



Regulamento geral do Campeonato de Portugal de Karting Inter-Empresas

1. *Definição/generalidades*

1. A Linksport e Manuel Gião, com a colaboração da ACDME, organizam um convívio de karting de carácter amador denominado campeonato de Portugal de karting Inter – Empresas.
2. Este convívio amador de karting será disputado de acordo com o presente regulamento geral, o qual todos os concorrentes, pelo simples facto de se inscreverem, se comprometem a respeitar.
3. O campeonato de Portugal de karting inter – Empresas tem a monitorização da Federação Portuguesa de Automobilismo e karting. Todos os participantes são obrigados a tirar licença desportiva junto desta identidade.
4. Todas as provas terão assistência médica.

2. *Composição das equipas*

1. Cada equipa tem de ser mista (mulheres e homens) e composta por 3 elementos. Um deles será chefe de equipa.
2. A idade mínima de cada piloto é de 16 anos.
3. Nas verificações administrativas cada participante da equipa receberá uma pulseira de identificação para o controlo dos turnos, uma credencial que dá acesso á zona de trocas. Sem essa identificação, o participante não é autorizado a entrar nessa zona.

3. *Kartings admitidos*

1. Apenas os kartings fornecidos pela organização serão admitidos, sendo a sua atribuição às equipas efetuadas mediante sorteio.
2. Não serão permitidas alterações nas pressões dos pneus. Qualquer outra alteração ou adulteração, quer a nível de chassi, quer a nível de motor, implicará desclassificação.



3. É permitida a instalação de equipamentos de filmagem sujeitando-se no entanto a um controlo por parte da organização com o intuito de ficarem bem fixos.

4. *Kartings admitidos:*

Chassi: Sodi kart GT 4

Motor: Honda 270 cc, 12 cv

Pneus: Duro

5. O número de kartings admitidos à partida é de 36.

6. Cada chefe de equipa e pilotos serão responsáveis pela boa condução e funcionamento do karting até ao final do evento.

7. Não haverá substituição de kartings após o sorteio.

4. ***Data das provas e horários***

1. **21 Junho** – Almeirim

10h - Receção de pilotos

11h - Treinos livres e cronometrado (40 minutos)

12h – Prova (60 minutos)

2. **31 Maio** – Marina de Cascais

14h30 - Receção de pilotos

15h30 - Treinos livres e cronometrado (40 minutos)

16h30 – Prova (60 minutos)

18h – Premiação

5. ***Inscrições***

1. O valor da inscrição para o campeonato é de 3 200 euros + iva e inclui 3 fatos de competição com bordados e licenças desportivas.

2. As inscrições devem ser efetuadas até ao final de março de 2025.

3. O número de inscrições será limitado e por isso a aceitação é feita por ordem cronológica da entrada do pagamento.

4. Pagamento por transferência

Empresa:

Nome: THS C MARKETING UNIPessoal,LDA

Conta: 0786071348430 - EUR - Conta Extracto



IBAN: PT50 0035 0786 00071348430 27

BIC SWIFT: CGDIPTPL

6. **Equipamento dos pilotos**

1. O piloto terá de utilizar em todos os momentos da prova o seguinte equipamento:
2. Capacete integral com viseira (obrigatório)
3. Fato inteiro de competição (fornecido pela organização), camisolas justas e botas que cubram os tornozelos (opcional)
4. Aconselhamos vivamente o uso de colete protetor
5. Todo o participante que não esteja em conformidade com estas disposições será impedido de entrar em pista. Se a infração for detetada já com o piloto em pista, ser-lhe á mostrada a bandeira preta com o círculo laranja, chamando-o de regresso às boxes. Neste caso, o piloto só poderá regressar á pista após estar em conformidade com este regulamento.

7. **Briefing**

1. Um briefing com os pilotos terá lugar no sábado antes dos treinos livres. Será obrigatório para todos os chefes de equipa.
2. A não comparência ou atraso do briefing poderá ser sancionado pela direção de prova, nos termos do presente regulamento.
3. No briefing dar-se á especial atenção a questões de segurança em pista uma vez que se pressupõe que os pilotos tenham já conhecimento do presente regulamento.

8. **Fórmula das provas**

1. O campeonato é composto por 2 corridas.
2. Cada corrida é composta por 40 minutos de treinos livres e cronometrado e uma corrida de **1 hora**.
3. A partida será dada com a bandeira verde.



4. Em caso de 2 equipas estarem empatadas na classificação dos treinos cronometrados, será o desempate efetuado a favor da equipa que tenha registado a melhor 2ª volta mais rápida.
5. A equipa vencedora será a que completar o maior número de voltas no menor tempo.

9. ***Cronometragem***

1. A cronometragem é assegurada pela organização da prova através de um sistema eletrónico APEX-TIMING
2. A responsabilidade da colocação do transponder é da organização.

10. ***Interrupção de corrida***

1. Caso haja interrupção da corrida com bandeira vermelha, a classificação será definida de acordo com a ordem e classificação existente aquando da penúltima passagem na linha de chegada do 1º classificado em prova antes da interrupção. (ex. bandeira vermelha mostrada á 14ª volta, contará a classificação no final da 12ª volta).
2. Apenas os kartings, que tomarem parte da partida inicial, e que não hajam, entretanto, assumido oficialmente a desistência, poderão alinhar na grelha de partida para o resto da corrida.
3. Se a interrupção se dever a condições meteorológicas adversas, se estiverem completados pela equipa que lidera 75% do tempo total previsto, a organização poderá considerá-la como terminada.

11. ***Turnos de condução***

1. A corrida será dividida em 2 paragens obrigatórias. Na corrida de repescagem que tem uma duração de 60 minutos, os tempos de condução por piloto são de 5 minutos.
2. O turno de condução começa no Loop Pit In.
3. Condução perigosa na zona de trocas será severamente penalizada pela direção de prova.
4. Por condução perigosa entende-se também a entrada na box em velocidade excessiva aferida pela incapacidade de o piloto controlar o



karting provocando embates nos separadores, cones, equipamentos e outros objetos integrantes no circuito.

5. Nas boxes, estarão comissários desportivos a controlar as trocas de pilotos. Todos os pilotos terão uma pulseira com o nome de equipa e numero de piloto (1º piloto, 2º piloto, 3º piloto). Desta forma permite à organização controlar os pilotos que vão para a pista efetuar o seu turno de condução.
6. O tempo de paragem será contado como tempo de prova.
7. Toda a gasolina a utilizar será fornecida pela organização.
8. Os participantes não poderão adicionar à gasolina contida nos depósitos qualquer tipo de aditivo ou substância.
9. Qualquer infração a esta norma será punida com exclusão do evento.

12. Avarias/reparações de kartings

1. Se um kart avariar em pista, ficando impossibilitado de se mover pelos seus próprios meios até á zona da reparação, este será rebocado até á zona de assistência, fazendo entrar o safety-kart e o kart reboque. Quando o kart estiver na box a equipa pode retomar a corrida noutra kart também fornecido pela organização.
2. Se o kart avariar ao longo dos treinos e a sua reparação não for possível até ao início da corrida e a avaria se dever a problemas de embraiagem e/ ou travões, a equipa terá um kart de substituto até que aquela avaria seja reparada.
3. Em caso de acidente ou despiste que resulte em quebra de material, o kart não será substituído por outro, tentando-se a sua reparação. Caso não tenha reparação, a corrida para a equipa termina aí.

13. Safety kart

1. Sempre que necessário o diretor de prova fará entrar em pista o safety kart (SK). Nessa altura após a passagem do mesmo, todos os comissários de pista estarão com a bandeira amarela ativada. Enquanto o safety kart estiver em pista é proibido a ultrapassagem.
2. Sempre que o safety kart se encontre em pista, todos os concorrentes deverão circular atrás do safety - kart em fila indiana. Sempre que possível o mesmo entrará á frente do 1º classificado.



3. A partir deste, circulam os restantes pela ordem que se encontravam em pista antes da entrada do safety - kart.
4. Caso o safety – kart entre em pista à frente de concorrentes que não sejam líderes da prova, estes poderão ultrapassá-lo (sem nunca se ultrapassarem entre si) e completam a volta até ocupar a sua posição no final do pelotão.
5. Durante a intervenção do safety – kart, os kartings em pista poderão digirir-se às boxes para troca de piloto, mas só poderão voltar a entrar em pista atrás do pelotão liderado pelo safety – kart.
6. Após o diretor mandar sair o safety–kart de pista, só é permitido os concorrentes voltar ao ritmo normal de corrida e ultrapassagem, após a entrada do safety – kart na zona de acesso às boxes, onde será exibida eletronicamente e manualmente a bandeira verde. Todos os fiscais de pista substituirão as bandeiras amarelas por verdes.
7. O tempo total do safety – kart é contabilizado como tempo de prova e para contagem do tempo de “turno de condução”.

14. *Peso do conjunto/lastros*

1. Não a peso obrigatório nos karts.

15. *Penalizações*

1. O diretor de prova pode ter necessidade de aplicar a uma equipa penalizações do tipo “stop & go” ou em voltas.
2. O diretor de prova mandará informar o chefe da equipa de tal decisão e mostrará a placa com a inscrição “stop & go” juntamente com o número do concorrente a quem se destina. O piloto terá de sair na próxima volta e dirigir-se á zona de “stop & go”.
3. A penalidade de “stop & go” exige um tempo mínimo de permanência na zona de “stop & go” de 30 segundos. O controlo deste tempo é da responsabilidade de um comissário ou diretor de prova.

16. *Penalizações em tempo/voltas*

1. Serão aplicados na forma de tempo/voltas as seguintes infrações:



- a) Não parar o turno de condução no tempo máximo de condução de cada piloto (30 minutos) – 5 voltas
- b) Qualquer penalização cuja atribuição já não pode ser feita no decorrer da prova, será transformada numa penalização de 30 segundos. (ex: piloto ultrapassou sob bandeiras amarelas nas últimas voltas da corrida, já não havendo tempo útil para aplicar um “stop & go”.)

17. Penalizações de “stop & go” com paragem de 30 segundos no parque de assistência

- 1. Serão aplicados na forma “stop & go” (30 segundos) as seguintes infrações:
 - a) Velocidade excessiva ou perigosa na entrada, na saída e dentro do parque de assistências e boxes.
 - b) Parar o kart na via de circulação no parque de assistência.
 - c) Comportamento incorreto para com os elementos da organização ou membros de outra equipa.
 - d) Desrespeito na entrada em pista.
 - e) Ultrapassagem em bandeiras amarelas.
 - f) Condução antidesportiva.
 - g) Tocar ou empurrar intencionalmente o kart que segue na sua frente, tirando partida dessa manobra.

18. Desclassificação do piloto

- 1. Circular no Circuito em sentido contrário.
- 2. Segunda vez que se verifique, pelo mesmo piloto, o desrespeito pelas inscrições dadas pelos comissários de pista.

19. Desclassificação da equipa

- 1. Terceiro aviso de condução à equipa.
- 2. O uso de pulseira de outro condutor de equipa.



3. Alteração de pressão de pneus. Qualquer outra alteração, ou adulteração, quer a nível de chassis, quer a nível de motor.

20. Publicidade

1. As equipas podem colocar publicidade no kart.
2. A organização coloca a publicidade no fato dos pilotos.

21. Significado das bandeiras

1. Os pilotos deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada, nos termos no presente regulamento.
2. Bandeira amarela
Perigo, reduzir a velocidade, é proibido ultrapassar.
3. Bandeira verde
Fim de perigo, pista livre.
4. Bandeira vermelha
Paragem imediata da prova. Devem os pilotos seguir as indicações dos comissários.
5. Bandeira de xadrez
Fim de corrida ou treino
6. Bandeira preta com círculo laranja
Apresentada em conjunto com o número de piloto. Informa que o seu kart tem problemas mecânicos suscetíveis de constituir perigo para ele próprio ou para outros pilotos. Obrigados a entrar na zona de assistência e dirigir-se para a oficina para serem reparados os problemas.
7. Bandeira preta e branca (dividida ao meio pela diagonal)
Apresentada fixa com o número da equipa, constitui aviso por condução antidesportiva ou perigosa, dirigida ao piloto do kart.
Advertência
8. Bandeira preta com o número do piloto
O condutor deve dirigir-se à zona de assistências, e apresentar-se ao diretor da prova que o poderá autorizar ou não retomar a prova.



22. Jurisdição

1. Tudo o que estiver omissa no presente regulamento será analisado e decidido pela organização que pode, para o efeito, ouvir quem entender para auxiliar a tomada de decisão.
2. As decisões do organizador são soberanas e sem direito a reclamação.
3. Todas as reclamações a serem feitas terão de ser por escrito e entregues no colégio de comissários.

Saudações desportivas.