

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2025

REGOLAMENTO DI SETTORE KARTING

REGOLAMENTO SPORTIVO

CAMPIONATO ITALIANO ACI KARTING 2025 KZN UNDER – KZN OVER – KZN ROOKIE

CRONOLOGIA MODIFICHE:

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE

ART. 1 - ORGANIZZAZIONE

L'Automobile Club d'Italia (ACI) indice il "CAMPIONATO ITALIANO ACI KARTING KZN Under – Over 2025". L'organizzazione della gara è demandata all'Organizzatore indicato nel calendario di cui al successivo art. 3.

La promozione del Campionato è affidata ad ACI Sport S.p.A. con sede a Roma in Via Solferino 32

Gli iscritti di tutte le categorie e classi si impegnano a rispettare e a far rispettare tutte le norme e le prescrizioni del Regolamento Sportivo Nazionale, del Regolamento Sportivo e Tecnico di Settore Karting e del presente Regolamento Sportivo e Tecnico.

ART. 2 – TITOLI IN PALIO

E' prevista l'assegnazione dei seguenti titoli*:

- **Campione Italiano Karting Conduuttori KZN Under**
- **Campione Italiano Karting Conduuttori KZN Over**
- **Campione Italiano Karting Conduuttori KZN Over 50**
- **Campione Italiano Karting Conduuttori KZN Rookie**

ART. 3 – CALENDARIO

Il Campionato Italiano ACI Karting 2025 KZN Under, KZN Over e KZN Rookie è assegnato in prova unica.

Concorrono all'aggiudicazione del titolo i conduuttori e le conduuttrici in tutte le classi ammesse.

La prova è iscritta al Calendario Sportivo Nazionale come prove a partecipazione straniera autorizzata (ENPEA).

Data	Sede	ORGANIZZATORE
06-07 Settembre 2025	CORRIDONIA	COGIS KART

ART. 4 - CATEGORIE AMMESSE

Nella classe KZN Under (25/39 anni) sono ammessi i Conduuttori nati **dal 01 Gennaio 1985 fino al 31 dicembre 1999.**

Nella classe KZN Over (40 anni in su) sono ammessi i Conduuttori nati **fino al 31 dicembre 1984.**

All'interno della KZN Over è prevista una classifica riservata agli Over 50, con conseguente attribuzione del titolo come stabilito all'art. 2, a cui avranno diritto di partecipare i conduuttori nati **fino al 31 dicembre 1974.**

È data facoltà all'Organizzatore di far correre i conduuttori della classe KZN Over 50 separatamente rispetto alla KZN Over, ma solo ed esclusivamente se il numero minimo dei partenti di ogni classe non sia inferiore a 14 conduuttori.

Nella classe KZN Rookie sono ammessi i conduuttori dai 15 (quindici) anni compiuti e con un massimo di 3 anni di anzianità di licenza da conduuttore. Nel caso in cui il conduuttore non abbia effettuato nessuna gara in uno dei 3 anni di licenza, può essere ammesso a partecipare alla categoria KZN Rookie, presentando regolare richiesta alla segreteria della Commissione ACI Karting, solo ed esclusivamente per un ulteriore anno (pertanto fino ad un massimo di 4 anni di anzianità di licenza da conduuttore).

ART 5 - ISCRIZIONE

La domanda di iscrizione alla gara del CAMPIONATO ITALIANO KZN, redatta sull'apposito modulo, deve pervenire all'indirizzo dell'Organizzatore **entro le ore 12:00 di Lunedì 01 Settembre 2025**, accompagnata dalla seguente:

tassa di iscrizione:

- o **Euro 350,00 + IVA.**

Nella quota della tassa di iscrizione è incluso:

- o l'iscrizione al Campionato italiano ACI Karting;
- o la promozione del Campionato italiano ACI Karting;
- o le prove libere del venerdì;

L'Organizzatore deve corrispondere ad ACI Sport SpA la cifra di **€ 150,00 + IVA** come quota per la promozione del Campionato.

A seguito dell'iscrizione, la mancata partecipazione alla prova non dà diritto ad alcun rimborso parziale o totale della tassa d'iscrizione versata.

Le domande pervenute all'organizzatore oltre la data sopra indicate non sono accettate.

I Concorrenti e Conduuttori/Conduuttrici italiani e stranieri che partecipano alla prova unica del Campionato Italiano ACI Karting KZN devono essere in possesso di una licenza Nazionale o Internazionale di Concorrente e di Conduuttore e, nel caso degli stranieri, delle autorizzazioni necessarie rilasciate dalle loro ASN affiliate alla FIA. L'autorizzazione deve essere presentata all'Organizzatore che ha l'obbligo di richiederla. L'assenza di tale documento, se portata a conoscenza di ACI o di FIA costituisce una violazione del Codice Sportivo Internazionale, e comporta l'adozione delle sanzioni previste.

La Licenza richiesta per ogni categoria in gara è la Licenza di Grado E (nazionale o internazionale).

ART. 6 – VERIFICHE ANTE-GARA

6.1 - Motori e Telai

Per ogni prova i Conduuttori/Conduuttrici possono disporre del seguente materiale:

- Telai: massimo numero 2 modelli della stessa marca dichiarata dai Concorrenti in sede di iscrizione, conformi al Regolamento Tecnico di Settore 2025
- Motori: massimo numero 2 modelli della stessa marca dichiarata dai Concorrenti in sede di iscrizione, conformi al Regolamento Tecnico di Settore 2025.

Il materiale è identificato durante le verifiche tecniche dai Commissari Tecnici nel luogo e nell'orario indicati nel Regolamento Particolare della manifestazione.

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

6.1.1 Verifiche Tecniche Ante gara

Alle verifiche tecniche ante gara, il/i telaio/i e il/i motore/i sono contrassegnati per mezzo di codici a barre forniti e attribuiti dai Commissari Tecnici delegati da ACI Sport alla manifestazione.

I codici a barre consegnati, devono essere applicati dal Concorrente, sotto la propria responsabilità.

Il/i motore/i sono contrassegnati da Barcode, due adesivi di 28 mm x 20 mm, da apporre uno sul cilindro e l'altro sul carter, come riportato nella fiche di omologazione. Gli spazi riservati ai Barcode devono essere totalmente puliti, senza alcun grasso, e fresati in conformità con le posizioni descritte nelle fiches di omologazione.

Sul/i telaio/i i Barcode devono essere applicati nella parte anteriore, sul tubo principale del telaio, lato sinistro. Per tutta la durata della manifestazione, detti codici identificativi devono essere intatti e perfettamente leggibili ed il Conducente deve assicurarsi che rimangano inalterati. E' vietato applicare qualsiasi materiale o prodotto sui codici a barre.

È responsabilità del Concorrente, in tutte le fasi della manifestazione (prove di qualificazione, manches di qualificazione, manches di recupero, warm up, gara1 e gara2), che i codici a barre siano intatti e identificabili da parte dei Commissari Tecnici.

Un Conducente che, per qualsiasi motivo, presenti un Barcode danneggiato o illeggibile è passibile di sanzione da parte dei Commissari Sportivi. La stessa sanzione è applicabile per uno scambio di materiale tra Conducenti.

Se una marcatura ha subito un'alterazione o una deformazione, il Conducente deve informare immediatamente il/i Delegato/i Tecnico/i o il Commissario preposto in parco assistenza arrivo, prima di lasciare il "Parco Chiuso"

6.2 – Pneumatici

Gli pneumatici sono distribuiti per sorteggio ed a pagamento, in sede di gara, direttamente dalla Casa interessata.

La marca, il tipo degli pneumatici da montare, il sistema di gestione ed il controllo sono descritti nel RDS Karting 2025 – Regolamento Tecnico – art. 4.16.

Per le Prove Ufficiali di Qualificazione, Manches di Qualificazione, Pre finale e Finale, ogni Conducente/Conducente può utilizzare un massimo di n° 8 pneumatici "slick" e n° 8 pneumatici "rain" (n° 4 anteriori + n° 4 posteriori) acquistati e punzonati in occasione della gara.

In caso di pioggia sopravvenuta dopo la conclusione delle verifiche tecniche, gli pneumatici RAIN possono essere punzonati anche dal momento di dichiarazione di WET RACE da parte del Direttore di Gara.

Resta inteso che gli orari di apertura e chiusura dell'accesso in pre-griglia resteranno invariati rispetto al programma della manifestazione.

I conducenti che si presenteranno all'ingresso della pre-griglia oltre gli orari stabiliti non saranno ammessi a partire, come previsto dall'art. 16.1 – Accesso alla Pre-Griglia di partenza del presente Regolamento.

6.3 - Silenziatore di scarico

Conformi al RDS Karting 2025 – Regolamento Tecnico art. 4.13.

6.4 – Schede di Omologazione e di Registrazione del materiale

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

ART. 7 – CARBURANTE, CARATTERISTICHE, USO, CONTROLLI

Il carburante obbligatorio " _____ " è fornito in pista da _____.

ART. 8 - BRIEFING

Tutti i Concorrenti e i Conducenti devono obbligatoriamente prendere parte al Briefing. L'assenza comporta un'ammenda da parte dei Commissari Sportivi di **€ 260,00.**

ART. 9 – PROVE LIBERE

Durante le prove libere non può essere ammesso contemporaneamente in pista un numero superiore a 45 kart, secondo quanto stabilito dall'art. 6.3 del Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting 2025.

Le prove libere, per tutte le classi ammesse, sono vietate dal lunedì al mercoledì precedente la gara e avranno inizio il **giovedì** della settimana della gara.

ART. 10 - PROVE LIBERE UFFICIALI

Tutti i Conduuttori/Conduuttrici devono effettuare le prove libere ufficiali (non di qualifica).

Durante tali prove non può essere ammesso contemporaneamente in pista un numero superiore a 45 kart, secondo quanto stabilito dall'art. 6.3 del Regolamento Nazionale Piste e Circuiti Karting 2025.

ART. 11 – PROVE DI QUALIFICAZIONE

Per ogni classe è prevista una sessione di prove ufficiali di qualificazione di **6'** (sei minuti).

I Conduuttori/Conduuttrici che hanno superato le verifiche e le prove libere ufficiali, 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 a 36.

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 la classifica è così determinata: (caso di due serie) il 1° posto va al primo classificato della 1^ serie (tempo più veloce in generale); il 2° posto va al primo classificato della 2^ serie; il 3° posto va al secondo classificato della 1^ serie; il 4° posto va al secondo classificato della 2^ serie; il 5° posto va al terzo classificato della 1^ 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. Ad un Conduuttore, che si ferma nell'area delle riparazioni o del parco chiuso, è vietato ripartire.

In caso di accorpamento di due o più classi lo schieramento segue l'ordine crescente dei migliori tempi realizzati in ogni singola classe. Il miglior tempo assoluto determina la classe prima classificata e a seguire, sempre in ordine crescente, si schiera la classe seconda classificata, e così via, sempre seguendo l'ordine crescente dalla classe più veloce.

ART. 12 – MANCHES DI QUALIFICAZIONE

Le manches di qualificazione si disputano sulle seguenti distanze massime:

CATEGORIA	DISTANZA
KZN (Under – Over - Rookie)	Km. 16

a) Numero dei verificati pari o inferiore alla capienza della pista.

I Conduuttori/Conduuttrici disputano due Manche 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.

I Conduuttori 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 Conduuttore non prende la partenza in una delle manches (non importa per quale motivo) riceve un numero di penalità pari al numero dei Conduuttori partecipanti, più una.

Se a un Conduuttore è stata esposta la bandiera nera oppure è stato squalificato, riceve un numero di penalità pari al numero dei Conduuttori partecipanti, più due.

Al termine delle Manches di Qualificazione viene redatta una classifica intermedia ed in caso di ex-aequo tra due o più Conduuttori è discriminante il miglior tempo fatto registrare nelle prove ufficiali di qualificazione.

I primi 36 conduuttori classificatisi sulla base della classifica intermedia dopo le Manche di Qualificazione sono ammessi alla Prefinale.

b) Numero di verificati superiore alla capienza della pista

Dopo le prove ufficiali di qualificazione i Conduuttori/Conduuttrici devono essere suddivisi in gruppi (A, B, C, ecc.) tenendo conto della capienza della pista e del numero dei Conduuttori verificati (massimo 18 conduuttori per gruppo).

I Conduuttori sono assegnati a questi gruppi in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione: ad esempio, **in caso di 4 gruppi**, il Conduuttore 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
- 4° - A contro C
- 5° - C contro D
- 6° - A contro B

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

Se ad un Conducente è stata esposta la bandiera nera oppure è stato squalificato, riceve un numero di penalità pari al numero dei Conducenti partecipanti del gruppo A e B più 2 (A+B+2).

Il Conducente 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 intermedia ed in caso di ex-aequo tra due o più Conducenti è discriminante il miglior tempo fatto registrare nelle prove ufficiali di qualificazione.

I primi 72 conducenti classificatisi dopo le Manche di Qualificazione sono ammessi alla Prefinale A e Prefinale B.

ART. 13 – PREFINALE

Al termine delle Manche di Qualificazione, a seconda del numero dei verificati, verranno disputate rispettivamente:

- **Caso a) Prefinale** se il numero dei verificati è pari o inferiore alla capienza della pista
- **Caso b) Prefinale A e Prefinale B** se il numero dei verificati è superiore alla capienza della pista

Le Prefinali si disputano sulle seguenti distanze massime:

CATEGORIA	DISTANZA
KZN (Under – Over - Rookie)	Km. 18

- Caso a) Prefinale

Al termine della Prefinale, in base all'ordine di arrivo, ai Conducenti 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.

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

Al termine della Prefinale viene redatta una classifica generale sommando tutte le penalità conseguite da ciascun conducente nella Prefinale e nelle Manche di Qualificazione

In caso di ex-aequo di uno o più piloti è discriminante la migliore posizione nella classifica generale delle prove ufficiali di qualificazione.

I primi 36 conducenti classificati sulla base della classifica generale saranno ammessi alla Finale.

Caso b) Prefinale A e Prefinale B

I conduttori classificatisi per le due Prefinali saranno così distribuiti:

il conduttore primo classificato parte nella Prefinale A, il secondo nella Prefinale B, il terzo nella Prefinale A, il quarto nella Prefinale B, il quinto nella Prefinale A, il sesto nella Prefinale B ecc.

A ciascuna Prefinale, in base all'ordine di arrivo sono attribuite 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 Prefinali (non importa per quale motivo) riceverà un numero di penalità pari al numero dei conduttori partecipanti alla Prefinale A più 1 (PF A+1).

Se a un conduttore è stata esposta la bandiera nera o è stato squalificato, riceverà un numero di penalità pari al numero dei conduttori partecipanti alla Prefinale A più 2 (PF A+2).

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

Al termine della Prefinale A e della Prefinale B viene redatta una classifica generale sommando tutte le penalità conseguite da ciascun Conduttore nella Prefinale e Manche di Qualificazione da lui disputate.

In caso di ex-aequo di uno o più piloti è discriminante la migliore posizione nella classifica generale delle prove ufficiali di qualificazione.

I primi 36 conduttori classificati sulla base della classifica generale saranno ammessi alla Finale.

ART. 14 – FINALE

La Finale si disputa sulla seguente distanza massima:

CATEGORIA	DISTANZA
KZN (Under – Over - Rookie)	Km. 20

Alla Finale accedono 36 piloti e lo schieramento di partenza è determinato dalla classifica generale al termine della Prefinale o delle Prefinali A e B.

ART. 15 – CLASSIFICA FINALE

Il titolo di Campione Italiano KZN Under, KZN Over e KZN Rookie è assegnato al conduttore che risulterà primo classificato al termine della rispettiva Finale, così come risulta dalla classifica definitiva di ciascuna categoria.

Nel caso in cui la KZN Over 50 corra all'interno della KZN Over, il titolo di Campione Italiano Over 50 viene assegnato al conduttore primo classificato tramite classifica a stralcio.

Nel caso in cui la KZN Over 50 corra separatamente, così come stabilito dall'art. 4 del presente Regolamento, il titolo è assegnato al conduttore che risulterà primo classificato al termine della Finale, sulla base di quanto risultante dalla classifica definitiva.

ART. 15 – PREMIAZIONI

Al termine della Finale i primi tre classificati ricevono i premi d'onore previsti dall'Organizzatore.

Nel caso in cui non corra separatamente, all'interno della classe KZN Over sarà prevista una premiazione per la Over 50 a cui avranno diritto i primi tre conduttori nati fino al 31 dicembre 1974, come previsto dal precedente Art. 4.

ART. 16 – ALTRE DISPOSIZIONI

16.1 – L'accesso alla pre-griglia di partenza

L'accesso alla Pre-Griglia di partenza è consentito improrogabilmente fino a 5' (5 minuti) prima dell'orario stabilito per la partenza stessa. L'inizio degli ultimi 5' (5 minuti) utili per l'accesso alla griglia di partenza deve essere segnalato mediante un suono di sirena.

16.2 – Accesso al parco chiuso pneumatici

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

16.3 – Conduttori doppiati

Ad ogni Conduttore doppiato in Finale 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.

Quest'ultimo è classificato secondo il numero di giri realmente effettuati. Il Conduttore che non si attiene agli ordini impartiti tramite la bandiera blu con la doppia diagonale rossa è squalificato dalla gara con esposizione della bandiera nera abbinata al numero di gara.

16.4 – Pass

Ai Concorrenti iscritti al "Campionato Italiano ACI Karting 2025" sono rilasciati i seguenti pass:

- 1 pass concorrente, nel caso il concorrente non sia anche conduttore;
- 1 pass conduttore;
- 2 pass meccanici, di cui uno abilitato per l'accesso al Parco Chiuso;
- 1 pass ospite per ogni conduttore iscritto;
- 1 pass "Parking Paddock"

16.5 – Accorpamento Classi

Se la somma del numero dei Conduttori verificati delle classi KZN Under e KZN Over è uguale o inferiore alla capienza della pista, ACI Sport S.p.A. si riserva di richiedere al Collegio dei Commissari Sportivi ed al Direttore di Gara, l'abbinamento delle classi predette, con classifiche separate.

ART. 17 – SANZIONI

Le penalità in tempo previste nel presente Regolamento (a titolo esemplificativo 3"-5"-10"-25" secondi) ed erogate da Commissari Sportivi in qualsiasi momento nel corso della manifestazione (a titolo esemplificativo durante e/o al termine di gara) sono inappellabili.

Qualora venga proposto appello, verso suddette penalità in tempo, gli effetti delle decisioni dei Commissari Sportivi non saranno sospesi ai sensi dell'Art. 215 bis RSN.

Per le sanzioni si fa riferimento a quanto stabilito dall'Art. 33 del RDS Sportivo Karting 2025, che qui si intende integralmente trascritto

Tutte le penalità espresse in secondi si intendono NON APPELLABILI come indicato dall' Art 215 Bis – del Regolamento Sportivo Nazionale

ART. 18 – PROCEDURA DI PARTENZA

Si fa riferimento a quanto previsto dall'Art 18 e Art. 18.1 del RDS Sportivo Karting 2025.

Art. 19 – RECLAMI

Si fa riferimento a quanto previsto dall'Art. 28 del RDS Sportivo Karting 2025

Art. 20 – APPELLI

Si fa riferimento a quanto previsto dall'Art. 29 del RDS Sportivo Karting 2025

Art. 21 – ALBO UFFICIALE DI GARA

L'Albo Ufficiale di Gara è la bacheca, fisica o digitale, che raccoglie tutti i documenti di gara, emanati dall'Organizzatore, dal Collegio dei Commissari Sportivi/Giudice Unico, dal Direttore di Gara che devono essere resi pubblici ai fini del corretto svolgimento della gara.

ART. 22 – REGOLAMENTO UFFICIALE

Il Regolamento Ufficiale è in lingua italiana.

Roma, 21 novembre 2024

N° Approvazione: RM-05/2025