONE

Le manches di qualificazione si disputano sulle seguenti distanze:

Classe	Distanza
60 Mini	10 giri
125 ACI KART JUNIOR	12 giri
125 ACI KART	15 giri
60 Enter level	8 giri
125 kZ4	15 giri
125 KZ3	15 giri
100 AMATORI	15 giri
KZ2	15 giri

- a) Numero dei verificati pari o inferiore** alla capienza del circuito.

I conduuttori disputano due manches di qualificazione.

L'ordine di partenza della prima manche è stabilito dalla classifica dopo le prove ufficiali di qualificazione. L'ordine di partenza della seconda manche è stabilito in base all'ordine di arrivo della prima manche.

A ciascuna manche, al termine delle quali i conduuttori sono classificati secondo il numero di giri effettuati, sono

attribuite le seguenti penalità:

0 al 1° classificato

2 al 2° classificato

3 al 3° classificato

e così via con progressione crescente di una penalità.

Tutti i conduttori che dopo la partenza non hanno effettuato la totalità dei giri previsti ed anche se non hanno terminato le manches, devono essere classificati secondo il numero di giri realmente effettuati.

Se un conduttore non prende la partenza in una delle manches (non importa per quale motivo) riceverà un numero di penalità pari al numero dei conduttori partecipanti, più una.

Se a un conduttore è stata esposta la bandiera nera o è stato escluso, riceverà un numero di penalità pari al numero dei conduttori partecipanti, più due.

In caso di ex-aequo di uno o più piloti è discriminante il miglior tempo fatto registrare nelle prove ufficiali di qualificazione.

I primi conduttori classificati dopo le manches di qualificazione, fino alla concorrenza della capienza della pista, sono ammessi alla Fase Finale.

a) b) Numero di verificati superiore alla capienza della circuito

Dopo le prove ufficiali di qualificazione i conduttori devono essere suddivisi in gruppi (A, B, C, ecc.) tenendo conto della capienza del circuito e del numero dei conduttori verificati (piloti per gruppo pari al massimo alla metà della capienza del circuito).

I conduttori sono assegnati a questi gruppi in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione: ad esempio, **in caso di 4 gruppi**, il conduttore primo classificato parte nel gruppo A, il secondo nel gruppo B, il terzo nel gruppo C, il quarto nel gruppo D, il quinto nel gruppo A, il sesto nel gruppo B, il settimo nel gruppo C, ecc.

Ogni gruppo deve gareggiare contro ciascuno degli altri gruppi.

In caso di 4 gruppi gli incontri di gruppo (manches eliminatorie) sono i seguenti:

1° - B contro C

2° - A contro D

3° - B contro D

L'ordine di partenza di ciascuna manche è stabilito sempre in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione.

A ciascuna manche, sono attribuite in base all'ordine di arrivo, le seguenti penalità:

al 1°: 0 penalità; al 2°: 2 penalità; al 3°: 3 penalità e così di seguito aumentando progressivamente di una penalità.

Se un conduttore non prende la partenza in una delle manches (non importa per quale motivo) riceverà un numero di penalità pari al numero dei conduttori partecipanti del gruppo A e B più 1 (A+B+1).

Se a un conduttore è stata esposta la bandiera nera o è stato escluso, riceve un numero di penalità pari al numero dei conduttori partecipanti del gruppo A e B più 2 (A+B+2).

Il conduttore che dopo la partenza non ha effettuato la totalità dei giri previsti, ed anche se non ha terminato le manches, deve essere classificato secondo il numero di giri realmente effettuati.

Al termine delle manches di qualificazione viene redatta una classifica sommando tutte le penalità conseguite da ciascun conduttore.

In caso di ex-aequo fra due o più conduttori, lo spareggio deve essere fatto sulla base delle loro posizioni nelle prove ufficiali di qualificazione.

ART. 13 – MANCHE DI RECUPERO

- a) I primi conduttori non qualificati fino alla concorrenza della capienza del circuito, disputano una gara di recupero sulla seguente distanza:

Classe	Distanza
60 Mini	10 giri
125 ACI KART JUNIOR	12 giri
125 ACI KART	15 giri
60 ENTER LEVEL	8 giri
125 KZ4	Km. 1815 giri

100 amatori	giri
125KZ3	20 giri
KZ2	20 giri

I primi migliori classificati della manche di recupero, fino alla concorrenza di sei, sono ammessi alla fase finale (prefinale e finale).

I sei concorrenti sono ammessi alla griglia della prefinale 1 nelle ultime sei posizioni secondo l'ordine di arrivo.

ART. 14 – FASE FINALE –Prefinale e Finale

I conduttori qualificati fino alla concorrenza della capienza del circuito,, disputano la fase finale articolata in prefinale e finale sulla seguente distanza:

Classe	Prefinale	Finale
60 Mini	12 giri	12 GIRI
125 ACI KART JUNIOR	15 giri	15 giri
125 ACI KART	15 giri	15 giri
100 amatori	15 giri	15 giri
60 Enter level	10 giri	10 giri
125 kz4	15 giri	15 giri
125 kz3	20 giri	20 giri
KZ2	20 giri	20 giri

Lo schieramento di partenza della prefinale è determinata per l'intera griglia(come da certificato di collaudo) – 4 posizioni dalla classifica delle manches eliminatorie e per i restanti quattro posti dal risultato della manche di recupero fino alla capienza del circuito come da verbale di collaudo

Lo schieramento di partenza della finale è determinato dall'ordine di arrivo della prefinale.

I conduttori che in prefinale sono stati esclusi occupano le ultime posizioni nella griglia della finale.

ART. 15 – CLASSIFICA DI GARA - PUNTEGGIO CONDUTTORI

Sulla base dell'ordine di arrivo della finale, indipendentemente dai giri effettuati, ai conduttori sono assegnati i seguenti punteggi:

Posizione	Gara 1
1°	40
2°	30
3°	24
4°	20
5°	16
6°	12
7°	9
8°	8
9°	7
10°	6
11°	5
12°	4
13°	3
14°	2
15°	1

ART. 16 – CLASSIFICHE FINALI DEL CAMPIONATO ITALIANO CIRCUITI CITTADINI ACI KARTING CONDUTTORI 2017

Per le classi ammesse al campionato Italiano ACI Karting Circuiti Cittadini, la classifica finale del Campionato Italiano Circuiti Cittadini ACI Karting Conduttori 2017 è determinata dalla somma dei due migliori punteggi ottenuti secondo quanto stabilito dal precedente Art. 15.

In caso di ex-aequo è discriminante il maggior numero di migliori piazzamenti conseguiti in finale e in caso di ulteriore parità in pre finale.

Si precisa che ai fini del punteggio finale, ogni classe è considerata costituita con un minimo di 6 piloti verificati, diversamente il punteggio è ridotto del 50%.

ART. 17 – MONTEPREMI DI GARA E FINALE

Al termine di ogni gara (Finale) i primi tre classificati ricevono i premi d'onore previsti dall'organizzatore.

ART. 18 – ALTRE DISPOSIZIONI

18.1 - L'accesso alla pre-griglia di partenza

Chiude improrogabilmente 5' prima dell'orario stabilito per la partenza stessa. L'inizio degli ultimi 5' utili per l'accesso alla griglia di partenza deve essere segnalato mediante un suono di sirena. Ad ogni conduttore doppiato in gara deve essere presentata, dopo il primo giro, la bandiera blu con doppia diagonale rossa accompagnata dal numero di gara. Il conduttore interessato deve raggiungere immediatamente il parco chiuso.

Egli è classificato secondo il numero di giri realmente effettuati. Il conduttore che non si attiene agli ordini impartiti con la bandiera blu con la doppia diagonale rossa è escluso dalla gara con esposizione della bandiera nera con il numero di gara.

18.2 – Accesso al parco chiuso pneumatici

L'accesso al parco chiuso pneumatici è consentito esclusivamente al pilota, al proprio kart ed al proprio Assistente Meccanico autorizzato.

18.3 - Pass

Ai concorrenti iscritti al "Campionato Italiano Circuiti Cittadini ACI Karting 2016" sono rilasciati i seguenti pass:

- 1 pass concorrente, nel caso il concorrente non sia anche conduttore;
- 1 pass pilota;
- 2 pass meccanici, di cui uno abilitato per l'accesso al Parco Chiuso (**VERDE, CON FOTO E SCRITTA 'PARC-FERME'**);
- 1 pass ospite per ogni pilota iscritto;
- 1 pass "Parking Paddock";

F.to PKS Italia motorsport