



Automóvel & Touring Clube de Moçambique

COMISSÃO DESPORTIVA

ÍNDICE

Página

REGULAMENTO GERAL DE COMPETIÇÃO CIRCUITOS

DEFINIÇÕES -----	5
ORGANIZAÇÃO DA PROVA -----	6
LICENÇAS DESPORTIVAS -----	7
DEFINIÇÃO DE PERCURSO -----	7
VEÍCULOS ADMITIDOS -----	7
FORMA DA PROVA -----	7
HORÁRIO DA PROVA -----	7
INSCRIÇÕES -----	8
EQUIPAS -----	9
MEDIDAS E DESPOSITIVOS DE SEGURANÇA -----	10
MOTOR DE ARRANQUE -----	10
NÚMEROS DE COMPETIÇÃO -----	10
SISTEMAS DE LUZES DOS VEÍCULOS -----	11
VERIFICAÇÕES -----	11
TREINOS OFICIAIS -----	13

PNEUS -----	15
BRIEFING -----	16
PIT LANE E BOXES -----	17
ORDEM DE PARTIDA -----	19
PARTIDA -----	19
PARTIDA PARADA -----	20
PARTIDA LANÇADA -----	25
INTERRUPÇÃO DA CORRIDA -----	26
CHEGADA -----	29
CLASSIFICAÇÃO -----	30
COTROLE ANTIDOPPING -----	31
CONTROLE ANTIÁLCOOL -----	31
SINALIZAÇÃO -----	31
LOCAL RESERVADO PARA SINALIZAÇÃO AOS PILOTOS -----	32
PISTA -----	32
IMOBILIZAÇÃO DE VEÍCULOS NO CIRCUITO (Avaria ou Acidente) -----	33
PENALIDADES-DESCCLASSIFICAÇÃO -----	35
PROTESTOS -----	36
DIVERSOS -----	36
PRÉMIOS -----	38
OFICIAIS DE PROVA -----	38
MODIFICAÇÕES, ADITAMENTOS E CASOS OMISSOS -----	39
SEGURO DA PROVA -----	39

CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE

Regulamento Específico

DEFINIÇÃO DO CAMPEONATO -----	41
PONTUAÇÃO -----	41
INICIADOS -----	41
CASOS OMISSOS -----	42

AUTOMÓVEIS DE PRODUÇÃO – GRUPO N

Regulamento Específico

DEFINIÇÃO -----	42
HOMOLOGAÇÃO -----	42
ELIGIBILIDADE -----	42
MODIFICAÇÕES E ADIÇÕES AUTORIZADAS OU OBRIGATÓRIAS -----	43

AUTOMÓVEIS DO GRUPO M

Regulamento Específico

DEFINIÇÃO -----	43
HOMOLOGAÇÃO -----	43
MODIFICAÇÕES, RESTRIÇÕES E OBRIGAÇÕES -----	43

MOTORIZADAS E MOTOS

Regulamento Específico

MOTORIZADAS -----	44
MOTOS -----	45

SINAIS E BANDEIRAS
Regulamento Específico

OBJECTIVOS -----	45
BANDEIRAS -----	46
PARTIDA -----	46
TÉRMINO -----	46
BANDEIRA VERMELHA -----	47
BANDEIRA PRETA -----	47
BANDEIRA PRETA E BRANCA DIVIDIDA TRANSVERSALMENTE -----	47
BANDEIRA PRETA COM CÍRCULO COR DE LARANJA -----	47
BANDEIRA AMARELA -----	48
BANDEIRA VERDE -----	49
BANDEIRA AMARELA COM LISTAS VERMELHAS -----	49
BANDEIRA BRANCA -----	49
BANDEIRA AZUL -----	49

“SAFETY CAR”
Regulamento Específico

Geral -----	50
-------------	----

NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E PUBLICIDADE NOS VEÍCULOS
Regulamento Específico

NÚMEROS DE COMPETIÇÃO -----	52
NOMES DOS PILOTOS -----	53
ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS RESERVADOS PARA A ORGANIZAÇÃO -----	53
DIVERSOS -----	53

ATCM
Automóvel & Touring Clube de Moçambique

COMISSÃO DESPORTIVA

REGULAMENTO GERAL DE COMPETIÇÃO
CIRCUITOS

DEFINIÇÕES

Para efeitos de aplicação do presente Regulamento, os termos a seguir discriminados terão unicamente os seguintes significados:

ATCM Automóvel & Touring Clube de Moçambique

BOX Local no interior do circuito, sob controle da organização, reservado à permanência dos veículos de competição quando não estão a circular na pista, em corrida ou em treinos. Entre este local e a pista, os veículos de competição terão acesso através de vias controladas pela organização. A atribuição de Boxes aos concorrentes e equipas é da exclusiva competência da CD/ATCM ou da Organização.

CD/ATCM Comissão Desportiva do ATCM. Entidade que regulamenta, sanciona e controla toda a actividade relacionada com o desporto motorizado em Moçambique. A Comissão Desportiva é também entendida como o colégio dos Comissários Desportivos credenciados e licenciados pelo ATCM para actuar em eventos de desporto motorizado.

COMISSÁRIOS DE PISTA Oficiais designados pela CD/ATCM para diversas funções de controle e comunicação com os concorrentes, sobre os diversos aspectos e condições de uma sessão de treinos ou de uma corrida. Através do uso de bandeiras regulamentares, um Comissario de Pista contribui para tornar as condições da prova mais seguras.

MANCHE Designação dada às provas eliminatórias que definem os pilotos que se qualificarão para a disputa de uma corrida. Esta designação é também usada para as duas partes em que se realiza uma corrida, em caso de interrupção da mesma.

META Linha de Chegada. É a linha demarcada na pista para efeitos de controle final de uma corrida, com ou sem cronometragem.

OFICIAIS DE PROVA Conjunto de Oficiais designados pela CD/ATCM para desempenhar funções específicas durante todo o desenrolar de um evento de desporto motorizado.

CARROS OFICIAIS Veículos utilizados pela Direcção da Prova/Organização em procedimentos de partida, de neutralização de uma corrida ou ainda de assistência médica e intervenção de emergência rápidas. **Pace Car** e **Safety Car** com a função básica de controlar o andamento de pelotão de veículos e é objecto de regulamentação específica, **Carro Médico** e **Intervenção Rápida**, seguem atrás do pelotão na Volta de Aquecimento (Warm-Up Lap) e na primeira volta da corrida, ou sempre que for necessária a sua intervenção.

PIT LANE Via controlada por Comissários para acesso à pista e para a parte frontal das Boxes.

POLE POSITION 1ª Posição na Grelha de Partida. Lugar destinado ao concorrente mais rápido durante os treinos oficiais cronometrados, na 1ª manga de uma prova, ou ao vencedor da manga anterior, no caso de provas disputadas em mais de uma manga, ou ainda por definição específica do Regulamento Particular de Prova.

ORGANIZAÇÃO Entidade, ou conjunto de pessoas, devidamente credenciada pela CD/ATCM para poder organizar um evento de desporto motorizado.

QUADRO OFICIAL DE PROVA Quadro informativo, normalmente instalado junto do Secretariado da Prova, onde são afixados todos os documentos, relatórios, comunicações oficiais, etc., relacionados com o evento em curso.

1. ORGANIZAÇÃO DA PROVA

1.1. A entidade organizadora, a sua denominação, o tipo de provas a disputar e a data da realização, são mencionados no Regulamento Particular de Prova, que completa a presente regulamentação geral.

1.2. As Provas são organizadas de acordo com as normas da FIA, do C.D.I., Regulamento Geral de Competição e seus anexos, das Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo, dos Regulamentos Específicos aplicáveis e dos Regulamentos Particulares de cada Prova, os quais todos os concorrentes e pilotos aceitam, e se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.

2. LICENÇAS DESPORTIVAS

- 2.1. Podem participar das provas todos os concorrentes detentores de Licenças Desportivas Nacionais, emitidas pelo ASN/ATCM e válidas na data de realização da prova; (ver também, pontos 3.1 e 3.2 - “Iniciados”)
- 2.2. Em provas onde houver mais de um piloto por veículo, no caso de o concorrente não se encontrar a bordo do veículo, as suas obrigações e responsabilidades passarão, na sua totalidade, para a o 1º piloto designado na Ficha de Inscrição.

3. DEFINIÇÃO DE PERCURSO

- 3.1. O sentido do percurso, o número de voltas, o horário da Prova e a distância total da mesma, são descritos no Regulamento Particular de Prova.
- 3.2. É formalmente interdito a qualquer concorrente, durante a Prova ou durante os treinos oficiais, circular a bordo do seu veículo de competição, no sentido oposto ao do desenrolar da Prova, sob pena de desqualificação imediata, a ser pronunciada pelos Comissários Desportivos, sem prejuízo de eventuais sanções suplementares que lhe venham a ser aplicadas pela CD/ATCM.

4. VEÍCULOS ADMITIDOS

- 4.1. Descrito no Regulamento Particular de Prova.

5. FORMA DA PROVA

- 5.1. Descrito no Regulamento Particular de Prova.

6. HORÁRIO DA PROVA

- 6.1. Descrito no Regulamento Particular de Prova

7. INSCRIÇÕES

- 7.1. O número máximo de concorrentes aceites para inscrição em cada prova e o custo da taxa de inscrição são descritos no Regulamento Particular de Prova.
- 7.2. A data limite para inscrição é de 7 (sete) dias antes da data marcada para o evento. Findo este prazo, o valor da inscrição será acrescido de 100%, terminando a aceitação da mesma, 1 (uma) hora antes do horário marcado para o início das verificações documentais e técnicas, vulgo vistorias. Consideram-se estas inscrições como sendo “inscrições de última hora”.
- 7.3. Cabe à Organização (CD/ATCM) o direito de analisar se um inscrito está apto ou não, para concorrer numa Prova. Assim, é reservado à Organização, o direito de interditar a participação de qualquer concorrente, caso este não reúna as condições consideradas como essenciais.
- 7.4. O valor da taxa de inscrição não será devolvido, salvo se a respectiva inscrição houver sido recusada pela Organização da prova.
- 7.5. Qualquer concorrente que haja efectuado o pedido de inscrição para uma Prova, só poderá considerar-se como definitivamente inscrito, depois de receber confirmação oficial por parte da Organização, de que a sua inscrição foi aceite.
- 7.6. A não comparência de um concorrente na Prova, para a qual a sua inscrição foi regulamente aceite pela Organização, implicará no pedido imediato de suspensão da sua Licença desportiva, junto da ASN/ATCM, salvo se essa ausência, for devidamente justificada por razões de força maior.
- 7.7. Toda a omissão, ou falsa declaração, no que respeita às características do veículo inscrito, implicará na desclassificação imediata do concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela CD/ATCM.

- 7.8. No que respeita aos veículos de competição, fica bem claro que os concorrentes inscrevem sob sua inteira responsabilidade e honra, um veículo conforme o Grupo, Classe ou Troféu de Marca, quando aplicável, declarado na sua inscrição.
- 7.9. À organização reserva-se o direito de anular/cancelar a Prova, mediante prévia autorização da CD/ATCM, se à data do fecho das inscrições, mencionada no Regulamento Particular da Prova, o número de inscritos for insuficiente, ou em caso de força maior, que não permita a efectivação da mesma. Nesse caso, a organização obriga-se a informar todos os concorrentes inscritos, no mais curto espaço de tempo possível, sob a decisão tomada.
- 7.10. Após o fecho das inscrições, qualquer concorrente poderá mudar o seu veículo, até ao momento das verificações documentais e técnicas, na condição de que o veículo substituinte, seja do mesmo Grupo e da mesma Classe, do que figura no Boletim de Inscrição.
- 7.11. O número mínimo de inscritos para a realização de qualquer prova é de 5 (cinco) concorrentes.

8. EQUIPAS

- 8.1. Cada veículo de competição, quando em pista, não poderá ter a bordo, em caso algum, qualquer outra pessoa que não o piloto designado no respectivo Boletim de Inscrição.
- 8.2. Um segundo piloto de competição, quando em pista, não poderá ter a bordo, em caso algum, qualquer outra pessoa que não o piloto designado no respectivo Boletim de Inscrição.
- 8.3. A nomeação do piloto designado como “suplente” deverá ser comunicada à Organização, durante as verificações documentais e técnicas, antes da Prova. Este piloto “suplente” deverá possuir e apresentar os mesmos documentos oficiais exigidos ao piloto titular.

- 8.4. Em qualquer caso, apenas os pilotos que tenham qualificado o seu veículo nos treinos oficiais, serão autorizados a tomar lugar na Grelha de Partida.

9. MEDIDAS E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

- 9.1. A partida será recusada a qualquer veículo, cujo equipamento de segurança não esteja conforme com a regulamentação em vigor (arco de segurança, extintor, corta-circuitos, “window-net”, ganchos de reboque devidamente identificados). Neste caso, o valor da taxa de inscrição não será devolvido.
- 9.2. Os pilotos que participem quer nos treinos, quer nas corridas, devem obrigatoriamente utilizar fatos de competição adequados, capacetes, luvas e outros sistemas de segurança, devidamente regulamentados.
- 9.3. A utilização dos cintos de segurança é obrigatória, nos treinos e nas corridas.

10. MOTOR DE ARRANQUE

- 10.1. Se um veículo se imobilizar na pista, durante os treinos ou corridas, o motor deverá ser sempre repostado em marcha, através do motor de arranque do próprio veículo. A utilização de um dispositivo de acionamento do motor de arranque, exterior ao veículo, apenas é autorizada na Pré-Grelha de Partida e nas “Boxes”.
- 10.2. Qualquer infracção a esta obrigatoriedade implicará na imediata penalização ou desclassificação do concorrente infractor.

11. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- 11.1. De acordo com as normas expressas no “Regulamento para os Números de Competição e Publicidade em Automóveis” em vigor na data da Prova.

11.2. Em caso de má visualização dos números de competição de um veículo, por parte dos Oficiais de Cronometragem, estes informarão a CD/ATCM para que se ordene a paragem do veículo e que o mesmo seja colocado de acordo com as normas em vigor.

11.3. Todos os pilotos devem ter afixado o seu nome de ambos os lados do veículo. No caso de veículos de turismo, os nomes devem ser afixados nas janelas traseiras dos dois lados.

Devem ser usadas letras “caixa alta” (100mm altura máxima) para a inicial do 1º nome e do nome de família (ex. J. Caldeirão para o caso de José Caldeirão) sendo as restantes em “caixa baixa”.

As letras, que devem ser brancas, (não é autorizada outra cor) em plástico (vinil) recortado (sem fundo) devem ser do tipo “Helvética bold”. A localização obrigatória corresponde à metade superior de cada vidro da janela traseira.

No caso de monolugares, sport-protótipos e veículos abertos, a afixação do nome deve acontecer junto do “cockpit”.

12. SISTEMAS DE LUZES DOS VEÍCULOS

12.1. De acordo com o Regulamento Específico do Grupo/Classe e com o Regulamento Particular de Prova.

13. VERIFICAÇÕES

13.1. Todos os pilotos que participem em Provas controladas pela CD/ATCM, são obrigados a submeter os seus veículos a uma vistoria.

Esta vistoria é única e exclusivamente da responsabilidade de uma Comissão Técnica, nomeada ou autorizada pela CD/ATCM e terá lugar no Parque Fechado existente no recinto do circuito, ou em lugar previamente designado.

13.2. Os concorrentes serão informados, através do Regulamento Particular de Prova, ou por convocação individual, do local e hora em que devem apresentar-se com o seu veículo, para as operações de verificação, que serão as seguintes:

a) Verificação administrativa, incidindo sobre a documentação do concorrente, ou dos pilotos, validade das licenças, carta de condução, ficha médica, etc.;

b) Verificação técnica do veículo.

13.3. Todo o atraso sobre a hora de apresentação prevista no regulamento Particular de Prova, ou na convocatória individual, seja por atraso do concorrente, seja do veículo, será penalizado com uma multa equivalente ao preço da inscrição por cada 30 (trinta) minutos de atraso.

13.4. Ultrapassado o limite de 60 (sessenta) minutos sobre o horário da respectiva verificação, a mesma só poderá vir a ser excepcionalmente efectuada, por proposta do Director de Prova e expressa autorização da CD/ATCM.

13.5. Os concorrentes e pilotos obrigar-se-ão a anuir a todas as solicitações dos Comissários Técnicos e dos Comissários Desportivos, de forma a que estes estejam seguros de haverem sido respeitadas todas as prescrições regulamentares.

13.6. A lista definitiva de concorrentes autorizados a tomar parte na Prova (lista de participantes) será definitivamente encerrada após o término das operações de verificação, e obrigatoriamente afixada no Quadro Oficial.

13.7. Os pilotos dos veículos cuja inscrição foi aceite e confirmada deverão, durante as operações de verificação, assinar uma declaração em que confirmam conhecer perfeitamente o percurso da Prova, bem como o Regulamento Geral e o Regulamento Particular, sob as quais a mesma é disputada.

13.8. Qualquer veículo que, após ter sido verificado pelos Comissários Técnicos da Prova, seja objecto de qualquer desmontagem ou modificação, de tal forma que isso possa afectar a sua segurança ou as suas características, bem como qualquer veículo que tenha estado

envolvido em acidente, deverá ser apresentado aos Comissários Técnicos, para nova verificação.

13.9. O Director de Prova poderá ordenar, em qualquer momento da corrida ou dos treinos, que um veículo envolvido num acidente seja mandado parar, para que uma verificação técnica seja efectuada pelos Comissários Técnicos. O Director de Prova, poderá ordenar verificações técnicas aleatórias a qualquer concorrente inscrito na Prova, durante o decorrer do evento.

13.10. Os controles e verificações técnicas, serão efectuados apenas por pessoas licenciadas como Comissários Técnicos pela CD/ATCM, os quais serão igualmente responsáveis pelas operações de Parque Fechado. Como tal, serão os únicos oficiais autorizados a dar instruções aos concorrentes, dentro do âmbito da sua actuação.

13.11. Após a realização da vistoria, será colado no veículo um selo que servirá de comprovativo, que garante que a viatura passou e foi considerada apta, a participar na Prova.

13.12. Cabe à Comissão Técnica o direito de aceitar, ou não, a homologação de um veículo em determinado Grupo ou Classe, depois de o piloto ter declarado, no acto da inscrição, em que Grupo ou Classe iria competir. A não conformidade do veículo com as declarações da Ficha de Inscrição, está sujeita a penalização.

13.13. Não será devolvido o valor da inscrição, caso o veículo não apresente condições técnicas para participação em qualquer das mangas, treinos livres ou cronometrados.

14. TREINOS OFICIAIS

14.1. Todos os concorrentes autorizados a participar na Prova, são obrigados a tomar parte na sessão ou nas sessões de treinos oficiais cronometrados e a efectuar um mínimo de 3 voltas ao circuito no veículo em que estão inscritos, salvo motivo de força maior devidamente aceite

pela CD/ATCM. Estas sessões de treinos desenrolar-se-ão segundo o programa definido no Regulamento Particular de Prova.

- 14.2. No caso de treinos cronometrados de uma mesma categoria serem efectuados em mais de uma sessão, estas deverão ser separadas por um intervalo mínimo de 15 minutos.
- 14.3. A Organização poderá recusar a partida para a corrida, a qualquer piloto que não haja cumprido o estabelecido no nº 14.1, ou que não atinja os níveis mínimos de qualificação necessários para participar na Prova. Esta decisão, que será tomada pela CD/ATCM, não tem apelo.
- 14.4. A organização, sempre que julgar necessário, poderá obrigar os pilotos a efectuar uma ou mais voltas de reconhecimento ao circuito.
- 14.5. Só serão homologados os tempos obtidos durante a realização de treinos oficiais cronometrados.
- 14.6. A equipa de cronometristas é única e exclusivamente da responsabilidade da Organização e só serão aceites como válidos e oficiais os tempos declarados por esta.
- 14.7. O ATCM promoverá sessões de treinos livres com pista fechada e controlada pela sua Comissão Desportiva, nas quais todos os pilotos e candidatos a pilotos poderão participar, mediante o pagamento de uma taxa a ser estipulada pela CD/ATCM.
- 14.8. Só é permitida a presença de um acompanhante dentro de um veículo de competição, durante a realização de treinos oficiais não cronometrados e desde que tenha sido previamente concedida, pela Organização, a necessária autorização. O referido acompanhante deverá, no entanto, usar um capacete e o cinto de segurança devidamente colocados.

15. PNEUS

- 15.1. Os pneus “slick” são autorizados, para automóveis do Grupo M e Motociclos de Competição, ou de acordo com o regulamento Particular da Prova.
- 15.2. Para as categorias de veículos que utilizem pneus diferentes para piso seco e piso molhado, o número de pneus poderá ser limitado. Neste caso, tal limitação constará da regulamentação da respectiva categoria e/ou do Regulamento Particular de Prova.
- 15.3. Cada piloto não poderá utilizar, nesse caso, para os treinos oficiais e corrida, outros pneus que não os marcados previamente pela Comissão Técnica, expressamente para essa Prova, salvo o caso de pneus de “chuva”, utilizados exclusivamente com pista molhada ou húmida, cuja utilização não é contudo livre.
- 15.4. Compete ao Director de Prova, e só a ele, julgar se a pista está molhada ou húmida, para utilização de pneus de “chuva”. A decisão será comunicada a todos os concorrentes, no mais curto espaço de tempo possível.
- 15.5. Pela apresentação do painel “Pista Molhada” aos pilotos, será atribuída a livre escolha do tipo de pneus a utilizar, ficando contudo entendido que a sessão de treinos, ou a corrida, nesse caso, serão consideradas como realizadas em pista húmida ou molhada.
- 15.6. No caso de os pilotos serem divididos em duas séries de treinos, e uma das series necessite de utilizar pneus de “chuva”, a utilização de pneus não marcados será autorizada para a corrida.
- 15.7. No caso de uma corrida ser disputada em duas “manches” de qualificação e uma final e, em uma das “manches” serem utilizados pneus de “chuva”, a utilização de pneus não marcados será autorizada para a final.

16. “BRIEFING”

- 16.1. É obrigatória a realização prévia de uma reunião entre todos os pilotos participantes e o Director de Prova, a qual se deverá efectivar antes do início das sessões de treinos oficiais da respectiva Prova.
- 16.2. A esta reunião, apenas poderão assistir, além dos pilotos e do Director de Prova, os elementos oficialmente credenciados pela CD/ATCM, para este efeito.
- 16.3. Nestas reuniões, serão observadas as seguintes regras:
- a) A presença na reunião com o Director de Prova, é obrigatória para todos os pilotos inscritos.
 - b) O horário e local da reunião serão definidos no Regulamento Particular de Prova.
 - c) A Organização deverá permitir o acesso ao local em que se efectivar a reunião, a partir dos 15 (quinze) minutos que antecedem a hora prevista para a reunião e concederão igualmente uma tolerância máxima de 5 (cinco) minutos por atraso quanto à referida hora, para o acesso dos pilotos inscritos, período a partir do qual se dará início à mesma.
 - d) Todos os pilotos presentes deverão, no local, assinar as folhas de presença, que para tal estarão disponibilizadas pelo Secretário da Prova e que constituirão a única prova oficial da presença dos pilotos na reunião.
 - e) Até 5 (cinco) minutos subsequentes ao horário estipulado para início da reunião, deverá ser dado acesso aos pilotos eventualmente atrasados, fazendo-se registar, na folha de presenças a hora efectiva de entrada dos pilotos nessas condições. Este atraso dará lugar à aplicação imediata de uma multa de metade do valor da inscrição, a qual deverá ser liquidada no Secretariado da Prova, antes do início da

corrida do respectivo piloto, sem que o mesmo não será autorizado a alinhar na Prova.

- f) Após 10 (dez) minutos da hora indicada no regulamento Particular de Prova para o início da reunião, não será permitido o acesso a quaisquer pilotos retardatários, os quais incorrerão numa multa equivalente ao valor da inscrição e serão colocados no final da Grelha de Partida de todas as corridas em que estiverem inscritos.

- g) No caso de dois ou mais pilotos de uma mesma corrida incorrerem em tal penalização, a sua colocação no final da grelha será escalonada de acordo com os tempos reais obtidos nas sessões de treinos cronometrados.

17. “PIT LANE” e “BOXES”

- 17.1. Um local de paragem e assistência para os veículos será posto à disposição dos concorrentes, no interior do circuito, “Boxes”.

- 17.2. Durante os treinos e corrida, o acesso dos veículos de competição a esta zona, só poderá ser efectuado pela via reservada para esse fim, denominada, “Pit Lane”.

- 17.3. O acesso ao “Pit Lane” só poderá ser efectuado pela sua entrada, definida pela Organização.

- 17.4. É proibida a ultrapassagem das linhas marcadas no solo, que delimitam o “Pit Lane” desde o seu início junto à pista, excepto no local definido para assistência ao veículo. A infracção a esta regra implicará na imediata desclassificação do concorrente infractor. É proibida a paragem e imobilização de veículos, na zona de circulação do “Pit Lane”.

- 17.5. A utilização irregular do “Pit Lane” e, particularmente, uma velocidade excessiva nesta zona (superior a 30km/h) será objecto de sanções, que poderão ir de uma multa de valor igual ao da inscrição, até a uma desclassificação imediata, segundo decisão da CD/ATCM e de acordo com a infracção cometida e sua eventual repetição.

- 17.6. Não é permitido efectuar reabastecimento de combustíveis e lubrificantes, durante os treinos ou corrida, na zona do “Pit Lane”, mesmo que no local de assistência ao veículo, a menos que descrito especificamente no Regulamento Particular de Prova. Os reabastecimentos só serão permitidos no interior das “Boxes”. A infração a esta regra será penalizada com a desclassificação imediata do infractor.
- 17.7. A presença na zona do “Pit Lane”, é interdita a menores de 16 anos.
- 17.8. Durante os treinos, a saída do “Pit Lane”, caso a Organização não disponha de semáforos para o efeito, será controlada por um comissário, através de um disco com cerca de 40 cm de diâmetro, com uma face vermelha e outra verde, com as inscrições, “STOP” e “GO”. Esta sinalética, poderá ser substituída por bandeiras verdes e vermelhas.
- 17.9. Durante a corrida, uma bandeira azul, poderá ser exibida aos concorrentes à saída do “Pit Lane”, sendo a entrada na Pista, da inteira responsabilidade do piloto.
- 17.10. A utilização de semáforos, deverá respeitar estas mesmas regras.
- 17.11. Todo o piloto que entre no “Pit Lane” não poderá retornar à pista, sem que tenha parado na sua “Box”. A não observação desta regra implicará na sua imediata desclassificação.
- 17.12. Todo o piloto que haja ultrapassado a sua “Box”, não poderá recuar até ao seu local de assistência, sem que o motor tenha sido desligado e o veículo seja empurrado à mão, pelos seus mecânicos ou assistentes. A infracção a esta regra implicará na imediata desclassificação. (É expressamente proibido efectuar marcha-atrás).
- 17.13. Para retornar à pista, o piloto deixará a sua “Box” ultrapassando a linha que limita a zona de assistência e seguindo pelo “Pit Lane”, sem demoras, até à entrada na pista. O piloto deverá manobrar de tal forma, que a sua trajectória seja tão paralela quanto possível à pista.

17.14. Toda a infração a esta obrigatoriedade, será objecto de sanções, que poderão ir de uma multa ao valor igual da inscrição, uma penalização e até a desclassificação imediata. Tais decisões serão tomadas pela CD/ATCM, de acordo com a gravidade das infracções cometidas e sua eventual repetição.

17.15. Não é permitido o estacionamento de veículos no “Pit Lane” durante a realização de uma sessão de treinos ou manga, salvo aqueles que pertençam as Classes e Grupos envolvidos nessa mesma sessão ou manga.

18. ORDEM DE PARTIDA

18.1. A partida para a 1ª manga de cada prova será dada com os concorrentes alinhados na Grelha de Partida, de acordo com os tempos obtidos nos treinos oficiais cronometrados.

18.2. A partida para as restantes mangas de cada prova será definida de acordo com os resultados da manga imediatamente anterior, ou como definido no Regulamento Particular de Prova.

18.3. Os concorrentes que não tenham participado dos treinos oficiais cronometrados e, conseqüentemente, não tenham obtido tempo para qualificação, alinharão na Grelha de Partida posicionados atrás do piloto mais lento durante os treinos.

18.4. As posições na Grelha de Partida, são pessoais e intransmissíveis.

19. PARTIDA

19.1. A modalidade de partida normalmente adoptada para todas as provas em circuito, será o de PARTIDA PARADA, a qual é regulamentada no nº 20 deste Regulamento.

19.2. Em casos excepcionais, quando determinado pelo Regulamento Particular de Prova, será utilizada a modalidade de PARTIDA LANÇADA, a qual é regulamentada no nº 21 deste Regulamento.

20. PARTIDA PARADA

20.1. A sequência cronológica dos procedimentos de partida será realizada da seguinte forma:

20.2. O Director de Prova terá à sua disposição os seguintes painéis (100X50cm):

PARAR MOTORES STOP ENGINES
MOTOR ENGINE
PISTA LIMPA CLEAR TRACK
PISTA MOLHADA WET RACE
PARTIDA RETARDADA START DELAYED
VOLTA DE FORMAÇÃO EXTRA EXTRA FORMATION LAP
LUZES LIGHTS
CHUVA RAIN
STOP & GO STOP & GO
DRIVE THROUGH DRIVE THROUGH
CARRO DE SEGURANÇA SAFETY CAR
10 Minutos
5 Minutos
3 Minutos
1 Minuto
15 Segundos
5 Segundos

20.3. Os veículos alinharão numa pré-grelha, no “Pit Lane”, à ordem do Director de Prova.

20.4. O Director de Prova, ou seu Adjunto, darão ordem de abertura do acesso à pista, após o que os pilotos percorrerão uma volta completa à pista (Volta de Apresentação) a velocidade reduzida, dirigindo-se de imediato para o seu local na Grelha de Partida, onde devem obrigatoriamente parar motores. O painel “PARAR MOTORES” será

apresentado. As viaturas imobilizar-se-ão, sob a orientação dos Comissários de Pista, antes da grelha, deixando um corredor central de passagem, de onde serão direccionadas para a sua posição de partida.

- 20.5. No caso de ser permitido aos pilotos, efectuar mais do que uma volta de reconhecimento, este deverão obrigatoriamente passar pela zona dos “Boxes”, a velocidade moderada, como definido no Regulamento (30Km/h).
- 20.6. Dez minutos antes da hora de partida da corrida, a saída do “Pit Lane” será encerrada. Os concorrentes deverão ser avisados, dois minutos antes desse encerramento, através da instalação sonora do circuito ou por meio de sinal de aviso perfeitamente audível nas “Boxes”.
- 20.7. Na saída do “Pit Lane”, o semáforo deverá passar a vermelho. No caso de não existir semáforo, deverá ser exibido, em permanência, o disco com a face vermelha voltada para o sentido de saída dos concorrentes ou uma bandeira vermelha.
- 20.8. Após o encerramento da saída do “Pit Lane”, nenhum concorrente que circule ou permaneça na zona de assistência, poderá ter acesso à pista a não ser após a partida definitiva da prova, e após todos os concorrentes que tomaram lugar na Grelha de Partida, haverem passado em frente à saída do “Pit Lane”, na sua primeira volta de corrida.
- 20.9. O acesso à Grelha de Partida só poderá ser feito até à exibição, pelo Director de Prova, do painel “5 Minutos”. Após este momento, qualquer veiculo que não tenha tomado o seu lugar na Grelha de Partida, apenas poderá partir na última posição da grelha ou na saída do “Pit Lane”.
- 20.10. À apresentação simultânea do painel “3 Minutos” e do painel “PISTA LIMPA”, todos os elementos que se encontram na grelha à excepção de pilotos, mecânico e comissários de pista, deverão abandonar de imediato a pista.

- 20.11. Sendo apresentados o painel “1 Minuto” e o painel “MOTOR”, os motores deverão ser accionados, e os mecânicos deverão abandonar a pista.
- 20.12. Nenhum veículo poderá ser empurrado pelos mecânicos, para pôr o motor a trabalhar, sob pena de desclassificação imediata. Se o motor de um veículo não puder ser accionado, o respectivo piloto deverá levantar o braço, assinalando a sua impossibilidade. O Comissário de Pista, responsável por esse sector, assinalará tal dificuldade aos restantes concorrentes, através do uso de uma bandeira amarela.
- 20.13. Após apresentação de placa de “15 Segundos” e da bandeira verde pelo Director de Prova, todos os concorrentes efectuarão uma volta completa ao circuito (Warm-Up Lap ou Volta de Aquecimento), em andamento relativamente rápido, mantendo o seu lugar no pelotão, não sendo permitidas ultrapassagens.
- 20.14. Atrás do pelotão, deverá seguir uma ou mais viaturas de segurança, uma delas com médico a bordo, que acompanharão toda a volta ao circuito, e informarão de imediato, via radio, o Director de Prova, se algum ou alguns veículos se imobilizarem no circuito durante essa Volta de Aquecimento.
- 20.15. Estes mesmos veículos acompanharão obrigatoriamente o pelotão, na totalidade da primeira volta da corrida.
- 20.16. No caso de um veículo haver ficado imobilizado na Grelha de Partida, os Comissários de Pista deverão então empurrá-lo e o mesmo poderá seguir, pelos seus próprios meios, o restante pelotão, mantendo-se sempre atrás deste, na ultima posição, não tentando recuperar o seu lugar, sob pena de desclassificação imediata.
- 20.17. No caso de esse veículo não ter podido acompanhar o pelotão, só poderá tomar a ultima posição da grelha, até que a luz vermelha seja acesa. A partir do momento que a luz vermelha seja acesa, qualquer veículo nessas condições, que não esteja imobilizado na Grelha de

Partida, deverá dirigir-se a velocidade reduzida para o “Pit Lane”, de onde poderá então partir, nos termos previsto no nº20.8.

20.18. Completada a volta de aquecimento, os concorrentes recolocar-se-ão no local exacto que lhes foi designado na Grelha de Partida, sem desligar os motores.

20.19. Após a volta de aquecimento, ninguém poderá ter acesso à pista junto dos veículos, quando estes param na grelha definitiva, e apenas os Comissários de Pista encarregados de fazer respeitar a localização exacta dos veículos na grelha, aí poderão permanecer.

20.20. Recomposta a Grelha de Partida, e estando todos os veículos imobilizados, um comissário colocado no final da grelha de Partida, informará o Director de Prova, através da exibição de uma bandeira verde, que a grelha está pronta e todos os carros estão imobilizados.

20.21. Estando a grelha pronta, ficarão todos os pilotos à disposição do Director de Prova, para a partida, que deverá ser dada do seguinte modo:
a) Com a utilização de semáforos:

- O Director de Prova mandará exhibir o painel “5 Segundos” e a partir desse momento, poderá acender a luz vermelha;

- A luz vermelha acesa, e passado um mínimo de 4 e um máximo de 7 segundos, será apagada, dando-se a partida.

b) Com a utilização da bandeira Nacional ou do clube organizador:

-A grelha dada como pronta, como acima referido, o Director de Prova mandará mostrar o painel “5 Segundos”;

-A partir deste momento, o Director de Prova, quando entender conveniente, baixará a bandeira de partida, a qual deverá estar devidamente levantada a partir do momento de exibição do painel “5 Segundos”.

- 20.22. Se um problema surge com um veículo, antes de a luz vermelha ser acesa (ou antes de levantada a bandeira de partida), o Director de Prova exibirá uma bandeira Vermelha e mostrará o painel “PARTIDA RETARDADA”.
- 20.23. Se um problema surge com um veículo, com a luz vermelha já acesa, (ou após ter sido levantada a bandeira de partida) o Director de Prova mostrará de imediato uma bandeira vermelha, passará o semáforo a amarelo intermitente e mostrará o painel “PARTIDA RETARDADA” (na falta de semáforos, bandeiras amarelas deverão ser agitadas à frente da Grelha de Partida).
- 20.24. Todo o veículo que tenha sido causador do processo de PARTIDA RETARDADA deverá ser retirado da Grelha de Partida e ser-lhe-á designada nova localização na grelha, no final da mesma, de onde poderá então partir.
- 20.25. O processo de nova Partida recomeçará com a exibição do painel “5 Minutos”, o qual deverá ser exibido tão breve quanto possível pelo Director de Prova, e a corrida disputar-se-á em menos uma volta.
- 20.26. Todo o concorrente que efectuar uma falsa partida, deixando o seu lugar na Grelha, antes de ser dada a partida, será penalizado com o tempo de 10 segundos, que será adicionado ao tempo total cronometrado da sua prova.
- 20.27. Tal penalização poderá ser aumentada, conduzindo mesmo à desclassificação, se os Comissários Desportivos entenderem que tal manobra prejudicou outros concorrentes.
- 20.28. Quando da Partida, a ultrapassagem das linhas laterais delimitadoras da pista, pintadas no solo (ou bermas naturais), e nomeadamente a ultrapassagem da linha que delimita o “Pit Lane” é interdita, sendo penalizado com “Stop & Go” ou dependendo da gravidade da infração, conduzir à imediata desclassificação do concorrente.

20.29. Se no momento da Partida, algum veículo ficar imobilizado na grelha, os Comissários de Pista deverão assinalar a todos os outros concorrentes, atrás da linha em que o mesmo se encontra imobilizado, com bandeiras amarelas agitadas, de que um veículo está imobilizado na grelha. Tendo partido todos os outros veículos, os Comissários de Pista deverão empurrar o veículo imobilizado para a zona das “Boxes”, pelo acesso mais próximo, onde o veículo poderá ser reparado, podendo então partir pela saída do “Pit Lane”.

21. PARTIDA LANÇADA

21.1. Os Procedimentos para PARTIDA LANÇADA são idênticos aos de PARTIDA PARADA, até à apresentação do painel “15 Segundos”, conforme regulamentado anteriormente, nos nºs 20.1 a 20.2.

21.2. Após a apresentação do painel “15 Segundos” e de uma bandeira verde agitada pelo Director de Prova, os concorrentes iniciarão uma volta de lançamento, em andamento relativamente rápido, atrás do “Safety Car”, e com o veículo detentor da “Pole Position” à frente do pelotão, que seguem numa formação de 2 a 2, devidamente separados, sendo proibida qualquer ultrapassagem e, a menos que um dos veículos apresente problemas e o seu andamento se torne muito lento.

21.3. Assim que os veículos, controlados pelo “Safety Car”, se aproximarem da linha de partida, devidamente alinhados, o “Safety Car” sairá da pista para o Pit Lane e as luzes de partida estarão vermelhas. Neste momento, poderão ocorrer duas situações:

- a) Se o Director de Prova considerar que o alinhamento dos veículos é correcto, apagará as luzes vermelhas, que é o sinal indicador de partida definitiva;
- b) Se o Director de Prova não concordar com o alinhamento dos veículos, as luzes de partida mudarão para amarelo intermitente. Neste caso, os concorrentes deverão fazer mais uma volta à pista, com o veículo detentor da “Pole Position” à frente, a controlar o andamento do

pelotão, sem exceder os 90 km/h, considerando-se esta volta como outra volta de lançamento para a partida.

22. INTERRUPÇÃO DA CORRIDA

22.1. Se for necessário parar uma corrida, devido a acidente que provoque a obstrução da pista, ou porque as condições climatéricas a tornaram impraticável, ou ainda por quaisquer outras razões de força maior, o Director de Prova exhibirá uma bandeira vermelha na zona da meta e ordenará que, de imediato, todos os postos de sinalização na pista apresentem, bem visível, uma bandeira vermelha agitada, à excepção do lugar do acidente, onde serão mostradas bandeiras amarelas agitadas.

22.2. A decisão de parar uma corrida apenas poderá ser tomada pelo Director de Prova ou, na sua eventual impossibilidade, pelo Director Adjunto. Após a sinalização haver sido efectuada, todos os concorrentes deverão cessar de correr imediatamente, reduzindo a velocidade e retornando lentamente para a Grelha de Partida ou Parque fechado, seguindo as instruções dos Comissários de Pista, tendo em atenção que:

a) A classificação da prova será a que se tiver verificado na volta imediatamente anterior à aquela em que tiver mostrado o sinal de paragem de corrida;

Exemplo: Bandeira Vermelha:	durante a 10ª volta
Última passagem pela meta:	final da 9ª volta
Classificação que conta:	final da 8ª volta

b) Veículos de assistência, incluindo ambulâncias, poderão estar, nesse momento, a circular na pista;

c) O circuito poderá estar completamente obstruído na sequência de um acidente;

d) A alteração das condições climatéricas, poderá ter tornado o circuito impraticável para velocidades de competição;

e) Os veículos não poderão dirigir-se para as Boxes, devendo, para tal, o acesso ao Pit Lane ser impedido pelos Comissários de Pista, a menos que hajam indicações expressas nesse sentido, sob orientação dos Comissários de Pista.

22.3. O processo a adoptar para uma eventual nova partida, variará segundo o número de voltas disputado até que sinal de interrupção de corrida tenha sido dado:

Caso 1: Menos de duas voltas completadas: os veículos deverão dirigir-se à Grelha de Partida, retomando a sua posição inicial de partida.

Caso 2: Mais de duas voltas completadas, mas menos de 75% do número total de voltas previstas (valor arredondado para o número inteiro imediatamente superior): Os veículos deverão parar antes do início da Grelha de Partida, aguardando instruções dos Comissários de Pista.

Caso 3: 75%, ou mais, do número de voltas previstas (arredondado para o número inteiro imediatamente superior): Os veículos dirigir-se-ão directamente para Parque Fechado e a corrida será considerada como terminada para efeitos da classificação final, no momento em que o veículo que segue em primeiro lugar da corrida tiver passado a linha de meta, pela penúltima vez, antes de haver sido dado sinal de interrupção da corrida.

22.4. Nos casos de ser dada uma nova partida (Caso 1 e Caso 2) serão adoptados os seguintes procedimentos:

Caso 1: A partida original será considerada nula e a distância da corrida será a mesma anteriormente prevista. Poderá ser efectuada assistência aos veículos e reabastecimento de combustível sobre a Grelha de Partida, até à exibição do painel “5 Minutos”.

Caso 2: A corrida será considerada como em duas “manches”, sendo a classificação da 1ª manche considerada como válida, a partir da penúltima passagem pela meta, do veículo que comanda a corrida, antes de a mesma haver sido interrompida, classificação essa que definirá igualmente a Grelha de Partida para a 2ª manche. Neste caso, a 2ª manche comportará menos 3 voltas que a distância total prevista, menos o número de voltas já percorrido na 1ª manche.

Exemplo : Corrida com 12 voltas:	Bandeira Vermelha mostrada na 8ª volta
Classificação que conta:	Final da 6ª volta
Regra:	$12 - 3 = 9 - 3 = 3$
Voltas que se descontam:	7ª, que fica sem efeito, 8ª, em que foi mostrada a bandeira vermelha e 9ª, de lançamento antes da nova partida.

- 22.5. Apenas os veículos que tomaram parte na partida inicial, que não hajam entretanto desistido oficialmente e, ainda, que tenham podido voltar à grelha pelos seus próprios meios, utilizando única e exclusivamente a pista, poderão alinhar na Grelha de Partida para a 2ª manche.
- 22.6. Se a corrida tiver sido interrompida por razões de chuva intensa, no momento de interrupção da corrida, o Director de Prova deverá mandar exhibir o painel “CHUVA”.
- 22.7. Sendo a corrida em duas manches, nos termos do nº 22.4 (Caso 2), os veículos poderão ser assistidos mecanicamente na Grelha de Partida, não podendo contudo ser trocados pneus, salvo se a corrida tiver sido interrompida por razões de chuva, sendo então autorizada a substituição de pneus para pneus de “chuva”. (Por razões de segurança, a troca de pneus poderá ser excepcionalmente autorizada pelo Director de Prova). Não é autorizado qualquer reabastecimento de combustível. Essa assistência só poderá ser efectuada, até à exibição do painel “5 Minutos”.
- 22.8. Em caso de nova partida (nº 22.4) a saída das “Boxes” será encerrada 10 minutos após o sinal de interrupção de corrida, e o painel “5 Minutos” mostrado 15 minutos após esse mesmo sinal de interrupção da corrida. A grelha será então fechada, não podendo ficar vagos quaisquer lugares na grelha.

22.9. a) No caso de corridas disputadas ao tempo, cuja duração total prevista seja igual ou inferior a 60 minutos, a cronometragem parará no exacto momento em que as primeiras viaturas se imobilizem antes da linha da bandeira vermelha. A ordem da nova partida será a última possível de apurar de acordo com a regulamentação em vigor. Tão logo estejam reunidas as condições consideradas indispensáveis para o efeito pela Direcção de Prova, a corrida será retomada atrás do Safety Car, assim que a bandeira verde for exibida na pianha de partida ou os semáforos verdes se acenderem e simultaneamente a cronometragem da corrida será igualmente reiniciada a partir do exacto momento em que havia sido interrompida;

b) Contudo, numa corrida disputada ao tempo, cuja duração total prevista seja igual ou inferior a 60 (sessenta) minutos, se a suspensão da corrida ocorrer quando já tiver sido cumprido mais de 75% do tempo total previsto para a duração da corrida (arredondado para a volta ou o minuto inteiro imediatamente inferior no caso de resultarem minutos e segundos), esta não será retomada. Neste caso, a classificação final será a que se tiver verificado no final da penúltima volta que o 1º classificado tiver completado anteriormente àquela em que tiver sido mostrado o sinal de paragem de corrida; Ex.: bandeira vermelha no decorrer da 7ª volta, classificação no final da 5ª volta.

23. CHEGADA

23.1. A chegada será controlada sobre uma linha situada em frente do posto de cronometragem (meta) e o sinal de fim de corrida, neste local, será dado através da exibição de uma bandeira de xadrez preto e branco.

23.2. No final da manga, todos os concorrentes classificados deverão dirigir os seus veículos para o Parque Fechado. O regulamento Particular da Prova indicará claramente qual a localização deste Parque fechado, o qual deverá ser completamente vedado.

23.3. Compete ao Colégio de Comissários Desportivos a decisão da escolha de quais os veículos classificados que deverão ser objecto de verificação técnica final.

23.4. Os veículos permanecerão em Parque Fechado, até que o Colégio de Comissários Desportivos dê autorização para a sua saída, decorridos que sejam, no mínimo, trinta minutos sobre a hora de afixação no Quadro Oficial, da classificação final provisória da respectiva prova. Qualquer infracção a esta regra implicará em desclassificação do concorrente anterior.

24. CLASSIFICAÇÃO

24.1. O primeiro da classificação será o concorrente que tenha percorrido a distância imposta, no menor espaço de tempo.

24.2. A corrida terminará após a passagem do primeiro classificado pela meta, o que quer dizer que todos os pilotos que passem a linha da meta após o primeiro classificado, receberão igualmente, nesse local, o sinal de final de prova, através da bandeira xadrez.

24.3. Se o sinal de fim de corrida (bandeira xadrez) for mostrado por razão diferente de haver sido completado o número total de voltas previsto (ex.: erro de cronometragem ou do Director de Prova), a corrida será considerada como terminada, para efeitos de classificação, no momento em que o veículo que comandar a corrida, passar na meta, pela penúltima vez, antes de ser mostrado o sinal de fim de corrida.

24.4. Se o sinal de final de corrida (bandeira xadrez) for mostrado atrasadamente, seja por que razão for, a classificação final será considerada como válida, no momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

24.5. Os serviços de cronometragem continuarão a funcionar até 5 (cinco) minutos após a passagem pela meta do veículo classificado em 1º lugar. Uma vez esgotado esse prazo, os serviços de cronometragem serão encerrados. Para os veículos cuja última passagem pela meta se verifique após o encerramento da cronometragem, apenas será considerado o número de voltas dadas antes de esgotado o referido prazo.

24.6. Depois de haverem recebido o sinal de final de corrida, todos os pilotos deverão percorrer uma volta completa ao circuito, dirigindo-se, obrigatoriamente e sem paragens, para o Parque Fechado, através do "Pit

Lane” ou, eventualmente, por qualquer outro acesso, que esteja claramente definido no regulamento Particular de Prova.

24.7. O Director de Prova poderá dispensar essa volta suplementar, aos pilotos que tenham ultrapassado a linha de chegada, a muito baixa velocidade.

24.8. Os veículos serão classificados segundo o número de voltas completas efectuadas ao circuito e para aqueles que tenham cumprido o mesmo número de voltas, segundo a ordem da última passagem pela linha de chegada.

24.9. Não serão classificados os concorrentes que não hajam completado um mínimo de 75% (setenta e cinco por cento) do número total de voltas previsto para a corrida (arredondado, se for necessário, para o numero inteiro imediatamente inferior).

25. CONTROLE ANTIDOPPING

25.1. A critério da CD/ATCM ou da Organização da Prova, poderá ser efectuado, em qualquer momento da prova, um controle antidopping a qualquer piloto, o que será feito de acordo com o estabelecido nas prescrições gerais aplicáveis às Provas de automobilismo do Código Desportivo Internacional.

26. CONTROLE ANTIÁLCOOL

26.1. A critério da CD/ATCM ou da Organização da Prova, poderá ser efectuado, em qualquer momento da prova, um controle do grau alcoólico de qualquer piloto, utilizando-se, para o efeito, aparelhos de medição devidamente aferido e oficiais.

26.2. Independentemente de sanções disciplinares mais graves que lhe possam vir a ser aplicadas pela CD/ATCM, será imediatamente desclassificado da prova, qualquer piloto que apresente um grau de alcoolemia superior a 0 g/l.

27. SINALIZAÇÃO

27.1. De acordo com o Regulamento Específico de Sinais de Bandeiras.

28. LOCAL RESERVADO PARA SINALIZAÇÃO AOS PILOTOS

- 28.1. Dois assistentes por piloto, no máximo, serão admitidos junto à pista, em local especificamente designado para o efeito. A esses assistentes, é permitido apenas que forneçam aos seus pilotos, através de sinalização apropriada, as informações que entenderem como úteis, não podendo ser utilizadas, para tal, bandeiras de qualquer tipo, que possam ser confundidas com as bandeiras utilizadas pela Organização.
- 28.2. O acesso a esse local, sendo reservado, só poderá ser efectuado após autorização do Director de Prova, antes do início de cada treino ou corrida do piloto respectivo. Os assistentes que aí estejam colocados não poderão abandonar esse local, antes do final dos treinos ou corridas, bem como a ele não terão acesso, após o início dos treinos ou corridas respectivos.
- 28.3. Após o final dos treinos ou corridas dos respectivos pilotos, os assistentes aí colocados deverão abandonar de imediato o local, permitindo a entrada dos assistentes da sessão de treino ou corrida seguinte.
- 28.4. Não é permitida por nenhum motivo, a presença de menores de 16 anos nesse local.

29. PISTA

- 29.1. A pista será delimitada pelas bermas naturais ou, simplesmente, por traços pintados no solo.
- 29.2. Apenas a pista poderá ser utilizada pelos pilotos, durante o desenrolar da prova. É proibida a utilização não acidental de percursos alternativos à pista, incluindo os que funcionem como escapatórias ou áreas de segurança adjacentes à pista. A infracção a esta regra, que será analisada pelo Colégio de Comissários Desportivos, poderá conduzir até à desclassificação do concorrente.
- 29.3. O uso das bermas da pista, mesmo que estas disponham de pavimento estabilizado, é formalmente interdito, salvo em caso de força

maior. O uso sistemático das bermas implicará na desclassificação do concorrente infractor.

29.4. No caso de saída accidental de um veículo para a escapatória, a sua reentrada em pista só poderá ser feita após tomadas as devidas precauções, com o controlo do Comissário de Pista, ou sob sua autorização expressa. O piloto deverá tanto quanto possível fazer a sua reentrada o mais perto possível do local de saída. O regulamento Particular de Prova, deverá referir quais as escapatórias do circuito em que estarão colocados Comissários de Pista para controle de reentrada em pista.

No caso de tal indicação não constar do Regulamento Particular de Prova, ou seus aditamentos, a reentrada em pista será da inteira responsabilidade do piloto.

29.5. Salvo o caso previsto no nº22.4 (Caso 1), é proibido todo e qualquer reabastecimento de óleo ou combustível na pista.

29.6. Os factos isolados constatados pelos Comissários de Pista deverão ser comunicados por estes, sem demora, ao Director de Prova.

29.7. A CD/ATCM analisará a gravidade da infracção e poderá aplicar penalidades regulamentares ou pronunciar a desclassificação, por falta reiterada ou de gravidade considerada excepcional.

30. IMOBILIZAÇÃO DE VEÍCULOS NO CIRCUITO (Avaria ou Acidente)

30.1. Qualquer piloto que veja obrigado ou na necessidade de imobilizar o seu veículo em qualquer ponto do circuito, na pista ou fora desta, em local considerado perigoso, deverá, tao rápido quanto possível, faze-lo deslocar-se para local seguro, de forma a que o mesmo não possa constituir obstáculo aos outros concorrentes e ao normal desenrolar da prova.

30.2. Os Comissários de Pista poderão ajudar nessa operação, mas a sua intervenção, sob pena de desclassificação imediata do piloto, não poderá ser aproveitada para retornar à pista. Esta regra apenas se aplica durante a corrida, não sendo aplicada durante os treinos oficiais. Em corrida, para

a reentrada de pilotos em pista, estes deverão fazê-lo observando o disposto no art.º 29.4.

- 30.3. A operação de remoção do veículo para local seguro, pelo piloto, com ou sem ajuda de comissários, será feita sob protecção do sinal regulamentar (bandeira amarela).
- 30.4. Nos termos do nº 10 deste regulamento, todo o piloto de um veículo momentaneamente imobilizado no circuito, por qualquer motivo, para retomar a prova, deverá utilizar obrigatoriamente o motor de arranque do veículo.
- 30.5. É formalmente interdito empurrar um veículo pela pista, mesmo que para passar a linha de chegada, sob pena de desclassificação imediata.
- 30.6. Salvo nos casos expressamente autorizados pela CD/ATCM, ou pelo Regulamento Particular de Prova, nenhuma pessoa estranha à Organização, à excepção do piloto, poderá prestar assistência ou ajuda a um veículo imobilizado no circuito, a não ser nas “Boxes” e na Grelha de Partida.
- 30.7. A partir do momento em que o piloto haja recebido o sinal de final de corrida, na linha de chegada, o veículo considerar-se-á em regime de Parque Fechado, pelo que, nem mesmo o próprio piloto poderá efectuar qualquer reparação no mesmo, ainda que tal se revele necessário no decorrer da volta complementar de acesso ao Parque Fechado.
- 30.8. Todo o veículo abandonado no circuito, pelo seu piloto, será desclassificado. Este deverá permanecer perto do veículo em zona segura, obedecendo às indicações dos Comissários de Pista.
- 30.9. O regresso dos veículos imobilizados no circuito, apenas será efectuado no final das respectivas sessões de treinos ou corridas. Os pilotos deverão, para tal efeito, submeter-se às instruções dos Comissários de Pista.
- 30.10. À excepção das zonas de “Paddock”, “Boxes” e Grelha de Partida (nos casos em que isso é autorizado), todas as reparações num veículo,

apenas poderão ser efectuadas pelo piloto e com os meios de que dispuser a bordo do seu veículo.

31. PENALIDADES – DESCLASSIFICAÇÃO

31.1. Além das penalidades específicas previstas neste regulamento, as seguintes penalidades poderão ser aplicadas, segundo ordem crescente de severidade:

- a) Repreensão;
- b) Multa;
- c) Penalidade em tempo ou pontuação;
- d) Exclusão;
- e) Suspensão;
- f) Desclassificação.

31.2. Toda a decisão de desclassificação de um veículo ou de um piloto, que só poderá ser pronunciada pela CD/ATCM, será comunicada aos concorrentes, da seguinte forma:

- a) Através de comunicado escrito, ao responsável da equipa do concorrente, bem como ao comissário responsável pelas “Boxes”;
- b) Através de sinalização, ao piloto do veículo objecto de tal decisão, pela apresentação da bandeira preta, acompanhada do número de competição do veículo, que será efectuada, no mínimo, durante duas passagens consecutivas do concorrente, perante o Director de Prova.
- c) Se esta sinalização repetida não for acatada pelo concorrente, tal facto, implicará um pedido de suspensão de licença do mesmo, a ser enviado à CD/ATCM.

31.3. O atraso no cumprimento de horários por parte dos pilotos e suas equipas de apoio será punido com o pagamento de uma multa de importância equivalente ao valor da respectiva inscrição.

31.4. Todos os concorrentes, membros das equipas técnicas ou acompanhantes que fizerem manobras consideradas perigosas ou

inconvenientes, dentro do recinto das “Boxes”, serão penalizados com uma multa igual ao valor da inscrição.

31.5. Todas as irregularidades para além das acima discriminadas, incluindo faltas de disciplina, erros ou omissões, serão punidas com multas que variam entre o valor equivalente ao preço da inscrição até à desclassificação, a critério da CD/ATCM ou da Organização da Prova.

31.6. A incidência repetida de irregularidades, ou o não acatamento de instruções e decisões da Organização ou da CD/ATCM, por parte de um concorrente, poderá implicar na suspensão da Licença Desportiva do mesmo.

32. PROTESTOS

32.1. Todo o concorrente que se julgar lesado durante o desenrolar de uma prova, por motivos de ordem técnica ou desportiva, terá direito a apresentar o seu protesto, devidamente fundamentado, à Organização, para a devida verificação e arbitragem. Para isso existe a disposição dos interessados um impresso próprio no Secretariado da Prova.

32.2. Em caso de protesto, este terá que ser apresentado à Organização (Secretariado da Prova), até 20 minutos depois do término da manga da prova.

32.3. Despesas eventualmente inerentes às verificações para julgamento do protesto correrão por conta de quem o apresente, de acordo com critérios previamente estabelecidos pela Organização, podendo estas ser reembolsadas, caso o protesto seja julgado procedente.

32.4. Uma taxa extra, não reembolsável, terá que ser paga à organização, por quem apresentar o protesto, sendo o valor da mesma equivalente a cinco vezes o valor da inscrição normal de um veículo do mesmo grupo e classe, na mesma prova.

33. DIVERSOS

33.1. À Organização reserva-se o direito de anular, cancelar e/ou adiar a Prova, se as circunstâncias assim o exigirem, mediante autorização prévia da CD/ ATCM.

- 33.2. A Organização permitirá a todos os concorrentes/pilotos que participem na prova, de assistir às outras corridas do mesmo evento, e de circular dentro do circuito, sem contudo terem acesso à pista.
- 33.3. O número de credenciais de acesso a atribuir a cada concorrente deverá obrigatoriamente ser referido no Regulamento Particular da Prova, bem como eventuais restrições à sua utilização. Normalmente é usado o seguinte critério:
- a) Cada piloto tem direito a 1 (um) cartão de concorrente, mais 2 (dois) cartões de “Pit Lane” e 4 (quatro) cartões de “Box”;
 - b) Cada equipa tem direito a 1 (um) cartão de concorrente por cada piloto inscrito, mais os 6 (seis) cartões regulamentares pelo primeiro carro, 1 (um) de “Pit lane” e 2 (dois) de “Boxe” pelo segundo carro, e (um) de “Pit lane” e 1 (um) de “Boxe” pelo terceiro carro;
 - c) Em caso de necessidade de cartões extra, o pedido devidamente fundamentado, será analisado pela organização, que autorizará ou não a sua concessão.
- 33.4. Por cada concorrente individual será autorizada apenas a presença de dois elementos da sua equipa técnica (ex.: mecânico e chefe de equipa) no local especificamente reservado para sinalização aos pilotos, junto da pista.
- 33.5. Todos os portadores de cartões normais de acesso às “Boxes” não serão autorizados a permanecer no local de sinalização, devendo manter-se no local destinado a assistência aos veículos.
- 33.6. Só serão autorizados a entrar no recinto das “Boxes” os veículos que apresentarem colado no para-brisas, com destaque, um cartão especial fornecido pela Organização para o efeito.
- 33.7. Um registo de observações e sugestões de segurança, será posto à disposição dos pilotos, que poderão aí fazer registar todas as anotações que entendam como úteis sobre tal matéria, e que tenham observado durante a sua participação na prova.

- 33.8. É obrigatório respeitarem-se as instruções transmitidas pelos elementos afectos à Organização, durante os dias de provas ou treinos.
- 33.9. A circulação de veículos de e para a zona de “Boxes” só poderá ser feita depois da autorização concedida por um elemento afecto à Organização.
- 33.10. É absolutamente interdita a presença de animais, salvo o caso dos eventualmente utilizados pelas forças de segurança, em todos os locais do recinto do autódromo.
- 33.11. É absolutamente interdita a presença de crianças no recinto das Boxes, durante a realização de qualquer sessão de treinos oficiais ou corridas.

34. PRÉMIOS

- 34.1. Descritos no Regulamento Particular de Prova.

35. OFICIAIS DA PROVA

- 35.1. Descritos no Regulamento Particular de Prova (mínimo obrigatório).
- 35.2. Uma prova onde se disputem corridas de várias categorias poderá ter Directores de Corrida diferentes. Nesse caso, os mesmos deverão constar do Regulamento Particular de Prova, no qual deverá figurar, igualmente, a identificação do responsável máximo por todos os Directores de Corrida.
- 35.3. Em caso de qualquer modificação à lista de Oficiais de Prova, a rectificação deverá ser afixada no Quadro Oficial, antes do início da Prova.
- 35.4. Não poderão constar, do Regulamento Particular de Prova, nomes de Oficiais de Prova que não sejam titulares de licenças emitida pela CD/ATCM, correspondente à actividade que irão desempenhar, válida para a data de realização da prova.

36. MODIFICAÇÕES, ADITAMENTOS E CASOS OMISSOS

- 36.1. A organização da prova dará conhecimento aos concorrentes, através do Regulamento Particular de Prova ou através de circulares especiais, de todas as prescrições ou aditamentos que entenda dever publicar, e que tenham sido previamente aprovados pela CD/ATCM.
- 36.2. Os casos previstos no Regulamento Geral e seus anexos, ou no Regulamento Particular e seus aditamentos, serão analisado e decididos pela CD/ATCM, de acordo com as normas do Código Desportivo Internacional (FIA).
- 36.3. Os Comissários Desportivos poderão, a título excepcional, dar instruções aos concorrentes, através de circulares especiais. Tais circulares deverão ser entregues a todos os concorrentes, que deverão confirmar, por assinatura, o recebimento das mesmas.
- 36.4. Toda a decisão e/ou comunicação dos Comissários Desportivos ou do Director de Prova, que diga respeito particularmente a um determinado concorrente, deverá ser apresentada a este, imediatamente, por escrito.
- 36.5. Os Comissários Desportivos poderão aplicar penalidades previstas pelo Regulamento Desportivo, além de ou em vez de qualquer outra penalidade, da qual disponham nos termos do código desportivo internacional.
- 36.6. Todas as classificações, sejam de treinos ou de corridas, bem como todas as decisões tomadas pelos Oficiais de Prova, deverão ser afixadas no Quadro Oficial da Prova.

37. SEGURO DA PROVA

- 37.1. A organização da Prova deverá obrigatoriamente contratar com uma companhia de seguros, o seguro de responsabilidade civil de todos os concorrentes e/ou condutores.
- 37.2. Esse seguro será válido durante todo o desenrolar da Prova, entrando em vigor no momento do início de cada treino ou corrida, e

terminando no final dos mesmos ou a partir do momento em que o concorrente desiste ou tenha sido desclassificado.

37.3. Fotocópia da apólice de seguro, será obrigatoriamente exposta no Quadro Oficial da Prova.

37.4. Em caso de acidente, o concorrente ou seu representante, deverão fazer de imediato, um relatório escrito completo, com nome e morada das testemunhas, que deverá ser entregue no mais curto espaço de tempo possível, no Secretariado da Prova.

37.5. Os concorrentes e condutores, pelo simples facto da sua inscrição aceitam renunciar a qualquer tipo de indemnização em caso de acidente, bem como ilibam de toda responsabilidade os organizadores e promotores da Prova em caso de acidente, renunciando igualmente a formular qualquer reclamação contra estes.

37.6. Não são considerados terceiros, os concorrentes e respectivos automóveis, entre si.

Automóvel e Touring Clube de Moçambique

COMISSÃO DESPORTIVA

Campeonato de Velocidade Regulamento Específico

1. DEFINIÇÃO DO CAMPEONATO

1.1. A CD/ATCM realiza para a época desportiva de (a publicar) um Campeonato de Velocidade para automóveis, motos e motorizadas dentro das seguintes categorias:

a) Campeonato para Automóveis de Produção – Grupo N, divididos em classes (a publicar).

b) Campeonato para Automóveis do grupo M - para automóveis ligeiros de turismo e grande turismo divididos em classes (a publicar).

c) Campeonato para Motos (motociclos sem carro) dividido em classes (a publicar).

d) Campeonato para motorizadas. (a publicar).

Este campeonato será constituído por um determinado número de Provas, (a publicar), divididos em categorias e classes, a serem realizadas em conformidade com o calendário a publicar pela CD/ATCM e de acordo com os regulamentos particulares de cada Prova.

Será considerado Campeão de cada uma das classes, grupos e categorias, o concorrente que obtiver o maior número de pontos nas Provas que compõem o Campeonato.

2. PONTUAÇÃO

2.1. O sistema de pontuação a ser observado nas provas organizadas pelo ATCM é o seguinte: **25** pontos para o 1º classificado, **18** para o 2º, **15** para o 3º, **12** para o 4º, **10** para o 5º, **8** para o 6º, **6** para o 7º, **4** para o 8º, **2** para o 9º e **1** ponto para o 10º classificado.

2.2. Um ponto (1) extra será atribuído ao piloto que obtenha a volta mais rápida em treino oficial cronometrado.

2.3. Um ponto (1) extra será atribuído ao piloto que obtenha a volta mais rápida em prova.

3. INICIADOS

3.1. Serão considerados “iniciados” todos os pilotos que não tenham participado em mais de 3 provas organizadas ou regulamentadas pela CD/ATCM e que não tenham tido anteriormente qualquer tipo de experiência na prática de desporto motorizado, em categoria similar.

3.2. Para a participação de qualquer “iniciado” em Provas organizadas ou regulamentadas pela CD/ATCM, este deverá requerer uma licença temporária, segundo critérios estabelecidos pela CD/ATCM. Esta licença temporária poderá passar a definitiva depois de o piloto ter sido observado durante pelo menos 3 Provas e se a sua conduta assim o determinar.

3.3. Durante as sessões de treinos livres organizadas pela CD/ATCM, todos os pilotos iniciados, poderão fazer treinos acompanhados de pilotos consagrados, devidamente autorizados pela CD/ATCM.

3.4. Durante um evento regulamentado ou organizado pela CD/ATCM onde estejam inscritos 5 ou mais pilotos “iniciados” poderão ser organizadas Provas específicas para os mesmos, com um mínimo de 6 voltas.

3.5 Os pilotos “iniciados”, bem como os seus veículos, serão regidos pelos regulamentos em vigor publicados pela CD/ATCM.

4. CASOS OMISSOS.

4.1. A CD/ATCM é reservado o direito de decisão sobre todos os pontos não presentes neste regulamento.

Automóvel e Touring Clube de Moçambique

COMISSÃO DESPORTIVA

AUTOMÓVEIS DE PRODUÇÃO— GRUPO N

Regulamento Específico

1. DEFINIÇÃO

1.1. Serão considerados do Grupo N, exclusivamente os modelos de Automóveis ligeiros de Turismo, de grande produção de série.

2. HOMOLOGAÇÃO

2.1. Os veículos do Grupo N devem ter sido produzidos, pelo menos, em 5000 exemplares idênticos em 12 meses consecutivos, e homologados pela FIA.

2.2. Estes automóveis devem ter, pelo menos, 4 lugares, segundo as dimensões definidas para os Automóveis de Turismo.

3. ELEGIBILDADE

- 3.1. Serão elegíveis automóveis de modelos homologados em Grupo N, que deverão manter-se conforme a regulamentação específica para automóveis de produção (Grupo N).
- 3.2. Não são elegíveis para homologação em Grupo N, automóveis de 4 rodas motrizes e/ou 4 rodas direcionais.

4. MODIFICAÇÕES E ADIÇÕES AUTORIZADAS OU OBRIGATÓRIAS

- 4.1. É proibida toda a modificação que não esteja explicitamente autorizada no Regulamento Específico. (a publicar)

ATCM
Automóvel e Touring Clube de Moçambique
COMISSÃO DESPORTIVA

AUTOMÓVEIS DO GRUPO M
Regulamento Específico

1. DEFINIÇÃO

- 1.1. Grupo criado para veículos ligeiros de Turismo e de Grande Turismo (homologados pela FIA), divididos em diferentes classes consoante as cilindradas, sendo permitidos vários tipos de alterações de acordo com o regulamento específico que se segue. (a publicar)

2. HOMOLOGAÇÃO

Automóveis ligeiros de Turismo de grande produção produzidos no mínimo de 5000 exemplares idênticos, em 12 meses consecutivos.

Automóveis de grande Turismo produzidos num mínimo de 200 exemplares idênticos em 12 meses consecutivos.

3. MODIFICAÇÕES, RESTRIÇÕES E OBRIGAÇÕES

(a publicar).

ATCM
Automóvel e Touring Clube de Moçambique

COMISSÃO DESPORTIVA

MOTORIZADAS E MOTOS
Regulamento Específico

1. MOTORIZADAS

1.1. Definição

1.1.1. Velocípedes com motores divididos em duas classes:

- a) Classe Normal;
- b) Classe Especial.

1.2. Homologação

1.2.1. Classe Normal: São homologadas nesta classe motorizadas cujo fabrico seja de grande série e cuja cilindrada não exceda os 50cc.

Nas motorizadas desta classe são permitidas as seguintes alterações:

- a) Retirada dos vidros das luzes e dos indicadores de mudança de direcção, mantendo as bases originais;
- b) Retirada dos stands de estacionamento (descansos);
- c) Retirada dos poisa-pés do passageiro;
- d) Retirada do elemento do filtro de ar;
- e) Retirada do protector da corrente;
- f) Retirada do silencioso do escape;

1.2.2. Classe especial: São homologadas nesta classe todas as motorizadas que não cumpram com o descrito no ponto 1.2.1 e todas aquelas cujo

fabrico é exclusivo para competição, desde que não excedam os 50cc (motores dois tempos) e 70cc (motores quatro tempos).

2. MOTOS

2.1. Definição

2.1.1. Motociclos, sem carro, com cilindrada superior a 50cc, cujo fabrico em grande série, divididos em classes e, ainda, motociclos, sem carro, de cilindrada superior a 50cc, equipados com motores de competição, agrupados em classes diferentes.

2.1.2. A divisão de motos em classe obedecerá aos seguintes critérios: (a publicar)

ATCM Automóvel e Touring Clube de Moçambique

COMISSÃO DESPORTIVA

SINAIS E BANDEIRAS Regulamento Específico

1. OBJECTIVO

Para garantir uma supervisão adequada num circuito de corridas, o Director da Prova, ou o seu adjunto, e os Comissários de Pista utilizam bandeiras de sinalização para:

- a) Contribuir para a segurança dos concorrentes;
- b) Fazer cumprir os regulamentos.

Durante o dia, os sinais transmitidos pelas diferentes bandeiras podem também ser reforçados através do uso de luzes.

À noite, as bandeiras são substituídas vantajosamente por luzes e painéis com reflectores, mas todos os concorrentes têm que ter o conhecimento prévio destas disposições.

Luzes amarelas em cada posto são obrigatórias para provas feitas à noite. Para outras provas, além das de velocidade pura para automóveis (ex.: motocross, supercross, off-road Racing, provas de resistência, ralis etc.), alguma ou todas, das bandeiras a seguir indicadas, podem ser usadas, ou até serem introduzidas bandeiras adicionais.

2. BANDEIRAS

A dimensões mínimas das bandeiras são 60cm x 80cm. As bandeiras são usadas tanto em treinos como em provas e terão sempre o mesmo significado. Têm que ser sempre respeitados pelos concorrentes. Algum concorrente que não respeite ou actue contra o sinal que lhe foi transmitido pessoalmente ou a um grupo de concorrentes do qual faz parte, durante uma sessão de treinos ou no decorrer de uma prova, será penalizado pelo Director de Prova ou seu assistente, depois de a ocorrência ter sido comunicada pelo Comissario de Pista do posto onde o incidente ocorreu.

3. PARTIDA

A partida será dada pela bandeira do clube ou através do uso de luzes VERMELHAS. Neste último caso, a luz vermelha deverá normalmente permanecer acesa de 4 a 7 segundos, antes de ser apagada.

No caso de a partida ser dada através da bandeira, o sinal será o abaixamento da mesma, que não poderá ser levantada antes de todos os veículos estarem alinhados e parados na Grelha de Partida e, em caso nenhum, por mais de 10 segundos.

4. TÉRMINO

O fim da prova é determinado pelo aceno de uma bandeira axadrezada, preta e branca.

5. BANDEIRA VERMELHA

- 5.1. ACENADA PELO DIRECTOR DA PROVA: informa todos os concorrentes que têm que parar imediatamente os treinos ou a corrida e dirigir-se para a linha de partida com o máximo de cuidado e atenção e estarem preparados para parar a qualquer momento, se necessário. Simultaneamente com a exibição da bandeira vermelha pelo Director de Prova, cada posto à volta do circuito também acena a bandeira vermelha para transmitir a mesma informação aos concorrentes.
- 5.2. USADA AO LONGO DO CIRCUITO: Esta bandeira também pode ser usada normalmente para fechar o circuito. Exibindo-se a (s) bandeira (s) vermelha (s), os concorrentes param imediatamente os treinos ou a corrida e dirigem-se para as “Boxes” ou para os lugares previstos para o efeito. Em caso de interrupção de corrida por acidente, no sector em que o mesmo sucedeu, o posto respectivo mostrará duas bandeiras amarelas agitadas.

6. BANDEIRA PRETA

Exibida pelo Director de Prova, juntamente com um quadro com o número de um concorrente, informa que este terá que parar nas “Boxes” no fim dessa volta. (Desclassificação).

7. BANDEIRA PRETA E BRANCA DIVIDIDA TRANSVERSALMENTE

Exibida pelo Director de Prova em conjunto com um quadro com o número de um concorrente informa que este está a ter um comportamento incorrecto e antidesportivo. Esta bandeira, normalmente, só é mostrada uma vez.

8. BANDEIRA PRETA COM UM CÍRCULO COR DE LARANJA

Exibida em conjunto com um quadro com o número de um concorrente informa este que o seu veículo tem um defeito potencialmente perigoso e deverá parar nos boxes no fim dessa volta.

9. BANDEIRA AMARELA

INDICA PERIGO, temporário ou permanente, qualquer que seja sua natureza.

Uma bandeira amarela acenada, indica uma situação perigosa no sector a seguir ao posto na qual a mesma foi mostrada.

Os concorrentes serão avisados de qualquer perigo que aconteça no mesmo sector, através do aceno da bandeira amarela, por duas voltas, e depois exibindo-a estacionada por mais duas voltas, findas as quais a bandeira será retirada, mesmo que a causa do perigo não deixe de existir.

Os concorrentes serão instruídos, pela mão ou bandeira, para usarem a parte da pista que não está obstruída. Se a obstrução for muito séria, duas bandeiras amarelas podem ser acendas pelo mesmo posto. No caso de obstrução total, duas bandeiras amarelas podem ser exibidas, antes de o Director de Prova, interromper a corrida.

Quando se dá uma obstrução num sector e uma bandeira amarela é acenada, o posto anterior exhibe uma bandeira amarela estacionada, para avisar os concorrentes do perigo, em bom tempo.

Se duas bandeiras amarelas são acenadas, o posto anterior mostrará duas bandeiras amarelas estacionadas.

No caso de perigo com fragmentos a estenderem-se, além da zona do acidente ou da obstrução, para outro sector, o posto deste sector também exhibirá uma bandeira amarela. No entanto, se este sector estiver limpo, uma bandeira verde será exibida.

Os concorrentes, logo que avistem uma bandeira amarela, acenada ou estacionada, têm que afrouxar e estar preparados para parar, se necessário, e têm que manter a posição, não podendo ultrapassar até que passem a bandeira verde.

10. BANDEIRA VERDE

Indica “Tudo Livre”, após uma situação perigosa.

Poderá ser usada iniciar a volta de aquecimento, ou de lançamento, durante os procedimentos de partida, ou para iniciar uma sessão de treinos, por instrução do Director da Prova.

11. BANDEIRA AMARELA COM LISTAS VERMELHAS

Indicação deterioração temporária da superfície da pista ou das suas condições de aderência, devido a água, óleos, areia, etc.

Será exibida durante 4 voltas, ou até que as condições da superfície da pista sejam restabelecidas.

12. BANDEIRA BRANCA

Indica um veículo de serviço (ambulância, etc.) ou um veículo de competição movendo-se lentamente na pista. Deverá ser acenada enquanto o veículo estiver no sector e, a seguir, estacionada enquanto o veículo não chegar ao fim do sector seguinte, depois do que será retirada.

Se o veículo em causa parar na pista, a bandeira branca será imediatamente substituída pela bandeira amarela.

13. BANDEIRA AZUL

13.1. Será utilizada nos seguintes casos:

- a) Obstrução óbvia a um concorrente, por parte de outro concorrente;
- b) Quando os veículos mais atrasados estão para ser ultrapassados por outros mais rápidos.

13.2. Não é necessário exibir a bandeira azul nos seguintes casos:

- a) Durante as primeiras voltas da corrida, quando os veículos ainda estão agrupados;

- b) Quando dois ou mais concorrentes estão a competir par a par, durante várias voltas;
 - c) Quando, através dos seus actos, o piloto demonstra saber que está para ser ultrapassado.
- 13.3. A bandeira azul deverá ser sempre usada com discrição, tendo-se em consideração, entretanto, que, em dias de chuva ou com má visibilidade, é sempre a melhor maneira de avisar um concorrente que está para ser ultrapassado.

ATCM
Automóvel e Touring Clube de Moçambique

COMISSÃO DESPORTIVA

SAFETY CAR
Regulamento Específico

1. O “ Safety Car” será utilizado para controlar o andamento do pelotão de concorrentes durante a volta de posicionamento ou de lançamento, ou para neutralizar a corrida, por decisão exclusiva do Director de Prova.

O mais frequente é isto acontecer por recomendação do chefe de um posto de vigilância, na sequência de obstrução parcial da pista ou existência de um perigo do qual os pilotos, ou os socorristas, não estejam suficientemente protegidos pelas bandeiras amarelas.

2. A viatura ostentará as palavras SAFETY CAR na parte de trás e nos lados. Estará também munida de luzes rotativas amarelas, no tejadilho. Além do piloto, terá a bordo um observador capaz de reconhecer todos os veículos em competição, e que estará em contacto, via rádio, com a Direcção de Prova.
3. Haverá unicamente um “Safety car” ao serviço de cada vez, salvo no caso de um circuito com mais de 7 km de comprimento, para o qual

poderá ser autorizado o uso de outros “Safety Car”, posicionados equidistantemente ao longo do circuito.

4. Por ordem do Director de Prova, todos os postos de vigilância desfraldarão bandeiras amarelas imóveis que assim serão mantidas até ao fim da intervenção do “Safety Car”.
5. Por ordem do Director de Prova, o “Safety Car”, com as luzes rotativas acesas, entrará imediatamente na pista independentemente da posição em que se encontra o carro que lidere a corrida.
6. Luzes amarelas intermitentes acender-se-ão na linha de partida. Outras luzes amarelas intermitentes poderão, eventualmente, acender-se noutros pontos do circuito e, obrigatoriamente, no local onde, em tal circunstância, um segundo “Safety-Car” entre na pista.
7. Todos os veículos em competição alinharão atrás do ‘Safety Car’, rodando à mesma velocidade deste, sendo interdita qualquer ultrapassagem, excepto se um dos veículos for convidado a fazê-lo pelo piloto do “Safety- Car”.
8. Por ordem do Director de Prova, o observador a bordo do “Safety Car” autorizará a ultrapassagem a todos os veículos que se encontrarem entre o líder da Prova e o “Safety Car”. Estes veículos continuarão a rolar a velocidade reduzida, não ultrapassando, até atingirem a fila de veículos que segue atrás do “Safety Car”.
9. Em cada passagem do “Safety Car” por um posto de vigilância, deverá ser agitada uma bandeira amarela durante a passagem deste, e dos veículos que o seguem, no sector compreendido entre esse posto e o posto seguinte.
10. Durante a intervenção do “Safety Car”, os veículos em competição poderão parar na sua “Boxe”, mas só poderão voltar à pista unicamente após a passagem, pela saída do “Pit Lane”, do último veículo da fila. O veículo que regressa à pista rolará a velocidade reduzida, até atingir a fila de veículos atrás do “Safety Car”.
11. O “Safety Car” permanecerá em acção pelo menos até que todos os veículos estejam alinhados atrás dele.

12. Logo que o Director de Prova decida o fim da intervenção do “Safety Car”, este deverá efectuar uma volta completa ao circuito, com as luzes rotativas apagadas, o que dará o sinal para a retirada das bandeiras nos postos de sinalização, logo que o último veículo da fila atrás do “Safety Car” tenha deixado o respectivo sector. De noite, luzes rotativas de cor diferente (excepto o verde) poderão ser utilizadas durante esta volta.
13. Logo que o “Safety Car” deixe a pista, uma bandeira verde será exibida na linha de partida e a luz verde acesa. As ultrapassagens mantêm-se interditas até que cada veículo passe em frente à bandeira verde ou luz verde na linha de partida. As bandeiras verdes serão retiradas após ser percorrida uma volta.
14. Cada volta completa durante a intervenção do “Safety Car” será contabilizada como uma volta da corrida.

ATCM
Automóvel e Touring Clube de Moçambique

COMISSÃO DESPORTIVA

NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E PUBLICIDADE NOS VEÍCULOS
Regulamento Específico

- 1. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO: De acordo com o previsto no Art.º 16 do CDI.**
 - 1.1. Os algarismos formando o número de competição e a letra da classe serão de cor negra sobre fundo branco rectangular. Nos veículos de cor clara, uma orla negra deverá rodear o fundo rectangular branco. Para os automóveis do grupo N, o fundo rectangular branco deverá ser substituído por um fundo rectangular amarelo.
 - 1.2. O desenho dos algarismos e letra será do tipo clássico.

- 1.3. Em cada veículo, os números de competição e a letra da classe devem ser colocados nas portas da frente, de ambos os lados do veículo, e na parte frontal (“capot”) de forma a serem legíveis de frente.
- 1.4. A altura dos algarismos, nos automóveis, será de 28cm, e a largura do traço dos algarismos será de 5cm. O fundo rectangular branco terá um mínimo de 50cm de largura por 38cm de altura. As letras indicadoras da classe devem ter uma altura de 14cm e a largura do traço da letra será de 3cm. Nos monolugares a altura dos algarismos será de 23 cm e o traço de 4 cm. O fundo branco terá 45 cm de largura por 33cm de altura.
- 1.5. Nas motas e motorizadas a altura dos algarismos será de 14cm e a largura do traço do algarismo será de 3cm.

2. NOMES DOS PILOTOS

- 2.1. Nos guarda-lamas da frente, ou nos vidros laterais traseiros, em ambos os lados do veículo, deve figurar o nome do piloto. A altura mínima das letras que constituem o nome é de 4cm. Ver art.º 11.3.

3. ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS RESERVADOS PARA A ORGANIZAÇÃO

- 3.1. Todos os veículos deverão, obrigatoriamente, reservar espaços nos seus veículos, os quais ficarão à disposição da Organização, que poderá utilizá-los, a seu critério, para fins publicitários, independentemente da publicidade existente nos demais espaços do veículo. Os espaços reservados deverão obedecer as seguintes especificações:
 - a) Junto aos números de competição, em cima ou em baixo do fundo branco, uma superfície com a largura do fundo rectangular e uma altura de 12cm;
 - b) Na frente e na traseira do veículo, uma superfície bem visível com 45cm de largura por 12cm de altura (Ex: lugar correspondente às chapas de matrícula).

4. DIVERSOS

- 4.1. Sob reserva de restrições que possam ser impostas pela CD/ATCM, o restante da carroçaria poderá ser usado como espaço publicitário, a

critério do concorrente, sem que as condições de visibilidade ou de segurança do veículo sejam comprometidas. Em qualquer caso, a publicidade só pode ser feita por meio de pintura ou de adesivos sobre a superfície da carroçaria.

- 4.2. Os espelhos e os vidros não devem comportar qualquer inscrição, à excepção de uma banda com uma largura máxima de 12cm na parte superior do para-brisas e de uma banda com uma largura máxima de 8 cm sobre o óculo traseiro, na condição de que a visibilidade para trás não seja comprometida. Exceptua-se também nesta regra a colocação do nome do piloto nos vidros laterais traseiros, conforme prescrito no nº 6.