



KIRO - Kartódromo Internacional da Região Oeste – Investimentos Turísticos e Desportivos, Ld.^a

Apartado 28 – EC Bombarral
2544–909 Bombarral - Portugal

www.kiro-karting.com kiro@kiro-karting.com

Tlf: 262 609 330 Fax: 262 609 333 Tlm: 93 612 46 82

Registo RNAAT 31/2002

REGULAMENTO DE PROVA

1 – A PROVA INDIVIDUAL DE VELOCIDADE é uma corrida de curta duração em que cada piloto disputa a sua posição do início ao fim da corrida;

2 – TREINOS DE QUALIFICAÇÃO: servem para definir a formação da grelha de partida; o piloto mais rápido (aquele que completar uma volta em menos tempo) parte na frente da grelha e assim sucessivamente até ao mais lento que parte atrás. Para tal conta somente a volta mais rápida de cada piloto e, em caso de empate, a segunda mais rápida. ***Não são permitidas inversões de grelha ou qualquer outro tipo de alteração à ordem apurada pela qualificação.***

NOTA: ao entrar para a pista cada piloto deverá fazer uma primeira volta em velocidade mais reduzida para adaptação ao kart e reconhecimento da pista.

No final dos treinos será exibida a bandeira de xadrez para sinalizar o final do período de qualificação. Depois de cruzar a meta, cada piloto deverá completar essa volta ao circuito em velocidade mais reduzida, sem zig-zaguear ou fazer ultrapassagens, parar no início da recta da meta e aguardar, sentado no seu kart, pela formação da grelha;

3 – CORRIDA: após a formação da grelha será dada a partida; para tal utiliza-se o Semáforo. Os pilotos verão acender um conjunto de luzes vermelhas, que se manterão acesas por um período de 2 a 5 segundos; após esse período, as luzes vermelhas apagar-se-ão e os pilotos poderão arrancar;

NOTA: a partida é, porventura, o momento mais “complicado” da prova uma vez que a concentração dos karts é muito elevada. Como tal, o KIRO recomenda a máxima prudência na primeira sequência de curvas bem como durante toda a primeira volta;

4 – FINAL DA PROVA: a prova terminará aquando da primeira passagem do líder após o tempo de corrida estabelecido (com uma tolerância por defeito de 10”). A partir do momento em que aquele piloto cruza a meta, será exibida a bandeira de xadrez até à conclusão da prova. Cada piloto, após concluir a sua prova, deverá completar essa volta ao circuito em velocidade mais reduzida, sem fazer ultrapassagens e entrar para as boxes.

O vencedor será o piloto que, no final do tempo da prova, tiver cumprido mais voltas ao circuito no menor tempo possível;

5 – BANDEIRAS:

AMARELA: Perigo – obstáculos na pista – após a visualização desta bandeira, cada piloto deverá reduzir a sua velocidade e redobrar a atenção. **Proibição de ultrapassagem;**

AZUL: é mostrada aos pilotos mais lentos para adverti-los que se aproxima um piloto manifestamente mais rápido que o vai dobrar (ganhar uma ou mais voltas de vantagem). Existem duas situações de bandeira azul:

AZUL IMOBILIZADA: significa que esse piloto ainda está a aproximar-se.

AZUL AGITADA: significa que a ultrapassagem está eminente e que deverá abrir a trajectória para que o outro piloto o passe. Facilite a manobra, pois não perde qualquer posição na classificação geral;

VERMELHA: prova interrompida. Completar a volta ao circuito, em velocidade mais moderada e preparar-se para parar por indicação dos comissários;

XADREZ: final dos treinos/prova;

BRANCA E PRETA: advertência para condução anti-desportiva. É mostrada com uma chapa indicando o número do kart do piloto advertido. O seu comportamento não é o mais correcto (colide com o seu kart, não respeita bandeiras, pratica uma condução perigosa, etc.);

PLACA DE STOP & GO: penalização; o piloto deverá dirigir-se para as boxes na próxima volta e cumprir um “stop and go”. Toda e qualquer volta cumprida após a amostragem da bandeira sem que o piloto pare para cumprir a penalização não será contabilizada para efeitos de classificação final.

Os pilotos serão penalizados quantas vezes o Director de Prova assim o entender, podendo este optar pela exclusão do piloto mostrando, para tal, a Bandeira Preta.

PRETA COM CÍRCULO LARANJA NO CENTRO: problemas mecânicos – o piloto deverá dirigir-se para as boxes o mais depressa possível;

6 – PENALIZAÇÕES: após a amostragem da placa de “Stop & Go” o piloto deverá cumprir uma penalização cuja duração será em função da gravidade da manobra praticada. Assim:

- Colisões ou manobras anti-desportivas ou perigosas: 30 segundos;
- Desrespeito pelas bandeiras: Stop and Go (0 segundos);
- Velocidade excessiva nas boxes: Stop and Go (30 segundos);
- Entrar nas boxes por via não autorizada: Stop and Go (30 segundos);

7 – AVARIAS: se nas provas individuais de velocidade se verificar uma avaria mecânica no kart em que conduz, o piloto pode solicitar ao Director de Prova a substituição da viatura. No entanto, se essa avaria tiver sido provocada por colisão ou pela condução agressiva por parte do piloto, o kart não será substituído e o piloto terá de aguardar pela reparação do kart ou assumir a sua desistência, sem que tenha direito à devolução do valor da inscrição;

8 – ENTRADA NAS BOXES: só é admitida a entrada nas boxes pelas vias indicadas a amarelo e que não estejam barradas. A velocidade deverá ser bastante reduzida de modo a permitir que o piloto contorne a chicana sem tocar nos pneus. Após a passagem da última barreira de pneus dessa chicana já não serão permitidos toques no acelerador. Toques na chicana ou derrapagens nas boxes serão consideradas como indícios de velocidade excessiva;

9 – SEGURANÇA: em caso de despiste, e se entender sair do kart, o piloto deverá certificar-se de que não correrá risco de ser atropelado e fazê-lo pelo lado oposto ao da pista. Deverá sempre, em qualquer circunstância, manter o capacete na cabeça e devidamente apertado;

10 – INTERRUPÇÃO DE PROVA: neste caso considera-se a prova como disputada em duas (ou mais) mangas. A classificação da primeira manga será definida de acordo com a ordem e classificação existente aquando da última volta completa antes da interrupção da prova. A grelha de partida para a Segunda manga será definida pela classificação da primeira manga. A classificação final da corrida será obtida pela soma das voltas e tempos das duas mangas;

o piloto/equipa que totalizar o maior número de voltas no menor tempo será declarada vencedora;

11 – CRONOMETRAGEM: a cronometragem das voltas é assegurada pelo KIRO através de um sistema electrónico. Não serão aceites quaisquer reclamações, sendo as equipas responsáveis pelo “transponder” colocado no seu kart. Em caso avaria ou extravio deste, todas as voltas em falta não serão, em caso algum, consideradas para a classificação.

12 – CAPACETES: sempre que se encontrar em pista, o piloto deverá manter o capacete devidamente apertado. Sempre que circular com o capacete desapertado, o piloto será “convidado” a parar nas boxes para o apertar. Para evitar este transtorno, certifique-se que apertou devidamente o capacete antes de se sentar no kart.

Só serão admitidos em pista capacetes integrais com viseira. Sempre que a prova for disputada com recurso a iluminação artificial, só serão admitidas viseiras transparentes ou amarelas.

13 – DAS PROVAS DE RESISTÊNCIA:

I) - A prova resistência por equipas é uma corrida de média/longa duração em que cada equipa é composta por dois ou mais pilotos que se revezam entre si, por turnos, para tentarem cumprir a maior distância possível no tempo total da prova;

II) - Nas provas de resistência todos os pilotos de cada equipa, sem excepção, devem participar nos treinos de qualificação;

III) - A constante utilização dos correctores acelera a degradação dos pneus, provocando a quebra de mangas de eixo, cubos de rodas e a perda de ar dos pneus. Não é permitido o uso do travão e do acelerador em simultâneo; tal procedimento queima a embraiagem e provoca o sobreaquecimento dos discos dos travões, vidrando as pastilhas. Cada equipa é responsável pela gestão da sua prova e pelo consumo de material colocado à sua disposição;

IV) - Só é permitida a troca de pilotos nas boxes indicadas para o efeito. Ao entrar na linha das boxes, o piloto deve circular pela direita e encostar à esquerda quando parar. Após a troca de pilotos, o kart deve sair novamente da zona de troca e entrar no corredor de circulação no lado direito da linha de boxes. Não são permitidos “empurrões” aos karts quando saem das boxes. É expressamente proibido ultrapassar nesta zona;

V) - O reabastecimento é efectuado no início das boxes e por ordem de chegada dos karts; o piloto deve desligar o motor e sair do kart enquanto é reabastecido e aguardar que a corrente seja oleada; só depois poderá voltar a sentar-se e avançar. Não são permitidas as trocas de piloto no reabastecimento. As equipas podem, no entanto, fazê-lo na mesma paragem: o piloto reabastece, senta-se no kart e avança para a zona de troca de pilotos para poder efectuar essa operação;

Estes eventos têm como objectivo promover um dia de são convívio entre os concorrentes, onde a segurança dos pilotos deverá sobrepor-se sempre aos interesses desportivos. Logo, aqueles deverão respeitar todas as disposições do presente regulamento, bem como as regras de desportivismo e de boa conduta.

O organizador deverá informar cada piloto do seu grupo da existência do presente regulamento, o qual é vinculativo e imperativo, não sendo permitida qualquer alteração sem o expresse consentimento do KIRO. Este regulamento não substitui o "Briefing".