

# REGULAMENTO GERAL DO TROFÉU DE PORTUGAL KARTING INTER-EMPRESAS

## 1. DEFINIÇÃO/GENERALIDADES

- 1.1. A **MG Competição**, organiza um evento de karting de carácter amador denominado Troféu de Portugal de Karting Inter-Empresas.
- 1.2. Este evento 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.
- 1.3. O Troféu de Portugal de Karting Inter-Empresas tem a monitorização da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.
- 1.4. Cada piloto tem um seguro que abrange despesas de tratamento em caso de acidente nas provas que compõem o Troféu de Portugal de Karting Inter-Empresas, assim como um valor por morte ou invalidez (pode-se consultar as condições do seguro no sítio Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting em licenças desportivas para karting amador).

## 2. COMPOSIÇÃO DAS EQUIPAS

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

## 3. KARTINGS ADMITIDOS

- 3.1. Apenas os kartings fornecidos pela organização serão admitidos, sendo a sua atribuição às equipas efetuadas mediante sorteio.
- 3.2. 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.
- 3.3. 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.
- 3.4. Características dos Kartings:

Chassi: Sodi kart GT 4  
Motor: Honda 390 cc, 13 cv  
Pneus: Duro

- 3.5. O número máximo de kartings admitidos à partida é de 36.
- 3.6. Cada chefe de equipa e pilotos serão responsáveis pela boa condução e funcionamento do karting até ao final do evento.
- 3.7. Não haverá substituição de kartings após o sorteio.

#### 4. DATA DAS PROVAS E HORÁRIOS

##### 4.1. Datas:

- 24 e 25 Julho - Sertã
- 4 e 5 Setembro - Castelo Branco
- 2 e 3 Outubro - Vila Nova de Poiares
- 23 e 24 Outubro - Proença-a-Nova
- 19 e 20 Junho - Abrantes

##### 4.2. Horários

###### 4.2.1 SÁBADO:

- 16:00 - Check-in (Controlo de temperatura e registo)
- 17:00 - Briefing
- 18:00 - Pesagens e Sorteio de Karts
- 19:00 - *Track Walk*
- 20:00 – Jantar

###### 4.2.3. DOMINGO:

- 09:30 - Treinos Livres
- 10:30 - Treinos Cronometrados
- 11:30 - Corrida Final
- 13:00 - Almoço e Entrega de Prémios

#### 5. INSCRIÇÕES

- 5.1 As inscrições com preenchimento total do boletim de inscrição, com a constituição de cada equipa, deverão ser efetuadas até à segunda-feira anterior à data da prova.
- 5.2 As inscrições de cada prova serão recebidas, como resposta ao pedido antecipado da organização, via correio eletrónico para: [eventos@mgcompeticao.pt](mailto:eventos@mgcompeticao.pt);
- 5.3 No dia da prova, deverão ser entregues os seguintes documentos:

- Boletim de inscrição e respetivo termo de responsabilidade devidamente preenchido e assinado.

## 6. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

- 6.1. O piloto terá de utilizar em todos os momentos da prova o seguinte equipamento:
- 6.1.1. Capacete integral com viseira (obrigatório)
- 6.1.2. Luvas que cubram completamente as mãos
- 6.1.3. Fato inteiro de competição (fornecido pela organização), camisolas justas e botas que cubram os tornozelos (opcional)
- 6.2. Aconselhamos vivamente o uso de colete protetor
- 6.3. Todo o participante que não esteja em conformidade com o disposto em 6.1. 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 à pista após estar em conformidade com este regulamento

## 7. BRIEFING

- 7.1. Um briefing com os pilotos terá lugar no sábado. Será obrigatório para todos os chefes de equipa.
- 7.2. A não comparência ou atraso do briefing poderá ser sancionado pela direção de prova, nos termos do presente regulamento.
- 7.3. 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

- 8.1. O Troféu é composto por 5 corridas.
- 8.2. Cada corrida é composta por 30 minutos de treinos livres, 10 minutos de qualificação, onde serão apurados diretamente as 7 melhores equipas dos 3 grupos. Para o caso de existirem 36 equipas à partida, haverá uma corrida de repescagem de 40 minutos e passam as 3 melhores equipas para uma final de 1 hora.
- 8.3. A partida será dada com o *safety kart* na frente. Quando o *safety kart* recolher à box, a corrida começa.
- 8.4. Em caso de 2 equipas estarem empatadas na classificação dos treinos cronometrados, o desempate será efetuado a favor da equipa que tenha registado a melhor 2ª volta mais rápida.
- 8.5. A equipa vencedora será a que completar o maior número de voltas no menor tempo.

## 9. CRONOMETRAGEM

9.1. A cronometragem é assegurada pela organização da prova através de um sistema eletrónico APEX-TIMING

9.2. A responsabilidade da colocação do transponder é da organização.

## 10. INTERRUÇÃO DE CORRIDA

10.1. 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 à 14ª volta, contará a classificação no final da 12ª volta).

10.2. 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.

10.3. 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

11.1. A corrida será dividida em 2 paragens obrigatórias.

11.2. A paragem na box para troca de piloto, não tem tempo mínimo obrigatório de paragem.

11.3. O turno de condução começa no *Loop Pit In*.

11.4. O turno mínimo de condução é de 5 minutos.

11.5. Condução perigosa na zona de trocas será severamente penalizada pela direção de prova.

11.6. 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.

11.7. Nas boxes, estarão comissários desportivos a controlar as trocas de pilotos. Todos os pilotos terão uma pulseira com o nome de equipa e número 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.

11.8. O tempo de paragem será contado como tempo de prova.

11.9. Toda a gasolina a utilizar será fornecida pela organização.

11.10. Os participantes não poderão adicionar à gasolina contida nos depósitos qualquer tipo de aditivo ou substância.

11.11. Qualquer infração a esta norma será punida com exclusão do evento.

## 12. AVARIAS/REPARAÇÕES DE KARTINGS

12.1. Se um kart avariar em pista, ficando impossibilitado de se mover pelos seus próprios meios até à zona da reparação, este será rebocado até à 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.

12.2. 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.

12.3. 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

13.1. Sempre que necessário o diretor de prova fará entrar em pista o *safety kart*. 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.

13.2. 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.

13.3. A partir deste, circulam os restantes pela ordem que se encontravam em pista antes da entrada do *safety kart*.

13.4. 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.

13.5. 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*.

13.6. 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.

13.7. 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

14.1. Foi estabelecido que o “PESO MÍNIMO” Kart e Piloto num total de 240 Kg sem tolerância. O peso do Kart vazio com Gasolina é de 167 kg, pelo que se considerou que o peso médio dos pilotos de uma determinada equipa é de 73 Kg.

Caso o peso médio seja inferior, será aplicado lastro por forma a que no mínimo o peso médio dos pilotos mais kart com gasolina não seja inferior a 240 Kg.

Isso traduz-se na fórmula:

$$pp_{\text{mínimo}} = \frac{\text{PesoPiloto}_1 + \text{PesoPiloto}_2 + \text{PesoPiloto}_3}{3} + \text{PesoKart} \geq 240\text{Kg}$$

Caso seja inferior, aplica-se lastros de 2,5Kg, 5Kg e/ou 10Kg, até que a condição acima seja verdadeira.

#### 15. PENALIZAÇÕES

15.1. O diretor de prova pode ter necessidade de aplicar a uma equipa penalizações do tipo “stop & go” ou em voltas.

15.2. 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 à zona de “stop & go”.

15.3. 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

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

- a) Falta de peso nos treinos cronometrados (todos os tempos serão retirados e a equipa sai no final da grelha de partida)
- 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)

17.1. 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**

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

### **19. DESCLASSIFICAÇÃO DA EQUIPA**

- 19.1. Terceiro aviso de condução à equipa.
- 19.2. O uso de pulseira de outro condutor de equipa.
- 19.3. Alteração de pressão de pneus. Qualquer outra alteração, ou adulteração, quer a nível de chassi, quer a nível de motor.

### **20. PUBLICIDADE**

- 20.1. As equipas podem colocar publicidade no kart.
- 20.2. A organização coloca a publicidade no fato dos pilotos.

### **21. SIGNIFICADO DAS BANDEIRAS**

- 21.1. Os pilotos deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada, nos termos no presente regulamento.
- 21.2. Bandeira amarela - Perigo, reduzir a velocidade, é proibido ultrapassar.
- 21.3. Bandeira verde - Fim de perigo, pista livre.
- 21.4. Bandeira vermelha - Paragem imediata da prova. Devem os pilotos seguir as indicações dos comissários.
- 21.5. Bandeira de xadrez - Fim de corrida ou treino

21.6. 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. Obrigada a entrar na zona de assistência e dirigir-se para a oficina para serem reparados os problemas.

21.7. 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.

22.8 Advertência: Bandeira preta com o número do piloto - O condutor deve dirigir-se á zona de assistências, e apresentar-se ao diretor da prova que o poderá autorizar ou não retomar a prova.

## 22. JURISDIÇÃO

22.1. 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.

22.2. As decisões do organizador são soberanas e sem direito a reclamação.

22.3. Todas as reclamações a serem feitas terão de ser por escrito e entregues no colégio de comissários.

## 23. CLASSIFICAÇÕES E PONTUAÇÕES

23.1. Cada prova terá o seguinte sistema de pontuação:

23.1.1. Qualificações, a equipa que obter a pole terá 2 pontos;

Pole	
Posto	Pontos
1º	2

23.1.2. Corrida, para a corrida e após as validações dos diretores de prova, todas as equipas obterão pontos, sendo que os mesmos se distribuem da seguinte forma:

Corrida			
Posto	Pontos	Posto	Pontos
1º	30	11º	10
2º	25	12º	9
3º	20	13º	8
4º	17	14º	7
5º	16	15º	6
6º	15	16º	5
7º	14	17º	4
8º	13	18º	3

9º	12	19º	2
10º	11	20º	1

23.1.3. Redes Sociais, antes de cada prova a MG Competição publicará nas suas redes sociais Facebook e Instagram uma foto de cada equipa, serão pontuadas as três equipas que reunirem mais “Gosto”, da seguinte forma:

Redes Sociais	
Likes	Pontos
1º	3
2º	2
3º	1

A contagem desta métrica ocorrerá durante o fim-de-semana de cada prova, durante um período de 24 horas, com início às 14 horas de sábado.

23.1.4. Cada equipa deverá enviar a sua foto para o grupo do WhatsApp do evento;

23.1.5. A pontuações obtidas em cada prova, serão acumuladas por equipa ao longo das cinco provas numa tabela denominada: Classificação Geral.

23.2. Desempate na Classificação Geral no final dos cinco eventos. Os desempates de pontuação são assim resolvidos da seguinte forma:

23.2.1. A favor da equipa que não tenha sido desqualificado por atitudes incorretas ou fraudulentas, em qualquer prova do troféu.

23.2.2. A favor da equipa que tiver o maior número de primeiras, segundas, terceiras classificações e assim sucessivamente.

23.2.3. Caso após a aplicação dos dois pontos supra, ainda persista o empate, o desempate favorecerá a Equipa que obteve a melhor pontuação na última prova do Troféu.