ROK CUP INTERNATIONAL
FINAL 2013

FINALE INTERNAZIONALE ROK CUP 2013

REGOLAMENTO SPORTIVO

Otk Kart Group Srl organizza la Finale Internazionale Rok Cup 2013 ("la Serie"), Serie Internazionale riconosciuta dalla CIK-FIA. La Serie proclamerà il vincitore della Finale Internazionale Rok Cup 2013. Tutte le parti coinvolte (Otk Kart Group Srl, ASN, Organizzatori, Concorrenti, Piloti e Circuiti) devono applicare e osservare i regolamenti relativi alla Serie.

I concorrenti, costruttori o terzi affiliati che pubblicizzano i risultati di una competizione o di un tentativo di record dovranno indicare le condizioni esatte della performance menzionata, la natura della competizione o del record, la categoria, la classe, etc. del veicolo e la posizione o il risultato ottenuto.

Un vincitore di una serie internazionale può solo ed esclusivamente menzionare se stesso come "vincitore di" seguito dal titolo completo ed ufficiale della serie internazionale interessata. Il titolo di "Campione Europeo" o "Campione del Mondo" è stato esclusivamente riservato ai vincitori dei Campionati Mondiali organizzati ed approvati dalla CIK-FIA e/o dalla FIA e non può in nessun modo essere utilizzato per i vincitori di serie internazionali. La FIA controlla da vicino le dichiarazioni riguardanti i risultati ottenuti in qualsiasi delle sue serie internazionali. Vi ricordiamo che qualsiasi deformazione, omissione o alterazione di un titolo verrà sanzionata conformemente all'Articolo 131 del Codice Sportivo Internazionale.

REGOLAMENTO

1) Il testo finale di questo Regolamento Sportivo dovrà essere la versione inglese, che dovrà essere usata in occasione di ogni disputa sollevata come sua interpretazione. I titoli in questo documento vengono riportati solo per facilitare i riferimenti e non fanno parte di questo Regolamento Sportivo.

OBBLIGHI GENERALI

2) Tutti i piloti, i concorrenti e gli ufficiali partecipanti alla Serie si impegnano, a proprio nome e a nome dei loro impiegati e agenti, ad osservare tutte le prescrizioni del Codice Sportivo internazionale ("il Codice"), le Prescrizioni Generali applicabili ai Campionati , Coppe, Trofei ed Eventi Internazionali di Karting CIK-FIA ("le Prescrizioni Generali"), il Regolamento Tecnico della Serie e questo Regolamento Sportivo.

3) La Serie è regolata da questo Regolamento Sportivo e dal Regolamento Tecnico della Serie.

4) Il Regolamento Supplementare dell'Evento consiste nel Regolamento Standard redatto in inglese, e possibilmente tradotto in altre lingue. Un mese prima dell'Evento, l'ASN organizzatore deve spedire le copie del Regolamento Supplementare a tutti gli ASN partecipanti.
Quando l'organizzatore invia il suo Regolamento Supplementare all'ASN per l'approvazione, deve includere la sua polizza di assicurazione di Responsabilità Civile, coprente l'intera durata dell'incontro.

ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2013

SPORTING REGULATIONS

Otk Kart Group Srl organises the Rok Cup International Final 2013 («the Series»), international series recognised by the CIK-FIA. The Series will reward the winner of the Rok Cup International Final 2013. All the parties concerned (Otk Kart Group Srl, ASN, Organisers, Entrants, Drivers and circuits) undertake to apply and observe the rules governing the Series.

Any competitor, manufacturer or affiliated third party advertising the results of a competition or record attempt shall state the exact conditions of the performance referred to, the nature of the competition or record, the category, class, etc. of the vehicle and the position or the result obtained.

A winner of an international series may only and exclusively refer to himself / herself as "winner of" followed by the full and official title of the international series at issue. The titles "European Champion" and "World Champion" have been exclusively reserved for the winners of European Championships and World Championships respectively, which have been organised and sanctioned by the CIK-FIA and/or the FIA, and may in no event be used for winners of international series. The FIA is monitoring statements with regards to the results obtained in any of its international series closely. We remind you that any misrepresentation, omission or alteration of a title may be penalised in accordance with article 131 of the International Sporting Code.

REGULATIONS

1) The final text of these Sporting Regulations shall be the English version which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Sporting Regulations.

GENERAL UNDERTAKINGS

2) All Drivers, Entrants and Officials participating in the Series undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions of the International Sporting Code («the Code»), the General Prescriptions applicable to the CIK-FIA Karting international Events and Championships, Cups and Trophies («the General Prescriptions»), the Technical Regulations of the Series and these Sporting Regulations.

3) The Series is governed by these Sporting Regulations and by the Technical Regulations of the Series.

4) The Supplementary Regulations of the Event consist in Standard Regulations drafted in English, and possibly translated into other languages. One months before the Event, the organising ASN shall send to all the participating ASNs copies of the Supplementary Regulations.
When the Organiser sends his Supplementary Regulations to the ASN for approval, he must enclose his Civil Liability insurance policy covering the whole running of the meeting.

5) Il diritto di associare il nome di una compagnia, un'organizzazione o una pubblicità alla Serie è riservato esclusivamente a Otk Kart Group Srl. Il diritto di associare il nome di una compagnia, un'organizzazione o una pubblicità all'Evento è riservato esclusivamente all'organizzatore.

CONDIZIONI GENERALI

6) E' responsabilità del concorrente assicurare che ogni persona nominata nel suo formulario di iscrizione osservi tutte le prescrizioni del Codice, del Regolamento Tecnico e del Regolamento Sportivo. Se un concorrente non è in grado di essere presente di persona all'Evento, deve nominare per iscritto il suo rappresentante. La persona in carico di un kart iscritto è responsabile dell'osservazione delle prescrizioni unitamente e distintamente al concorrente, durante ogni parte dell'Evento.

7) I concorrenti devono assicurare che i loro kart rispettino le condizioni di conformità e sicurezza durante l'Evento.

8) La presentazione di un kart alle verifiche tecniche verrà giudicata una dichiarazione implicita di conformità.

9) Concorrenti, piloti, assistenti e ospiti devono indossare in ogni momento l'appropriato documento di identificazione, che gli è stato consegnato durante le Verifiche Sportive.

FINALE INTERNAZIONALE ROK CUP 2013: PRINCIPI E SVOLGIMENTO

10) La Finale Internazionale Rok Cup 2013 si svolge in un singolo evento nel 2013.
La Finale Internazionale Rok Cup 2013 si svolgerà nei giorni 9-10-11-12 Ottobre 2013 o 16-17-18-19 Ottobre 2013 presso la pista South Garda Karting, Lonato (I).

11) L'Evento avrà lo status di un evento internazionale riservato.

12) L'Evento comprenderà una corsa nella fase finale, denominata"Finale". La distanza della Finale, dal segnale di start alla bandiera a scacchi, sarà uguale al numero minimo di giri completi necessari per il raggiungimento delle distanze rispettive di 20 km per la classe Rok Senior e Super Rok, 16Km per la classe Rok Junior. La distanza per ogni singola manche di qualificazione sarà di 10Km per la classe Rok Senior e Super Rok e 8Km per la classe Rok Junior. La bandiera a scacchi verrà mostrata al kart in testa quando supererà il traguardo alla fine del giro che permetterà di raggiungere la distanza richiesta. Il traguardo consiste in una linea singola che taglia il circuito. La classifica finale dell'Evento sarà la classifica della Finale.

13) L'Evento potrà essere cancellato se meno di dodici Piloti hanno passato le verifiche tecniche.

CLASSIFICA

14) La classifica dell'Evento sarà quella della Finale.

15) Il titolo di Vincitore della Finale Internazionale Rok Cup

5) The right to associate the name of a company, an organisation or a commercial make to the Series is exclusively reserved for Otk Kart Group Srl. The right to associate the name of a company, an organisation or a commercial make to the Event is exclusively reserved for the Organiser

GENERAL CONDITIONS

6) It is the Entrant's responsibility to ensure that every person concerned by his entry observes all the provisions of the Code, the Technical Regulations and the Sporting Regulations. If an Entrant is unable to be present in person at the Event he must nominate his representative in writing. The person having charge of an entered kart during any part of an Event is responsible jointly and severally with the Entrant for ensuring that the provisions are observed.

7) Entrants must ensure that their karts comply with the conditions of conformity and safety throughout the Event.

8) The presentation of a kart for Scrutineering will be deemed an implicit statement of conformity.

9) Entrants, Drivers, assistants and guests must at all times wear the appropriate identification credentials which have been handed to them in the Sporting Checks.

ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2013: PRINCIPLE AND RUNNING

10) The Rok Cup International Final 2013 is run over one single event in 2013.
The Rok Cup International Final 2013, will be held on October 9-10-11-12, 2013, or on October 16-17-18-19, 2013 on South Garda Karting Track, Lonato (I)

11) The Event will have the status of restricted international event.

12) The Event will comprise one race in the final phase named «Final». The distance of the Final, from the starting signal to the chequered flag, will be equal to the minimum number of full laps necessary for reaching the respective distances of about 20 km for the Rok Senior and Super Rok Classes and 16Km for the Rok Junior Class. The distance of each qualifying heat will be 10Km for the Rok Senior and Super Rok Classes and 8Km for the Rok Junior Class. The chequered flag will be shown to the leading kart when it crosses the finishing line («the Line») at the end of the lap during which that distance is reached. The Line consists in a single line across the track. The final classification of the Event will be the classification of the Final.

13) The Event may be cancelled if the karts of fewer than twelve Drivers have passed Scrutineering.

CLASSIFICATION

14) The classification of the Event will be that of the Final.

15) The title of Winner of the Rok Cup International Final 2013

2013 verrà assegnato al Pilota che ha vinto la Finale.

16) Se la Finale viene interrotta sotto l'Articolo 2.21 delle Prescrizioni Generali e non può essere fatta ripartire, e se è stata percorsa meno del 75% della distanza prevista, il titolo di Vincitore della Finale Internazionale Rok Cup 2013 non verrà assegnato.

ISCRIZIONE DEI CONCORRENTI

17) I concorrenti devono possedere delle Licenze Internazionali valide e le necessarie autorizzazioni (visa) rilasciate dalle loro ASN affiliate alla CIK-FIA.I piloti ancora minorenni e che non hanno piena capacità legale non possono essere concorrenti per loro stessi (in accordo con l'Art. 2.7 delle Prescrizioni Generali del Regolamento Internazionale Karting CIK FIA).
18) Le richieste di iscrizione per la partecipazione all'Evento devono essere presentate dai Concorrenti a Otk Kart Group Srl almeno 15 giorni prima della corsa per mezzo del formulario di iscrizione fornito da Otk Kart Group Srl e devono essere accompagnate dalla tassa di iscrizione definita da Otk Kart Group Srl.

19) Tutte le richieste verranno prese in considerazione da Otk Kart Group Srl, che pubblicherà la lista dei kart e dei piloti accettati, con i loro numeri di gara, al massimo 7 giorni dopo la data di chiusura delle iscrizioni

20) La richiesta deve includere:
a) la conferma che il richiedente ha letto e compreso il Codice, le Prescrizioni Generali, le Appendici, il Regolamento Supplementare, il Regolamento Tecnico e il Regolamento Sportivo e concorda, a nome suo e a nome di chiunque sia associato alla sua partecipazione all'Evento, nel rispettarlo.
b) il nome del pilota.

PILOTI AMMESSI:

Il numero massimo di piloti ammessi alla Rok Cup International Final sarà di 272: 102 piloti nella Classe Senior, 85 nella classe Super Rok e 85 piloti nella classe Junior.
La maggior parte dei piloti ammessi sono Piloti Qualificati. Possono ottenere un posto come Wild Card quei piloti che hanno partecipato al loro campionato nazionale Rok ma che non si sono qualificati per la Rok Cup International Final. In caso rimangano altri posti liberi, le wild Card possono essere date anche ad altri piloti su richiesta.

21) Classi:
3 Classi sono ammesse alla Finale Internazionale Rok Cup International Final 2013:
Classe Junior:
- vi possono prendere parte i piloti a partire dall'età prevista da regolamento CIK FIA, sino ai 16 anni.
- devono essere in possesso di una licenza internazionale CIK FIA B o C;
- il peso minimo di pilota e kart deve essere 145 kg.
Classe Senior:
- possono parteciparvi i piloti a partire dal 15° anno di età o che compieranno i 15 anni d'età entro la fine del 2013 ;
- devono essere in possesso di una licenza internazionale CIK FIA B o C;
- il peso minimo di pilota e kart è 160 kg.
Classe Super Rok:
- possono parteciparvi i piloti a partire dal 15° anno di età;
- devono essere in possesso di una licenza internazionale CIK FIA A, B o C;

will be awarded to the Driver who has won the Final.

16) If the Final is stopped under Article 2.21 of the General Prescriptions and cannot be restarted, and if less than 75% of the scheduled distance have been covered, the title of Winner of the Rok Cup International Final 2013 will not be awarded.

ENTRANTS' APPLICATIONS

17) Applicants must hold valid Entrants' International Licences and the necessary authorisations (visas) issued by their ASNs affiliated to the CIK-FIA. Drivers who are still under age and do not have full legal capacity cannot be their own Entrant (according to Art. 2.7 of the General prescriptions to the CIK-FIA International Karting Regulations).

18)Applications to participate in the Event must be submitted by Entrants to Otk Kart Group Srl 15 days before the race at the latest by means of the entry form supplied by Otk Kart Group Srl and must be accompanied by the entry fees to the order of Otk Kart Group Srl.

19) All candidatures will be studied by Otk Kart Group Srl, which will publish the list of karts and Drivers accepted, with their racing numbers, at the latest 7 days after the closing date of entries.

20) Applications shall include:
a) confirmation that the applicant has read and understood the Code, the General Prescriptions, the Appendices, the Supplementary Regulations, the Technical Regulations and the Sporting Regulations and agrees, on his own behalf and on behalf of everyone associated with his participation in the Event, to respect them;
b) the name of the Driver;

ELIGIBLE DRIVERS

The maximum number of drivers in the Rok Cup International Final will be limited to 272: 102 drivers in the Senior Class, 85 drivers in the Super Rok class and 85 drivers in the Junior Class.
Most eligible drivers are Qualified Drivers. Wild Cards must apply if they took part in their Rok National Championship but didn't qualify for the Rok Cup International Final. In case there are still free places, a Wild card can be also given to a driver by request.

21)Classes:
3 Classes are admitted at the Rok Cup International Final 2013:
Junior Class:
- drivers shall be allowed to take part who are between the age in compliance with the CIK FIA rules and 16 years of age;
- they must be in possession of an international CIK FIA, B or C licence;
- Minimum weight of the driver and the kart is 145 Kg.
Senior Class:
- drivers shall be allowed to take part from 15 years old or who will become 15 years old within the end of 2013;
- they must be in possession of an international CIK FIA B or C licence;
- Minimum weight of the driver and the kart is 160 Kg.
Super Rok Class:
- drivers shall be allowed to take part from 15 years old;
- they must be in possession of an international CIK FIA A, B or

- il peso minimo di pilota e kart è 165 kg.

KART ED EQUIPAGGIAMENTI AMMESSI

22) La Rok Cup International Final è riservata a kart con motore ROK 125cc, ROK Junior 125cc e SUPER ROK 125cc, con telai (inclusi freni e carenature) con omologa CIK FIA in corso di validità e conformi al regolamento tecnico CIK FIA.

23) Il concorrente deve mantenere lo stesso telaio e lo stesso motore per l'intera durata dell'evento. Dopo le Verifiche Tecniche non può essere ammessa alcuna sostituzione di telaio o motore.

24) Ogni pilota ha il diritto di sottomettere alle Verifiche Tecniche il seguente equipaggiamento:
Numero di telai: 1
Numero di motori: 1

25) Sostituzione di materiale:
Non è permesso lo scambio di motori, telai, l'unità motore/telaio e pneumatici tra i vari piloti.

DISTRIBUZIONE DEGLI PNEUMATICI E LIMITAZIONE DEGLI PNEUMATICI DURANTE L'EVENTO

26) GENERALE: un singolo costruttore di pneumatici fornirà i tipi di pneumatici da usare da ciascun pilota.

APPROVVIGIONAMENTO: gli pneumatici omologati verranno immagazzinati nel Parco chiuso dal costruttore di pneumatici. Questo presenterà solo un tipo per ogni gomma ("slick" e "da bagnato").

DISTRIBUZIONE: gli pneumatici saranno distribuiti in parco chiuso, in cambio di un VOUCHER dal costruttore di pneumatici. Il VOUCHER verrà rilasciato dal costruttore di pneumatici (vedere programma). La distribuzione degli pneumatici slick avverrà prima delle Prove di qualificazione (vedere programma). Dopo che gli pneumatici saranno stati distribuiti casualmente, verranno montati sui cerchi dal pilota e/o dal suo meccanico e il numero del pilota verrà marcato su di essi dallo staff del parco chiuso.
In caso di pioggia, se il Commissario di Gara dichiara "pista bagnata", verranno distribuiti a tutti i piloti gli pneumatici da bagnato in parco chiuso, in cambio di un VOUCHER precedentemente consegnato dal costruttore di pneumatici. Una volta che gli pneumatici verranno distribuiti casualmente, verranno montati sui cerchi dal pilota e/o dal suo meccanico e il numero del pilota verrà marcato su di essi dallo staff del parco chiuso.

NUMERO MASSIMO DI PNEUMATICI
Pneumatici "slick" (3 pneumatici anteriori e 3 posteriori).
Pneumatici "da bagnato" (2 pneumatici anteriori e 2 posteriori).
Gli pneumatici immagazzinati in parco chiuso possono essere usati solo durante le prove di qualificazione, le manches di qualificazione, il ripescaggio, la pre-finale e la finale.

CAMBIAMENTI: la gestione degli pneumatici immagazzinati e marcati nel parco chiuso è libera. Tutti i procedimenti presi in considerazione in questo paragrafo dovranno essere effettuati nel parco chiuso.

C licence;
- Minimum weight of the driver and the kart is 165 Kg.

ELIGIBLE KARTS AND EQUIPMENT

22) The Event is reserved for karts with 125cc ROK, 125cc Junior ROK and 125cc SUPER ROK engine and chassis (including brakes and bodywork) with a current valid CIK FIA homologation and in compliance with the CIK FIA Technical Regulations.

23) The Entrant must enter the same chassis and engine for the whole Event. No change of chassis and engine shall be accepted after the Technical Checks.

24) Each Driver will be entitled to submit for Technical Checks the following equipment:
Number of chassis: 1
Number of engines: 1

25) Change of equipment
Changing engines, chassis, the chassis/engine unit and tyres between the various Drivers is forbidden.

DISTRIBUTION OF TYRES AND LIMITATION OF TYRES DURING THE EVENT

26) GENERAL: A single tyre manufacturer will supply the types of tyres to be used by each Driver.

STOCKING: The homologated tyres will be stocked in the Servicing Park by the tyre Manufacturer. The tyre Manufacturer will present only one specification per type of tyres («slick» and «wet weather»).

DISTRIBUTION: Tyres will be distibuted in the Servicing Park, in exchange for a VOUCHER from the tyre Manufacturer/Distributor of the make of tyres. The VOUCHER will be issued by the tyre Manufacturer (see schedule). The distribution of slick tyres will take place before Qualifying Practice (see schedule). Once the tyres have been allocated by random draw, they will be fitted on rims by the Driver and/or his Mechanic and Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff.
In case of rain, if the Clerk of the Course declares "wet race", wet tyres will be distributed in the Servicing Parks to all the drivers in exchange for a VOUCHER from the tyre Manufacturer. Once the tyres have been allocated by random draw, they will be fitted on rims by the Driver and/or his Mechanic and Driver's number will be marked on them by the Servicing Park staff.

MAXIMUM NUMBER OF TYRES:
«slick» tyres (3 front tyres and 3 rear tyres).
«wet weather tyres (2 front tyres and 2 rear tyres).
The tyres stocked in the Servicing Park may only be used during the Qualifying Practice, Qualifying Heats, Second Chance Heats, the Prefinal and the Final.

CHANGE: Managing the tyres stocked and marked in the Servicing Park is free. All the proceedings concerned by this paragraph shall be carried out within the Servicing Park

DISTRIBUZIONE DI CARBURANTE

27) GENERALE: per risolvere qualsiasi problema relativo alla qualità del carburante verrà designato un singolo fornitore di carburante (distributore di benzina).

DISTRIBUZIONE: Il distributore di benzina del fornitore designato verrà comunicato nel Regolamento Supplementare dell'Evento

NUMERI DI GARA E NOME DEL PILOTA

28) I numeri di gara devono rispettare le prescrizioni dell'Articolo 24 del Regolamento Tecnico.

29) Il nome del pilota deve comparire su ogni lato delle carenature laterali ed essere chiaramente leggibile, in accordo con l'Articolo 24 del Regolamento Tecnico.

30) La bandiera della nazionalità del pilota deve essere quella della nazionalità della sua licenza.

VERIFICHE SPORTIVE E SCRUTINIO

31) Vedere Articolo 2.10 delle Prescrizioni Generali.

32) All'Evento, gli ufficiali controlleranno tutte le licenze.

33) Alle Verifiche Tecniche dell'Evento, tutti i telai e i motori saranno marcati.

BRIEFING

34) A. Definizione: il Briefing di concorrenti e piloti è una riunione organizzata dal commissario di gara per tutti i concorrenti e i piloti iscritti all'Evento.

B. Scopo del Briefing: ricordare ai concorrenti e ai piloti i punti specifici del regolamento Supplementare che riguardano l'organizzazione dell'Evento; ricordare loro le nozioni di sicurezza, sia quelle generali che quelle specifiche del circuito usato; dare ogni chiarimento concernente l'interpretazione del Regolamento.

C. L'orario del Briefing è menzionato nel programma dell'Evento. L'ora è considerata quella dell'inizio del Briefing e la porta di entrata e l'accesso al Briefing verrà chiuso. Il meeting dovrà sempre tenersi prima delle prove di qualificazione o della prima manche di qualificazione.

Se verrà ritenuto necessario, potranno essere organizzati ulteriori briefing.

D. Prima di poter continuare l'Evento o qualsiasi ulteriore Briefing, ogni concorrente o pilota che non abbia partecipato al Briefing dovrà pagare un'ammenda agli Ufficiali. Dovranno essere firmati due fogli di presenza, uno dai concorrenti e l'altro dai piloti.

SICUREZZA GENERALE

35) A. E' severamente proibito ai piloti guidare i loro kart nella direzione opposta a quella della corsa, a meno che questo sia

FUEL DISTRIBUTION

27) GENERAL: In order to solve any problems linked to the quality of fuel a single fuel Supplier (fuel tank station) will be appointed.

DISTRIBUTION: The appointed fuel Supplier's tank station will be communicated in the Supplementary Regulations of the Event.

RACING NUMBERS AND NAME OF THE DRIVER

28) Racing numbers shall comply with the provisions of Article 24 of the Technical Regulations.

29) The name of the Driver must appear on each side of the lateral bodywork and be clearly legible, in accordance with Article 24 of the Technical Regulations.

30) The flag of the Driver's nationality must be that of the nationality of his licence.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

31) See Article 2.10 of the General Prescriptions.

32) At the Event, the Stewards will control all licences.

33) At Scrutineering of the Event, the chassis and engines will be marked.

BRIEFINGS

34) A. Definition: The Entrants' and Drivers' Briefing is a meeting organised by the Clerk of the Course for all Entrants and Drivers entered in the Event.

B. Aim of the Briefing: to remind Entrants and Drivers of the specific points of the Supplementary Regulations concerning the organisation of the Event; to remind them of the safety notions, either general, or specific to the circuit used; to give any clarification concerning the interpretation of the Regulations.

C. The time of the Briefing is mentioned in the programme of the Event. The time is considered as that of the beginning of the Briefing and the entrance door and access to the Briefing will be closed. The meeting shall always be held before Qualifying Practice or the first Qualifying Heat.

Extra meetings may be organised if this is deemed necessary.

D. Before they can be allowed to continue the Event and any further Briefings, a mandatory fine which must be paid to the Stewards will be inflicted on any Entrant and Driver who does not attend the Briefing. Two Attendance Sheets shall be signed, one by Drivers and the other by Entrants.

GENERAL SAFETY

35) A. It is strictly forbidden for Drivers to drive their karts in a direction opposite that of the race, unless this is strictly

assolutamente necessario per rimuovere il kart da una situazione pericolosa.
B. Durante le prove libere, le prove di qualificazione, gli incontri di gruppo e le gare della fase finale, i piloti possono usare solo il circuito e devono in ogni momento osservare le disposizioni del Codice relative alla guida su circuiti.

C. Durante le prove libere, le prove di qualificazione, gli incontri di gruppo e le gare della fase finale, un kart che si ferma deve essere rimosso dal circuito il più rapidamente possibile, in modo che la sua presenza non costituisca un pericolo o un impedimento per gli altri piloti. Se il pilota non è in grado di rimuovere il kart da una posizione pericolosa guidandolo, è compito degli ufficiali aiutarlo; in ogni caso, se il kart riparte in seguito a questo aiuto, verrà escluso dalla classifica delle prove di qualificazione o della corse durante la quale questo aiuto è stato fornito. Salvo ragioni mediche o di sicurezza, il pilota deve rimanere vicino al suo kart fino alla fine delle prova libere, prova di qualificazione, incontri di gruppo o corse della fase finale.

In caso di una sessione di prova che si svolga in due parti separate da un intervallo, tutti i kart abbandonati sul circuito durante la prima parte devono essere riportati in parco chiuso durante l'intervallo e possono partecipare alla seconda parte della prova.

D. Ogni riparazione tramite utensili è proibita al di fuori dell'area di riparazione. E' proibito portare qualsiasi utensile e/o pezzo di ricambio a bordo del kart. Il pilota può ricevere aiuto solo nell'area di riparazione determinata dal Regolamento Supplementare o durante il Briefing.

E. Se il rifornimento è autorizzato, può essere svolto solo all'interno di un'area fornita a questo proposito.

F. Salvo nel caso in cui sia espressamente previsto dal Regolamento o dal Codice, nessuno tranne il pilota è autorizzato a toccare un kart fermo finché esso giunge nell'Area di Riparazione.

G. Quando la pista è chiusa dalla Direzione di Gara durante e dopo le prove e dopo il termine fino al momento in cui tutti i kart partecipanti, sia che siano mobili sia che non lo siano, sono arrivati al parco chiuso, a nessuno è permesso accedere al circuito, ad eccezione degli ufficiali che stanno svolgendo i loro compiti e dei piloti mentre stanno guidando.

H. Durante le prove di qualificazione, gli incontri di gruppo e le corse della fase finale, i kart possono essere fatti ripartire solo dai piloti stessi, a meno che ripartano dall'area di riparazione. Il pilota non può ricevere nessun aiuto esterno in pista durante il corso dell'Evento, eccetto nell'area di riparazione, che egli può raggiungere solo con i propri mezzi.

I. Un limite di velocità può essere imposto sulla griglia e nell'Area di Riparazione durante le prove e il giro di lancio. Ogni pilota che infranga questo limite di velocità incorrerà in una penalità prevista dal Regolamento o dal Codice.

J. Se un pilota incontra problemi meccanici durante le prove, gli incontri di gruppo o le gare della fase finale, deve evacuare il circuito il prima possibile per ragioni di sicurezza.

K. Se un pilota è coinvolto in una collisione, non deve lasciare il circuito senza l'accordo dei commissari.

necessary to remove the kart from a dangerous situation.

B. During non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, Drivers may use the track only and must at all times observe the dispositions of the Code relating to driving on circuits.

C. During non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, a kart that stops must be removed from the track as rapidly as possible in order for its presence not to constitute a danger or be an impediment for other Drivers. If the Driver is unable to remove the kart from a dangerous position by driving it, it is the Marshals' duty to help him; however, if the kart restarts as a result of such help, it will be excluded from the classification of the Qualifying Practice or the race in which this help was provided. Except for medical or safety reasons, the Driver must stay close to his kart until the end of non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, the Qualifying Heat or the race(s) of the final phase.

In the case of a Practice session run over two parts separated by an interval, all karts abandoned on the circuit during the first part must be taken back to the Servicing Park during the interval and may participate in the second part of Practice.

D. Any repairs with tools are banned outside the Repairs Area. It is forbidden to take any tools and/or spare parts on board the kart. The Driver can receive help only in the Repairs Area determined by the Supplementary Regulations or during the Briefing.

E. If refuelling is authorised, it may be carried out only in an area provided for for this purpose.

F. Except in cases expressly provided for by the Regulations or by the Code, no one except the Driver is authorised to touch a stopped kart unless it is in the Repairs Area.

G. When the track is closed by the Race Direction during and after Practice and after the finish until all concerned karts, whether they are mobile or not, have arrived at the «Finish» Servicing Park or at the Parc Fermé, no one is allowed to accede to the track, with the exception of Marshals carrying out their duties and of Drivers when they are driving.

H. During Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the race(s) of the final phase, the kart may be restarted only by the Driver himself, except if he restarts from the Repairs Area. The Driver may not receive any outside help on the track during the running of an Event, except in the Repairs Area, which he may reach only by his own means.

I. A speed limit may be imposed in the pit lane and in the Repairs Area during Practice and the Formation Laps. Any Driver braking this speed limit will be imposed a penalty provided for in the Regulations or the Code.

J. If a Driver is faced with mechanical problems during Practice, the Qualifying Heats or the Race(s) of the final phase, he must evacuate the track as soon as possible for safety reasons.

K. If a Driver is involved in a collision, he must not leave the circuit without the Stewards' agreement.

L. Nessun pilota può lasciare l'area di riparazione senza essere invitato a farlo dagli ufficiali.

M. Ai piloti verranno trasmesse istruzioni ufficiali per mezzo dei segnali previsti nel Codice. I concorrenti non devono usare in nessun modo bandiere simili a queste.

N. Ogni pilota che intenda lasciare il circuito, ritornare al parco chiuso o fermarsi all'area di riparazione deve dimostrare le sue intenzioni a tempo debito e deve assicurare che egli possa farlo in un modo sicuro.

O. Durante l'Evento e dietro ordine del commissario di gara un pilota che infranga il Regolamento Tecnico, tranne che nel giro finale, deve fermarsi nell'area di riparazione e rimediare all'infrazione prima di ritornare in pista.

P. I piloti mentre partecipano alle prove libere o di qualificazione, agli incontri di gruppo o alle corse della fase finale, devono sempre indossare l'equipaggiamento completo definito dall'Articolo 3 del Regolamento Tecnico CIK FIA.

Q. E' proibito circolare con motociclette, scooter o altri veicoli motorizzati all'interno del Paddock.

R. L'organizzatore ha la responsabilità di garantire la presenza sul circuito di ogni sistema di sicurezza previsto per gli incontri nell'Appendice 2 del Regolamento di Karting Internazionale, dall'inizio delle prove libere fino alla fine dell'Evento.

S. In caso di "pista bagnata" (condizione segnalata per mezzo di un pannello dalla Direzione di Gara), la scelta dei pneumatici verrà lasciata a discrezione dei piloti. Il Commissario di Gara si riserva il diritto di usare la bandiera nera se crede che il kart di un pilota sia fornito del set di pneumatici sbagliato e che il pilota sia troppo lento e pericoloso per gli altri piloti.

NUMERO DI KART AMMESSI IN GARA

36) Il numero di kart ammessi in pista è limitato a 34 per le gare della fase finale, 36 per le prove di qualificazione e per gli incontri di gruppo e 51 per le prove libere.

PROCEDURE DI GARA

CLASSE ROK SENIOR

37) L'evento comprende prove libere non ufficiali, prove libere ufficiali, prove di qualificazione, manches di qualificazione e fase finale come minimo.
a)I gruppi in cui i piloti vengono suddivisi sia per le prove libere non ufficiali che per le prove libere ufficiali verranno definiti prima delle prove libere non ufficiali e rimarranno invariati anche per le prove di qualificazione.
b) sarà istituita per ogni gruppo solo una sessione di prove di qualifica di 15 minuti. Qualsiasi pilota superi la linea tracciata all'uscita dell'area di partenza sarà considerato partito e verrà preso in considerazione il suo tempo sul giro, a prescindere dalle circostanze. Non verrà conteggiato nessun giro se non completato per intero. Verrà registrato il tempo del miglior giro eseguito durante le due sessioni. Qualsiasi pareggio verrà definito sulla base del secondo miglior tempo segnato da ogni pilota, e così via in caso di successivi pareggi.
La classifica finale delle prove di qualifica verrà stilata sulla base di quanto segue :
- Se c'è solo una serie: la griglia sarà determinata sulla base del tempo più veloce di ogni pilota.
- Se ci sono due sessioni e se il tempo più veloce segnato nella serie più lenta non supera del 101% il tempo più veloce

L. No Driver may leave the Repairs Area without having been invited to do so by Marshals.

M. Official instructions will be transmitted to the Drivers by means of the signals provided for in the Code. Competitors must not use flags similar to these ones in any way whatsoever.

N. Any Driver who intends to leave the track, to return to the Servicing Park or to stop in the Repairs Area shall demonstrate his intention in due time and shall ensure that he may do so safely.

O. During the Event and at the order of the Clerk of the Course, a Driver who breaches the Technical Regulations, except during the final lap, must stop in the Repairs Area and remedy the breach before rejoining the track.

P. When they participate in non-Qualifying or Qualifying Practice, in the Qualifying Heats or the Races of the final phase, Drivers must at all times wear the full equipment defined under Article 3 of the CIK FIA Technical Regulations.

Q. It is forbidden to circulate with motorbikes, scooters or any other motorised devices in the Paddock.

R. The Organiser undertakes to have on the track all safety devices provided for for meetings in Appendix 2 to the International Karting Regulations, from the beginning of Free Practice until the end of the Event.

S. In the case of a «wet race» (conditions signalled by means of a panel by the Race Direction), the choice of tyres will be left to the appreciation of the Drivers. The Clerk of the Course reserving the right to use the black flag if he deems that a Driver's kart is fitted with the wrong set of tyres and that the Driver is too slow and dangerous for other Drivers.

NUMBER OF KARTS ALLOWED IN THE RACE

36) The number of karts allowed on the track is limited to 34 for final phase races, 36 for qualifying practice and the qualifying heats and 51 for free practice.

RUNNING OF THE EVENT

ROK SENIOR CLASS

37) The Event will comprise free practice, non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and a final phase as a minimum.
a) the drivers' groups both for the free and for the non-Qualifying practices will be drawn before the free practice and will remain unchanged for the qualifying practice as well.
b) only one session of qualifying practice of 15 minutes will be held for each group. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. The time retained is that of the best lap covered during the two sessions. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.
The final classification of Qualifying Practice will be drawn up as follows :
- If there is only one series: the grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each Driver.
- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is not more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: the classification will be

segnato nella sessione più veloce: la classifica sarà determinata sulla base dei migliori tempi ottenuti da ogni pilota.
- Se ci sono 2 sessioni e se il miglior tempo ottenuto nella sessione più lenta supera del 101% il miglior tempo ottenuto nella sessione più veloce: il 1° posto viene assegnato al miglior tempo della 1a sessione (miglior tempo assoluto), il 2° posto va al miglior tempo della 2a sessione, il 3° posto al 2° miglior tempo della 1a sessione, il 4° posto al 2° miglior tempo della 2a sessione, il 5° posto al 3° miglior tempo della 1a sessione e così via.
- Se ci sono tre sessioni e se il miglior tempo segnato nella sessione più lenta non supera del 101% il miglior tempo segnato nella serie più veloce: la classifica sarà determinata sulla base del miglior tempo ottenuto da ogni pilota.
- Se ci sono 3 sessioni e il miglior tempo ottenuto nella sessione più lenta supera del 101% il miglior tempo ottenuto nella sessione più veloce: il 1° posto viene assegnato al miglior tempo della 1a sessione (miglior tempo assoluto), il 2° posto va al miglior tempo della seconda sessione, il 3° posto al miglior tempo della terza sessione, il 4° posto al 2° miglior tempo della prima sessione, il 5° posto al 2° miglior tempo della 2a sessione e così via.
- Ci si attiene allo stesso principio se ci sono ulteriori sessioni.
Se nessun tempio viene preso in considerazione per un pilota, lo stesso partirà dall'ultima posizione della griglia. Se ci sono più piloti in quella situazione,la loro posizione di partenza verrà decisa a sorteggio.

CASO A: numero di conduttori compreso tra 86 e 102:
c)Al termine delle prove di qualificazione i piloti verranno suddivisi in 2 SERIE (in base alla classifica dei tempi di qualificazione: il pilota 1° classificato andrà nella SERIE 1; il 2° nella SERIE 2; il 3° nella SERIE 1 e così via).

d)Per le manches di qualificazione ogni SERIE verrà quindi suddivisa in 4 ulteriori sottogruppi:
SERIE 1: gruppo A, B, C, D
ognuno dei 4 gruppi sopra menzionati competerà contro gli altri: A contro B; A contro C; A contro D, B contro C, B contro D, C contro D
SERIE 2: gruppo E, F, G, H
ognuno dei 4 gruppi sopra menzionati competerà contro gli altri: E contro F; E contro G; E contro H, F contro G, F contro H, G contro H.
- Per le manches di qualificazione, i punti verranno assegnati come segue: zero punti al primo, due punti al secondo, tre punti al terzo e così via aggiungendo un punto ad ogni posizione. Se un pilota non parte nella manche di qualificazione, riceverà un punteggio pari al numero di piloti partecipanti nei gruppi A e B più uno. Se un pilota riceve bandiera nera o viene espulso, riceverà un punteggio pari al nr. di piloti partecipanti nei gruppi A e B più 2.
- Qualsiasi pilota che non abbia concluso tutti i giri previsti, anche se non ha terminato le manches di qualificazione, si classificherà a seocnda del numero dei giri ch avrà effettivamente completato.

e)Dopo le manches di qualificazione le classifiche verranno stabilite per ognuna delle 2 SERIE prendendo in considerazione il punteggio assoluto di ogni pilota; i primi 17 piloti classificati di ogni SERIE, in totale 34 piloti, si qualificano immediatamente per la FINALE ROK CUP; i piloti qualficiatisi in ogni serie dal 18° al 34°(in totale 34 piloti) si qualificheranno invece immediatamente per la Finale B. Posizione di partenza della ROK CUP FINAL saranno determinate come segue: una fila composta da 17 pilori della Serie 1, secondo l'ordine di arrivo, e l'altra fila composta da 17 piloti della Serie 2, secondo

determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is more than 101% of the fastest time achieved in the faster series : 1st place goes to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the 2nd fastest of the 1st series, 4th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, 5th place to the 3rd fastest time of the 1st series, and so on.
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is not more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series : the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series : 1st place to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the fastest time of the 3rd series, 4th place to the 2nd fastest time of the 1st series, 5th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, and so on. .

- And so on according to the same principle if there are further series. If no time is taken into account for a Driver, he shall take the start at the end of the grid. If several Drivers are in that situation, their starting positions shall be decided by drawing lots.

CASO A: number of drivers between 86 and 102
c) at the end of the qualifying practice drivers will be divided into 2 SERIES (according to the classification of the qualifying times: the driver classified 1st will go into Series 1; the 2nd in Series 2; the 3rd in Series 1 and so on).

d) For the qualifying heats each Series will then be divided further into 4 groups:
SERIES 1: groups A, B, C and D
each of the 4 above-mentioned group will compete against the other groups: A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D, C versus D
SERIES 2: groups E, F, G, H
each of the 4 above-mentioned group will compete against the other groups: E versus F, E versus G, E versus H, F versus G. F versus H, G versus H.
- For the Qualifying Heats, points will be awarded asfollows : 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.
- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actuallycompleted.

e) after the qualifying heats, rankings will be established for each of the two Series taking into consideration the drivers' absolute points; the first 17 classified drivers of each Series, consequently 34 drivers, qualify immediately for the ROK CUP FINAL; the drivers of each Series classified from the position 18th to 34th, consequently 34 drivers, will instead qualify immediately for the B Final. Starting position of the ROK CUP FINAL will be determined as follows : one lane comprising the 17 Drivers of Series 1, according to their arrival order, and the other lane comprising the 17 Drivers of the Series 2, according to their final order, the pole-position being occupied by the

l'ordine di arrivo; la pole position sarà occupata dal pilota che ha il minor numero di penalità o, in caso di ex-equo, il miglior tempo nelle prove di qualificazione.

f)La FINALE ROK CUP prevede 20 giri, mentre la Finale B prevede 15 giri. Posizioni di partenza in griglia determinate in base al punteggio ottenuto dai piloti nelle manches di qualificazione: la pole position sarà occupata dal pilota con il minor numero di penalità o, in caso di ex-equo, il miglior tempo nelle prove di qualificazione.

CASO B: numero di conduttori compreso tra 69 e 85

g)Al termine delle prove ufficiali di qualificazione i piloti verranno divisi in 5 gruppi: A, B, C, D, E (in base alla classifica dei tempi di qualificazione: il 1°, 6°,11°... pilota classificato andrà nel gruppo A; il 2°, 7°, 12°... andrà nel gruppo B; il 3°, 8°, 13° andrà nel gruppo C) e così via...

h)Manches di qualificazione: i gruppi sopra menzionati competeranno l'uno contro l'altro nel seguente modo:
A contro B; A contro C; A contro D, A contro E, B contro C, B contro D, B contro E, C contro D, C contro E, D contro E.
- Per le manches di qualificazione, i punti verranno assegnati come segue: zero punti al primo, due punti al secondo, tre punti al terzo e così via aggiungendo un punto ad ogni posizione. Se un pilota non parte nella manche di qualificazione, riceverà un punteggio pari al numero di piloti partecipanti nei gruppi A e B più uno. Se un pilota riceve bandiera nera o viene espulso, riceverà un punteggio pari al nr. di piloti partecipanti nei gruppi A e B più 2.
- Qualsiasi pilota che non abbia concluso tutti i giri previsti, anche se non ha terminato le manches di qualificazione, si classificherà a seocnda del numero dei giri ch avrà effettivamente completato.
i)Dopo le manches di qualificazione verrà stilata una classifica prendendo in considerazione il punteggio assoluto di ogni pilota.
I primi 34 piloti classificati prenderanno parte alla FINALE ROK CUP; i 34 piloti classificatisi dal 35° al 68° prenderanno parte alla Final B. Posizioni di partenza in griglia determinate in base al punteggio ottenuto dai piloti nelle manches di qualificazione: la pole position sarà occupata dal pilota con il minor numero di penalità.

CASO C: numero di conduttori inferiore o uguale a 68

j)Al termine delle prove ufficiali di qualificazione i piloti verranno divisi in 4 gruppi: A, B, C e D (in base alla classifica dei tempi di qualificazione: il 1°, 5°,9°... pilota classificato andrà nel gruppo A; il 2°, 6°, 10°... andrà nel gruppo B; il 3°, 7°, 11° andrà nel gruppo C) e così via...

k)Manches di qualificazione: i gruppi sopra menzionati competeranno l'uno contro l'altro nel seguente modo:
A contro B; A contro C; A contro D, B contro C, B contro D, C contro D.
- Per le manches di qualificazione, i punti verranno assegnati come segue: zero punti al primo, due punti al secondo, tre punti al terzo e così via aggiungendo un punto ad ogni posizione. Se un pilota non parte nella manche di qualificazione, riceverà un punteggio pari al numero di piloti partecipanti nei gruppi A e B più uno. Se un pilota riceve bandiera nera o viene espulso, riceverà un punteggio pari al nr. di piloti partecipanti nei gruppi A e B più 2.
- Qualsiasi pilota che non abbia concluso tutti i giri previsti,

Driver with the less points or, in case of any tie, the best time in qualifying practice.

f) The ROK CUP FINAL will be of 20 laps, on the other hand the B Final will be of 15 laps. Starting positions according to the number of point obtained in the qualifying heats: pole position being occupied by the driver with the smallest number of absolute points or, in case of any tie, the best time in qualifying practice.

CASE B: number of drivers between 69 nd 85

g)At the end of the qualifying practice drivers will be divided into 5 groups: A, B, C, D E (according to the classification of the qualifying practice: the 1°, 6°, 11°.... classified drivers will be in the A group; the 2°, 7°, 12° classified drivers will be in the B grup; the 3°, 8°, 13° ...classified drivers will be in the C group) and so on..

h)Qualifying Heats: the above-mentionned groups will compete one against the other:
A versus B; A versus C; A versus D, A versus E, B versus C, B versus D, B versus E, C versus D, C versus E, D versus E.
- For the Qualifying Heats, points will be awarded asfollows : 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.
- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actuallycompleted.
i)After the qualifying heats, a classification will be eastablished according to the drivers' absolute points (penalties).
The first 34 classified drivers will take part in the ROK CUP FINAL; the 34 drivers who qualified from the 35th to the 68th positions will take part in the Final B. Starting positions according to the number of points obtained in the qualifying heats: pole position being occupied by the driver with the smallest number of absolute points.

CASO C: numero di conduttori inferior o uguale a 68

j)At the end of the qualifying practice drivers will be divided into 4 groups: A, B, C e D (according to the classification of the qualifying practice: the 1°, 5°, 9°.... classified drivers will be in the A group; the 2°, 6°, 10° classified drivers will be in the B grup; the 3°, 7°, 11° ...classified drivers will be in the C group) and so on..

k)Qualifying Heats: the above-mentionned groups will compete one against the other:
A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D, C versus D
- For the Qualifying Heats, points will be awarded asfollows : 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.
- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even

anche se non ha terminato nelle manches di qualificazione, si classificherà a seconda del numero dei giri ch avrà effettivamente completato.
l)Dopo le manches di qualificazione verrà stilata una classifica prendendo in considerazione il punteggio assoluto di ogni pilota.
I primi 34 piloti classificati prenderanno parte alla FINALE ROK CUP; i 34 piloti classificatisi dal 35° al 68° prenderanno parte alla Final B. Posizioni di partenza in griglia determinate in base al punteggio ottenuto dai piloti nelle manches di qualificazione: la pole position sarà occupata dal pilota con il minor numero di penalità.

CLASSE ROK JUNIOR
37A) L'evento comprende prove libere non ufficiali, prove libere ufficiali, prove di qualificazione, incontri di gruppo e fase finale come minimo.

a) I gruppi in cui i piloti vengono suddivisi sia per le prove libere non ufficiali che per le prove libere ufficiali verranno definiti prima delle prove libere non ufficiali e rimarranno invariati anche per le prove di qualificazione.

b) sarà istituita per ogni gruppo solo una sessione di prove di qualifica di 15 minuti. Qualsiasi pilota superi la linea tracciata all'uscita dell'area di partenza sarà considerato partito e verrà preso in considerazione il suo tempo sul giro, a prescindere dalle circostanze. Non verrà conteggiato nessun giro se non completato per intero. Verrà registrato il tempo del miglior giro eseguito durante le due sessioni. Qualsiasi pareggio verrà definito sulla base del secondo miglior tempo segnato da ogni pilota, e così via in caso di successivi pareggi.
La classifica finale delle prove di qualifica verrà stilata sulla base di quanto segue :
- Se c'è solo una serie: la griglia sarà determinata sulla base del tempo più veloce di ogni pilota.
- Se ci sono due sessioni e se il tempo più veloce segnato nella serie più lenta non supera del 101% il tempo più veloce segnato nella sessione più veloce: la classifica sarà determinata sulla base dei migliori tempi ottenuti da ogni pilota.
- Se ci sono 2 sessioni e se il miglior tempo ottenuto nella sessione più lenta supera del 101% il miglior tempo ottenuto nella sessione più veloce: il 1° posto viene assegnato al miglior tempo della 1a sessione (miglior tempo assoluto), il 2° posto va al miglior tempo della 2a sessione, il 3° posto al 2° miglior tempo della 1a sessione, il 4° posto al 2° miglior tempo della 2a sessione, il 5° posto al 3° miglior tempo della 1a sessione e così via.
- Se ci sono tre sessioni e se il miglior tempo segnato nella sessione più lenta non supera del 101% il miglior tempo segnato nella serie più veloce: la classifica sarà determinata sulla base del miglior tempo ottenuto da ogni pilota.
- Se ci sono 3 sessioni e il miglior tempo ottenuto nella sessione più lenta supera del 101% il miglior tempo ottenuto nella sessione più veloce: il 1° posto viene assegnato al miglior tempo della 1a sessione (miglior tempo assoluto), il 2° posto va al miglior tempo della seconda sessione, il 3° posto al miglior tempo della terza sessione, il 4° posto al 2° miglior tempo della prima sessione, il 5° posto al 2° miglior tempo della 2a sessione e così via.
- Ci si attiene allo stesso principio se ci sono ulteriori sessioni.
Se nessun tempio viene preso in considerazione per un pilota, lo stesso partirà dall'ultima posizione della griglia. Se ci sono più piloti in quella situazione,la loro posizione di partenza verrà decisa a sorteggio.

if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actuallycompleted.
l)After the qualifying heats, a classification will be eastablished according to the drivers' absolute points (penalties).
The first 34 classified drivers will take part in the ROK CUP FINAL; the 34 drivers who qualified from the 35th to the 68th positions will take part in the Final B. Starting positions according to the number of points obtained in the qualifying heats: pole position being occupied by the driver with the smallest number of absolute points.

ROK JUNIOR CLASS
37.A) The Event will comprise free practice, non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase as a minimum.

a) the drivers' groups both for the free and for the non-Qualifying practices will be drawn before the free practice and will remain unchanged for the qualifying practice as well.

b) only one session of qualifying practice of 15 minutes will be held for each group. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. The time retained is that of the best lap covered during the two sessions. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.
The final classification of Qualifying Practice will be drawn up as follows :
- If there is only one series: the grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each Driver.
- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is not more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is more than 101% of the fastest time achieved in the faster series : 1st place goes to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the 2nd fastest of the 1st series, 4th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, 5th place to the 3rd fastest time of the 1st series, and so on.
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is not more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series : the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series : 1st place to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the fastest time of the 3rd series, 4th place to the 2nd fastest time of the 1st series, 5th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, and so on.
- And so on according to the same principle if there are further series. If no time is taken into account for a Driver, he shall take the start at the end of the grid. If several Drivers are in that situation, their starting positions shall be decided by drawing lots.

CASO A: numero di conduttori compreso tra 69 e 85

c)Al termine delle prove ufficiali di qualificazione i piloti verranno divisi in 5 gruppi: A, B, C, D, E (in base alla classifica dei tempi di qualificazione: il 1°, 6°,11°... pilota classificato andrà nel gruppo A; il 2°, 7°, 12°... andrà nel gruppo B; il 3°, 8°, 13° andrà nel gruppo C) e così via...

d)Manches di qualificazione: i gruppi sopra menzionati competeranno l'uno contro l'altro nel seguente modo:
A contro B; A contro C; A contro D, A contro E, B contro C, B contro D, B contro E, C contro D, C contro E, D contro E.
- Per le manches di qualificazione, i punti verranno assegnati come segue: zero punti al primo, due punti al secondo, tre punti al terzo e così via aggiungendo un punto ad ogni posizione. Se un pilota non parte nella manche di qualificazione, riceverà un punteggio pari al numero di piloti partecipanti nei gruppi A e B più uno. Se un pilota riceve bandiera nera o viene espulso, riceverà un punteggio pari al nr. di piloti partecipanti nei gruppi A e B più 2.
- Qualsiasi pilota che non abbia concluso tutti i giri previsti, anche se non ha terminato nelle manches di qualificazione, si classificherà a seocnda del numero dei giri ch avrà effettivamente completato.

e)Dopo le manches di qualificazione verrà stilata una classifica prendendo in considerazione il punteggio assoluto di ogni pilota.
I primi 34 piloti classificati prenderanno parte alla ROK CUP JUNIOR FINAL; i 34 piloti classificatisi dal 35° al 68 prenderanno parte alla Final B. Posizioni di partenza in griglia determinate in base al punteggio ottenuto dai piloti nelle manches di qualificazione: la pole position sarà occupata dal pilota con il minor numero di penalità.

CASO B: numero di conduttori inferiore o uguale a 68

f)Al termine delle prove ufficiali di qualificazione i piloti verranno divisi in 4 gruppi: A, B, C e D (in base alla classifica dei tempi di qualificazione: il 1°, 5°,9°... pilota classificato andrà nel gruppo A; il 2°, 6°, 10°... andrà nel gruppo B; il 3°, 7°, 11° andrà nel gruppo C) e così via...

d)Manches di qualificazione: i gruppi sopra menzionati competeranno l'uno contro l'altro nel seguente modo:
A contro B; A contro C; A contro D, B contro C, B contro D, C contro D.
- Per le manches di qualificazione, i punti verranno assegnati come segue: zero punti al primo, due punti al secondo, tre punti al terzo e così via aggiungendo un punto ad ogni posizione. Se un pilota non parte nella manche di qualificazione, riceverà un punteggio pari al numero di piloti partecipanti nei gruppi A e B più uno. Se un pilota riceve bandiera nera o viene espulso, riceverà un punteggio pari al nr. di piloti partecipanti nei gruppi A e B più 2.
- Qualsiasi pilota che non abbia concluso tutti i giri previsti, anche se non ha terminato le manches di qualificazione, si classificherà a seocnda del numero dei giri ch avrà effettivamente completato.
e)Dopo le manches di qualificazione verrà stilata una classifica prendendo in considerazione il punteggio assoluto di ogni pilota.
I primi 34 piloti classificati prenderanno parte alla ROK CUP JUNIOR FINAL; i rimanenti 34 piloti (quelli classificatisi dal 35° al 68°) prenderanno parte alla Final B. Posizioni di partenza in griglia determinate in base al punteggio ottenuto dai piloti nelle manches di qualificazione: la pole position sarà occupata dal

CASE A: number of drivers between 69 nd 85

c)At the end of the qualifying practice drivers will be divided into 5 groups: A, B, C, D E (according to the classification of the qualifying practice: the 1°, 6°, 11°.... classified drivers will be in the A group; the 2°, 7°, 12° classified drivers will be in the B grup; the 3°, 8°, 13° ...classified drivers will be in the C group) and so on..

d)Qualifying Heats: the above-mentionned groups will compete one against the other:
A versus B; A versus C; A versus D, A versus E, B versus C, B versus D, B versus E, C versus D, C versus E, D versus E.
- For the Qualifying Heats, points will be awarded asfollows : 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.
- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actuallycompleted.

e)After the qualifying heats, a classification will be eastablished according to the drivers' absolute points (penalties).
The first 34 classified drivers will take part in the ROK CUP JUNIOR FINAL; the 34 drivers who qualified from the 35th to the 68th positions will take part in the Final B. Starting positions according to the number of point obtained in the qualifying heats: pole position being occupied by the driver with the smallest number of absolute points.

CASO B: numero di conduttori inferior o uguale a 68

f)At the end of the qualifying practice drivers will be divided into 4 groups: A, B, C e D (according to the classification of the qualifying practice: the 1°, 5°, 9°.... classified drivers will be in the A group; the 2°, 6°, 10° classified drivers will be in the B grup; the 3°, 7°, 11° ...classified drivers will be in the C group) and so on..

d)Qualifying Heats: the above-mentionned groups will compete one against the other:
A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D, C versus D
- For the Qualifying Heats, points will be awarded asfollows : 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.
- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actuallycompleted.

e)After the qualifying heats, a classification will be eastablished according to the drivers' absolute points (penalties).
The first 34 classified drivers will take part in the ROK CUP JUNIOR FINAL; the remaining 34 drivers (those who qualified from the 35th to the 68th positions) will take part in the Final B. Starting positions according to the number of point obtained in the qualifying heats: pole position being occupied by the driver

pilota con il minor numero di penalità.

CLASSE SUPER ROK
37B) L'evento comprende prove libere non ufficiali, prove libere ufficiali, prove di qualificazione, manches di qualificazione e fase finale come minimo.

a) I gruppi in cui i piloti vengono suddivisi sia per le prove libere non ufficiali che per le prove libere ufficiali verranno definiti prima delle prove libere non ufficiali e rimarranno invariati anche per le prove di qualificazione.

b) sarà istituita per ogni gruppo solo una sessione di prove di qualifica di 15 minuti. Qualsiasi pilota superi la linea tracciata all'uscita dell'area di partenza sarà considerato partito e verrà preso in considerazione il suo tempo sul giro, a prescindere dalle circostanze. Non verrà conteggiato nessun giro se non completato per intero. Verrà registrato il tempo del miglior giro eseguito durante le due sessioni. Qualsiasi pareggio verrà definito sulla base del secondo miglior tempo segnato da ogni pilota, e così via in caso di successivi pareggi.
La classifica finale delle prove di qualifica verrà stilata sulla base di quanto segue :
- Se c'è solo una serie: la griglia sarà determinata sulla base del tempo più veloce di ogni pilota.
- Se ci sono due sessioni e se il tempo più veloce segnato nella serie più lenta non supera del 101% il tempo più veloce segnato nella sessione più veloce: la classifica sarà determinata sulla base dei migliori tempi ottenuti da ogni pilota.
- Se ci sono 2 sessioni e se il miglior tempo ottenuto nella sessione più lenta supera del 101% il miglior tempo ottenuto nella sessione più veloce: il 1° posto viene assegnato al miglior tempo della 1a sessione (miglior tempo assoluto), il 2° posto va al miglior tempo della 2a sessione, il 3° posto al 2° miglior tempo della 1a sessione, il 4° posto al 2° miglior tempo della 2a sessione, il 5° posto al 3° miglior tempo della 1a sessione e così via.
- Se ci sono tre sessioni e se il miglior tempo segnato nella sessione più lenta non supera del 101% il miglior tempo segnato nella serie più veloce: la classifica sarà determinata sulla base del miglior tempo ottenuto da ogni pilota.
- Se ci sono 3 sessioni e il miglior tempo ottenuto nella sessione più lenta supera del 101% il miglior tempo ottenuto nella sessione più veloce: il 1° posto viene assegnato al miglior tempo della 1a sessione (miglior tempo assoluto), il 2° posto va al miglior tempo della seconda sessione, il 3° posto al miglior tempo della terza sessione, il 4° posto al 2° miglior tempo della prima sessione, il 5° posto al 2° miglior tempo della 2a sessione e così via.
- Ci si attiene allo stesso principio se ci sono ulteriori sessioni.
Se nessun tempio viene preso in considerazione per un pilota, lo stesso partirà dall'ultima posizione della griglia. Se ci sono più piloti in quella situazione,la loro posizione di partenza verrà decisa a sorteggio.
c)la classifica finale delle prove ufficiali di qualificazione sarà stilata in base al miglior tempo sul giro ottenuto da ogni pilota; se due piloti ottengono lo stesso miglior tempo, verrà preso in considerazione il loro secondo miglior tempo e così via…

CASO A: numero di conduttori compreso tra 69 e 85

c)Al termine delle prove ufficiali di qualificazione i piloti verranno divisi in 5 gruppi: A, B, C, D, E (in base alla classifica dei tempi di qualificazione: il 1°, 6°,11°... pilota classificato andrà nel gruppo A; il 2°, 7°, 12°... andrà nel gruppo B; il 3°, 8°, 13° andrà nel gruppo C) e così via...

with the smallest number of absolute points.

SUPER ROK CLASS
37.B) The Event will comprise free practice, non-Qualifying Practice, Qualifying Practice, Qualifying Heats and final phase as a minimum.

a) the drivers' groups both for the free and for the non-Qualifying practices will be drawn before the free practice and will remain unchanged for the qualifying practice as well.

b) only one session of qualifying practice of 15 minutes will be held for each group. Any Driver having crossed the line drawn at the exit of the start area will be considered as having started, and his lap time will be taken into account, whatever the circumstances. Any lap fully covered is counted. The time retained is that of the best lap covered during the two sessions. Any ties will be decided by the 2nd best time set by each Driver, and so on in the case of further ties.
The final classification of Qualifying Practice will be drawn up as follows :
- If there is only one series: the grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each Driver.
- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is not more than 101% of the fastest time achieved in the faster series: the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are two series and if the fastest time achieved in the slower series is more than 101% of the fastest time achieved in the faster series : 1st place goes to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the 2nd fastest of the 1st series, 4th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, 5th place to the 3rd fastest time of the 1st series, and so on.
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is not more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series : the classification will be determined by the order of the fastest times achieved by each Driver.
- If there are three series and if the fastest time achieved in the slowest series is more than 101% of the fastest time achieved in the fastest series : 1st place to the fastest time of the 1st series (fastest time overall), 2nd place to the fastest time of the 2nd series, 3rd place to the fastest time of the 3rd series, 4th place to the 2nd fastest time of the 1st series, 5th place to the 2nd fastest time of the 2nd series, and so on.
- And so on according to the same principle if there are further series. If no time is taken into account for a Driver, he shall take the start at the end of the grid. If several Drivers are in that situation, their starting positions shall be decided by drawing lots.

c)the final classification of the qualifying practice will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each driver; if 2 drivers achieved the same fastest time, their second fastest time will be taken into account and so on.

CASE A: number of drivers between 69 nd 85

c)At the end of the qualifying practice drivers will be divided into 5 groups: A, B, C, D E (according to the classification of the qualifying practice: the 1°, 6°, 11°.... classified drivers will be in the A group; the 2°, 7°, 12° classified drivers will be in the B grup; the 3°, 8°, 13° ...classified drivers will be in the C group) and so on..

d)Manches di qualificazione: i gruppi sopra menzionati competeranno l'uno contro l'altro nel seguente modo:
A contro B; A contro C; A contro D, A contro E, B contro C, B contro D, B contro E, C contro D, C contro E, D contro E.
- Per le manches di qualificazione, i punti verranno assegnati come segue: zero punti al primo, due punti al secondo, tre punti al terzo e così via aggiungendo un punto ad ogni posizione. Se un pilota non parte nella manche di qualificazione, riceverà un punteggio pari al numero di piloti partecipanti nei gruppi A e B più uno. Se un pilota riceve bandiera nera o viene espulso, riceverà un punteggio pari al nr. di piloti partecipanti nei gruppi A e B più 2.
- Qualsiasi pilota che non abbia concluso tutti i giri previsti, anche se non ha terminato le manches di qualificazione, si classificherà a seocnda del numero dei giri ch avrà effettivamente completato.

e)Dopo le manches di qualificazione verrà stilata una classifica prendendo in considerazione il punteggio assoluto di ogni pilota.
I primi 34 piloti classificati prenderanno parte alla SUPER ROK CUP FINAL; i 34 piloti classificatisi dal 35° al 68° prenderanno parte alla Final B. Posizioni di partenza in griglia determinate in base al punteggio ottenuto dai piloti nelle manches di qualificazione: la pole position sarà occupata dal pilota con il minor numero di penalità.

CASO B: numero di conduttori inferiore o uguale a 68

d) Al termine delle prove ufficiali di qualificazione i piloti verranno divisi in 4 gruppi: A, B, C e D (in base alla classifica dei tempi di qualificazione: il 1°, 5°,9°... pilota classificato andrà nel gruppo A; il 2°, 6°, 10°... andrà nel gruppo B; il 3°, 7°, 11° andrà nel gruppo C) e così via...

e) Manches di qualificazione: i gruppi sopra menzionati competeranno l'uno contro l'altro nel seguente modo:
A contro B; A contro C; A contro D, B contro C, B contro D, C contro D
- Per le manches di qualificazione, i punti verranno assegnati come segue: zero punti al primo, due punti al secondo, tre punti al terzo e così via aggiungendo un punto ad ogni posizione. Se un pilota non parte nella manche di qualificazione, riceverà un punteggio pari al numero di piloti partecipanti nei gruppi A e B più uno. Se un pilota riceve bandiera nera o viene espulso, riceverà un punteggio pari al nr. di piloti partecipanti nei gruppi A e B più 2.
- Qualsiasi pilota che non abbia concluso tutti i giri previsti, anche se non ha terminato le manches di qualificazione, si classificherà a seocnda del numero dei giri ch avrà effettivamente completato.

f) Dopo gli incontri di gruppo verrà stilata una classifica prendendo in considerazione il punteggio assoluto di ogni pilota.
I primi 34 piloti classificati prenderanno parte alla SUPER ROK CUP FINAL; i rimanenti 34 piloti (quelli classificatisi dal 35° al 68°) prenderanno parte alla Final B. Posizioni di partenza in griglia determinate in base al punteggio ottenuto dai piloti nelle manches di qualificazione: la pole position sarà occupata dal pilota con il minor numero di penalità.

GRIGLIE DI PARTENZA

38) a) Al termine della sessione di prove di qualificazione si provvederà a pubblicare ufficialmente la lista dei piloti qualificati così come le griglie di partenza.

d)Qualifying Heats: the above-mentionned groups will compete one against the other:
A versus B; A versus C; A versus D, A versus E, B versus C, B versus D, B versus E, C versus D, C versus E, D versus E.
- For the Qualifying Heats, points will be awarded asfollows : 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.
- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actuallycompleted.

e)After the qualifying heats, a classification will be eastablished according to the drivers' absolute points (penalties).
The first 34 classified drivers will take part in the ROK CUP SUPER FINAL; th 34 drivers who qualified from the 35th to the 68th positions will take part in the Final B. Starting positions according to the number of point obtained in the qualifying heats: pole position being occupied by the driver with the smallest number of absolute points.

CASO B: numero di conduttori inferior o uguale a 68

d) At the end of the qualifying practice drivers will be divided into 4 groups: A, B, C e D (according to the classification of the qualifying practice: the 1°, 5°, 9°.... classified drivers will be in the A group; the 2°, 6°, 10° classified drivers will be in the B grup; the 3°, 7°, 11° ...classified drivers will be in the C group) and so on..

e) Qualifying Heats: the above-mentionned groups will compete one against the other:
A versus B, A versus C, A versus D, B versus C, B versus D, C versus D
- For the Qualifying Heats, points will be awarded asfollows : 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place. If a Driver does not take the start in a Qualifying Heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1. If a Driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.
- Any Driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the Qualifying Heat, will be classified according to the number of laps he has actuallycompleted.

f)After the qualifying heats, a classification will be eastablished according to the drivers' absolute points (penalties).
The first 34 classified drivers will take part in the ROK CUP SUPER FINAL; the remaining 34 drivers (those who qualified from the 35th to the 68th positions) will take part in the Final B. Starting positions according to the number of point obtained in the qualifying heats: pole position being occupied by the driver with the smallest number of absolute points.

STARTING GRIDS

38) a) At the end of the final Qualifying Practice session, the list of qualified Drivers as well as the starting grids will be officially published.

b) Solo questi piloti potranno essere ammessi alle manches di qualificazione e/o alle fasi finali.

c) Ogni concorrente il cui kart non è partito per qualsiasi motivo o che ha buoni motivi per credere che il suo/suoi kart non sono pronti per partire, deve informare il commissario responsabile che informerà a sua volta il Commissario di Gara non appena gli sarà possibile.

d) Il pilota della pole position partirà dalla posizione di griglia designata nel Regolamento Supplementare dell'Evento.
Il pilota in pole position di ogni griglia potrà scegliere la posizione di pole (sul lato sx o dx della pista), ammesso che avvisi il Commissario di gara nel momento in cui raggiunge la Assembly Area. Questa sceltà modificherà solo la prima linea, ad esclusione delle altre. In mancanza di ciò, il pilota in pole position di ogni griglia partirà dalla posizione di glriglia che era la pole position l'anno precedente o, se il circuito è nuovo, dalla posizione dedignata dalla Cik-Fia, o designata nel Regolamento Supplementare dell'evento.

e) L'accesso alla griglia terminerà cinque minuti prima dell'orario di partenza della gara. I kart che non avranno preso la loro posizione in griglia a tempo debito non saranno più ammessi, eccetto casi eccezionali lasciati al giudizio dei commissari.

PROCEDURE DI PARTENZA

39)
a) Il segnale di partenza verrà dato con le luci.
b) Al momento del via, il commissario di gara si troverà su una piattaforma/tribuna ad almeno 5 metri dal lato della pista e dietro una barriera di protezione (Articolo 7.7.1 del Regolamento del Circuito, Parte 1)
c) Una linea gialla sarà dipinta 25m oltre la linea di partenza. E' proibito accelerare prima di aver sorpassato tale linea. In caso di partenza lanciata, questa linea gialla sarà inoltre materializzata da una linea di coni (1 cono per ogni lato della pista e 4 coni posizionati sulla linea centrale del circuito).

d) Non appena il commissario di gara indica con una bandiera verde che i kart possono partire, i piloti devono sottostare ai commissari di gara e non possono più ricevere alcun aiuto dall'esterno. I piloti che non si sono presentati in tempo con il kart pronto potranno lasciare l'area di partenza solo al segnale dei commissari o dell'ufficiale incaricato.

e) I kart percorreranno approssimativamente un giro di lancio prima che venga dato il via. E' proibito sorpassare un altro pilota durante tale giro, pena una sanzione imposta dagli ufficiali (10 secondi o l'esclusione dall'incontro).
Se il pilota si ferma per un qualsiasi motivo durante il giro di lancio non gli sarà consentito di ripartire prima che venga sorpassato dal gruppo. Egli potrà quindi ripartire alle spalle della formazione. Nel caso egli provasse a ripartire davanti al gruppo nella speranza che gli altri piloti lo sorpassino, gli verrà mostrata la bandiera nera e verrà escluso dalla gara.

f) In caso di partenza lanciata un pilota in ritardo avrà la possibilità di riprendere la sua posizione in griglia di partenza solo se la sua manovra non impedisce agli altri piloti ed in ogni caso prima di aver raggiunto la Linea Rossa che sarà materializzata sulla pista e sarà indicata dal Commissario di Gara durante il briefing.

g) Se considera che un pilota è stato immobilizzato dall'errore di un altro pilota il commissario di gara può fermare il giro di

b) Only these Drivers will be allowed to take the start of the Qualifying Heats and/or of the final phase.

c) Any Entrant whose kart is unable to take the start for any reason whatsoever or who has good reasons to believe that his kart(s) will not be ready to take the start must inform the Official in charge of the Assembly Area, who will advise the Clerk of the Course as soon as he has the opportunity.

d)The pole position Driver of each grid will take the start of the race from the grid position which is designated in the Supplementary Regulations of the Event.
The pole position Driver of each grid will have the choice of the pole position (on the left or right side of the track), providing that he advises the Clerk of the Course as soon as he reaches the Assembly Area. This choice will only modify the first row, to the exclusion of the others. Failing this, the pole position Driver of each grid will take the start of the Race from the grid position which was the pole position the previous year or, if it is a new circuit, on that which was designated as such by the CIK-FIA, or designated in the Supplementary Regulations of the Event.

e) Access to the grid will end five minutes before the time scheduled for the start of the race. Any kart which has not taken its position on the grid at that moment shall no longer be allowed to do so, except under exceptional circumstances left to the appreciation of the Panel of Stewards.

STARTING PROCEDURE

39)
a) The start signal shall be given by means of lights.
b). To give the start, the Clerk of the Course shall be placed on a platform located at least 5 metres from the trackside and behind a permanent protecting barrier (Article 7.7.1 C of the Circuits Regulations, Part 1).
c) A Yellow Line shall be painted 25 m ahead of the Start Line. It is forbidden to accelerate before having crossed that line. For rolling starts, this Yellow Line will also be materialised by a row of soft cones (1 cone on each side of the track and 4 cones placed on the centre line of the track).

d) As soon as the Clerk of the Course indicates with the green flag that the karts may take the start, the Drivers are «at the orders of the Clerk of the Course» and may no longer receive any outside help. Any Driver who has not placed himself at the orders of the Clerk of the Course in time with his kart in working order will be allowed to leave the Assembly Area only at the orders of the Clerk of the Course or of the Officer in charge of the Assembly Area.

e) Karts will cover approximately one Formation Lap before the start may be given. It is forbidden to overtake another Driver under pain of a penalty inflicted by the Stewards (10 seconds or exclusion from the Heat).
If a Driver stops for any reason during the Formation Lap, he will not be allowed to try and start again before he has been passed by the whole field. He shall start again from the back of the formation. Should he try to start ahead of the field in the hope that the leading Drivers overtake him, he would be shown the black flag and be excluded from that race.

f) In the case of rolling starts, a Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position only if this manoeuvre does not impede other Drivers and in all cases before having reached the Red Line which will be materialised on the track and indicated by the Clerk of the Course at the briefing.

lancio e ricominciare la procedura di partenza sulle basi della griglia originale oppure può consentire al pilota che è stato impedito di recuperare la sua posizione.

h) Il commissario di gara darà il via solo se è soddisfatto dalla formazione.

i) Nel caso di ripetute false partenze o di incidenti durante il (i) giro (i) di formazione, il commissario di gara, agendo da giudice dei fatti, può interrompere la procedura di partenza con l'utilizzo della bandiera rossa e dire agli ufficiali chi deve essere punito con una penalità secondo l'Articolo 2.24 delle Prescrizioni Generali. Una nuova procedura avrà inizio subito o entro 30 minuti, secondo le circostanze. La griglia di partenza sarà la stessa della procedura iniziale. Tutti i piloti presenti nella zona di partenza o nell'area riparazione prima che la procedura fosse fermata, potranno prendere parte al nuovo giro di formazione.

j) Ogni tentativo di saltare la partenza o ritardarla da parte di un pilota verrà sanzionato secondo l'Articolo 2.24 delle Prescrizioni Generali.

k) Non appena viene data la partenza, vengono applicate le condizioni di gara e, indipendentemente dalla posizione del kart sulla pista, è proibito dargli assistenza, se non per parcheggiarlo di una zona di sicurezza.

40) Partenza lanciata: al termine del giro di lancio, i piloti procederanno ad una velocità limitata verso la linea di partenza, allineati in due fila. Quando i kart si stanno avvicinando le luci rosse saranno accese. I kart manterranno le loro posizioni finchè il segnale di partenza verrà dato. Se è soddisfatto della formazione di partenza il Commissario di Gara darà il via spegnendo le luci rosse. Se non è soddisfatto con la procedura egli accenderà le luci arancio e ciò significa che un altro giro di lancio deve essere fatto.

41) Gli ufficiali possono usare qualsiasi video o sistema elettronico come aiuto per prendere delle decisioni. Le decisioni degli ufficiali possono sostituire quelle prese dai giudici di fatto. Ogni violazione dei provvedimenti del Codice o del Regolamento Sportivo relativo alle procedure di partenza possono comportare l'esclusione del kart e del pilota implicato dall'Evento.

SOSPENSIONE DELLA GARA

42) A. Nel caso sia necessario fermare la gara o le prove perché il circuito è bloccato da un incidente o a causa del tempo o di altre condizioni per cui è pericoloso continuare, il commissario di gara potrebbe ordinare bandiera rossa da mostrare sulla linea.
Allo stesso tempo, le bandiere rosse saranno mostrate dagli ufficiali. La decisione di fermare la gara o le prove può essere presa solo dal commissario di gara (o, se questi non è presente, dal suo sostituto). Se viene dato il segnale di stop :

a)durante le prove: tutti i kart devono immediatamente ridurre la velocità e tornare lentamente al parco chiuso e tutti i kart abbandonati sulla pista saranno rimossi.

b) durante le manches di qualificazione: tutti i kart devono immediatamente ridurre la velocità ed entrare al parco chiuso considerando che:
- la classifica della manche di qualificazione sarà la classifica

g) If he considers that a Driver has been immobilised as a result of another Driver's mistake, the Clerk of the Course may stop the Formation Lap and start again the Starting Procedure on the basis of the original grid or allow the impeded Driver to regain his position.

h) The Clerk of the Course will give the start as soon as he is satisfied with the formation.

i) In the case of repeated false starts or of incidents during the Formation Lap(s), the Clerk of the Course, acting as a Judge of Fact, may stop the starting procedure by means of the red flag and inform the Stewards, who will be entitled to inflict on the offending Drivers a penalty according to Article 2.24 of the General Prescriptions. A new procedure will begin either immediately or within 30 minutes, according to the circumsances. The starting grid will be the same as for the initial procedure. All the drivers present in the starting area or in the repair area before the procedure was stopped will be allowed to take the start of the new Formation Lap.

j) Any attempts to jump the start or delay it shall be sanctioned according to Article 2.24 of the General Prescriptions.

k) As soon as the start has been given, racing conditions are applied and, irrelevant of the position of a kart on the track, it is forbidden to give it any assistance, except for parking it to a safe location.

40) Rolling starts: At the end of the Formation Lap, Drivers will proceed forward at a reduced speed towards the Starting Line, lined up in two lanes of karts. When the karts approach, the red lights will be on. Karts must maintain their position until the start signal is given If he is satisfied with the formation, the Clerk of the Course will give the start by switching off the red lights. If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that another Formation Lap must be covered.

41) The Stewards may use any video or electronic system likely to help them to take a decision. The Stewards' decisions may supersede those taken by Judges of Fact. Any infringement to the provisions of the Code or of these Sporting Regulations relating to the starting procedure may entail the exclusion of the kart and of the Driver concerned from the Event.

STOPPING A RACE

42) A. Should it become necessary to stop the Race or Practice because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Clerk of the Course shall order a red flag to be shown on the Line. Simultaneously, red flags will be shown at Marshals' posts provided with these flags. The decision to stop the race or practice may be taken only by the Clerk of the Course (or, if he had to leave, by his deputy). If the signal to stop racing is given:

a) during Practice: all karts shall immediately reduce speed and go back slowly to the «Finish» Servicing Park, and all karts abandoned on the track shall be removed;

b) during the Qualifying Heats: all karts will immediately reduce their speed and go to the «Finish» Servicing Park entrance, considering that:

alla fine del giro che precede quello durante il quale viene dato il segnale di stop;
- kart e veicoli di soccorso devono essere sulla pista;
- il circuito deve essere completamente bloccato a causa di un incidente;
- le condizioni del tempo potrebbero aver reso impossibile guidare ad alta velocità sulla pista.
La procedura da seguire varia in base al numero di giri compiuti dal pilota in testa alla gara prima che venga dato il segnale di stop:

-meno del 75% della distanza prevista per la manche (arrotondata al più alto e vicino numero intero di giri). Se la manche può essere riavviata, si applicherà l'articolo 2.22;
-75% o più della distanza prevista per la manche (arrotondata al più alto e vicino numero intero di giri). I kart verranno condotti direttamente al parco chiuso e la manche verrà considerato come se il segnale di stop fosse stato dato quando il pilota in testa stava tagliando il traguardo al termine del giro che precede quello durante il quale lo stop è stato realmente dato;

c) durante una gara della fase finale tutti i kart devono immediatamente ridurre la velocità ed andare all'entrata del parco chiuso, considerando che:

- la classifica della manche sarà la classifica alla fine del giro che precede quello durante il quale viene dato il segnale di stop;
- kart e veicoli di soccorso devono essere sulla pista;
- il circuito deve essere completamente bloccato a causa di un incidente;
- le condizioni del tempo potrebbero aver reso impossibile guidare ad alta velocità sulla pista.

B. La procedura da seguire varia in base al numero di giri compiuti dal pilota in testa alla gara prima che fosse dato il segnale di stop:

Caso A: meno di 2 giri. Non verrà attribuito alcun punteggio.
Se la gara può essere riavviata, si applicherà l'articolo 2.22 Caso A.
Caso B: più di 2 giri, ma meno del 75% della distanza prevista per la gara (arrotondata al più vicino numero intero di giri). Se la gara può essere riavviata, si applicherà l'articolo 2.22 Caso B. Se ciò non fosse possibile, verrà attribuita la metà del punteggio.

Caso C: 75% o più della distanza prevista per la gara (arrotondata al più alto e vicino numero intero di giri). I kart verranno rimandati direttamente al parco chiuso e la gara verrà considerata finita quando il kart in testa ha tagliato il traguardo al termine del giro precedente quello in cui è stato dato il segnale di stop. Sarà attribuito il punteggio pieno.

RIAVVIARE LA GARA

43)Sarà consentito lavorare sui kart solo all'interno del parco chiuso; sarà anche consentito introdurre ricambi (solo l'equipaggiamento identificato nel caso di telaio e motore) nel parco chiuso. Il rifornimento sarà consentito.

Case A: se sono stati percorsi meno di 2 giri, verrà fatta una nuova partenza entro 30 minuti dopo l'esposizione della bandiera rossa (in condizioni conformi all'Articolo 2.19 F). La lunghezza della nuova gara sarà la lunghezza della gara originale. La partenza originale sarà considerata nulla.

- the classification of the Heat will be the classification at the end of the lap prior to that during which the signal to stop was given,
- karts or rescue vehicles may be on the track,
- the circuit may be totally blocked because of an accident,
- the weather conditions may have made it impossible to drive at high speed on the circuit.
The procedure to be followed varies according to the number of laps completed by the Heat leader before the signal to stop was given:

- less than 75% of the distance scheduled for the Heat (rounded up to the nearest higher whole number of laps). If the Heat can be restarted, Article 2.22 will apply;
- 75% or more of the distance scheduled for the Heat (rounded up to the nearest higher whole number of laps). The karts will be directly led to the Parc Fermé, and the Heat will be considered as having stopped when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the signal to stop was given;

c) during a Race of the final phase, all karts must immediately reduce speed and go to the entrance to the «Finish» Servicing Park, considering that:

- the classification of the Race will be the classification at the end of the lap prior to that during which the signal to stop the Race was given,
- karts or rescue vehicles may be on the track,
- the circuit may be totally blocked because of an accident,
- the weather conditions may have made it impossible to drive on the circuit at racing speed.

B. The procedure to be followed varies according to the number of laps completed by the Race leader before the signal to stop the Race was given:

Case A: less than 2 laps. No points will be awarded.
If the Race can be restarted, Article 2.22 Case A will apply.
Case B: more than 2 laps but less than 75% of the distance scheduled for the Race (rounded up to the nearest whole number of laps). If the Race can be restarted, Article 2.22 Case B will apply. Should this not be possible, half the points will be awarded.

Case C: 75% or more of the Race distance (rounded up to the nearest whole higher number of laps). The karts shall be sent directly to the Parc Fermé and the Race will be deemed to have finished when the leading kart crossed the Line at the end of the lap prior to that during which the Race was stopped. Full points will be awarded.

RESTARTING A RACE

43) Working on karts will be allowed only in the Servicing Park; it will even also be allowed to introduce spare equipment (only the equipment identified in the case of chassis and/or engines) in the Servicing Park. Refuelling will be allowed.

Case A: If less than 2 laps have been covered, a new start will be given within 30 minutes after presentation of the red flag (in the conditions provided for under Article 2.19 F). The length of the new race will be the full original race distance. The original start will be deemed null and void.

La griglia di partenza sarà la stessa della gara originale.
Quei piloti che hanno tagliato il traguardo al termine del giro precedente quello in cui la gara è stata fermata e quelli che erano nell'area di riparazione quando è stata data bandiera rossa, potranno ricominciare la gara. I posti non occupati sulla griglia rimarranno vacanti.

Caso B: se sono stati percorsi più di 2 giri, verrà fatta una nuova partenza entro 30 minuti dopo l'esposizione della bandiera rossa (in condizioni conformi all'Articolo 2.19). La lunghezza della nuova gara sarà uguale alla differenza tra il numero di giri previsto e il numero di giri già percorsi. Quei piloti che hanno tagliato il traguardo al termine del giro precedente quello in cui la gara è stata fermata e quelli che erano nell'area di riparazione quando è stata data bandiera rossa (tranne che in una gara della fase finale), potranno ricominciare la gara.

Le posizioni in griglia verranno determinate dalla classifica al termine del giro precedente quello in cui la gara è stata fermata.Il risultato di una gara che è stata fermata e riavviata è la somma dei tempi della gara fermata e quelli ottenuti in gara dopo che è stata riavviata.

TERMINE

44)A. Il segnale che indica il temine della gara deve esser dato sul traguardo non appena il kart in testa ha percorso l'intera distanza prevista per la gara o la maggior distanza durante il tempo previsto per la gara.

B. Se, per qualsiasi motivo in accordo con l'Articolo 2.21, il segnale che indica il temine della gara dovesse essere dato prima che il kart in testa abbia completato il numero di giri previsti o prima che il tempo prescritto sia terminato, la gara verrà considerata finita quando il kart in testa ha tagliato per l'ultima volta il traguardo prima che venisse interrotta la corsa.
Se il segnale che indica il termine della gara fosse ritardato per qualsiasi motivo, la gara verrà considerata finita quando, in normali circostanze, la gara dovrebbe finire se non ci fossero ritardi.
C. Dopo aver ricevuto il segnale che indica il termine della gara tutti i kart dovranno andare immediatamente al parco chiuso, senza fermarsi e senza ricevere alcun aiuto (tranne che quello degli ufficiali se necessario).

I kart qualificatisi che non sono in grado di raggiungere il parco chiuso da soli, saranno posti sotto il controllo esclusivo degli ufficiali, che controlleranno che i kart vengano riportati in parco chiuso in modo regolare.

D. Per considerare valido il temine della gara un pilota deve aver tagliato il traguardo seduto sul suo kart.

PARCO CHIUSO

45)A. Solo gli ufficiali incaricati delle verifiche possono entrare a parco chiuso. Non si può effettuare alcun intervento o altro all'interno di tale area previa autorizzazione degli ufficiali.

B. Non appena viene data la bandiera a scacchi (bandiera che indica la fine della gara) entrerà in vigore il regolamento del parco chiuso per l'area compresa tra il traguardo e l'entrata del parco chiuso

C. Il parco chiuso deve essere grande e protetto abbastanza

The starting grid will be the same as for the original race.
Those Drivers having crossed the Finish Line at the end of the lap prior to that during which the race was stopped and those who were in the Repairs Area when the red flag was shown will be eligible to take the restart in their original kart. Unoccupied places on the grid shall remain vacant.

Case B: If more than 2 laps have been covered, a new start will be given within 30 minutes after presentation of the red flag (in the conditions provided for under Article 2.19). The length of the new race will be equal to the difference between the scheduled number of laps and the number of laps covered. The Drivers who have crossed the Finish Line at the end of the lap prior to that on which the race was stopped and those who were in the Repairs Area (except in a final phase Race) when the red flag was shown will be allowed to take the new start in their original kart.

Grid positions will be determined by the finishing order at the end of the lap before the one on which the race was stopped.
The result of a race which has been stopped and restarted is the addition of the times of the stopped race and those of the race held after the restart.

FINISH

44) A. The signal indicating the end of the race shall be given on the Line as soon as the leading kart has covered either the full race distance or the greatest distance during the time scheduled for the race.

B. Should, for any reason other than under Article 2.21 A, the signal indicating the end of the race be given before the leading kart completes the scheduled number of laps or before the prescribed time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading kart last crossed the Line before the signal was given.
Should the signal indicating the end of the race be delayed for any reason, the Race will be deemed to have finished when, under normal circumstances, the end of the race would have been decided if there had been no delay
C. After having received the signal indicating the end of the race, all karts shall directly go to the Parc Fermé, without stopping and without any help (except that of marshals if necessary).

Any classified kart unable to reach the Parc Fermé by its own means will be placed under the exclusive control of marshals, who will supervise the taking of the kart to the Parc Fermé in a regular manner.

D. For a finish to be considered valid, a Driver must have crossed the Finish Line seated at the wheel of his kart

PARC FERMÉ

45) A. Only those Officials charged with the checks may enter the Parc Fermé. No intervention whatsoever may be carried out therein without the authorisation of these Officials.

B. As soon as the chequered flag is displayed (Finish), the Parc Fermé regulations will apply for the area between the Finish Line and the entrance to the Parc Fermé.

C. The Parc Fermé shall be large and protected enough to ensure that no unauthorised person may have access to it.

da assicurare che nessun persona non autorizzata possa accedervi.

CLASSIFICA FINALE

46)Si provvederà a redigere la classifica dei piloti nella finale di ogni classe.

ISTRUZIONI E COMUNICAZIONE AI CONCORRENTI

47) Tutte le classifiche e i risultati delle prove, degli incontri e delle gare della fase finale, così come ogni decisione presa dagli ufficiali dell'Evento sarà esposta nella bacheca ufficiale.

INCIDENTI

48) E' considerato "incidente" un fatto o una serie di fatti che coinvolgono uno o più piloti (o l'azione di un qualsiasi pilota riportata ai commissari dal commissario di gara o notato dagli ufficiali e sottoposto al commissario di gara), che:

-causano il temine di una gara in accordo con l'Articolo 142 del codice;
-violano il regolamento sportivo o il codice;
-hanno saltato la partenza;
-non hanno rispettato le segnalazioni della bandiere;
-hanno causato la falsa partenza di una o più kart;
-hanno causato una collisione;
-hanno costretto un altro pilota ad uscire di pista;
-hanno illegalmente ostacolato una legittima manovra di sorpasso di un altro pilota;
-hanno illegalmente impedito un altro pilota durante una manovra di sorpasso.
a)Sarà compito dei commissari decidere, dopo una relazione o una richiesta da parte del commissario di gara, se uno o più piloti sono coinvolti in un incidente; questo/i non devono abbandonare la pista senza il consenso dei commissari.

b)Se un pilota è coinvolto in una collisione o un incidente ed è stato informato di ciò dai commissari entro 30 minuti dopo la fine della gara, non deve lasciare la pista senza il loro consenso. I commissari potranno infliggere 10 secondi di penalità ad ogni pilota che ha causato un incidente. Se l'incidente è stato causato durante una sessione di prove di qualificazione, si procederà alla cancellazione dei 3 tempi più veloci che il pilota ha ottenuto durante tale sessione. Tuttavia, considerandone la natura, invece di 10 secondi di penalità, il commissario può decidere di infliggere anche una sanzione tra quelle proposte nella scala di penalità dell'Articolo 153 del codice.

PROTESTE ED APPELLI

49) Il diritto di protesta può essere avanzato solo dai concorrenti. Questo deve essere presentato per iscritto al commissario di gara o ad un suo delegato entro 10 minuti dopo l'affissione dei risultati delle prove di qualificazione e degli incontri di gruppo (incluso il ripescaggio), ed entro 30 minuti dopo l'affissione della classifica delle gare della fase finale. Dovranno essere accompagnati dalla tassa indicata dall'ASN come da Regolamento Supplementare.
Il deposito può essere pagato nella valuta del paese della Federazione dell' ASN Organizzatore o in una delle seguente valute: franco svizzero, dollari americani e Euro.

-in assenza del commissario di gara o del suo delegato, questo sarà indirizzati ai commissari dell' Evento o ad uno di questi;

FINAL CLASSIFICATIONS

46) The following final classifications shall be drawn up: classification of Drivers in the Final for each class.

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO ENTRANTS

47) All classifications and results of practice, the Qualifying Heats and the race(s) of the final phase, as well as any decisions of the Officials of the Event will be posted on the official posting board.

INCIDENTS

48) An «Incident» means a fact or a series of facts involving one or several Drivers (or any Driver's action reported to the Stewards by the Clerk of the Course or noted by the Stewards and reported to the Clerk of the Course for investigation), who:
- provoked the stopping of a Race in application of Article 142 of the Code;
- violated these Sporting Regulations or the Code;
- had jumped the start;
- have not respected flag signalling;
- have caused one or several karts to take a false start;
- have caused a collision;
- have forced another Driver out of the track;
- have illegally prevented a legitimate passing manoeuvre by a Driver;
-have illegally impeded another Driver during a passing manouvre

a) It will be the responsibility of the Stewards to decide, further to a report or a request from the Clerk of the Course, if one or several Driver(s) is/are involved in an Incident; he/they must not leave the circuit without the Stewards' agreement.

b) If a Driver is involved in a collision or an Incident , and if he was informed of this by the Stewards within thirty minutes after the end of the Race, he must not leave the circuit without their agreement.The Stewards shall inflict a 10-second time penalty on any Driver having caused an Incident. If the Incident was caused during a Qualifying Practice session, they shall proceed to the cancellation of the three fastest times which he/she achieved in the session concerned. However, considering its serious nature, the Stewards may decide, instead of the 10-second time penalty, of a sanction among those provided for in the penalty scale of Article 153 of the Code.

PROTESTS AND APPEALS

49) The right to protest lies only with Entrants. They must be presented in writing to the Clerk of the Course or to his deputy within 10 minutes after the posting of the results of the Qualifying Practice and Qualifying Heats (including the Second Chance Heat), and within 30 minutes after the posting of the classification of the races of the final phase. They shall be accompanied by the fee provided for by the ASN as indicated in the Supplementary Regulations.
The deposit may be paid in the currency of the organising ASN or in one of the following currencies: Swiss francs, American dollars and Euros.

- In the absence of the Clerk of the Course or of his deputy, they shall be addressed to the Stewards of the Event or to one

-il deposito sarà rimborsato se la protesta sarà giudicata fondata. Sarà possibile fare appello contro la sentenza dei commissari, in conformità all'Artico 117 sino al 119 del Codice, in accordo con le disposizioni di legge nel Codice (Capitolo XIII)

MULTE

50) Una multa può essere inflitta al concorrente, pilota, assistente o organizzatore che non rispetta le prescrizioni degli ufficiali dell'Evento. Una multa può essere inflitta dall'insieme dei Commissario dell' Evento.

- tutte le multe devono essere pagate all'ASN ospitante l'evento entro 48 ore dopo loro imposizione. Tuttavia le multe di 700 Euro o meno devono essere pagate immediatamente.

CERIMONIA DEL PODIO

51) I piloti classificati 3°, 2° e 1° nella finale di tutte le classi saliranno sul podio uno dopo l'altro. L'inno del pilota vincitore sarà suonato e le bandiere nazionali dei primi tre saranno issate.

TASSE ISCRIZIONE

52)Le tasse d'iscrizione devono essere pagate e spediTe dal concorrente. Otk Kart Group Srl deve ricevere le tasse e le iscrizioni al più tardi entro la data di chiusura delle iscrizioni. I piloti qualificati non dovranno pagare alcuna tassa d'iscrizone, Le Wild cards pagheranno una tassa d'iscrizione da definire.

DIREZIONE PER REGOLAMENTI SPORTIVI

53)Tutto quanto non è regolato in questi Regolamenti Sportivi è regolato nell' Annuario CIK 2013 e nei Bollettini CIK.

of them.
- The deposit will be refunded if the protest is judged founded. It will be possible to appeal against the Stewards' judgement, pursuant to Articles 171 to 179 of the Code, in accordance with the provisions laid down in the Code (Chapter XIII).

FINES

50) - A fine may be inflicted on any Entrant, Driver, assistant or Organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Event. A fine may be inflicted by the the Panel of Stewards of the Event.

- All fines must be paid to the ASN hosting the event within 48 hours after their imposition. However, fines of 700 Euros or less must be paid immediately.

PODIUM CEREMONY

51) The Drivers classified 3rd, 2nd and 1st in the Final of all the classes shall climb on the podium one after the other. The winning Driver's national anthem will be played and the national flags of the first three finishers will be hoisted.

ENTRY FEES

52) Entry fees and entries must be paid and sent by the Entrant. Otk Kart Group Srl must have received entries and fees at the latest on the closing date of entries. Qualified drivers will not have to pay any entry fee. Entry fee for wild cards will be fixed before the event.

DIRECTIONS FOR SPORTING REGULATIONS

53) All which is not regulated in this Sporting Regulations is regulated in the CIK Yearbook 2013 and the CIK Bulletins.