



REGULAMENTO DE KARTING 2024



CKA

CAMPEONATO ATCM DE KARTING

Rotax Max Challenge

&

Campeonato de Resistência

0



Conteúdo

1 - GENERALIDADES	3
2 - DISPOSIÇÕES GERAIS	3
3 - LICENÇAS DESPORTIVAS	4
4 – IDADES/CATEGORIAS	5
5 - PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES.....	6
6 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING	6
7 - INSCRIÇÕES	6
8 - EQUIPAS.....	7
9 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	7
10 - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS.....	8
11 - CARENAGEM FRONTAL E KIT DE FIXAÇÃO PARA CLASSES DE VELOCIDADE	10
11.1 - PUBLICIDADE.....	10
12 - SISTEMA DE CRONOMETRAGEM - RECOLHA DE DADOS	10
13 - IDENTIFICATIVOS	12
14 – POLE POSITION	13
15 - VERIFICAÇÕES	13
16 - SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS	16
17 - OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS.....	18
18 - CARBURANTE	22
19 - PNEUS.....	22
20 - CONHECIMENTO DO PERCURSO E DOS REGULAMENTOS	24
21 - BRIEFING	24
22 - TREINOS LIVRES.....	24
23 - TREINOS CRONOMETRADOS	24
24 - PESAGEM	27
25 - CLASSIFICAÇÃO	28
26 - DEFINIÇÃO DE INCIDENTE.....	30
27 - REGRAS DE CONDUTA	30
28 - PENALIDADES.....	31
29 - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS	40
30 - LOCAL RESERVADO A SINALIZAÇÃO AOS PILOTOS.....	40
31 - PISTA.....	40
32 - IMOBILIZAÇÃO DE KARTS NO CIRCUITO (POR AVARIA OU ACIDENTE)	41



33 - DIVERSOS	42
34 - OFICIAIS DA PROVA.....	42
35 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS	42
36 - RESPONSABILIDADES	43
37 - MODIFICAÇÕES AO REGULAMENTO.....	43
38 - APLICAÇÃO SUBSIDIÁRIA	44
39 - PILOTOS DETENTORES DE LICENÇA DESPORTIVA	44



1 - GENERALIDADES

1.1 - O Karting é uma modalidade desportiva ou de lazer praticada sob a jurisdição da ASN (Autoridade Desportiva Nacional), nos termos atribuídos pela FIA, para a República de Moçambique. São assim exigidos comportamentos e atitudes correctas por parte dos concorrentes, Pilotos e respectivos acompanhantes, Organizadores e Oficiais da Prova.

1.2 - A coordenação e aspectos técnicos das provas de Karting são assegurados pelo ATCM – Automóvel e Touring Clube de Moçambique, na qualidade de ASN da FIA de que é membro de pleno direito, sempre ouvidos os quadros técnicos dos clubes que integrarem o Campeonato de Karting.

2 - DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 - Qualquer competição de Karting inscrita no Calendário Desportivo, é organizada de acordo com as normas do Código Desportivo Internacional (CDI) e seus Anexos, dos Regulamentos Desportivos nacionais específicos e dos respectivos regulamentos particulares bem como dos regulamentos específicos de Troféus (quando aplicável), os quais todos os concorrentes e Pilotos declaram ter pleno conhecimento e se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição e participação em cada uma das provas.

2.2 - Nas provas nacionais ou regionais, apenas poderão participar concorrentes e Pilotos detentores de licença desportiva emitida pela ASN, com referência ao ano ou período para o qual a respectiva licença foi atribuída.

2.3 - As provas internacionais serão disputadas em conformidade com o Regulamento Internacional de Karting do ano em curso, estabelecido pela CIK-FIA (Comissão Internacional de Karting da FIA).

2.4 – Será considerado especificamente para a Categoria F400, o Regulamento Técnico-Desportivo F400, que deverá ser usado como complemento ao Presente Regulamento Desportivo

2.5 - Regulamentação aplicável

O Campeonato de Karting, será disputado de acordo com:

1. Código Desportivo Internacional (CDI).
2. Prescrições Específicas de Karting. (PEK)
3. Regulamento Técnico Nacional (RTNK) e Internacional de Karting (RTIK).
4. Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting.
5. CKA – Regulamento Desportivo 2024
6. CKA – Regulamento Técnico-Desportivo F400 2024



7. CKA – Regulamento Técnico Rotax 2024
8. CKA – Regulamento Técnico Bambino 2024
9. RMC – Global – Technical Regulations 2024

E que pelo presente Regulamento, os quais todos concorrentes, pelo simples facto de se inscreverem, comprometem-se a respeitar.

3 - LICENÇAS DESPORTIVAS

Nas provas de Karting podem participar todos os concorrentes / pilotos detentores de Licença Desportivas válidas.

3.1 - As Licenças Desportivas serão obrigatoriamente apresentadas aos Organizadores das provas por todos os concorrentes e Pilotos regularmente inscritos em cada prova, sem a qual poderá ser recusada a participação do concorrente / Piloto.

3.2 - Para evitar dúvidas no que concerne ao tipo de Licenças Desportivas a requerer e, independentemente da categoria em que se deseje competir, esclarece-se que o tipo de Licenças terá sempre que corresponder ao nível etário estabelecido para cada uma das licenças:

5 a 8 anos	Nacional	ATCM Iniciado	Classes de Iniciação
8 a 11 anos	Nacional	ATCM Juvenil	Classes de Iniciação
11 a 14 anos	Nacional	ATCM Junior G	Sem caixa de velocidades
	Internacional	FIA Internacional ITG*	Sem caixa de velocidades
13 a >15 anos	Nacional	ATCM Sénior F	Sem caixa de velocidades
	Internacional	FIA Internacional ITF*	Sem caixa de velocidades
>15 anos	Nacional	ATCM Sénior E	Com Caixa de velocidades
	Internacional	FIA Internacional ITE*	Com Caixa de velocidades

* A emissão de licenças internacionais FIA obedece aos critérios e condicionantes presentes no Código Desportivo Internacional, Anexo L.

3.3 - O ATCM poderá considerar como integrantes das categorias acima descritas, Concorrentes / Pilotos que pretendam participar com outras motorizações, obedecendo às regras estabelecidas pelos promotores internacionais de tais motorizações, sempre na perspectiva de permitir a participação internacional de Concorrentes / Pilotos Moçambicanos nas provas internacionais.



3.4 - Na eventualidade de um Concorrente / Piloto ser detentor de uma Licença Desportiva para uma classe superior, entende-se que está autorizado a concorrer na classe anterior, caso o limite de idade assim o permita, não sendo, por conseguinte, necessária a emissão de 2 (duas) Licenças Desportivas.

3.4.1 – As Licenças Internacionais permitem ao Condutor participar nas Provas Nacionais na sua classe e nas classes inferiores.

3.5 - O ASN ficará responsável por emitir “*Start Permission Letter*” para todos os pilotos que pretendam participar em competições desportivas internacionais, contando que o Clube pelo qual o respectivo piloto venha a correr assim o solicite (com base num pedido formulado pelo respectivo piloto ao seu clube). O Clube requerente deverá, no pedido de emissão da “*Start Permission Letter*”, dar o seu parecer sobre a oportunidade da sua emissão, que deverá ser vinculativo para o ASN.

3.6 - Em caso de verificação de alguma circunstância que justifique o cancelamento de alguma licença desportiva (nacional ou internacional) ou cancelamento da autorização concedida para participação em prova internacional (através da emissão de uma “*Start Permission Letter*”), o Clube que solicitou a emissão da Licença Desportiva ou a “*Start Permission Letter*” deverá comunicar tal facto à ASN. Não obstante o previsto supra, a ASN poderá cancelar a emissão da Licença Desportiva (Nacional ou Internacional), bem como o “*Start Permission Letter*” sempre que o comportamento de um determinado piloto, em provas Nacionais ou Internacionais, mostre uma conduta grosseiramente antidesportiva ou que ponha em causa a sua integridade física, integridade física de outros pilotos, integridade física de Comissários de Pista ou espectadores.

4 – IDADES/CATEGORIAS

4.1 - Em provas nacionais reconhecidas pelo ATCM, a idade mínima é de 5 (cinco) anos, salvaguardando-se as exceções indicadas.

4.2 - O Campeonato de Karting será dividido nas seguintes categorias:

Categoria Idade mínima/Idade máxima

- **BAMBINO:** a partir do início do ano civil em que complete 5º aniversário e até final do ano civil em que faça 9º aniversário;
- **MINI-MAX:** a partir do início do ano em que faça o 7.º aniversário e até final do ano civil em que faça 13º aniversário



- **JUNIOR-MAX:** a partir do início do ano em que faça o 12.º aniversário e até final do ano civil em que faça 15º aniversário;
- **SENIOR-MAX:** a partir do início do ano em que faça o 14.º aniversário
- **DD2:** a partir do início do ano em que faça o 15.º aniversário
- **Série F400:** De acordo com o prescrito no Regulamento Técnico-Desportivo F400 2024

5 - PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES

5.1 - Aos pilotos vencedores no ano anterior das categorias, é autorizada, a participação na época seguinte na Categoria superior caso a sua idade seja apenas 1 ano inferior aos mínimos estabelecidos para essa Categoria.

6 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING

6.1 - Quaisquer competições oficiais de Karting só poderão ser efetuadas em circuito (kartódromo ou cidadão) e devidamente autorizados pelas Autoridades competentes.

7 - INSCRIÇÕES

7.1 - O número máximo de Pilotos aceites para inscrição em cada prova é de 36 Pilotos por categoria.

7.2 - Toda a omissão danosa ou falsa declaração no que respeita aos dados do Concorrente, Piloto e restantes elementos da equipa, bem como das características do kart inscrito poderão implicar a exclusão imediata do concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela ASN.

7.3 - No que respeita aos karts de competição, fica subentendido que os Concorrentes / Pilotos se inscrevem, sob sua inteira responsabilidade e honra, devendo obedecer a todas as especificações técnicas em vigor, assim como reconhecem ter conhecimento da regulamentação da categoria ou que corresponda à sua inscrição.

7.4 - Cada Concorrente / Piloto inscrito deverá, obrigatoriamente, munir-se de uma cópia oficial das Fichas de homologação (ou de Registo) do seu material (motor, chassis e seus componentes) quando requerido na sua categoria.



7.4.1 - Incumbe ao concorrente provar aos Comissários Técnicos e aos Comissários Desportivos – a qualquer momento da prova – que o kart por si inscrito está em integral conformidade com a regulamentação técnica aplicável.

7.5 – Qualquer concorrente poderá inscrever-se em mais do que uma categoria num mesmo programa de prova, desde que os respetivos Pilotos detenham Licença Desportivas para as respetivas categorias. Nesse caso, será devida uma taxa por cada inscrição por prova. Não será, no entanto, cobrada mais que uma taxa de inscrição por Piloto, para participação em múltiplas classes num mesmo Campeonato, porém, o aluguer do transponder será por categoria.

8 - EQUIPAS

8.1 - Cada kart, quando em pista, não poderá em caso algum e sob qualquer pretexto, ter a bordo qualquer outra pessoa que não esteja inscrita na prova.

8.2 - Em qualquer caso, apenas os Pilotos que tenham participado nos treinos cronometrados, ou que neles não tenha participado, mas tenha sido autorizado pelo CCD, serão autorizados a tomar lugar na grelha de partida, mesmo que não tenham obtido qualquer tempo de volta cronometrada.

8.3 - Considera-se que um Piloto participou nos treinos cronometrados, quando o seu Kart, por si pilotado, entrou na pista, vindo da pré-grelha, movido por propulsão mecânica apropriada para o Kart e respectiva classe, tendo iniciado o sistema de cronometragem.

9 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

9.1 - Todo o Piloto inscrito deverá apresentar no seu kart, desde o início dos treinos livres e de forma bem visível, o número de competição que lhe tiver sido atribuído para a época em causa.

9.2 - As placas porta-números montadas na traseira do kart deverão ser constituídas em matéria plástica, flexível e opaca, de formato quadrado, com ângulos arredondados (diâmetro de arredondamento de 15 a 25 mm) e 22 cm de lado.

9.2.1 - Os algarismos de competição serão mínimos de altura de 15 cm e de espessura de traço de 2 cm e com o desenho de letra tipo “Arial” ou similar, conforme se indica. Numeração com forma digital é proibida.

124 236

9.2.2 - Deverão ser colocados na dianteira, traseira e nas caixas laterais (nestas, o mais próximo possível das rodas traseiras) do kart e estarem devidamente montados em qualquer momento da prova, incluindo as sessões de treinos livres.

9.2.3 - O Concorrente é responsável por assegurar que em qualquer momento da prova e quando em pista, os números de competição são inteiramente visíveis pela Cronometragem e pelos Oficiais da Prova.

9.3 - A todos os concorrentes de cada categoria das competições promovidas pelo ATCM, serão atribuídos números permanentes válidos para todas as provas oficiais do ano. Estes números serão atribuídos por ordem de inscrição no campeonato.

O Clube organizador de um campeonato apenas atribuirá o primeiro número de cada série ao Campeão da respetiva categoria do ano anterior, salvo se este pretender outro número, desde que este se mantenha a competir nessa mesma categoria. No caso de o Campeão ou Equipe Campeã em título numa determinada categoria não competir no ano em curso nessa categoria, o primeiro número não será atribuído. Qualquer mudança de Categoria de um piloto obrigará a nova atribuição de número de competição correspondente à Categoria em que se inscrever pela primeira vez.

9.4 – A ordem de numeração das categorias;

- Bambino: 1 – 99: Fundo Amarelo com números Pretos
- Mini-Max 501 – 599: Fundo Azul com números Brancos
- Junior-Max: 401 – 499: Fundo Verde com números Brancos
- Senior-Max: 201 – 299: Fundo Preto com números Brancos
- DD2 1–99: Fundo Preto com números Brancos
- F400: 1 – 999: Fundo Amarelo com números Pretos

10 - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

10.1 - Em conformidade com o descrito no Art. 3.2 – Segurança do kart e do Equipamento, transcrita no Regulamento Técnico de Karting CIK/FIA.

10.2 - Este equipamento será constituído por materiais resistentes e na medida do possível, ininflamáveis ou ignífugos.



10.3 - Todo o Piloto que se apresente não conforme com estas disposições, será impedido de participar na prova (treinos livres, cronometrados, mangas e corridas), sendo considerado como não tendo iniciado a prova.

10.4 – Colar de proteção cervical: obrigatório para as categorias. Bambino e MiniMax,-sendo fortemente recomendado para as restantes categorias.

10.5 - Durante os treinos e corridas é proibido o uso pelos Pilotos de quaisquer objetos de adorno, sob a forma de piercings, colares ou pulseiras de metal ou de qualquer outro material.

É igualmente proibido ao Piloto transportar (no seu fato de competição ou em qualquer local do kart, mesmo que fixado), qualquer equipamento, ferramenta ou material sobressalente, que possibilite a reparação do kart durante os treinos ou corridas. A colocação de câmaras de filmar poderá ser permitido aos pilotos, a sua colocação no seu corpo ou no capacete é proibida, podendo ser colocada em qualquer lugar especificamente concebido para o efeito ou que os regulamentos da CIK - FIA prevejam a possibilidade da sua instalação, e se autorizado pela Direcção de Prova, tendo a obrigação de ser totalmente disponibilizado à Comissão Desportiva e Direcção de Prova para uso em caso de necessidade. Verificações ao cumprimento deste procedimento poderão ser efetuadas antes, durante ou depois do início dos treinos e corridas.

10.6 – Não é autorizado o uso de aparelhos de comunicação via rádio entre o piloto e a sua equipa.

10.7 - Prescrições FIA sobre os equipamentos de segurança:

O Piloto deverá obrigatoriamente utilizar:

1. Um capacete que ofereça uma proteção eficaz e inquebrável, com viseira para protecção da face, com Homologação SNELL/FIA CMR 2016
2. Um par de luvas de competição que cubra completamente as mãos e pulsos;
3. Os fatos deverão ser de competição, deverão cobrir todo o corpo, incluindo as pernas até ao tornozelo e os braços e não deverão apresentar rasgões que possam afectar as características referidas no artigo 10.2.
4. Os fatos têm que corresponder às normas da CIK FIA.
5. As botas devem cobrir os tornozelos.
6. O uso de cachecol, lenço ou outro vestuário “flutuante” ao nível do pescoço, é proibido mesmo que esteja por dentro do fato. Os cabelos longos devem estar amarrados de forma a não sair do capacete, o uso de balaclava é obrigatório como forma de proteger o cabelo (mesmo amarrado).
7. De forma alguma poderá qualquer Piloto, durante os treinos ou provas, ter qualquer parte do corpo exposto.



11 - CARENAGEM FRONTAL E KIT DE FIXAÇÃO PARA CLASSES DE VELOCIDADE

É obrigatório o uso da carenagem frontal connection Kit (Type CIK) homologada para o período 2016 – 2020. Porém quando usada, deverá ser respeitada integralmente a regulamentação CIK designadamente o Art. 31 das Prescrições Especificas da CIK, o Art 2.7.1.5 do Regulamento Técnico CIK.

Instalação da Carenagem frontal:

A Carenagem frontal, instalada com a ajuda de um kit de montagem próprio, deve estar em posição correcta a qualquer momento dos treinos e corridas. A inconformidade do posicionamento da carenagem frontal fica sujeito às penalidades previstas para o efeito com a regulamentação CIK FIA.

A Carenagem frontal será montada na pré-grelha de partida.

11.1 - PUBLICIDADE

11.1 - A publicidade é autorizada em:

- a) Capacete;
- b) Fato de competição;
- c) Chassis, carenagens;
- d) Placa dianteira porta números, desde que esta não interfira com a fácil e imediata identificação do número de competição nela inscrito. Nesta placa, não é autorizada qualquer publicidade que ostente numeração.
- e) No espaço demarcado para a boxe.

12 - SISTEMA DE CRONOMETRAGEM - RECOLHA DE DADOS

12.1 - Será obrigatoriamente utilizada nos treinos livres, cronometrados e corridas, aparelhagem cujo registo de tomada de tempos (início e final) não seja comandado manualmente e esteja habilitada a medir até ao centésimo de segundo.

12.2 - Durante as corridas um sistema paralelo (manual ou outro), deverá permitir o registo do número de voltas efetuadas por cada Piloto.

12.3 - Dado que o sistema de cronometragem será automático, cada Piloto terá que, obrigatoriamente utilizar nos treinos livres, cronometrados, mangas e corridas, um “transponder”.



12.4 - O Piloto deve apresentar-se na partida para qualquer sessão de treinos livres ou cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, com o “transponder” corretamente instalado, sob pena de ser impedido de participar na mesma.

12.5 – Caso o sistema de cronometragem não esteja a funcionar – será usado um sistema de cronometragem manual para os treinos cronometrados. Cada piloto será cronometrado por 3 pessoas, e uma média dos tempos por volta será considerada o seu melhor tempo para aquela volta (exemplo: 56.5s + 57.4s + 56.8s = 170.7s. O tempo media do piloto será 56.9 para essa volta. Isto será feito para cada volta). Serão feitas 3 voltas lancadas e não 10 minutos para os treinos cronometrados. Serão cronometrados 1 piloto de cada vez.

12.5.1 - Verificando-se a falta de transponder no decorrer dos Treinos Cronometrados, será o Piloto avisado através da bandeira preta com disco laranja, devendo o mesmo sair da pista para providenciar a imediata montagem do transponder, após o que poderá reiniciar os treinos ou corrida. Este piloto deve parar na *pitlane* ou pré-grelha para poder trocar o transponder.

12.5.2 - Para possibilitar que os serviços de Cronometragem possam testar previamente o bom funcionamento de cada “transponder”, a sua utilização é obrigatória a partir do início dos treinos livres e para todas as categorias.

12.6 - Qualquer falta de atribuição de tempo nos treinos cronometrados e corridas, por razões que se prendam com a entrada em pista sem “transponder”, será da exclusiva responsabilidade do Piloto.

12.7 - A verificação da correcta colocação do “transponder” é da responsabilidade dos Comissários Técnicos. Contudo, a sua colocação é da responsabilidade do concorrente, devendo o mesmo ser fixado na parte da coluna de direcção, por baixo do suporte do número frontal do kart. Por determinação do Comissário Técnico Chefe e aprovação do CCD a sua colocação poderá ocorrer noutra local do kart. Sendo obrigatório a fixação antes de entrar para os treinos livres.

12.8 - Um sistema/dispositivo específico para a recolha de dados com vista à análise e controle do cumprimento da Regulamentação Técnica, poderá ser utilizado, o qual será utilizado de acordo com as normas que pela CIK-FIA e pelo Clube vierem a ser estabelecidas.

12.9 - Os treinos cronometrados serão interrompidos, sempre que, à passagem dos pilotos, na primeira volta de tais treinos, não accionar o processo de cronometragem, devendo a Direcção de Prova, obrigatoriamente, interromper o treino de qualificação, até que o sistema volte a funcionar de forma correcta ou recorrer ao Art. 12.5



13 - IDENTIFICATIVOS

13.1 - Cada piloto tem direito a ter (no máximo) dois “Assistentes”, devidamente credenciados pela ASN, com admissão directa a qualquer zona da corrida, devidamente marcada para o efeito.

13.1.1 - Nas categorias Bambino é permitida a entrada na Zona Técnica e Pré-Grelha de 2 Assistentes. Nos casos em que tal seja expressamente autorizado pelo Director de Prova, poderão igualmente esses Assistentes ter acesso à pista

13.2 - Nos documentos que a Direcção de Prova remeter ao concorrente, deverá constar como prova de recepção a assinatura do concorrente ou Piloto. Da mesma forma, um concorrente que pretenda entregar às Autoridades Desportivas da Prova, qualquer documento, deverá fazê-lo assinar pelo respectivo receptor.

13.3 - Os organizadores fornecerão a cada concorrente e durante as Verificações Documentais, os identificativos especiais para os elementos “Assistente” (com ou sem acesso à zona Técnica), “Piloto”, “concorrente”, mencionados na Ficha de Inscrição, desde que esses Assistentes estejam devidamente licenciados e placa identificativa. Poderá ser emitida uma autorização válida para todo o Campeonato ou conjunto de provas que venham, eventualmente, a corresponder ao um troféu. Os identificativos, em cartão, com medidas aproximadas de 10 x 9,5 cm, deverão conter, o nome do campeonato, n.º de competição – categoria – destinatário – logotipo do ATCM.

Também, poderão ser entregues fitas/pulseiras para questões de identificação.

13.3.1 - Distribuição:

Piloto – 1

Assistente #1 – 1 Acesso as boxes e pré-grelha

Assistente #2 – 1 Acesso as boxes (e pré-grelha, nos casos especificamente referidos).

13.4 - Para efeitos de rápida identificação, todos os elementos da equipa (concorrente, Piloto e “Assistentes”) deverão ostentar permanentemente e de forma bem visível, os Identificativos Oficiais.

13.5 - Os organizadores terão de efectuar obrigatoriamente nas Verificações Documentais, o controle dos identificativos oficiais de “Assistente”.

13.6 - Apenas poderá permanecer nas zonas de assistência rápida e ter acesso aos Parques Fechados de pneus e carburante (quando existam), o “Assistente” devidamente licenciado e com os passes específicos fornecidos pelo organizador.

Por excepção e exclusivamente para a categoria Bambino, será autorizado o acesso simultâneo dos seus dois “Assistentes”. Qualquer outra credencial, não poderá dar acesso a essas áreas.



13.7 - Apenas os operadores de imagem e fotógrafos credenciados pela Clube Organizador e dispendo de coletes identificativos "Media" fornecidos pelo Organizador, terão acesso ao interior da pista, sendo, contudo, interdito a sua permanência em zonas consideradas potencialmente perigosas.

13.8 - Todas as Identificações oficiais emitidas pelo ATCM darão obrigatoriamente acesso (com as restrições nelas constantes) às instalações do circuito.

14 – POLE POSITION

14.1 - A "Pole Position" corresponderá sempre à posição de dentro para a primeira curva.

14.2 – O piloto da *pole position* pode escolher começar do lado esquerdo ou direito, onde somente afetará o piloto na 2ª posição, e sem alterar o remanescente da grelha.

15 - VERIFICAÇÕES

15.1 - Os concorrentes serão informados através do Regulamento Particular da Prova, Programa da Prova (Grelha horária) ou por convocação individual, do local e hora a que se devem apresentar com o seu kart para as operações de verificação, que serão as seguintes:

15.1.1 - Verificação Administrativa

- Verificação da documentação dos Pilotos, "Assistentes", validade e compatibilidade das Licenças Desportivas, levantamento obrigatório dos "transponders".
- A identificação dos "Assistentes" de cada Piloto deve ser fornecida no acto das verificações;

15.1.2 - Verificação técnica de acordo com o programa da prova e as disposições previstas para este efeito no seu Regulamento Particular onde todos os concorrentes inscritos são obrigados a submeter o seu material a um controle técnico – chassis completo(s), motor(es), carburador(es) ignição(ões), embraiagem e escape (s) e todo o material que os Comissários Técnicos, Comissários Desportivos ou Clube Organizador, entendam verificar, selar ou marcar. Igualmente o capacete e vestuário poderão ser submetida verificação técnica.

15.2 - Para qualquer Concorrente, a falta de preenchimento da ficha de verificação é impeditiva de ser iniciada a verificação. Esse Concorrente seguirá para o último lugar da fila, onde aguardará a sua nova ordem de verificar.

No caso de ser o último concorrente da sua categoria a ser verificado, e não apresente a ficha preenchida, o Comissário Técnico Chefe ou o seu Adjunto poderão indicar, facultativamente, um novo horário para essa verificação.



15.3 - Os concorrentes e Pilotos obrigam-se a reunir todas as solicitações dos Comissários Técnicos e dos Comissários Desportivos, para que estes estejam seguros de haverem sido respeitadas todas as prescrições regulamentares.

15.4 - Qualquer kart que após ter sido verificado pelos Comissários Técnicos da prova, seja objecto de qualquer modificação que possa afectar a sua segurança ou características correspondentes à Ficha de Homologação (ou de Registo), bem como qualquer kart que tenha estado envolvido em um acidente com consequências similares, deverá voltar a ser presente aos Comissários Técnicos para nova verificação, sob pena de exclusão da prova.

15.5 - A partir do momento do início dos treinos cronometrados de uma categoria, não mais será possível ao Piloto substituir o seu material já identificado na Verificação Técnica inicial. Para as provas sem treinos cronometrados, esse prazo limite será o de até trinta minutos antes do início da 1ª corrida.

15.5.2 - A eventual substituição dentro dos prazos referidos no Art. 15.5, só poderá ser efectuada por material da mesma categoria (chassis e/ou motor) que o declarado no Boletim de Inscrição ou nas Verificações Técnicas Iniciais e deverá ser objecto de uma nova Verificação Técnica.

15.5.2.1 - A substituição do material no decurso de uma prova deve respeitar os procedimentos previstos nos regulamentos da respectiva competição.

15.5.2.1 - É proibida a troca de qualquer parte, componente registado ou marcado de um kart de um concorrente a favor de outro concorrente, durante toda a prova. Apenas excepções devidamente autorizadas pelo Director de Corrida, ouvido o CCD poderão ser admitidas, sem que, no entanto, tais autorizações possam ser dadas se, com tal autorização, o concorrente cedente ficar inibido de participar na respectiva competição

15.5.2.3 - É proibida, de acordo com a regulamentação aplicável, a participação em qualquer sessão/corrída com uma unidade motriz não compatível com a categoria em que o piloto está inscrito.

15.5.3 - Os pneus não poderão ser substituídos. Caso haja algum pneu danificado, a substituição será autorizada pelo diretor da prova, e o pneu danificado fica em pose da organização ate o fim da prova.

15.5.4 - Compete aos Organizadores prever a presença de Comissários Técnicos disponíveis para os efeitos previstos no Art. 15.5, até ao início dos treinos cronometrados, ou se for o caso, até trinta minutos antes do início da 1ª corrida.

15.6 - O Director de Prova, poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou da corrida, que um kart envolvido num acidente, seja mandado parar, para que uma verificação técnica sumária lhe seja efectuada pelos Comissários Técnicos.



15.7 - Os controlos e verificações técnicas serão efectuados apenas por Comissários Técnicos licenciados pelo ATCM. É da competência dos Comissários Técnicos Chefe e Adjunto, fazer cumprir todas as operações do Parque Fechado, incluindo as de controlo de acessos de pessoas e materiais ao longo da prova.

15.8 - Selagem e/ou marcação dos motores, chassis e outros:

Durante as Verificações Técnicas Iniciais, poderá ser efectuada a marcação dos motores, chassis, e/ou outros órgãos do kart.

Será utilizado como marca correspondente (Spray/selo) do Clube Organizador.

O “Spray/Selo” oficial deverá manter-se intacto em qualquer momento da prova, não podendo ser retirado(a) ou modificado(a).

Em qualquer momento da prova, após as Verificações Técnicas Iniciais, um Oficial de Prova, actuando como Juiz de Facto, poderá verificar se a marca correspondente está intacta ou se a marca corresponde à que foi utilizada naquela prova, sendo da exclusiva responsabilidade do Concorrente qualquer irregularidade verificada.

Antes de entrar em pista, o Piloto deverá permitir a verificação da marca (Spray), parando a marcha, se para tal for solicitado.

No Parque de Chegada, após os treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, deverá o próprio Piloto verificar se a marca está intacta e em boas condições, avisando imediatamente o Comissário Técnico, se verificar que houve dano na mesma. O Comissário Técnico substituirá ou reparará a marca, dando do facto imediato conhecimento por escrito ao Director de Prova.

Se um Concorrente for detectado a utilizar fraudulentamente uma marca (Spray/Selo) será excluído do evento podendo incorrer em outras penalidades a atribuir pela ASN.

É absolutamente interdito colocar qualquer material adicional (fita adesiva, silicone, cola etc.) à volta da marca (Spray).

15.9 - Reparação de motores: os motores apresentados na verificação terão de estar selados/marcados de forma a permitir a sua identificação.

15.10 - No caso de se verificar ter havido substituição do(s) motor(es) ou chassis submetido(s) à verificação técnica inicial, ou se no decurso de uma verificação intermédia se verificar que o motor ou chassis não corresponde à ficha de homologação apresentada ou não está de acordo com o regulamento técnico da categoria, o Piloto será excluído do evento podendo incorrer em outras penalidades a atribuir pelo Clube Organizador.

15.11 - A qualquer momento da prova, poderão ser efectuadas verificações técnicas adicionais.



15.12 - Nas categorias bambino, MiniMax, JuniorMax, SeniorMax e DD2, e Série F400, os motores serão fornecidos pelas empresas com quem o ASN tem registro como agente da marca e modelo, os quais serão por estes devidamente selados, cabendo exclusivamente a estas (ou a empresas a quem por elas for delegado), efectuar qualquer reparação ou substituição de material seja durante as provas, se tal for viável, seja fora das provas para a normal manutenção ou reparação.

16 - SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS

16.1 - Serão observadas as disposições publicadas conforme definido no Art 2 das Prescrições Gerais FIA.

16.1.1 - Significado das bandeiras apresentadas na linha de chegada e de uso exclusivo pela Direcção de Corrida:

a) BANDEIRA VERMELHA - Deve ser agitada na linha de partida, quando for decidido interromper/parar uma sessão de treinos ou corrida.

A Bandeira Vermelha pode ainda ser utilizada pelo Director de Corrida, ou seu adjunto, para fecho da pista. Poderá igualmente ser utilizada para paragem dos karts para formação das grelhas de partida.

Todos os postos de Fiscais de Pista serão dotados com esta mesma bandeira, apenas a exibindo por ordem expressa do Director de Prova ou de Corrida.

Quando mostrada para interrupção/paragem de treinos ou corrida, todos os karts deverão imediatamente e eficazmente reduzir a velocidade e dirigir-se lentamente para o local que lhes for indicado pelos Oficiais de Prova.

b) BANDEIRA DE XADREZ PRETA E BRANCA - Deve ser mostrada agitada. Significa o final da sessão de treinos ou da corrida.

c) BANDEIRA PRETA - Informa o Piloto que na próxima passagem junto ao acesso à Zona Técnica, deverá entrar directamente no Parque de Pesagem devendo dirigir-se ao Director de Corrida. Esta bandeira será mostrada até ao máximo de quatro (4) voltas consecutivas.

A decisão de apresentar esta bandeira cabe exclusivamente ao Director de Prova, o qual deverá de imediato informar o Colégio de Comissários Desportivos da decisão tomada.

d) BANDEIRA PRETA COM DISCO LARANJA - Informa um Piloto que o seu kart apresenta problemas mecânicos susceptíveis de o colocar a si ou aos outros Pilotos em perigo.

Na próxima passagem na área de reparação autorizada, deverá aí parar, só podendo regressar à pista após a resolução do problema.

Esta bandeira não será mostrada na última volta da corrida.



e) BANDEIRA PRETA E BRANCA DIVIDIDA DIAGONALMENTE - Constitui uma advertência ao Piloto, informando-o que praticou condução antidesportiva e que por tal facto poderá vir a ser penalizado em caso de reincidência.

f) BANDEIRA AZUL E VERMELHA (Dupla diagonal) - Informa o Piloto que participa numa Pré- Final ou final e que esteja prestes a ser dobrado ou que já o tenha sido, que na sua próxima passagem junto ao acesso à Zona Técnica, deverá entrar directamente no Parque de Desmontagem/Chegada, não podendo regressar à corrida. Esta bandeira só poderá ser utilizada se estiver prevista no Regulamento da Competição ou Regulamento Particular da Prova.

As bandeiras mencionadas nas alíneas d), e) e f) devem ser apresentadas imóveis e por uma única vez.

As bandeiras mencionadas nas alíneas c), d), e) e f) serão sempre mostradas acompanhadas por um painel (com fundo preto) com a indicação do número de competição (de cor branca) do Piloto a que se referem.

16.1.2 - Sinalização por bandeiras nos postos de vigilância:

a) BANDEIRA AMARELA - Significa perigo e poderá ser apresentada aos Pilotos de duas maneiras e com o seguinte significado:

Uma bandeira agitada: reduzir a velocidade, não ultrapassar e estar preparado para mudar de direcção. Existe um problema na berma da pista e/ou parcialmente na pista.

Duas bandeiras agitadas: reduzir a velocidade, não ultrapassar e estar preparado para mudar de direcção ou parar. Existe um problema que bloqueia total ou parcialmente a pista.

As bandeiras amarelas apenas devem ser mostradas nos Postos de Comissários que precedam imediatamente o local do incidente.

As ultrapassagens são proibidas entre a primeira bandeira amarela e a bandeira verde mostrada após o incidente.

No posto imediatamente seguinte ao local da pista em que se deixou de verificar o facto que deu origem à apresentação da(s) bandeira(s) amarela(s), deve ser mostrada a bandeira verde a todos os Pilotos a quem tenha(m) sido mostrada(s) a bandeira(s) amarela(s).

b) BANDEIRA AMARELA COM RISCAS VERMELHAS - Deve ser apresentada imóvel, advertindo para uma deterioração na aderência da pista causada por óleo ou água no sector seguinte à amostragem da bandeira. Deve ser apresentada durante pelo menos 4 voltas, podendo ser retirada antes, se as condições da pista, entretanto voltarem ao normal.

A apresentação desta bandeira não obriga a que no posto seguinte seja apresentada a bandeira verde.



c) BANDEIRA AZUL - Deve ser apresentada agitada, para indicar a um Piloto que está prestes a ser ultrapassado, ou estática, indicando que está a ser ultrapassado em período de tempo estimável a 5 segundos.

Deve se apresentada estática para indicar a um Piloto que esta prestes a ser ultrapassado, que vem um piloto mais rápido e poderá ser ultrapassado.

d) BANDEIRA BRANCA - Deve ser apresentada agitada. Indica a existência em pista de um kart em marcha anormalmente lenta no sector abrangido pela bandeira.

e) BANDEIRA VERDE - Indica que a pista está limpa e o perigo terminou. Deve ser apresentada agitada e mostrada no posto dos Comissários imediatamente seguinte ao incidente.

Poderá igualmente indicar a partida para a volta de aquecimento ou formação e no início de uma sessão de treinos ou corrida.

f) BANDEIRA VERMELHA - O seu significado e utilização é o que se refere na alínea a) do artigo 19.1.1. Todos os postos de Comissários de Pista deverão estar dotados com uma bandeira vermelha, exibindo-a apenas após expressa autorização do Director de Prova ou Corrida.

17 - OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS

17.1 - Os motores e todo o material anexo ao mesmo, os chassis e os pneus, indicados no Regulamento Técnico de Karting e declarados por um concorrente na respectiva ficha de Inscrição de cada prova ou nas verificações administrativas ou nas Verificações Técnicas Iniciais são os únicos que o concorrente poderá utilizar desde o início até ao final de cada prova dessa mesma competição.

17.2 - Na(s) volta(s) de formação, é proibido fazer zig-zag de maneira que ocupe todo o asfalto na pista ou mais do que metade da largura da pista. O não cumprimento desta regra, implicará uma penalização de 10 segundos ao infractor a aplicar na classificação final obtida na corrida. No caso de reincidência o infractor será desclassificado da corrida ou excluído da prova de acordo com a gravidade e consequências do ocorrido. Em qualquer dos casos, os procedimentos de partida não serão interrompidos, devendo o Director de Prova dar início à corrida.

17.3 - No decorrer de uma corrida, qualquer Piloto que se encontre em infracção face ao Regulamento Técnico, ou cujo kart apresente problemas de segurança, e salvo se tal ocorrer na última volta, deverá obrigatoriamente parar na Zona de Assistência rápida e reparar a anomalia antes de retomar a pista. Esta obrigação deverá ser imediatamente cumprida a partir do momento em que o Piloto detecte a



irregularidade, mesmo que ainda não lhe tenha sido mostrada pela Direcção da Prova a Bandeira Preta com Disco Laranja.

17.3.1 - Se uma infração/avaria/anomalia (face ao Regulamento Técnico) se verificar no decurso dos treinos cronometrados, e mesmo que a “bandeira preta com disco laranja” lhe tenha sido mostrada pelo Director da Prova, o piloto dirigir-se-á obrigatória e imediatamente para o Parque de Pesagem, não podendo receber qualquer assistência/ajuda, terminando assim o seu treino.

17.4 - O Piloto não poderá receber qualquer ajuda exterior na pista, durante o decorrer dos treinos livres, corridas de qualificação e corrida final, a não ser na zona de assistência rápida ou de apoio à partida, onde deverá chegar pelos seus próprios meios, sem que o possa fazer empurrando o kart ao longo da pista.

Durante os treinos cronometrados, é expressamente proibida a presença na Zona de Assistência Rápida de quaisquer Assistentes.

Durante os treinos cronometrados, é expressamente proibido a qualquer kart em pista, entrar na Zona de Assistência Rápida. Toda a paragem de um kart na Zona de Assistência Rápida será definitiva e em caso algum será autorizado a retomar os treinos cronometrados.

17.4.1 - Os Comissários de Pista poderão ajudar os Pilotos a repor o kart na pista, ou deslocá-lo para zonas de segurança.

17.4.2 - Exclusivamente para a categoria bambino é autorizado aos Comissários de Pista, no decurso dos treinos e corridas, auxiliar o Piloto a repor o motor do seu kart a trabalhar, desde que se verifiquem estar reunidas todas as condições para o Piloto prosseguir os treinos ou a corrida. Porém, é interdita qualquer outra intervenção que permita a reparação de qualquer avaria mecânica ou outra.

17.5 - Em nenhum momento da prova e seja por que pretexto for, um Piloto poderá circular na pista, zona de assistência rápida com o seu kart em sentido contrário ao da prova ou de normal circulação. A infração a esta regra, consoante a sua gravidade, pode levar à pena de exclusão da prova ou do Campeonato e cancelamento da Licença Desportiva (Nacional e Internacional).

17.6 - É proibido circular com o kart fora dos limites da pista na qual se desenrola a prova. A infracção a esta regra poderá levar por decisão do CCD, à desclassificação dos treinos ou corrida ou ainda, e de acordo com a gravidade da infracção, à exclusão da prova ou Campeonato.

17.7 - É proibido fumar ou foguear nos parques técnicos de combustível, montagem, desmontagem e Pré-Grelha. A penalização por esta infracção é uma multa de 5.000Mt que reverterá a favor do Clube Organizador.

17.8 – É obrigatório a utilização nos “porta-karts” de um extintor de fácil manuseamento e com a capacidade mínima de 1 kg.



17.9 - À excepção das provas de resistência, e consoante o regulamento particular das provas, a utilização de qualquer sistema de comunicação (mesmo via rádio), é proibida em todas as categorias entre piloto e box.

17.10 - É proibido circular no *Paddock* com animais e tudo o que perturbe o seu normal funcionamento.

17.11 - Os porta-karts não podem permanecer na zona da Pré-Grelha para além do tempo necessário à descarga do kart e sua colocação no local que lhes tiver sido atribuído na mesma. Nessa zona apenas é permitido utilizar o equipamento para pequenas reparações. Será criada, no entanto, uma zona perto do local de pesagem, para estacionamento dos porta-karts.

17.12 - Os Pilotos não poderão abandonar a zona da Pré-Grelha sem autorização dos Comissários no local.

17.13 - O CCD poderá recusar a partida ou mandar parar todo o Piloto que esteja em infração técnica ou desportiva.

17.14 - Todo o Piloto que por despiste, saia da pista, só poderá retomá-la no mesmo local onde saiu, sendo absolutamente interdito que, em consequência de um despiste, o Piloto atalhe e retome a pista em zona distinta da de onde se iniciou o despiste. Pelo desrespeito a esta regra serão aplicadas as seguintes penalizações:

a) nos treinos cronometrados, desclassificação e colocação no último lugar da grelha de partida, ou, de acordo com a gravidade, à exclusão da prova.

b) nas corridas, desclassificação ou, de acordo com a gravidade, à exclusão da prova.

Os Comissários/Fiscais de Pista poderão retirar o kart do local onde se encontra imobilizado. O Piloto será sempre o responsável, no caso do regresso à pista ter sido efectuado de forma irregular, mesmo que para o efeito tenha sido ajudado pelos Comissários/Fiscais de Pista.

Não será considerado como condução em atalho, sempre que um kart, em virtude de um embate, for projectado para outra zona posterior da pista, sempre que essa situação o coloque à frente do piloto com o qual teve um embate.

17.15 - Durante os treinos livres, cronometrados e corridas, os “Assistentes” não poderão permanecer na pista nem nas respectivas bermas.

17.16 - Se um Piloto tiver necessidade de parar o seu kart na pista, seja por que razão for, deve de aí retirá-lo o mais rápido possível, a fim de não pôr em perigo os outros Pilotos ou causar entraves ao desenrolar dos treinos e corridas. Contudo, o Piloto pode tentar reiniciar a corrida, usando no máximo duas tentativas para repor o seu kart a trabalhar.

Se o Piloto, por si só, não for capaz de retirar o kart de uma situação perigosa, os Comissários de Pista devem ajudá-lo nessa operação. O Piloto deverá, obrigatoriamente, manter-se junto do seu kart até ao fim



dos treinos cronometrados ou da corrida, ficando proibido de abandonar o local (com ou sem o kart), sendo-lhe ainda expressamente proibido atravessar a pista. (excepção para a classe F400)

A penalização por infração a esta regra é a desclassificação no respetivo treino ou corrida, ressalvando-se casos excepcionais devidamente autorizados pela Direcção da Prova.

É da responsabilidade dos pilotos retirar o kart do local onde tiver ficado imobilizado e levá-lo para o Parque de Pesagem, no final da sessão de treinos ou corrida.

17.17 - Os karts que tenham estado no parque de pré-grelha e não arrancarem ao sinal de partida, ou que não consigam iniciar a corrida até à linha separadora que demarca o início da zona de partida (linha de 25 metros), serão imediatamente removidos da pista, de modo a não constituírem obstáculo para os outros Concorrentes. Contudo, é autorizado que um concorrente nessas condições inicie a corrida do pitlane após a partida, desde que arranque dentro dos 75% da distância total de prova ou voltas sem a devida autorização referida no ponto 17.18.

17.18 - Nesse caso, só poderão voltar a partir com autorização do Director de Prova / Corrida / Starter.

17.19 - Um Piloto que pretenda desistir de uma prova depois de a ter iniciado, deve solicitá-lo, obrigatoriamente e por escrito, ao Director de Prova.

17.20 - Exclusivamente para as categorias com partida parada, é permitido fazer simulação de arranque. Essa situação será autorizada após a bandeirada de xadrez no final dos treinos livres e cronometrados.

Para esse fim, os concorrentes que o pretenderem fazer, após a bandeirada de fim de treino, em vez de se dirigirem para as boxes, poderão dirigir-se à linha de meta e parar numa das posições da grelha de partida, local que estará pré assinalado com 2 bandeiras amarelas agitadas. Após o "OK" do Director de Prova/Corrida, efetuarão o seu arranque pela ordem de chegada. Após essa simulação, dirigir-se-ão então para as boxes.

Em nenhuma circunstância é autorizada a simulação simultânea entre dois ou mais karts.

17.20.1 - Nas categorias com partida lançada, é expressamente proibido fazer simulação de arranques durante os treinos livres, cronometrados ou voltas de formação.

O incumprimento desta regra será penalizado, de acordo com a sua gravidade, com a desclassificação dos treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corrida final a que a simulação se reportar, podendo ir até à exclusão da prova caso a infração seja considerada pelo CCD como muito grave.

17.21 - No horário previsto no programa da prova para a cerimónia de distribuição de prémios, os Pilotos classificados nos lugares previstos no Regulamento Particular de cada prova com direito a integrar esta cerimónia, deverão de imediato deslocar-se para o local definido para a cerimónia, equipados com o fato



de competição completamente vestido. Finda a cerimónia de entrega de prémios, estes Pilotos ficarão à disposição da Comunicação Social presente na manifestação para responder às diferentes entrevistas.

18 - CARBURANTE

18 - Sem qualquer aviso prévio, a qualquer momento da prova poderá ser executada uma análise ao Carburante.

18.1 - Teste obrigatório de Carburante - No final dos treinos cronometrados e mangas, poderão ser efectuadas recolhas de carburante para análise.

18.2 - Procedimento de recolha - A recolha de amostras será efectuado em conformidade com os regulamentos FIA.

19 - PNEUS

19.1 - Em cada prova das competições promovidas, para cada categoria, a marca, modelo e tipo de pneus a utilizar obrigatoriamente por cada Piloto é o que constar no Regulamento Técnico de Karting da respectiva categoria.

19.2 - Marcação de pneus:

No horário previsto no programa da prova é obrigatório marcar os pneus definidos apos os treinos cronometrados.

Pneus de Chuva - Os pneus de chuva deverão ser marcados durante a vistoria técnica ou no momento em que a Direcção de Prova determinar o seu uso.

19.3 - É proibida a utilização simultânea de pneus de modelo e tipo diferentes.

19.4 - A gestão da utilização dos pneus é livre e da responsabilidade do Concorrente,

19.5 - Não é permitida a utilização de qualquer sistema de aquecimento prévio dos pneus.

19.6 - Sendo permitido o uso de pneus diferentes para piso seco e piso molhado, o número de pneus a utilizar, é, contudo, limitado a 1 jogo a partir dos treinos cronometrados até a última manga.

19.7 Os Pilotos só podem utilizar pneus de chuva quando o Director de Prova considerar que é uma “Competição à Chuva” (Piso Molhado) e após apresentação da placa “Pista Molhada”.

Compete ao Director de Prova e só a ele, julgar se a pista está molhada, para a utilização de pneus de chuva. A decisão será comunicada aos concorrentes no mais curto espaço de tempo.

19.8 - A utilização de pneus de chuva é facultativa. No entanto o Director de Prova poderá mandar sair da pista, através da exibição de Bandeira Preta, qualquer Piloto que apresente uma condução considerada



perigosa, sempre que tiver sido determinada a utilização de Pneus de Chuva sem que o Piloto tenha aderido a tal determinação.

19.9 - Cada Piloto não poderá utilizar nas corridas, outros pneus Slick ou de chuva, que não os marcados previamente pelos Comissários Técnicos expressamente para essa prova. A utilização simultânea de pneus de diferentes modelos ou de Slick/pneus de chuva no mesmo kart é proibida em todas as circunstâncias, sendo objecto de desclassificação.

19.10 - Qualquer infracção à regular utilização de pneus poderá levar à exclusão da prova. Os Comissários Técnicos e Controladores de Parque são, para este efeito, considerados Juizes de Facto.

19.11 – Pneus:

Bambino:

Slick: Mojo C2: F 4.0/10.0 – 5 R 5.00/11.0 -5

Chuva: Mojo W2, W3 & W5

MiniMax:

Slick: Mojo C2: F 4.0/10.0 – 5 R 5.00/11.0 -5

Chuva: Mojo - W2, W3 & W5

JuniorMax:

Slick: LeVanto KRT: F 4.5/10.0 – 5 R 7.10/11.0 -5

Chuva: Mojo - W2, W3 & W5

SeniorMax:

Slick: LeVanto KRT: F 4.5/10.0 – 5 R 7.10/11.0 -5

Chuva: Mojo - W2, W3 & W5

DD2:

Slick: LeVanto KRT: F 4.5/10.0 – 5 R 7.10/11.0 -5

Chuva: Mojo - W2, W3 & W5

F400:

Slick: MG tyres RL1 F 4.5/10.0 – 5 R 7.10/11.0 -5

NB: os pneus têm que estar montados com a rotação do pneu na direcção certa. Caso não esteja, será pedido ao piloto para inverter e não ser autorizado entrar na pista até que seja corrigido.

19.12 – Somente é permitida a utilização de 1 jogo de pneus por categoria por prova. A utilização de Pneus de chuva será autorizada se decretada “Corrida à Chuva” pela Direcção de Corrida. Todos os pneus utilizados devem ser obrigatoriamente verificados pela Comissão Técnica.



20 - CONHECIMENTO DO PERCURSO E DOS REGULAMENTOS

20.1 - Os Pilotos dos karts cuja inscrição foi aceite e confirmada, pelo simples facto de se apresentarem às operações de verificação, confirmam e declaram implicitamente, conhecer perfeitamente o percurso da prova, bem como o Regulamento da Competição e Regulamento Particular sob os quais a mesma é disputada.

20.2 - Todas as Situações em que a ajuda dos "Assistentes" (ou de outros elementos) são autorizadas ou proibidas aos Pilotos estão previstas nas presentes Prescrições.

21 - BRIEFING

21.1 - Revelando-se de grande importância na definição e esclarecimento dos Pilotos, quanto às regras a cumprir nos diferentes circuitos de Karting, estabelece-se como obrigatória a distribuição nas Verificações Documentais, de um "Briefing", no qual serão abordados pelo Director da Prova, os pontos específicos do regulamento respeitantes à organização, às noções de segurança, seja na generalidade, seja especificamente do circuito a utilizar, os procedimentos para a imobilização do kart após avaria ou despiste, esclarecimentos sobre os procedimentos dos diferentes tipos de partida, delimitações do circuito de até onde é autorizada a ajuda para saída da Pré-Grelha, horários de fecho da Pré-Grelha, etc.

21.2 - Nas Categorias Bambino e MiniMax devem estar também presentes os representantes dos concorrentes.

Caso o Director de Prova / Corrida, entenda ser importante efectuar qualquer outro esclarecimento após a 1ª manga, este poderá ser realizado na Pré-Grelha de qualquer das corridas subsequentes, sendo nele obrigatória a presença de todos os pilotos, sob pena de uma multa de 3.000,00Mts.

22 - TREINOS LIVRES

22.1 - No regulamento de cada competição de karting promovida por qualquer Clube Organizador, estará previsto o número de sessões de treinos livres para cada categoria, as quais farão obrigatoriamente parte integrante do programa oficial de cada prova.

23 - TREINOS CRONOMETRADOS

23.1 - A realização dos treinos cronometrados obedecerá à seguinte mecânica de competição:

23.1.1 - Capacidade máxima da pista para treinos cronometrados: 36 karts em simultâneo.



23.1.2 - Os treinos cronometrados serão efectuados numa única sessão, sendo cronometradas todas as voltas efectuadas por cada Piloto. O melhor tempo por volta obtido por cada Piloto determinará a grelha de partida para a primeira manga.

23.1.2.1 - A grelha de partida para a Manga 2 será resultante da ordem da classificação final da manga anterior.

23.1.2.2 - Para efeitos de formação das grelhas de partida, nas situações em que uma categoria seja subdividida em Classes a correrem simultaneamente, não haverá qualquer extrapolação da classificação por Classes, quer da classificação dos treinos cronometrados, quer das corridas.

23.1.3 - Quando em qualquer categoria, o número de participantes for superior a 34 cada sessão será efectuada em duas séries.

Estas deverão obrigatoriamente disputar-se sucessivamente, com a composição de cada série a ser definida por sorteio prévio entre todos os Pilotos participantes, os quais serão divididos equitativamente por cada uma das séries.

Cada série participará numa sessão de treinos cronometrados específica com a duração de 10 (dez) minutos.

23.2 - Em relação a cada uma das sessões e para a composição de cada série, será efectuado um sorteio pelo Director de Prova na presença de, pelo menos, um Piloto da categoria inscrito na prova.

23.3 - No caso do número de Pilotos ser ímpar, a composição das séries será formada pela ordem sequencial de saída dos números a sortear.

O primeiro número sorteado corresponderá à 1ª série, o 2º número à 2ª série, o 3º número à 1ª série, o 4º número à 2ª série, e assim sucessivamente até ao último Piloto sorteado.

23.4 - No caso de haver necessidade de recorrer ao sistema de séries em qualquer sessão de treinos cronometrados, todos os Pilotos darão entrada simultaneamente no parque de montagem.

23.5 - Qualquer comportamento considerado incorreto e/ou antidesportivo, verificado no decurso dos treinos cronometrados, e, nomeadamente, o desrespeito pelas normas estabelecidas, será passível de sanções a aplicar pelo CCD, que poderão ir da desclassificação nos treinos cronometrados, ou segundo a gravidade, até à exclusão da prova.

23.5.1 - Qualquer infração técnica detectada no decurso ou após conclusão dos treinos cronometrados implica a anulação de todos os tempos obtidos, sendo o Piloto posicionado no último lugar da grelha de partida da 1.ª manga.

Havendo mais do que um Piloto nestas circunstâncias o posicionamento será de acordo com a ordem cronológica em que a infracção for verificada, ou na sua impossibilidade, por sorteio.



23.5.2 - A detecção em qualquer momento dos treinos cronometrados de um peso inferior ao regulamentar implicará a anulação de todos os tempos até aí obtidos pelo respectivo Piloto relegando o Piloto infractor para o final da grelha de partida de qualificação.

23.5.2.1 - Não haverá qualquer tolerância (em gramas) nos casos em que no controle do peso se verificar que o conjunto (kart / Piloto / equipamento) apresente peso inferior ao mínimo obrigatório de qualquer categoria.

23.5.2.3 - Qualquer peça que for a cair depois de cortar a meta indicando o fim dos treinos cronometrados, pode ser usada na pesagem, caso contrário, considera-se que o Kart correu sem o peso regulamentar, sujeitando o Piloto às respectivas sanções.

23.6 - O Director de Prova/Corrida indicará aos Pilotos, através da bandeira verde, o início dos treinos cronometrados. A partir da amostragem da bandeira verde e desde que se encontre posicionado na zona da Pré-Grelha, o Piloto entrará em pista no momento da sua escolha.

23.7 - Um controle do peso e largura das vias poderá ser efectuado aleatoriamente a qualquer momento dos treinos cronometrados.

23.7.1 - Verificações a outros aspectos técnicos do Kart poderão ser efectuados a qualquer momento.

23.7.2 - Todo o Piloto que venha a ser solicitado para verificação técnica do seu material no decurso dos treinos cronometrados, deverá aceder prontamente à solicitação, sem reclamar do tempo necessário à verificação.

O não cumprimento desta regra fica sujeita a penalidades a definir pelo CCD, que poderão ir até à desclassificação dos treinos cronometrados, ou face à gravidade das atitudes, até à exclusão da Prova.

Qualquer infracção por parte dos Pilotos a estes Artigos implicará a anulação imediata de todos os tempos obtidos nos treinos cronometrados pelo Piloto infractor, sendo este posicionado na grelha de partida para a 1ª manga, atrás de qualquer Piloto que tenha sido desclassificado por falta de peso.

23.8 - Qualquer Piloto que não tenha participado nos treinos cronometrados, poderá solicitar ao CCD e ao Director da Prova para participar na primeira manga.

O CCD emitirá o seu parecer após análise das circunstâncias e consulta ao Director de Prova / Corrida. Da decisão do CCD sobre esta matéria não existe Apelo.

23.8.1 - Considera-se que um Piloto participou numa sessão de treinos cronometrados, desde que inicie regularmente a sessão e ultrapasse a linha de início de contagem de tempo, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.



23.8.2 - No caso de o parecer do CCD se revelar favorável à participação desse Piloto, o seu posicionamento na grelha de partida para a 1ª manga, será imediatamente antes de qualquer outro Piloto que haja sido desclassificado após os treinos cronometrados.

Existindo mais do que um Piloto que não tenha participado nos treinos cronometrados, e sejam autorizados pelo CCD a participar na 1ª corrida de Qualificação, será efectuado um sorteio pelo CCD que determinará as respectivas posições na grelha de partida.

24 - PESAGEM

24.1 - Após terminarem os treinos cronometrados e as corridas, cada kart que passe a Linha de Chegada será pesado. No caso de saída do Kart de pista, para reparação, deverá ser observado o mesmo procedimento de pesagem.

Se o kart, não puder chegar até à Zona de Pesagem pelos seus próprios meios, ele será colocado sob o controle exclusivo dos Comissários de Pista, que o conduzirão ou o farão conduzir para a zona de pesagem. O Piloto deverá acompanhar o kart e deverá esperar na Zona de Pesagem antes de regressar ao Paddock, a fim que o seu peso seja estabelecido.

24.2 - À saída dos Treinos de Qualificação, o Piloto e o seu kart serão pesados simultaneamente e depois em separado. Se por razões de força maior, o Piloto não tiver possibilidade de se apresentar na balança no final duma Corrida de Qualificação ou duma Corrida Final, o seu kart será pesado e ao peso do kart será adicionado o peso do Piloto que foi registado no início dos Treinos Qualificativos.

24.3 - Nenhuma matéria ou substância sólida, líquida, gasosa ou de qualquer outra natureza poderá ser acrescentada ao kart ou ser colocada ou suprimida antes da pesagem.

24.4 - Além do Piloto, apenas os Comissários Técnicos e os Oficiais de Prova poderão entrar na Zona de Pesagem. Nenhuma intervenção, qualquer que ela seja, é autorizada nessa Zona, a menos que seja permitida por estes oficiais.

24.5 - Um kart ou um Piloto não poderão deixar a Zona de Pesagem sem autorização do Delegado Técnico (ou do Comissário Técnico).

24.6 - Qualquer infração às presentes disposições relativas à pesagem, poderão levar à exclusão do Piloto.

24.7 - A organização deverá ter disponível à entrada do Parque de Chegada (numa área preferencialmente coberta) uma balança, devendo prever colaboradores suficientes para assegurar a colocação do kart na balança. Os Assistentes deverão ser impedidos de aceder à Zona de Pesagem até que o procedimento de pesagem do seu kart termine.



24.8 - Os pesos indicados de cada categoria, são os mínimos absolutos que devem ser verificados no controle de peso efetuado durante uma prova e devem poder ser lidos no visor da balança ou por impressão (seja qual for o seu grau de precisão) com o piloto munido de todo o seu equipamento normal (capacete, fato, luvas e botas).

Toda a infração constatada numa verificação de peso levará obrigatoriamente à desclassificação dos Treinos Cronometrados ou da Manga em que se tenha verificado a infração.

24.9 - Nas operações de controlo do peso, não haverá qualquer tolerância (em gramas) nos casos em que se verificar que o conjunto (kart / Piloto / equipamento) apresente peso inferior ao mínimo obrigatório de qualquer categoria.

24.10 – Pesos Mínimos

- Bambino: 74 Kg
- MiniMax 120 Kg
- JuniorMax: 145 Kg
- SeniorMax: 160 Kg
- DD2: 175 Kg
- Série F400 Ver o Regulamento Técnico-Desportivo da Série F400

24.11 - Sempre que um Piloto participar em mais do que uma classe, deverá o mesmo ter prioridade nos procedimentos de pesagem, independentemente da ordem a que o mesmo se apresenta no local de pesagem. Caso vários pilotos estejam nestas condições, a prioridade, entre os mesmos, será a da ordem de chegada.

25 - CLASSIFICAÇÃO

25.1 - Em cada prova, os concorrentes obterão, em cada corrida, a seguinte pontuação, em função da sua classificação. Os três primeiros classificados terão a seguinte pontuação: 1º - 35 pontos, 2º - 32 pontos, 3º - 30 pontos; e assim sucessivamente por decréscimo de um (1) ponto.

1º - 35 Pontos;

2º - 32 Pontos;

3º - 30 Pontos;

4º - 29 Pontos;



5º - 28 Pontos;

O Campeonato de Karting terá seis (6) provas, com três (3) mangas cada, fazendo um total de dezoito (18) mangas. Para a classificação do campeonato, irá contar pontuação de cada manga, e não da corrida inteira. Para efeitos da classificação final do campeonato, apenas serão consideradas as mangas participadas, de onde serão descontadas as três (3) piores mangas (sem penalizações). De igual modo, ele poderá excluir mangas em que não tenha feito mais que 67% do número de voltas.

A classe F400 terá um formato de 3 mangas por prova (15 mangas), sendo que contam para a classificação final apenas 13 mangas.

25.1.1 - Por participação em cada manga, o concorrente terá um (1) ponto extra por cada vez que accionar o sistema de cronometragem para o começo de uma manga, somando assim, em todas as provas em que participar, dezoito (18) pontos (extras). Por mais que este piloto seja desclassificado, este ponto não será descontado ao piloto

25.2 - Os Pilotos que não terminem uma manga, terão que ter efectuado pelo menos 67% da manga (número de voltas arredondado ao número natural), para serem considerados “*non-finisher*” ou um piloto que não terminou a manga, e receber pontos. Ele irá receber 5 pontos a menos do último lugar se for um *non-finisher*. Caso contrário ira receber 0 pontos. Ele poderá considerar esta manga como uma manga a não contar se assim escolher. Para a Série F400, ver o Regulamento Técnico-Desportivo F400 – 2024.

25.3 - Todos os Pilotos terminarão a corrida quando lhes for mostrada a bandeira de xadrez.

25.4 - Se o sinal de fim de corrida (bandeira de xadrez) for mostrado por razão diferente da de ter sido completado o número total de voltas (erro de cronometragem ou do Director de Prova, por exemplo), a corrida será considerada como terminada, para efeitos de classificação, no momento em que o kart que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrado o sinal de fim de corrida.

25.5 - Se, por outro lado, o sinal de fim de corrida (bandeira de xadrez) for mostrado tardiamente, seja por que razão for, a classificação final considerada válida, será a do momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

25.6 - Os serviços de cronometragem encerrarão, para todos os Pilotos, 2 minutos após a passagem pela meta do primeiro classificado no final da corrida.

25.7 - Os Pilotos 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.



25.8 - As classificações oficiosas devem ser sempre afixadas dez minutos após ter sido dada a bandeira de xadrez ao último Concorrente classificado.

25.9 - Se as classificações forem afixadas antes de decorridos dez minutos após ter sido dada a bandeira de xadrez ao último Concorrente classificado, o prazo de trinta minutos para reclamação previsto no CDI, só começará a contar a partir do exato momento em que deveriam ter sido afixadas.

25.9.1 – Se as classificações forem afixadas depois dos dez minutos decorridos, as reclamações serão validas 30 minutos após a nova hora afixada.

25.10 - Para efeitos de classificação numa Corrida, considera-se que um Piloto participou numa corrida, desde que tenha tomado lugar na grelha de partida efetiva e ultrapassado a linha de partida ao sinal de partida, mesmo que não haja conseguido completar uma única volta.

25.11 - Quando dois (2) ou mais Pilotos, após a partida efetiva, não concluem uma volta, o desempate para a classificação na corrida será efectuada pelo melhor tempo que cada um deles haja obtido nos treinos cronometrados.

26 - DEFINIÇÃO DE INCIDENTE

- Incidente significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais Pilotos, ou qualquer acção por parte de um Piloto, que seja reportada ao Diretor de Prova / Corrida ou ao CCD, e que na opinião do CCD:

- Obrigue à paragem de uma corrida;
- Constitua infração a este Regulamento ou ao CDI;
- Constitua uma falsa partida
- Provoque a falsa partida de um ou mais Pilotos;
- Provoque uma colisão evitável;
- Force um outro Piloto a sair da pista;
- Não permita intencionalmente uma manobra de ultrapassagem.
- Constitua desrespeito à sinalização por bandeiras
- Desrespeitos as normas e regras de conduta.

27 - REGRAS DE CONDUTA

27.1 - Qualquer infracção às normas de condução em pista será severamente analisada. Se, através de registos vídeo, se verificar que poderá ter existido alguma infracção às normas de condução em circuito,

ou fora, a organização poderá, dentro das competências que lhe são inerentes, instaurar um inquérito sobre tal infracção. Independentemente do CCD da prova haver ou não investigado/reportado tal incidente e sobre o mesmo haver pronunciado decisão.

27.2 - O Código de Conduta em Circuitos de Karting (CIK-FIA) deverá ser respeitado; devendo o CCD em caso do seu eventual incumprimento aplicar penalizações.

28 – CONDUCTA DESPORTIVA E PENALIZAÇÕES

PROCEDIMENTOS, CONDUCTA DESPORTIVA E PENALIZAÇÕES

28.1 PROCEDIMENTO DE PARTIDA

28.1.1 FALSA PARTIDA (Tipo A)

O Kart 2 sai do corredor durante o lançamento da partida, tocando ou transpondo a linha com pelo menos 2 rodas e menos de meia largura do kart, antes da luz verde.

É irrelevante se a partida é repetida.

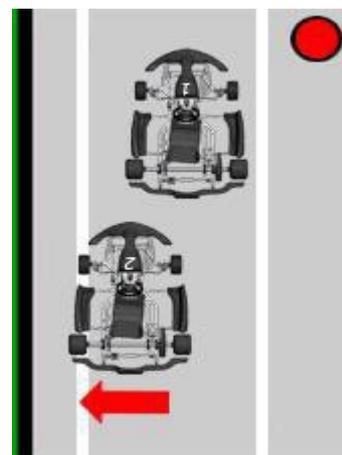
- PENALIZAÇÃO: 3 segundos

28.1.2 FALSA PARTIDA (Tipo B)

O Kart 2 sai do corredor durante o lançamento da partida, tocando ou transpondo a linha com pelo menos 2 rodas e pelo menos meia largura do kart, antes da luz verde.

É irrelevante se a partida é repetida.

- PENALIZAÇÃO: 5 segundos

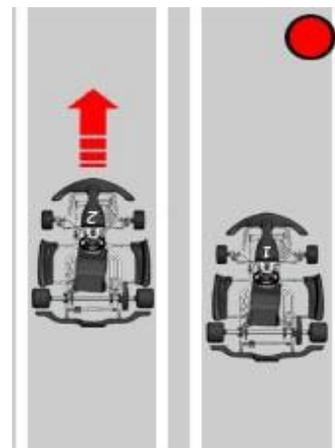


28.1.3 FALSA PARTIDA (Tipo C)

O Kart 2 sai do corredor durante o lançamento da partida, com pelo menos 4 rodas, antes da luz verde.

É irrelevante se a partida é repetida.

- PENALIZAÇÃO: 10 segundos



28.1.4 “JUMP-START”

Significa que o kart 2 acelerou mais cedo durante a fase de lançamento, deixando o kart 1 para trás, antes de ter sido dada a partida.

É irrelevante se a partida é repetida.

- PENALIZAÇÃO: 10 segundos

28.1.5 Variação de velocidade

Significa que o kart de pole reduziu a velocidade após iniciado o procedimento de partida.

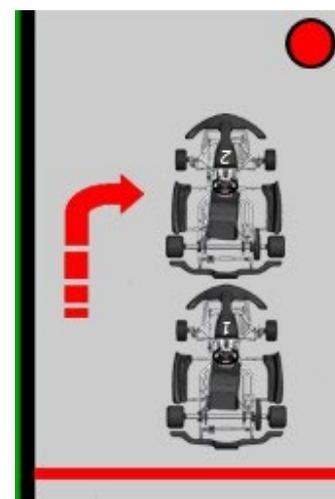
É irrelevante se a partida é repetida.

- PENALIZAÇÃO: 5 segundos

28.1.6 Violação da Formação

O kart 2 melhora a sua posição na grela de partida durante a volta de formação depois de ter cruzado a linha vermelha.

- PENALIZAÇÃO: 5 segundos



28.2 MANOBRAS

28.2.1 CORTE

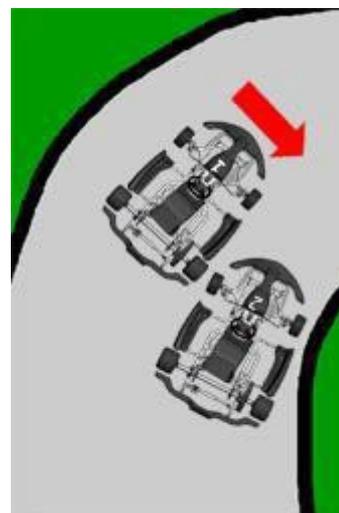
Quando sobrepostos (Roda Dianteira kart 2 sobreposta com o “sidepod” do Kart 1) O kart 1 restringe a secção de pista que o Kart 2 pode usar, obrigando o Kart 2 a sair parcial ou totalmente da pista na secção de curva.

É irrelevante se os Karts se tocam.

Considera-se vantagem, se:

- Kart 2 perde posições ou é obrigado a desistir.
- Kart 2 sofre danos levando a perda de posições e mesmo a desistência na mesma volta.

- PENALIZAÇÃO: $\frac{2 \text{ Posições (SEM VANTAGEM)}}{5 \text{ Posições (COM VANTAGEM)}}$



28.2.2 FORÇAR A PASSAGEM

O Kart 2 posiciona-se ao lado do kart 1 (início de uma ultrapassagem) sem ter secção de pista disponível. É irrelevante se o kart2 está total ou parcialmente ao lado do kart 1 ou se está total ou parcialmente fora da pista.

Considera-se vantagem:

- Kart 2 ganha posição.
- Kart 1 perde posição ou desiste
- Kart 1 sofre danos levando a perda de posições e mesmo a desistência na mesma volta.

- PENALIZAÇÃO: $\frac{2 \text{ Posições (SEM VANTAGEM)}}{5 \text{ Posições (COM VANTAGEM)}}$



28.2.3 EMPURRAR (para fora da pista)

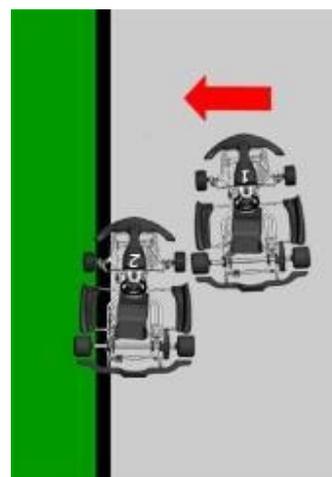
O Kart 1 restringe a secção de pista forçando o kart 2 a sair de pista total ou parcialmente.

É irrelevante se os karts se tocam ou não
O kart 2 deve ter uma sobreposição de 1/3 com o kart 1 (Roda da frente kart 2 e roda de trás kart 1)

Considera-se vantagem:

- Kart 1 ganha posição.
- Kart 2 perde posição ou é obrigado a desistir
- Kart 2 sofre danos levando na mesma volta a perda de posição ou desistência.

- PENALIZAÇÃO: 2 Posições (SEM VANTAGEM)
5 Posições (COM VANTAGEM)



28.2.4 CHOQUE

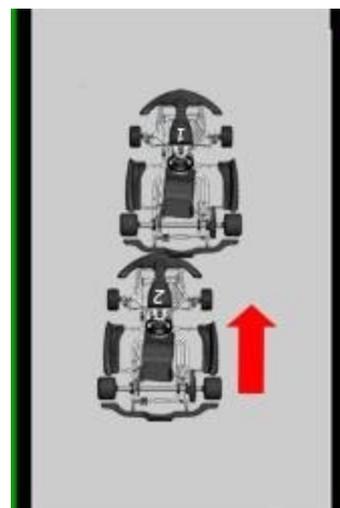
Um choque acontece quando o kart 2 toca/bate contra a traseira do kart 1.

Não é relevante o motivo ou intensidade do contacto, apenas a sua consequência.

Considera-se vantagem:

- Kart 2 ganha a posição, e não devolve a mesma no espaço de uma volta
- Kart 1 perder posição ou é obrigado a desistir
- Kart 1 sofre danos levando na mesma volta a perda de posição ou desistência

- PENALIZAÇÃO: Bandeira Branca e preta, aviso de condução anti-desportiva (SEM VANTAGEM)
5 Posições (COM VANTAGEM)



28.2.5 CORTA-MATO

O kart 2 sai completamente da pista e retorna à mesma numa secção completamente diferente.

O motivo da saída de pista é irrelevante.

Considera-se vantagem:

- Kart 2 ganha a posição ou tempo (relacionado com os adversários), e não devolve a mesma no espaço de uma volta
- Kart 1 é afectado pela reentrada do kart 2
- Kart 1 ou outro qualquer perde posição, sofre danos ou é levado a desistir causado pela reentrada do kart 2.

- PENALIZAÇÃO: Bandeira Branca e preta, aviso de condução anti-desportiva (SEM VANTAGEM)
5 Posições (COM VANTAGEM)



28.2.6 ZIG-ZAG

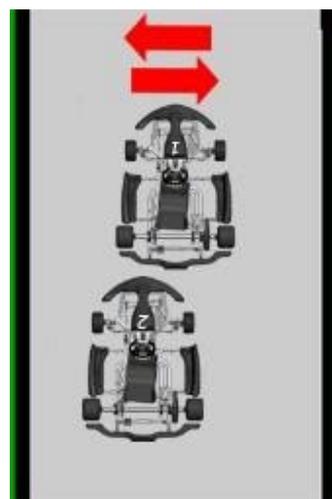
O kart 1 muda de direcção mais do que duas vezes numa secção recta de pista, movimentando-se mais do que a largura de um kart

É irrelevante o quanto o kart 1 está à frente do kart 2 ou se o kart 2 conseguiria consumir a ultrapassagem.

Considera-se vantagem:

- Kart 1 faz a manobra mais de uma vez no decurso da corrida

- PENALIZAÇÃO: Bandeira Branca e preta, aviso de condução anti-desportiva (SEM VANTAGEM)
Bandeira Preta, condução anti-desportiva (COM VANTAGEM)



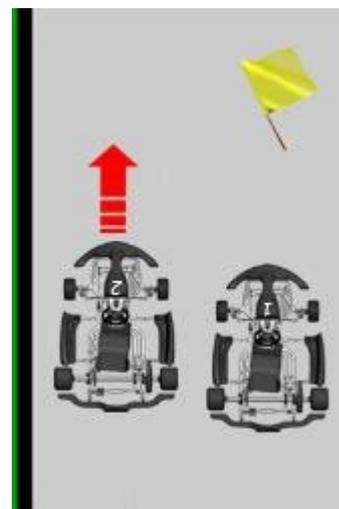
28.2.7 DESRESPEITO DA SINALIZAÇÃO (BANDEIRAS)

Considera-se o desrespeito da sinalização (Bandeiras), quando o condutor não acata a instrução dada pelo Director de Corrida/COC, ou pelos Comissários de Pista durante qualquer evento (Corrida, Treino, Qualificação)

É irrelevante a bandeira em questão, o motivo que levou o Condutor a ignorar a bandeira, e se a violação daria uma vantagem ou não.

Exemplos Típicos:

- Ultrapassar numa secção de bandeira amarela
- Não reduzir o passo numa secção de bandeira amarela
- Não reduzir o passo e cumprir com o procedimento numa secção de bandeira vermelha
- Não permitir a ultrapassagem em bandeira azul
- Continuar em pista após ter recebido a bandeira preta e cor-de-laranja.
- Não respeitar a bandeira preta



• PENALIZAÇÃO:

<u>Bandeira amarela:</u>	<u>15 Segundos</u>
<u>Bandeira vermelha</u>	<u>Desclassificação Manga</u>
<u>Bandeira azul</u>	<u>Desclassificação Manga</u>
<u>Bandeira preta e cor-de-laranja</u>	<u>Desclassificação Manga</u>
<u>Bandeira preta:</u>	<u>Exclusão do Evento</u>

28.3 CUMPRIMENTO REGULAMENTO TECNICO

28.3.1 Violação do Regulamento Técnico

Quando o kart não cumpre na totalidade as exigências contidas no Regulamento Técnico da Classe.

É irrelevante se a violação surge antes, durante ou depois da corrida

É igualmente irrelevante se a violação levou ou não a uma vantagem desportiva

É apenas relevante a condição técnica no momento da inspeção.

Exemplos típicos:

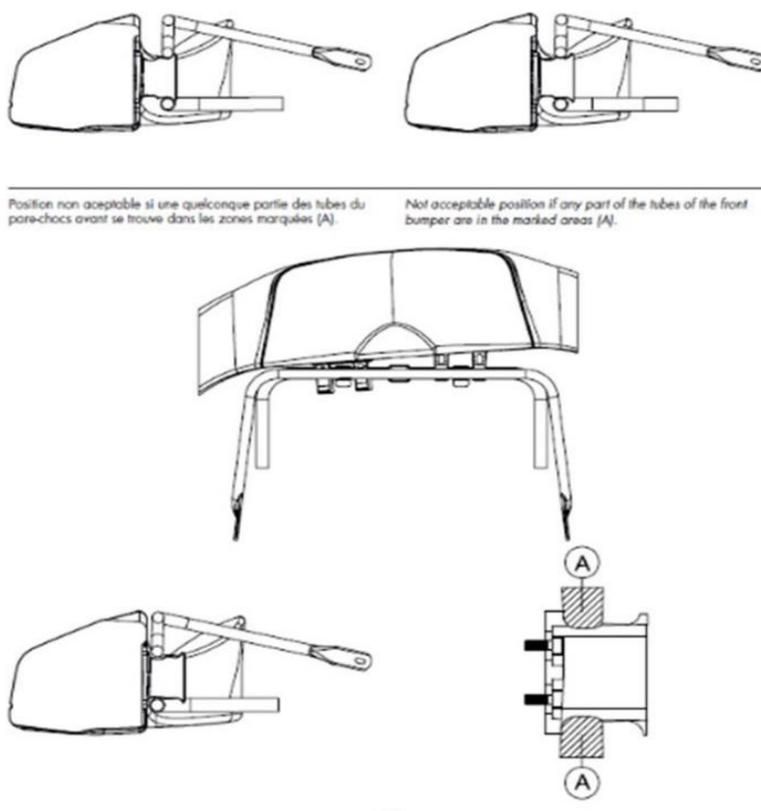
- Peso abaixo do limite da classe
- Componentes errados
- Setup errado (Diferente do estabelecido no Regulamento Técnico da Classe)
- Combustível errado, ou adulterado
- Óleo de mistura errado
- Peças modificadas



- PENALIZAÇÃO: Desclassificação da Manga

28.3.2 Violação de fixação do Para-choques frontal

Quando o para-choques frontal se encontra parcial ou totalmente fora do primeiro nível de encaixe do suporte.



É irrelevante se o incidente que provocou a deslocação do para-choques foi numa manobra do Próprio Condutor ou de acidente/ incidente com um adversário.

- **PENALIZAÇÃO:** 5 Segundos

Tentativa de repor o para-choques: Desclassificação da corrida

Nota: A apresentação de evidências fotográficas, pelo Delegado Técnico, ou por qualquer membro da Organização da Prova, à direcção de Corrida e ao CCD, é prova irrefutável que resultará numa penalização, sem necessidade de audiência ao Piloto e seu representante. Esta penalização não é apelável, de acordo com o Regulamento Desportivo Internacional e com as Prescrições Técnicas CIK-FIA. Estas penalidades em tempo não são suscetíveis de apelo.

28.4 PENALIZAÇÕES ADICIONAIS

Art	Descrição	Penalização
1.	Conduzir de forma perigosa e incompatível com as regras de segurança	Bandeira Branca e Preta/Bandeira preta
2.	Linguagem abusiva, discriminatória ou Agressão	Exclusão do Evento
3.	Não Comparecer no Briefing	Multa 3000Mtn
4.	Não comparecer na verificação técnica	Exclusão do evento
5.	Não respeitar ordens dos oficiais	Exclusão do Evento
6.	Para-choques fora da posição (Qualificação)	Elimina Tempo mais rápido
7.	Para-choques fora da posição (Corrida)	5 segundos
8.	Recolocação ou tentativa de recolocação do Para-choques	Desclassificação
9.	Não autorizar o Comissário Técnico de efectuar a vistoria	Desclassificação
10.	Comportamentos Abusivos e/ou Violentos para com os Oficiais de prova ou outro Competidor/Conductor de Competição	Exclusão do Evento
11.	Comportamento e comentários de índole Racista, Xenófoba, e de intolerância para qualquer Competidor, Oficial, Conductor de Competição, ou espectador	Exclusão do Evento

28.2 - O Colégio de Comissários Desportivos poderá ainda determinar:

- a) A exclusão da prova ou do campeonato em disputa, por conduta antidesportiva, nomeadamente toques repetidos e intencionais a outro(s) Piloto(s) após eventual aviso prévio com bandeira de triângulos preta e branca, bem como em caso de desrespeito a qualquer determinação do Director de Prova ou do CCD;
- b) A desclassificação por infracção que tenha repercussão directa sobre a classificação da prova, limitar-se-á à corrida em que a infracção tenha sido constatada e deverá ser imediatamente comunicada ao Concorrente ou Chefe de Equipa (facultativo);
- c) A exclusão – ou a atribuição de uma penalização em tempo referente à classificação final de um Piloto, que tenha sido já objecto de uma outra qualquer sanção no decurso de uma corrida e/ou que tenha cometido outra ou outras infracções;

28.3 - Toda a decisão de exclusão, desclassificação ou penalização de um Piloto, que só poderá ser pronunciada pelo CCD, será comunicada da seguinte forma:



Através de notificação escrita entregue ao concorrente, o qual deverá confirmar por assinatura o seu recebimento. Qualquer eventual recusa por parte do Concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, deverá ser reportada de imediato ao CCD, o qual registará no original do documento a seguinte menção:

” NOTIFICADO ÀS ...h ...m, MAS RECUSANDO ASSINAR A NOTIFICAÇÃO” o que, e para todos os efeitos legais, passará a ter efeito probatório.

Pelo que, a eventual recusa de assinatura da notificação não poderá servir de alegação de desconhecimento da penalização aplicada, desde que o acto da notificação tenha sido confirmado por duas testemunhas.

28.4 – Custos para reclamações:

- Protestos: 10.000,00Mts.
- Tribunal de Apelo: 45.000,00Mts

Caso seja dado razão ao piloto que acionar um destes métodos. O valor será devolvido equivalente a 100% do valor.

Se não for dado razão ao piloto que acionar um destes métodos, o valor reverte ao clube.



30 - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

29.1 - Os casos não previstos nestas Prescrições Específicas de Karting (“PEK”) e seus anexos e no Regulamento Particular da prova e seus Aditamentos, serão analisados pelo Colégio de Comissários Desportivos, de acordo com as normas do CDI e dos Regulamentos CIK e do Campeonato de Karting.

29.2 - Os Comissários Desportivos poderão, a título excepcional, dar instruções aos Concorrentes, através de circulares especiais (Aditamentos) nos termos do CDI.

Tais circulares, datadas e numeradas sequencialmente, deverão ser entregues a todos os Concorrentes que deverão confirmar, por assinatura, o seu recebimento, devendo ser impressas em papel de cor diferente dos demais documentos a afixar ou distribuir.

29.3 - Qualquer decisão e/ou comunicação dos Comissários Desportivos ou do Director de Prova que diga respeito a um determinado Concorrente, deverá ser-lhe comunicada de imediato e por escrito, nos termos definido no Art. 39.3 quando aplicável.

29.4 - Todas as Classificações, sejam de treinos, mangas ou de corrida, bem como todas as decisões tomadas pelos Oficiais da Prova, deverão ser afixadas no Quadro Oficial da Prova.

30 - LOCAL RESERVADO A SINALIZAÇÃO AOS PILOTOS

30.1 - Apenas os “Assistentes” de cada Piloto, que estejam credenciados para entrar na Zona Técnica, serão admitidos junto à pista, em local especialmente designado para o efeito.

Esses “Assistentes” poderão fornecer aos seus Pilotos, através de sinalização apropriada, as informações que entendam convenientes. Não podem ser utilizadas para esse efeito bandeiras idênticas às utilizadas pela organização.

30.2 - Sendo reservado o acesso a esse local, tal só poderá ser efectuado imediatamente antes do início de cada treino ou corrida do respectivo Piloto.

30.3 - Após o final dos treinos ou corridas, os “Assistentes” aí colocados deverão abandonar o local de imediato, permitindo a entrada dos “Assistentes” da categoria seguinte.

40.4 - Nos termos definidos das presentes Prescrições, não é autorizado aos “Assistentes” permanecerem na Zona de Assistência Rápida no decurso dos treinos cronometrados.

31 - PISTA

31.1 - A pista será delimitada pelas bermas naturais ou simplesmente por traços pintados no solo.



31.2 - No caso de utilização de escapatórias, a reentrada em pista apenas poderá ser feita após autorização expressa do Comissário de Pista no local. Recomenda-se que os organizadores refiram expressamente no Regulamento Particular da Prova ou em Aditamento, quais as escapatórias do circuito, nas quais estará colocado um Comissário de Pista que controle a reentrada na pista dos Pilotos que nelas tenham entrado.

31.2.1 - No caso de tal indicação não constar do Regulamento Particular da Prova ou nos seus eventuais Aditamentos, a reentrada em pista processar-se-á sob inteira responsabilidade do Piloto.

31.3 - Apenas a pista poderá ser utilizada pelos Pilotos durante todo o desenrolar da prova.

31.3.1 - É proibida, em qualquer momento da prova, a utilização da totalidade dos percursos alternativos à pista que funcionem como escapatórias, para nela reentrar em local diferente do utilizado para saída de pista por escapatória (salvo se expressamente prevista no Regulamento Particular da Prova).

31.3.2 - Tal infracção, que será analisada pelo Colégio de Comissários Desportivos, poderá conduzir à desclassificação imediata do Piloto.

31.4 - Salvo em caso de força maior, o uso das bermas é formalmente interdito, mesmo que disponham de pavimento estabilizado.

31.4.1 - O uso sistemático das bermas implicará imediata desclassificação, desde que o kart tenha sempre, no mínimo, 2 rodas na pista/asfalto, o kart pode passar parcialmente sobre as bermas ou corretor.

31.5 - Obrigatoriamente, quaisquer factos constatados pelos Comissários de Pista, deverão ser comunicados por estes, sem demora, via rádio, ao Director de Prova/Corrida.

No final da corrida deverá ser de imediato elaborado relatório escrito detalhado o qual deverá ser entregue urgentemente ao Director de Prova / Corrida, onde conste a hora da ocorrência, a identificação do Comissário de Pista e eventuais testemunhas.

31.5.1 - Por no máximo cada 3 postos de Comissários de Pista, deverá ser designado um Chefe de Posto, cabendo a este a elaboração de qualquer relatório escrito, em relação a um eventual incidente que tenha ocorrido na sua zona de jurisdição.

31.6 – O CCD analisará a gravidade da infracção e poderão aplicar multas ou pronunciar a desclassificação do treino ou corrida, ou ainda a exclusão da manifestação por falta reiterada ou de gravidade considerada excepcional.

32 - IMOBILIZAÇÃO DE KARTS NO CIRCUITO (POR AVARIA OU ACIDENTE)

32.1 - Qualquer Piloto que se veja obrigado a imobilizar o seu kart em qualquer ponto da pista ou fora desta, em local considerado perigoso, deverá tão rápido quanto possível, fazê-lo deslocar para local seguro de forma a não constituir obstáculo aos outros Pilotos e ao normal desenrolar da prova.



32.2 - Os karts acidentados ou sem possibilidade de continuarem em prova deverão ser, de imediato, removidos para a berma da pista pelo Piloto ou com a ajuda dos Comissários de Pista que estejam mais próximos, a fim de não prejudicar a normal passagem dos outros Pilotos.

Esta operação será feita sob proteção do sinal regulamentar (bandeira amarela).

32.3 - O regresso de um kart imobilizado na pista ao Paddock ou Zona Técnica (Parque de Pesagem) apenas será efectuado no final das sessões de treinos ou corridas. Para tal, o Piloto deverá submeter-se às instruções dos Comissários de Pista.

33 - DIVERSOS

33.1 - Os organizadores deverão obrigatoriamente permitir a todos os concorrentes/Pilotos que participam na prova, que assistam às outras corridas da mesma prova e que circulem dentro do circuito sem, contudo, terem acesso à pista e às zonas condicionadas.

33.2 - 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.

34 - OFICIAIS DA PROVA

34.1 - Uma prova na qual se disputem corridas de várias categorias poderá ter Directores de corridas diferentes.

Nesse caso, os seus nomes deverão constar do Regulamento Particular da Prova, tal como a identificação do Director da Prova, que será o responsável por todos os Directores de Corrida.

34.2 - Em caso de qualquer modificação à lista de Oficiais da Prova, a retificação deverá ser comunicada por Aditamento a entregar a todos os Concorrentes e afixada no Quadro Oficial da prova, antes do seu início.

34.3 - Não poderão constar no Regulamento Particular da Prova, nomes de Oficiais de Prova que não sejam titulares das Licença Desportivas válidas, correspondentes à actividade que vão desempenhar.

35 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

35.1 - Se a distribuição de prémios tiver lugar no mesmo dia do final da prova (em cada categoria) e à hora prevista no Programa da Prova, os Pilotos e Concorrentes classificados que não se apresentem pessoalmente na cerimónia (ou sem seu representante), perderão direito aos prémios, sem que daí resulte



qualquer alteração na classificação ou nos prémios dos restantes Pilotos. Caso não se apresentem, terão que informar previamente a organização, para que possam ter direito aos seus prémios.

35.1.1 - Se a distribuição de prémios estiver programada para mais de duas horas depois da afixação das classificações finais, os Pilotos não serão obrigados a comparecer. Nesse caso, cabe aos organizadores remetê-los aos premiados no mais curto espaço de tempo possível.

35.2 - Efectuando-se obrigatoriamente uma distribuição de prémios oficiosa após o final da última corrida, com base nas classificações finais provisórias, da prova e se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelo CCD ou pelo Clube Organizador tal obrigará a que de imediato, os Pilotos a quem tenham sido indevidamente entregues – mesmo que oficiosamente – esses prémios, procedam à devolução dos mesmos à organização.

35.2.1 - Na eventual impossibilidade dessa devolução poder acontecer no mesmo dia da manifestação (por ausência do premiado ou outra razão justificável), o organizador notificará nos 3 dias seguintes à manifestação, por qualquer meio futuramente comprovável, o Concorrente em causa, o qual nos 8 dias seguintes deverá devolver os prémios indevidamente recebidos.

35.2.2 - No caso de não haverem sido devolvidos aos organizadores, será aplicável pelo CCD ou pelo Clube Organizador ao concorrente em falta, uma multa de 8.000,00Mts, a qual reverterá a favor dos organizadores. E o clube irá fazer a entrega de um novo premio ao concorrente em perda.

Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pelo ASN.

36 - RESPONSABILIDADES

A organização do Campeonato de Karting Nacional não poderá se imputada qualquer responsabilidade no que respeita a acidentes e suas consequências, quer tenham sido causados pelos concorrentes, quer hajam sido as vítimas, quer provenham ou não do kart participante. Do mesmo modo não lhe será imputada qualquer responsabilidade, quanto às consequências de infracção às leis, regulamentos e códigos em vigor, a qual deverá ser suportada pelos infractores.

37 - MODIFICAÇÕES AO REGULAMENTO

ADITAMENTOS

Qualquer modificação ao presente regulamento, será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a negrito e no texto surgirá a menção. **[TEXTO]**



38 - APLICAÇÃO SUBSIDIÁRIA

39.1 – Os presentes PEK serão aplicáveis, subsidiariamente, a todas as provas realizadas na República de Moçambique, sendo aplicáveis para todos os troféus que se venham a realizar sob os auspícios do ASN, sempre que as eventuais PEK para tais troféus sejam omissos relativamente a qualquer questão.

39 - PILOTOS DETENTORES DE LICENÇA DESPORTIVA

39.1 - Caso um Piloto, menor de 18 anos, permaneça mais que um ano sem participar em, pelo menos, uma prova de Karting promovidas pelo ASN, ou que não tenha obtido uma Licença Desportiva emitida por uma outra instituição credenciada para o efeito, o mesmo apenas poderá obter nova Licença Desportiva depois de efectuar um teste teórico promovido nos termos do respectivo Clube de ingresso. Cada caso será previamente avaliado pelo Clube, mesmo no caso de o piloto não poder participar, por falta de pilotos para formarem uma classe.

39.2 - Todos os Pilotos, tem como obrigação de estar atualizados com os novos regulamentos e praticas do karting.

39.3 – A ASN é obrigada a emitir licenças para pilotos NACIONAIS ou estrangeiros, que sejam RESIDENTES em Moçambique. Por mais que este piloto não participe no seu campeonato local.

39.4 – Os pilotos são obrigados a reunir os requisitos todos pedidos pela ASN no processo de aquisição das licenças desportivas.

O presente regulamento foi elaborado pela Comissão Desportiva, aprovado pela direcção do ASN, ouvidos os Clubes que integram o Campeonato de Karting de Velocidade.

Automóvel & Touring Clube de Moçambique

Av. Marginal, Autódromo-Kartódromo,

Bairro Triunfo- Maputo

Tel: +258 84 328 4790

Email: atcm@atcm.org.mz

Links: <http://www.atcm.org.mz>