

2º Convívio de 6 Horas de Karting de V.N. de Famalicão

# AveMotor



Regulamento Particular

## **1. DEFINIÇÃO / GENERALIDADES**

- 1.1. O AveMotor juntamente com a empresa Kartodromo de Fafe, organiza um convívio de karting de carácter amador e de lazer denominado “AveMotor – 6 Horas Convívio de Karting de V.N. de Famalicão”.
- 1.2. Este convívio amador de karting será disputado de acordo com o presente Regulamento particular, o qual todos os participantes, pelo simples facto da sua inscrição, se comprometem a respeitar.
- 1.3. Foi contratado com a Companhia de Seguros Allianz, SA um seguro de Acidentes Pessoais para todos os condutores participantes.
- 1.4. No caso de o evento ser anulado, será restituído às equipas, sem direito a compensação ou indemnização, a totalidade do valor da inscrição já entregue, salvo se já tiver dado início aos treinos cronometrados.
- 1.5. Em caso de exclusão do convívio por falta ou incumprimento grave previsto ou não neste regulamento, as equipas não terão direito a ser ressarcidas de qualquer valor pago no ato da inscrição.

## **2. COMPOSIÇÃO DAS EQUIPAS**

- 2.1. Cada equipa tem de ser composta por um mínimo de 3 elementos e um máximo de 10 elementos.
- 2.2. Cada equipa deverá indicar um chefe de equipa que a representará perante a Direção do convívio.
- 2.3. A idade mínima de cada piloto é de 16 anos.
- 2.4. Nas verificações documentais cada participante da equipa receberá uma pulseira de identificação que dá direito ao acesso à zona das trocas. Sem essa identificação, ninguém é autorizado a entrar nessa zona das boxes.
- 2.5. Cada participante só poderá ser inscrito por uma equipa.
- 2.6. Os pilotos com idade inferior a 16 anos poderão participar no evento desde que devidamente autorizados pelo seu encarregado de educação que também deverá estar presente no briefing do evento.
- 2.7. O Chefe de Equipa deverá requisitar um colete identificativo de Chefe de Equipa nas verificações administrativas devendo para o efeito deixar uma caução de 5 Euros por colete solicitado.
- 2.8. Ainda poderão solicitar um colete extra para o Chefe de Equipa Adjunto para o qual deverão deixar nova caução de 5 Euros.

## **3. KARTINGS ADMITIDOS**

- 3.1. Apenas os Kartings fornecidos pela Organização serão admitidos, sendo a sua atribuição às equipas efetuada mediante sorteio.
- 3.2. Não serão admitidas alterações nas pressões dos pneus. Qualquer outra alteração ou adulteração, quer a nível de chassis, quer a nível de motor, implicarão a desclassificação do evento.
- 3.3. A instalação de equipamentos de cronometragem é possível apenas com a autorização do pessoal da Organização.
- 3.4. KARTINGS  
Chassis: Birel  
Motor: EKR 270c.c.  
Pneus: Duro
- 3.5. O número máximo de Kartings admitidos à partida é de 20, podendo um, ou mais, ser reservado para convidados.
- 3.6. Cada chefe de equipa e pilotos serão responsáveis pela boa condução e funcionamento do karting até ao final do convívio. Se isto não se verificar, estes poderão ser subsidiariamente responsabilizados por todos e quaisquer danos causados aos kartings, equipamento de pista e terceiros.

### **3.7. Não há substituição de kartings após sorteio.**

## **4. DATA DO CONVÍVIO E HORÁRIOS**

### **Domingo 2 de Dezembro de 2018**

- 8:30 – Verificações administrativas e sorteio dos kartings
- 9:30 – Briefing
- 10:00 – Treinos
- 10:30 – Início do Convívio
- 16:30 – Fim do Convívio
- 17:10 – Entrega de Prémios de Participação

## **5. INSCRIÇÕES**

- 5.1. O valor da inscrição no convívio será de € 500,00 (Seguro Incluído) por equipas individuais e de € 1.000 (Seguro Incluído) para empresas.
- 5.2. As inscrições deverão ser efetuadas segundo formulário de inscrição que se anexa neste Regulamento e

enviado por mail para eventos@avemotor.pt com o Nome da Equipa, Chefe de Equipa e restantes Pilotos.

**5.3. O número de inscrições será limitado e por isso a aceitação é feita por ordem cronológica de entrada do respetivo pagamento da inscrição que deverá acontecer até ao dia 2 de Dezembro de 2018.**

5.4. A ordem da chamada das equipas para o sorteio dos kartings será feita em função da ordem de pagamento da inscrição.

5.5. Pagamento por transferência:

IBAN: PT50 0045 1280 4028 0107 9906 5

SWIFT/BIC: CCCMPTPL

## **6. DEFINIÇÃO DO PERCURSO**

6.1. Este convívio de karting disputar-se-á no centro da cidade de Famalicão, com o perímetro aproximado de 440 metros e com largura de 5 metros a 10 metros.

## **7. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS**

7.1. O piloto terá de utilizar em todos os momentos do convívio o seguinte equipamento:

7.2. Capacete integral com viseira (obrigatoriamente fechada) e cervical são obrigatórios.

7.3. Luvas que cubram completamente as mãos.

7.4. Fato inteiro de competição, camisolas justas e botas que cubram os tornozelos.

7.5. Este equipamento deverá ser constituído por materiais resistentes.

7.6. Aconselhamos vivamente o uso de colete protetor.

7.7. Todo o participante que não esteja conforme 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 círculo laranja, chamando-o de regresso às boxes. Neste caso, o piloto só poderá regressar à pista após a verificação dos parágrafos anteriores.

## **8. BRIEFING**

8.1. O briefing com os pilotos terá lugar no dia do convívio, segundo o horário acima descrito num espaço disponibilizado pelo Município e será obrigatório para todos os pilotos.

8.2. A não comparência ou atraso ao briefing poderá ser sancionada pela Direção do convívio, nos termos do presente regulamento.

8.3. 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.

## **9. FÓRMULA DO CONVÍVIO**

9.1. A corrida será disputada durante 6 horas, havendo uma sessão de treinos cronometrados de 20 minutos.

9.2. Participação nos treinos cronometrados é obrigatória para todas as equipas;

9.3. A partida será tipo “Le Mans”.

9.4. No caso de, por avaria ou acidente, uma equipa não ter sido cronometrada em nenhuma volta, a Direção do convívio decidirá pela avaliação das condições de condução e comportamento em pista da equipa em questão, da autorização para que a mesma possa alinhar no convívio, partindo neste caso do último lugar da grelha.

9.5. Se o convívio não se iniciar dentro dos horários aqui previstos, a Direção do convívio poderá dar o Convívio por encerrado antes de completar as 6 horas previstas.

## **10. TURNOS DE CONDUÇÃO / TROCA PILOTOS**

10.1. O convívio será dividido em turnos máximos de condução de 30 minutos.

10.2. De modo a aumentar a segurança na zona de trocas, a volta da troca de piloto não poderá ser inferior a 2 minutos.

10.3. Esta última volta de turno será incluída no período que cessou, isto é, aquele período de 30 minutos deverá incluir os 2 minutos da última volta de trocas assim como o tempo parado na zona de trocas. O turno inicia-se no momento em que um piloto passa a primeira vez na linha de meta até ao momento em que o piloto do turno seguinte cruza pela primeira vez na meta no seu turno.

10.4. Condução perigosa na zona de trocas será severamente penalizada pela Direção do convívio.

10.5. Por condução perigosa entende-se também a entrada na box em velocidade excessiva aferida pela incapacidade do piloto controlar o karting provocando embates nos separadores, cones, equipamento e outros objetos integrantes do circuito.

10.6. Cada piloto não poderá conduzir consecutivamente mais do que 1 turno.

10.7. Cada piloto inscrito terá de conduzir um total mínimo de 22 minutos, durante as 6h.

10.8. Cada piloto terá como descanso obrigatório 30 minutos.

10.9. À entrada do parque de assistência cada piloto terá obrigatoriamente de parar, mostrar a pulseira para conferência do lastro que transporta no kart.

- 10.10. É da responsabilidade das equipas a colocação do lastro correto.
- 10.11. É da responsabilidade das equipas a colocação de sprays de corrente para a lubrificação das mesmas, ficando à responsabilidade dos pilotos a boa manutenção das correntes, sob pena de partirem no decorrer do convívio.
- 10.12. O tempo de paragem será contado como tempo do convívio.
- 10.13. Toda a gasolina a utilizar no evento será fornecida pela organização. Os participantes não poderão adicionar à gasolina contida nos depósitos qualquer outro tipo de aditivo ou substância. Qualquer infração a esta norma será punida com a exclusão do evento.
- 10.14. A organização disponibilizará recipientes com gasolina para que os pilotos possam reabastecer o kart.
- 10.15. O procedimento de parar, desligar o kart, abrir e fechar a tampa do depósito, assim como reabastecer é da responsabilidade do piloto que faz o abastecimento.
- 10.16. Para abastecer tem que OBRIGATORIAMENTE desligar o kart.
- 10.17. A gasolina terá que ser abastecida por um membro da equipa.

### **11. AVARIAS / REPARAÇÃO DE KARTINGS**

- 11.1. Se um kart avariar em pista, ficando impossibilitado de se mover pelos seus próprios meios até à zona de reparação, será rebocado para a zona de assistência e poderá ser pesado juntamente com o piloto de acordo com a Direção do convívio.
- 11.2. Enquanto o Kart estiver a ser reparado, este período conta como tempo do convívio e de turno, e se coincidir com a janela de troca o piloto desse turno terá que mostrar a pulseira ao comissário que está à entrada da zona de assistência para depois da reparação proceder à troca.
- 11.3. Se o kart avariar ao longo dos treinos e a sua reparação não for possível até ao início do convívio e a avaria se dever a problemas de motor e/ou embraiagem e/ou travões, a equipa terá um kart de substituição até que aquela avaria seja reparada.
- 11.4. Se o kart avariar ao longo dos treinos e a avaria resultar de outros problemas que não os descritos no ponto acima, a equipa terá um kart de substituição mas apenas o poderá utilizar no início do convívio, terminando por ali o seu tempo de treinos cronometrados ou até que aquela avaria seja reparada onde poderão retomar os treinos cronometrados.
- 11.5. 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.**

### **12. PACE – KART**

- 12.1. Sempre que necessário o Diretor do evento fará entrar em pista o Pace-Kart (PK). Nessa altura, e após a passagem do mesmo, todos os Comissários de Pista agitarão as bandeiras amarelas. Enquanto o “Pace-Kart” estiver em pista estão interditas todas as ultrapassagens.
- 12.2. Sempre que o “Pace-Kart” se encontre em pista, todos os participantes deverão circular atrás do “Pace-Kart”, em fila indiana. Sempre que possível o “Pace-Kart” deverá entrar em pista à frente do 1º classificado.
- 12.3. A partir deste, circulam os restantes pela ordem que se encontravam em pista antes da entrada do “Pace-Kart”.
- 12.4. Caso o “Pace-Kart” entre em pista à frente de participantes que não sejam líderes do convívio, estes poderão ultrapassá-lo (sem nunca se ultrapassar entre si) e completar a volta até ocupar a sua posição no final do pelotão.
- 12.5. Durante a intervenção do “Pace-Kart”, os Kartings em pista poderão dirigir-se às boxes para trocar de piloto e/ou reabastecer, mas só poderão voltar a entrar em pista atrás do pelotão liderado pelo “Pace-Kart”.
- 12.6. Após o Diretor mandar sair o “Pace-Kart” de pista, só é permitido aos participantes voltar ao ritmo normal de corrida e ultrapassar, após a entrada do PK na zona de acesso às boxes, onde será exibida a bandeira verde. Todos os fiscais de pista substituirão as bandeiras amarelas por bandeiras verdes;
- 12.7. O tempo total da intervenção do “Pace-Kart” é contabilizado como tempo do convívio e para a contagem do tempo de “Turno de Condução”.

### **13. CRONOMETRAGEM**

- 13.1. A cronometragem é assegurada pela Organização do convívio através de um sistema eletrónico.
- 13.2. É da responsabilidade da Organização a correta colocação do transponder.
- 13.3. É da responsabilidade da equipa a monitorização do correto funcionamento do transponder assim como da sua troca em caso de troca de kart.
- 13.4. Não será aceite qualquer reclamação sendo as equipas responsáveis pelo “transponder” colocado no seu Kart.
- 13.5. Em caso de perda ou danificação deste, todas as voltas em falta não serão, em caso algum, considerados para a classificação.
- 13.6. Cada chefe de equipa será pessoalmente responsável pela boa condição e funcionamento do transponder no

final do convívio, sendo que se isto não se verificar, este será responsável pela entrega do valor de € 600,00 à organização, sendo os restantes pilotos da equipa solidariamente responsáveis.

#### **14. PESO DO CONJUNTO / LASTROS**

- 14.1. Foi estabelecido como "PESO MINIMO" sem tolerância, a média total da equipa de 85 kg para todos os Kartings, nas reais condições e no momento em que sai da pista e se dirige ao Parque de Assistência.
- 14.2. Para referência e controle do peso de cada equipa, os pilotos terão na sua pulseira o lastro que deverá transportar o kart.
- 14.3. Cada equipa antes de iniciar a qualificação deve munir-se dos necessários lastros que somado ao seu peso médio, tenha no conjunto o peso mínimo da equipa.
- 14.4. Existem lastros de 2, 4 e 6 kg.
- 14.5. Se o peso medio da equipa for de 84kg deverá lastra-se com 2kg.
- 14.6. Todos os pilotos devem pesar-se antes da primeira sessão de treinos para poderem estabelecer os lastros que a equipa deve usar durante os treinos e corrida.
- 14.7. Cabe aos diretores de cada equipa responsabilizarem-se pela verificação do seu peso.
- 14.8. É permitida a pesagem na balança oficial imediatamente antes do início de qualquer turno de condução.
- 14.9. De modo a não faltarem lastros para todos os pilotos ao longo do convívio, os lastros deverão ficar no parque fechado/zona de trocas. Os pilotos que sejam vistos a levar lastros para fora desta zona serão penalizados com STOP AND GO.
- 14.10. Os pilotos poderão ser pesados no final do convívio e fica à sua responsabilidade uma eventual perda de peso por desidratação ou outras.

#### **15. INTERRUPÇÃO DO CONVIVIO**

- 15.1. Apenas os Kartings que tomaram parte na partida inicial, e que não hajam, entretanto, assumido oficialmente a desistência, poderão alinhar na grelha de partida da segunda manga.
- 15.2. Se a interrupção se dever a condições meteorológicas adversas, ou a falta de energia geral, e se estiverem completados, pelo Condutor que a lidera, 75% do tempo total previsto, a Organização poderá considerá-la como terminada.

#### **16. PENALIZAÇÕES**

- 16.1. O Diretor do convívio pode ter necessidade de aplicar a uma equipa penalizações do tipo "STOP & GO" ou em VOLTAS.
- 16.2. O Diretor do convívio mandará informar o Chefe de Equipa de tal decisão e mostrará a placa com a inscrição "STOP & GO" juntamente com o número do Participante a quem se destina. O piloto terá de sair na próxima volta e dirigir-se à zona de STOP & GO.
- 16.3. A penalidade de STOP & GO exige um tempo mínimo de permanência na zona de STOP & GO de 1 minuto (60 Segundos). O controlo deste tempo é da responsabilidade de um comissário ou D.P.

#### **17. PENALIZAÇÕES EM TEMPO/VOLTAS**

- 17.1. Serão aplicados na forma de tempo/voltas as seguintes infrações:
  - a) Excesso de tempo de condução – 1 volta por cada 30 segundos ou fração (exemplo: 40m15s – 1 volta).
  - b) Falta de tempo de condução – 1 volta por cada minuto ou fração (exemplo: 59m59s – 1 volta)
  - c) Falta de descanso entre turnos – 1 volta por cada minuto ou fração (exemplo: 39m45s – 1 volta).
  - d) Não respeitar turnos mínimos e/ou máximos de condução – 10 voltas por cada infração.
  - e) Não parar para efetuar o controlo no final do turno – 10 voltas por cada infração.
  - f) Falta de peso – 1 volta por cada quilo ou fração (exemplo: 209,999 – 1 volta).
  - g) Caso seja detetada a falta de lastro nos treinos, todos os tempos do turno deste piloto serão eliminados.
  - h) Qualquer penalização cuja atribuição já não pode ser feita no decorrer da prova, será transformada em penalização por voltas de acrescido de 1 volta (exemplo: O piloto ultrapassou sob bandeiras amarelas – são retiradas 2 voltas 1 por penalização + 1 por já não se ter tempo útil para aplicar o Stop&Go)

#### **18. PENALIZAÇÕES DE STOP & GO COM PARAGEM DE 60 SEGUNDOS NO PARQUE DE ASSISTÊNCIA**

- 18.1. Serão aplicados na forma de STOP & GO (60 segundos), as seguintes infrações:
  - i) Velocidade excessiva ou perigosa na entrada, na saída e dentro do Parque de Assistência e Boxes.
  - j) Parar o kart na via de circulação no Parque de Assistência.
  - k) Comportamento incorreto para com os Elementos da Organização ou Membros das outras Equipas.
  - l) Sempre que o piloto, se faça representar por alguém não reconhecido pela organização ou não se encontre devidamente inscrito como responsável ou representante oficial do piloto.

- m) Sempre que alguém se assuma representante legal de um ou vários pilotos, sem estar devidamente inscrito.
- n) Utilização incorreta do lastro (fora do seu lugar de colocação).
- o) Colocar ou retirar lastro fora do local previsto para o efeito (deve ser na zona de mudança de piloto).
- p) Desrespeito na entrada em pista.
- q) Ultrapassagem entre bandeiras amarelas.
- r) Não cumprimento das indicações dadas pelos comissários de pistas através das bandeiras.
- s) Condução antidesportiva.
- t) Tocar ou empurrar intencionalmente o kart que segue na frente, tirando partido dessa manobra.

§ 1 Caso as infrações ocorram durante os treinos serão retirados os tempos às equipas infratoras e como tal serão colocadas no final da grelha por ordem numérica.

§ 2 Caso alguma destas infrações apenas sejam detetadas no final da prova, será aplicado uma penalização de 1 volta (a mais rápida) por cada infração, a descontar do total de voltas efetuadas pela equipa.

## **19. PENALIZAÇÕES DE STOP & GO COM PARAGEM DE "X" MINUTOS NO PARQUE DE ASSISTÊNCIA**

19.1. Penalização não previstas neste regulamento fica ao critério do Diretor de Prova em função da gravidade da infração.

## **20. DESCLASSIFICAÇÃO DO PILOTO**

20.1. Circular no circuito em sentido contrário.

20.2. Segunda vez que se verifique, pelo mesmo piloto, o desrespeito pelas indicações dadas pelos comissários de pista.

## **21. DESCLASSIFICAÇÃO DA EQUIPA**

21.1. Terceiro aviso de condução antidesportiva à equipa.

21.2. O uso de pulseira de outro condutor da equipa.

21.3. Troca de pilotos entre equipas.

21.4. Alterações nas pressões dos pneus. Qualquer outra alteração ou adulteração, quer a nível de chassis, quer a nível de motor.

## **22. PRÉMIOS**

22.1. Troféus para os 3 primeiros classificados assim como medalhas para todos os pilotos integrantes do pódio.

22.2. Lembranças para todos os pilotos participantes.

## **23. PUBLICIDADE**

23.1. As equipas poderão apenas colocar publicidade no Kart, desde que não cubram os espaços destinados à organização.

23.2. As equipas empresariais terão publicidade em todo o karting e no circuito.

## **24. SIGNIFICADO DAS BANDEIRAS**

24.1. Os pilotos deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada, nos termos do presente Regulamento.

24.2. Bandeira Amarela

Perigo, reduzir a velocidade, é proibido ultrapassar.

24.3. Bandeira Verde

Fim de perigo, pista livre

24.4. Bandeira Vermelha

Paragem imediata do convívio. Devem os pilotos seguir as indicações dos comissários.

24.5. Bandeira Xadrez

Final do convívio.

24.6. Bandeira Preta com Círculo Laranja

É apresentada em conjunto com o número do piloto e informa o piloto que tem esse número que o seu Kart tem problemas mecânicos suscetíveis de constituir perigo para ele próprio ou para os outros pilotos. É obrigado a entrar na zona de assistência e dirigir-se para a oficina para serem reparados os problemas.

24.7. Bandeira Preta e Branca: (dividida ao meio por uma diagonal)

Apresentada imóvel com o número do piloto, constitui aviso por condução antidesportiva ou perigosa, dirigida ao piloto do Kart.

24.8. Bandeira Preta acompanhado do n.º de piloto:

O condutor deve dirigir-se imediatamente á zona de assistência, e apresentar-se ao diretor do convívio que o poderá autorizar ou não a retomar o convívio.

**25. JURISDIÇÃO**

25.1. Tudo o que estiver omissso no presente regulamento será analisado e decidido pela organização que pode, para o efeito, ouvir quem entender para auxiliar a tomada de decisão.

25.2. As decisões da organização são soberanas e sem direito a reclamação.