

REGULAMENTO DE CIRCUITOS DE KARTING CIK-FIA

PARTE 1

PROCEDIMENTOS PARA HOMOLOGAÇÃO DE CIRCUITOS DE KARTING PERMANENTES e TEMPORÁRIOS

(ao ar livre “Outdoor” ou interiores “Indoor”)

Os presentes procedimentos aplicam-se a todos os circuitos utilizados no quadro de uma prova inscrita no Calendário Desportivo Internacional ou de uma prova de Campeonato, Taça ou Troféu CIK – FIA. Todo o circuito utilizado no quadro de uma prova nacional deve ser inspeccionado e aprovado pela ADN respectiva, segundo a sua regulamentação nacional e sob a sua própria responsabilidade

Artigo 1 – OBJECTIVOS

Artigo 2 – DEFINIÇÕES

Artigo 3 – PROCEDIMENTO DE UMA INSPECÇÃO

Artigo 4 – INSPECÇÃO

Artigo 5 – CONSEQUÊNCIAS DE UMA INSPECÇÃO

Artigo 6 – GRAUS DE LICENÇA DE CIRCUITO

Artigo 7 – CONCEPÇÃO DOS CIRCUITOS

7.1) Planta

7.2) Características

7.3) Paddock

7.4) Parques de assistência

7.5) Bordos e bermas laterais das pistas e zonas de escapatória

7.6) Grelha e linha recta de partida

7.7) Luzes de partida

7.8) Conta – voltas e relógio

Artigo 8 – MEDIDAS DE PROTECÇÃO

Artigo 9 – EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES PERTENCENTES AO CIRCUITO

Artigo 10 – INSTALAÇÕES PARA PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA

Artigo 11 – MEDIDAS DO COMPRIMENTO DE UM CIRCUITO

Artigo 12 – ESTRUTURAS DO BORDO DA PISTA

Artigo 13 – RELATÓRIO DE UM ACIDENTE

Artigo 14 – MANUTENÇÃO DO CIRCUITO

Anexos

Artigo 1

Objectivos

Os presentes Procedimentos, estabelecidos pela CIK-FIA, servirão de referência aos Inspectores CIK-FIA dos traçados de Karting, para decidir se as provas que se desenrolam nesses traçados podem figurar no Calendário Internacional da CIK-FIA.

Os procedimentos poderão assim ser utilizados como guia inicial para os projectistas dos traçados.

Os pedidos específicos estabelecidos a respeito de um traçado pelos Inspectores CIK-FIA, serão fundamentados em estudos dos desenhos do Circuito pela CIK-FIA, sobre os resultados da simulação numérica de segurança e sobre a adaptação dos procedimentos a cada caso individual.

Artigo 2

Definições

- **Circuitos:** Traçado fechado, permanente ou temporário com começo e final no mesmo local, especificamente construído para ou adaptado a corridas de Karting.
- **Inspeção:** Visita do delegado da CIK-FIA para estabelecer as recomendações de acordo com as Regras, para verificar ou aprovar os trabalhos realizados na base destas recomendações, ou para controlar todas as condições de segurança assim como os serviços necessários a um desenrolar sem perigo numa prova internacional
- **Licença de Circuito:** Certificado atestando que um circuito foi inspeccionado pela CIK – FIA e estipulando as condições nas quais poderá ser utilizado, assim como as categorias de Karts e de provas que podem ser admitidas, para inscrição no Calendário Desportivo Internacional da CIK – FIA.

Artigo 3

Procedimento da Inspeção

3.1) Os projectistas dum novo circuito que se destine a receber provas internacionais deverão apresentar um Dossier completo compreendendo as plantas e especificações à ADN do país onde é construído o circuito, que aprovará o projecto e o submeterá à CIK – FIA (ver as exigências para o Dossier nos Anexos). Eles deverão transmitir o formulário H1 CIRCUITO.doc à CIK-FIA por intermédio da sua ADN.

3.2) Uma taxa de subscrição (taxa do Dossier) deve acompanhar o Dossier de cada novo projecto de circuito submetido à CIK – FIA para consulta.

Uma "taxa de estudo do Projecto" será imposta uma só vez e não será reembolsada, para simulação, análise e pareceres preliminares para todo o estudo dum novo circuito ou homologação, bem como por cada vez que é pedido à CIK-FIA para analisar uma modificação proposta respeitante ao traçado dum circuito

A taxa (€3 000,00) a pagar antes dos estudos dos planos Autocad respeitantes será para:

- Os circuitos a analisar para actualização de todos os Graus de Licença ou
- Análise de modificações a fazer ao traçado (não pedidas pela CIK-FIA).
- O pedido e o direito de estudo do Projecto (simulação numérica de segurança) deverão ser efectuados pelo proprietário do circuito junto da CIK-FIA

3.3) A CIK – FIA, após exame de cada caso em função das suas características particulares, poderá recomendar as modificações consideradas como necessárias sendo informada pela ADN de cada etapa da realização das modificações.

3.4) As inspecções no local serão efectuadas pelos inspectores designados pela CIK – FIA, segundo as necessidades, com pelo menos uma inspecção preliminar e uma inspecção final.

Para os circuitos permanentes, a inspecção final deve ser feita o mais tardar 60 dias (90 dias para as provas do Campeonato do Mundo), antes do primeiro dia da primeira prova internacional aí a desenrolar.

Quando da inspecção, todos os trabalhos ligados ao revestimento da pista, às características permanentes e às instalações de segurança devem estar realizadas segundo os critérios definidos no presente regulamento e segundo as notas estabelecidas pela CIK-FIA aquando da entrega do Dossier.

Para os circuitos temporários, a data e hora da inspecção final serão afixados para cada caso individual pela CIK – FIA. A inspecção final deve todavia ser efectuada o mais tardar 24 horas antes do primeiro dia da primeira prova internacional que aí se desenrole.

Para circuitos E / Indoor a inspecção final deve ser feita o mais tardar 30 dias antes do primeiro dia da primeira prova internacional que se desenrole.

3.5) Os procedimentos mencionados no Artigo 3.4 são igualmente obrigatórios para os circuitos aonde sejam efectuadas modificações.

Toda a modificação respeitante ao traçado ou às instalações de segurança e não submetidas a aprovação da CIK – FIA antes da sua realização será susceptível de fazer caducar a obtenção da licença e poderá o circuito ficar impedido para organizar provas internacionais.

Artigo 4

Inspecção

4.1) A inspecção será obrigatória para:

- Obtenção de uma Licença de circuito CIK – FIA da categoria A, B, C, D ou E / Indoor (ver Anexo 15)
- Os novos circuitos destinados a provas internacionais, sob forma duma pré-inspecção.
- Os circuitos temporários antes duma prova internacional de cada ano, e antes de qualquer prova do Campeonato CIK – FIA.
- Os circuitos que tenham sido submetidos a mudanças no que respeita ao traçado ou às suas instalações de segurança, antes de puder ser utilizado para uma prova internacional.
- Todo o circuito que deva ser utilizado para uma prova do Campeonato do Mundo da CIK – FIA (pré - inspecção deverá ser efectuada o mais tardar 12 meses antes)

4.2) As inspecções poderão igualmente ser decididas por outras razões pela CIK-FIA, eventualmente segundo proposta da CIK-FIA ou ainda a pedido dos delegados propostos aos circuitos da ADN.

4.3) Procedimento respeitante às inspecções da CIK – FIA:

4.3.1) – O (s) Inspector (es) será (serão) escolhido (s) pelo Secretariado da CIK – FIA na lista de Inspectores aprovados pela CIK – FIA.

4.3.2) O (s) Inspector (es), deve (m) ser acompanhado (s) ao circuito pelo delegado da ADN respectiva. Nenhuma inspecção poderá ser organizada sem o consentimento da ADN.

4.3.3) Antes da inspecção, o (s) Inspector (es) devem poder examinar o Dossier do circuito e as plantas de todos os trabalhos fixados.

Para esse efeito, uma planta numérica do circuito à escala de 1:500 com indicação da orientação, direcção da corrida, as construções das instalações, as vias de acesso, a pista e as vias de escapatória, a colocação da grelha de partida, as ambulâncias, o centro médico, dos veículos de luta contra incêndio e os postos dos Comissários de Pista.

Assim como um plano do Paddock à escala de 1:500 com os lugares de 6 m x 8 m para as Licenças A, B e C e de 3 m x 4 m para as Licenças D e E/Indoor (largura e profundidade) e os caminhos de acesso aos lugares de uma largura mínima de 4 m desenhados por um Arquitecto devem ser fornecidos à CIK-FIA

O plano final do Paddock será estabelecido pela CIK-FIA.

É evidente que nenhuma inspecção será efectuada sem que os Inspectores designados tenham podido estudar o Dossier completo do circuito compreendendo os desenhos completos do circuito e todos os trabalhos a realizar com fotografias de apoio.

Senão um novo Dossier deverá ser depositado

No caso de circuitos já instalados, deve compreender o questionário de circuito standard da CIK – FIA (Anexo 9) e todos os documentos afectos.

O não respeito por estas condições poderá levar à anulação da inspecção e um novo Dossier deverá ser depositado.

4.4. Os representantes da imprensa não poderão ser admitidos na pista durante a inspecção e a ADN bem como o representante do circuito terão que assegurar que os inspectores não terão qualquer entrave na execução do seu trabalho por pessoas cuja presença não seja fundamental e esse respeito. Nenhum veículo deverá circular no percurso durante a inspecção, salvo se for inevitável pela utilização das vias públicas.

4.5) Taxa respeitante às inspecções da CIK – FIA:

Uma taxa tipo, cobrindo todas as despesas, será facturada à ADN por cada circuito inspeccionado.

O transporte, alojamento e refeições do (s) inspector (es) incumbem directamente aos proprietários do circuito.

4.6) Relatório da inspecção da CIK – FIA:

Nos 15 dias que se seguem à inspecção, o (s) inspector (es) deverá (ão) submeter à CIK-FIA, cópias do relatório que compreenderá as recomendações respeitando as medidas a tomar ou os melhoramentos a fazer fixando um prazo para completar os trabalhos.

Só os relatórios que cheguem ao Secretario da CIK – FIA e enviados nos 15 dias seguintes a uma reunião da Comissão da ADN respectiva, serão válidos.

Artigo 5

Consequências de uma inspecção

5.1) Cada vez que um relatório de uma inspecção oficial aprovada pelos inspectores seja dirigida oficialmente pelo Secretariado da CIK – FIA à ADN do circuito respectivo, aquela ADN terá 3 semanas no máximo, a contar da recepção, para dar conhecimento à CIK – FIA de todos os comentários sobre o dito relatório.

Na falta de qualquer comentário, o relatório será considerado como definitivo e o programa de execução dos melhoramentos exigidos dado como aceite.

Se existir um desacordo, após este período de 3 semanas e este se mantiver entre o ou os Inspector (es) e a ADN respectiva sobre qualquer ponto que seja do relatório, o Presidente da CIK-FIA voltará a examinar o Dossier na próxima reunião da CIK-FIA

5.2) Fica entendido que a organização de uma prova internacional poderá ser interdita se os trabalhos pedidos ou se o programa estabelecido pelo Inspector, não tiver sido integralmente executado.

A CIK – FIA está habilitada a autorizar o desenrolar de toda a prova internacional em um circuito, bem como, no caso de as instruções da CIK-FIA não terem sido respeitadas, interdita-lo.

Se um circuito possui mais do que um traçado, a aprovação não é válida senão para o (os) traçado (s) que for (foram) inspeccionado (s).

Os circuitos serão aceites para a organização de provas inscritas no Calendário Desportivo Internacional da CIK–FIA, unicamente com a mesma configuração e as mesmas instalações que tenham sido indicadas no projecto na posse da CIK – FIA e que tenham recebido o aval do Inspector da CIK– FIA, nos limites do período de validade máxima de três anos a contar da data de emissão da Licença.

Artigo 6

Graus de licença de circuito

6.1) Circuitos curtos:

Cada grau de licença é igualmente válido para todas as categorias de Karts de graus inferiores, a licença A será o grau mais elevado (ver Anexo 15).

A entrega da Licença é necessária para formular um pedido de organização duma prova para a categoria visada para esta Licença, mas não suficiente para assegurar aquela inscrição no calendário duma prova no quadro dum Campeonato da CIK – FIA.

CATEGORIA A: circuito cujas infra-estruturas estão adaptadas ao Campeonato do Mundo.

CATEGORIA B: circuito adaptado a um Campeonato CIK – FIA, nas classes especificadas na Licença, à excepção do Campeonato do Mundo.

CATEGORIA C, D e E/Indoor: circuitos adaptados às provas internacionais mas não a um Campeonato CIK – FIA.

6.2) Circuitos longos:

- São reconhecidos como circuitos longos adaptados às Provas Internacionais de Karts das categorias KZ1 e KZ2 e Superkart, os circuitos detentores de uma homologação internacional FIA dos Graus 1, 2, 3 ou 4, à excepção de circuitos ocasionais, segundo o definido no Artigo 6 do Anexo “O” ao Código Desportivo Internacional da FIA.

- Capacidade (número de Karts admitidos em pista): calculada em função do comprimento do circuito, à razão dum kart por cada 50 metros, com um máximo absoluto de 60 Karts.

Artigo 7

Concepção dos circuitos

Os princípios contidos neste Artigo, tem por intenção ajudar à concepção geral dos projectos do circuito para apresentação à CIK – FIA, com vista a uma futura entrega de Licença (ver Artigo 3.1). Nos países onde a lei o exija, os responsáveis de um circuito devem assegurar que as prescrições estabelecidas pelas Autoridades Públicas sejam respeitadas e devem obter a sua autorização oficial.

Os painéis indicando a proibição de fumar nos Parques de Assistência, no Paddock, na grelha de partida e na pista deverão ser colocados.

7.1) Plano:

A forma do traçado no seu plano não está sujeita a restrições; contudo a CIK – FIA pode recomendar modificações que favoreçam a qualidade das competições em caso de necessidade prática.

Aquando dum pedido de homologação, é obrigatório fornecer uma planta sobre suporte informático (se possível no formato «Autocad», extensões dwg ou dxf.) representando a pista e as infra-estruturas.

Para todos os circuitos que peçam uma homologação ou re-homologação, a CIK-FIA realizará uma simulação numérica sobre as trajectórias

Esta simulação servirá de linha directriz para a colocação de barreiras de segurança e das zonas de escapatória.

Aquando da concepção de um novo circuito permanente, a utilizar para Campeonatos, Troféus e Taças CIK – FIA, será preciso prever um desenvolvimento mínimo de 1 200 m.

Aquando da concepção dum circuito temporário, a utilizar para provas internacionais de Karting ou Campeonatos, Troféus e Taças da CIK – FIA, é necessário prever um desenvolvimento mínimo de 1.000 m.

Aquando da concepção dum circuito de E/Indoor, utilizado para provas internacionais de Karting e os Campeonatos, Troféus e Taças da CIK – FIA é necessário prever um desenvolvimento mínimo de 600 m.

Número de Karts admitidos numa pista nos circuitos, E/Indoor, calculado em função do comprimento do circuito (ver Anexo 14).

7.2) Características (ver Anexo 14):

Comprimento para circuitos permanentes:

1 200 m mínimo para a obtenção da Licença «A» ou «B».

1 000 m mínimo para obtenção da Licença «B», para circuitos homologados antes de 1 de Abril de 2009

Categorias sem caixa de velocidade:

1 700 m máximo

Categorias com caixa de velocidades:

2 500 m máximo

Comprimento para circuitos temporários:

1 200 m mínimo para a obtenção da Licença «A»

1 000 m mínimo para a obtenção da Licença «B»

800 m mínimo para obtenção da Licença «C»

600 m mínimo para obtenção da Licença «D» ou «E»

Largura para circuitos permanentes:

8 m mínimo, 12 m máximo para obtenção da Licença «A» ou «B»

7 m mínimo , 12 m máximo para obtenção da Licença «C»

6 m mínimo , 10 m máximo para obtenção da Licença «D»

7 m mínimo , 10 m máximo ,para obtenção da Licença «E»

Largura para circuitos temporários :

8 m mínimo , 12 m máximo para obtenção da Licença «A» ou «B»

7 m mínimo , 12 m máximo para obtenção da Licença «C»

7 m mínimo , 10 m máximo para obtenção da Licença «D»

7 m mínimo , 10 m máximo para obtenção da Licença «E»

Declive para circuitos permanentes:

Longitudinal: 5 % máximo

Transversal: 10 % máximo

Linha recta de partida/ chegada para circuitos permanentes ou temporários:

Mínimo 150 m para a Licença «A» ou «B» 100 m para a Licença «C» e $2L / 28 + 40$ para a Licença «D» ou «E» (L = comprimento total do circuito).

Túnel: Largura da pista, mais 1,8 m livres (protecções compreendidas) de um e de outro lado da pista

Altura mínima de 2,50 m.

Ponte: Largura da pista, mais 1,8 m livre (protecção pastoral) de cada lado da pista.

Piso: Revestimento em asfalto em todo o comprimento da pista.

Iluminação: Para utilização nocturna ou E / Indoor, é necessário prever uma luminosidade absoluta de 150 Lux mínimo.

Vias de desaceleração e vias de saída: as intersecções das vias de desaceleração e de saída relativas à pista devem ser situadas de maneira que não haja cruzamentos entre as trajectórias dos Karts que circulam na pista e as dos Karts que entram na Zona de Reparações ou que daí saiam.

Admissão de Karts na partida: (ver Anexo 14)

Os ângulos das vias de desaceleração e de saída relativas à pista não devem ultrapassar os 30 °.

Os bordos do asfalto dos lados esquerdo e direito da pista devem ser materializados por linhas brancas ou amarelas regulamentares, segundo as normas da estrada em vigor no país do circuito, mas num máximo de uma largura de 120 mm.

7.3) Paddock:

Um parque reservado aos Concorrentes / Condutores deve existir junto à pista, ligada a esta por uma entrada e uma saída claramente distintas.

O Paddock deve ser completamente cercado por uma vedação com 2 m de altura no mínimo.

Áreas de 4 m são obrigatórias. A superfície e o número de lugares serão indicados na Licença. O Paddock deverá compreender uma instalação de terminais, na razão de um terminal para 8 lugares máximo (380V – 20 Ah ou voltagem/amperagem local).

Para uma Licença «A», o Paddock deve ter uma superfície mínima de 12.000 m² e ter os lugares com 6 x 9 m para os Campeonatos, Taças e Troféus da CIK – FIA ou 6 x 8 m para as provas inscritas no Calendário Desportivo Internacional.

Para uma Licença «B», o Paddock deve ter uma superfície mínima de 9.000 m² e ter os lugares de 6 x 9 m, para os Campeonatos, Taças e Troféus CIK – FIA ou 6 x 8 m para as provas inscritas no Calendário Desportivo Internacional.

Para a Licença «C», o Paddock, deve ter lugares de 6 x 8 m para as provas inscritas no Calendário Desportivo Internacional.

Para os circuitos temporários, este número será determinado pela CIK-FIA.

O Paddock deve ser uma só área

- Paddock para os circuitos E/Indoor:

Se o Paddock é exterior, os critérios gerais são aplicados.

Se o Paddock é interior, para uma licença «B» ou para uma licença «C», deve conter lugares de 3 m x 4 m (largura e profundidade) colocados gratuitamente à disposição de cada um dos Concorrentes.

Por razões de segurança, em todas as provas CIK – FIA, o Paddock deverá ser fechado e guardado durante a noite.

7.4) Parque de Assistência e Parque Fechado

Para uma licença «A» ou «B» os Parques de Assistência são obrigatórios. Devem ser concebidos no mínimo segundo as superfícies equivalentes ao plano estabelecido pela CIK – FIA (medidas, dimensões e instalações no plano do Anexo 8). A pista de desaceleração deverá ter na sua entrada uma chicane destinada a abrandar a velocidade dos Karts.

A largura da pista de desaceleração deverá ser compreendida entre 2 m e 3 m.

Deverão comportar entre outros:

- Um local exterior resguardado da chuva e de correntes de ar para o depósito dos pneus,
- Um local coberto e ventilado para depósito do carburante
- Um local coberto para armazenamento do material técnico.
- Um local coberto exclusivamente indicado para os controlos técnicos (desmontagem)
- Estes 4 locais, de construção sólida, devem poder ser fechados e selados.
- Um local coberto para as Verificações Técnicas (100 m²).
- Um local coberto para a balança. O acesso à balança será facilitado por rampas ou pela sua integração no solo. Deverá ser electrónica e certificada oficialmente antes do início da prova.

O Organizador deverá munir-se de pesos de controlo de 100 Kg certificados oficialmente. Estes pesos servirão de ajuste da balança antes e durante a prova.

- Um Parque Fechado
- Um serviço de luta contra incêndio, compreendendo diversos extintores.
- Se redes temporárias são utilizadas para delimitar os Parques de Assistência, os limites destes deverão ser marcados no solo desde o dia da inspecção do Circuito.
- Nos casos de circuitos de E/Indoor, os procedimentos de segurança deverão ser reforçados.

7.5) Bordos e margens laterais da pista e zonas de escapatória:

A pista deverá ser rodeada dos dois lados, em todo o seu comprimento, de bermas compactas com uma superfície plana e terem uma largura mínima de 1,80 m.

Estas bermas deverão ser livres de todos os restos de gravilha e deverá ser plantada erva numa largura mínima de 1 m.

Elas deverão prolongar o alinhamento da pista, sem desnível entre a pista e a berma: toda a transição horizontal deve ser gradualmente progressiva.

Por área de escapatória compreende-se o terreno compreendido entre a berma da pista e a primeira linha de protecção; salvo especificação contrária, deverá ter as mesmas características de base da berma podendo ser menos estabilizada

A área de escapatória deve ser ajustada com a berma, sem desnível negativo; se uma desnivelção positiva existe ela não deve ultrapassar 10 %, com uma transição progressiva entre a pista e a zona da escapatória.

Estas exigências aplicam-se igualmente nas áreas de gravilha.

A dimensão mínima da berma e da área de escapatória deverá ser o resultado de uma simulação numérica considerando a velocidade do kart na sua trajectória, o ângulo de impacto e o coeficiente de atrito assim como outros parâmetros específicos.

A simulação deve ser realizada segundo um programa de simulação.

Todavia esta grandeza deverá ser verificada a ajustada segundo os diferentes traçados e as reais aquisições de dados.

A distância entre duas partes adjacentes da pista deve ser no mínimo de 8 m, para uma Licença «A» ou «B» ou «C» e um mínimo de 6 m para uma Licença «D» ou «E».

Uma barreira de separação no meio desta zona de segurança, se esta estiver compreendida entre os 6 e 15 metros poderá ser exigida em função dos resultados da simulação numérica de segurança ou da inspecção

Para os circuitos temporários e / ou E/Indoor, a pista deverá ser rodeada os dois lados, em todo o seu comprimento, de barreiras de segurança compactas comportando uma superfície vertical plana.

Por áreas de escapatória compreende-se a superfície compreendida entre as margens da pista e a primeira linha de protecção; salvo especificações contrárias, é obrigatória no eixo da trajectória cuja mudança de direcção é mais do que 80°.

7.6) Grelha de partida

Segundo o croquis do Anexo 10

Deve ter um mínimo de 70 m entre a linha de partida e a primeira curva para uma Licença «A» ou «B», 50 m para uma Licença «C» e 40 m para uma Licença «D» ou «E». Esta curva deverá ser aberta ao máximo, quer dizer, deverá ter 10 e 12 m de largura.

Como primeira curva, entende-se uma mudança de direcção em pelo menos 45°.

7.7) Luzes de partida

7.7.1) Para a partida de uma corrida de Karting a instalação deve respeitar as seguintes exigências:

- A) As luzes devem estar colocadas entre 10 a 15 metros à frente da primeira linha da grelha de partida.
- B) As luzes devem estar colocadas a uma altura compreendida entre 2,5 e 3,5 m acima da pista.
- C) As luzes devem estar colocadas no mínimo acima de metade da pista ou sobre o centro da pista.

A plataforma de comando deverá estar situada a 2,5 m de altura e a um máximo de 3 m do bordo da pista;

Um sistema de aviso de luzes (vermelhas e laranjas) deverá ser colocado dentro do campo de visão do Starter a partir do local em que ele der a partida (em frente à grelha).

7.7.2) Significado:

As luzes devem ter o seguinte significado:

LUZES VERMELHAS acesas: preparar para iniciar a partida

LUZES VERMELHAS apagadas: iniciar a partida, a corrida começou

LUZES LARANJA piscando: partida atrasada, repartir para outra volta de formação

As luzes laranja serão colocadas ao lado das luzes vermelhas e serão duplas e na extremidade da linha direita da partida no eixo da pista.

As luzes deverão ser também grandes e brilhantes quanto o possível e pelo menos tão grandes e intensas como as luzes utilizadas para o controle de circulação nas vias públicas.

Todas as luzes deverão ser duplas, para garantir a eventual avaria de uma lâmpada.

O circuito comutador deve permitir as seguintes combinações:

Partida parada:

- Todas as luzes apagadas.
- Luzes vermelhas acendem-se segundo uma sequência automática com duração mínima de 4 segundos e apagam-se manualmente (pelo Director de Corrida ou Director de Prova) nos 2 segundos seguintes (todas as luzes se apagam = partida dada)
- Luzes laranja piscando e bloqueio da sequência das luzes vermelhas.

Partida lançada:

- Todas as luzes apagadas
- Luzes vermelhas acesas apenas (todas as luzes apagadas = partida dada)
- Luzes laranja piscando acesas com as luzes vermelhas.

7.8) Conta voltas e relógio

Um conta voltas electrónico e um relógio electrónico devem estar situados em local visível para os Pilotos.

Em caso de avaria devem poder funcionar manualmente.

Artigo 8

Medidas de segurança

Aquando do estabelecimento das medidas destinadas à protecção dos espectadores, dos pilotos, dos oficiais de corrida e do pessoal de assistência durante as competições, será necessário ter em conta as características do percurso (traçado, áreas adjacentes edifícios e obras de arte) e a velocidade alcançada em cada ponto da pista

O tipo de protecção da pista recomendada depende do espaço disponível e do ângulo provável de impacto.

Como princípio geral, onde o ângulo provável de impacto é fraco uma barreira vertical, lisa e contínua é preferível.

Onde o ângulo provável de impacto for grande, um sistema de dispositivos de desaceleração (por exemplo: áreas de gravilha) ou de paragem (por exemplo: barreiras de pneus) devem ser utilizados e é indispensável prever suficiente espaço em tais locais na altura da concepção do traçado.

A CIK – FIA poderá fornecer conselhos a esse respeito, após estudo do traçado proposto aquando da entrega do Dossier.

O público deverá encontrar-se colocado a um nível idêntico ou superior ao do bordo da pista.

Quando o recinto reservado ao público estiver situado numa inclinação, o declive máximo deverá ser de 25 %, a menos que o terreno esteja disposto em terraço ou que tenha uma bancada permanente.

A colocação para o público deverá encontrar-se a uma altura mínima de 1,50 m em relação à pista e o talude assim constituído deverá ter um declive mínimo de 50 % (45°).

Uma vedação metálica duma altura mínima de 1,20 m ou uma estrutura equivalente deve proteger o público.

Deve estar a uma distância de 1 m mínimo atrás de uma ou duas linhas de protecção da pista, aprovada (s) pela CIK – FIA (pastoral simples ou grade de protecção de uma altura mínima de 2 m) ou se se encontrar no cimo deste talude de 1,50 m a 45°.

Todas as cercas para o público devem ser rodeadas eficazmente por uma rede contínua, assim como todas as zonas interditas ao público.

8.1) Barreiras de protecção

Tipo A: Colchões de ar

Tipo B: Colchões de borracha, rede de cerca; blocos de plástico

Tipo C: Blocos de espuma, pilha de pneus

8.2) Caixas de gravilha

As caixas de gravilha (ou de material equivalente aprovados) poderão ser realizados nas zonas de escapatória, deverão ser implantadas numa largura mínima de 2 m e realizadas ou recarregadas, com gravilha de granulidade de 5/15 de preferência ou de 8/20 no máximo numa espessura de 30 cm no mínimo.

Deverão ser descompactadas antes de cada competição.

As caixas de gravilha não devem estar situadas em plano inferior à pista nem ser precedida duma berma elevada mesmo ligeira ao nível do revestimento da pista.

8.3) Medidas de segurança para os circuitos temporários e/ ou E/ Indoor

Onde o ângulo provável de impacto for superior a 45°, um sistema de dispositivo de desaceleração (barreiras flexíveis, colchões de espuma, colchões de ar, etc.) ou de paragem (rede de cerca, etc.) deverá ser utilizado.

O público deve-se encontrar colocado a um nível idêntico ou superior ao do bordo da pista.

Se o nível for superior, o público deverá encontrar-se a uma altura mínima de 1,50 relativo à pista. Uma estrutura de uma altura mínima de 1,20 m deve impedir o avanço do público.

Se o nível for idêntico, uma cerca metálica de uma altura mínima de 1,20 m ou uma estrutura equivalente devem reter o público.

Ele deve estar afastada de 1 m no mínimo atrás da primeira ou segunda linha de protecção da pista aprovada (s) pela CIK – FIA (pastoral simples ou rede de protecção de uma altura mínima de 2 m).

Artigo 9

Edifícios e instalações pertencentes ao circuito

As exigências respeitantes à Torre de Controlo, Postos dos Comissários de Pista, Paddock, Centro Médico; etc. diferem segundo o tipo de prova previsto.

Cada projecto deve ser estabelecido em colaboração entre a direcção do circuito, a ADN e a CIK – FIA.

Todavia, as instalações devem no mínimo compreender:

- Uma sala para os Comissários Desportivos
- Uma sala para a Cronometragem
- Um secretariado para a Direcção de Corrida
- Um secretariado para a Manifestação
- Uma sala para a CIK – FIA
- Uma sala para o Director de Corrida e Director da Prova
- Uma sala para os Comissários de pista
- Um Centro Médico
- Uma sala de Briefing

Entretanto os Postos dos Comissários de Pista devem ser compostos por uma superfície plana de 2 m x 2 m (para uma Licença «A» ou «B») ou de 1,5 x 1,5 (para uma Licença «C», «D» e «E») à altura de 30 a 40 cm do nível do solo, rodeados de protecção (pilha de pneus, colchões ou blocos de espuma, etc.) duma altura de 100 a 120 cm.

Artigo 10

Instalações para pessoas portadoras de deficiência

Em todos os circuitos, as instalações para pessoas portadoras de deficiência deverão estar conformes às leis em vigor no respectivo país.

Artigo 11

Medida do comprimento de um circuito

Para determinar as distâncias das corridas, recordes de corridas e classificação, o comprimento do circuito a tomar em consideração é o comprimento medido sobre o eixo da pista. O eixo da pista é a linha mediana compreendida entre os bordos do asfalto esquerdo e direito da pista materializada pelas linhas brancas ou amarelas regulamentares; uma atenção particular deverá ser tomada nos circuitos temporários.

O comprimento deverá ser preferencialmente medido no local (média entre os comprimentos dos bordos direito e esquerdo da pista). Mas (por defeito) ele poderá ser calculado.

Nesse caso, o seguinte método é proposto:

A forma geométrica do traçado será definida em termos do plano e do perfil longitudinal ao longo da linha mediana da pista e este traçado será utilizado no cálculo do comprimento oficial do circuito.

A definição do plano compreenderá o comprimento horizontal da linha mediana de todas as curvas e linhas rectas, os raios de todas as curvas circulares e a descrição matemática de todas as curvas de transição.

O perfil longitudinal será definido em termos, seja de curvas circulares verticais, seja numa série de níveis da linha mediana em intervalos de 10 m (mínimo) com uma precisão de 0,01 m.

O comprimento oficial da pista será calculado com uma precisão de 1 m, combinando o comprimento horizontal da pista e o seu perfil longitudinal.

Artigo 12

Estruturas no bordo da pista

Os painéis publicitários e a sua afixação, os ecrãs de vídeo e outras estruturas no bordo da pista devem ser estáveis e bem fixas.

A colocação e as características da publicidade não devem em caso algum perturbar a visibilidade dos Pilotos e dos Oficiais, nem produzir efeito óptico perturbando ou enganando (por exemplo repetição de cartazes de cores brilhantes e contrastes, painéis publicitários mal colocados induzindo em erro quanto ao traçado real da pista, etc.).

Nenhuma estrutura poderá situar-se na zona que vai da pista à primeira barreira de protecção. Toda a estrutura colocada atrás da primeira barreira deve encontrar-se afastada da mesma pelo menos 1 m e em nenhum caso deverá constituir um entrave à circulação e aos serviços de socorro. Se um painel estiver em risco de cair, atravessando uma barreira de protecção devem ser colocadas escoras suplementares por trás para o impedir.

Toda a pintura sobre o revestimento da pista, que não seja a que delimita os bordos da pista ou determina a grelha de partida, é proibida por razões de segurança.

Artigo 13

Relatório de acidente

Quando no decorrer de treinos ou corrida, um acidente implicar a hospitalização de uma pessoa ou causar deformação significativa no kart ou nas instalações do circuito (ou prova a eficácia de tais instalações no caso de acidente com forte impacto) incumbe ao responsável do circuito de submeter à ADN (e quando a lei do país o permita, à FIA) um relatório detalhado sobre as circunstâncias, os danos físicos, os danos materiais ocorridos no kart, assim como nas instalações do circuito.

Se as leis do país não o permitirem, a ADN deverá informar a FIA. O referido relatório deve, na medida do possível, incluir:

- um registo vídeo do kart e do local do acidente realizado imediatamente após os acontecimentos;
- os dados registados pela equipa do kart;
- os relatórios médicos ;
- os relatórios das testemunhas e do comissário de pista.

Esta disposição é uma condição necessária à validação da Licença do circuito. Toda a derrogação a esta regra será reportada ao Conselho Mundial do Desporto Automóvel da FIA.

Artigo 14

Conservação do Circuito

É recomendável que a ADN efectue regularmente inspecções durante o período da Licença.

Uma conservação adequada do circuito e das suas instalações é uma condição da Licença. O circuito deverá ser verificado não somente antes de uma prova mas igualmente depois desta, de modo a que os danos possam ser avaliados e um programa de reparação estabelecido.

Os principais pontos que requerem uma atenção regular são:

14.1 – Revestimentos da pista:

Limpeza e condições gerais.

14.2 – Bordos, bermas e zonas laterais;

Todos os bordos, bermas e zonas laterais, deverão estar ao nível do bordo da pista e todas as zonas situadas atrás das bordaduras deverão ser aterradas e niveladas. A relva deverá ser bem cortada e todas as ervas e vegetação seca retirada. A vegetação deve ser retirada das caixas de gravilha. Todas as zonas laterais até à primeira protecção devem estar livres de qualquer obstrução.

14.3 – Barreiras de pneus

A solidez das fixações destas barreiras entre elas assim como as estruturas existentes devem ser controladas.

14.4 – Redes de protecção para o público e grades reforçadas

Os suportes e a tensão das redes de protecção devem ser regularmente controladas. As redes deverão ser controladas para detectar e reparar qualquer deterioração.

14.5 – Bermas

As bermas devem ser controladas de maneira permanente para revelar o desgaste eventual. As bermas danificadas devem ser repostas imediatamente em bom estado.

14.6 – Esgotos e condutas de água

Os escoamentos de água deverão ser limpos e inspeccionados pela ADN que verificará o seu bom funcionamento antes das provas importantes.

14.7 – Linhas de delimitação do circuito

Todas as linhas de delimitação da pista e garagens, devem sempre ser mantidas limpas e intactas e de preferência repintadas antes de uma prova importante.

14.8 Observação e visibilidade

Uma boa visibilidade deve ser mantida a todo o momento entre os postos consecutivos de Comissários de Observação / sinalização, etc. As árvores e a vegetação devem ser limpas e cortadas a fim de manter uma boa visibilidade.

14.9 – Comunicação

O bom funcionamento dos telefones e de outros meios de comunicação deve ser controlado.

Anexos

- Anexo 1 – **SIMBOLOS PARA A PLANTA DO CIRCUITO**
- Anexo 2 – **BORDADURA INTERIOR**
- Anexo 3 – **VIBRADORES EXTERIORES**
- Anexo 4 – **CAIXAS DE GRAVILHA**
- Anexo 5 – **BARREIRAS DE PNEUS**
- Anexo 6 – **PASTORAL**
- Anexo 7 – **REDE DE SEPARAÇÃO**
- Anexo 8 – **PLANTA DO PARQUE DE ASSISTENCIA**
- Anexo 9 – **FORMULARIO DE HOMOLOGAÇÃO DO CIRCUITO**
- Anexo 10 – **GRELHA DE PARTIDA**
- Anexo 11 – **DOSSIER FOTOGRAFIAS DA INSPECÇÃO**
- Anexo 12 – **FUNDO DO PODIUM**
- Anexo 13 – **LUZES DE PARTIDA**
- Anexo 14 – **CRITÉRIOS DE LICENÇAS**
- Anexo 15 – **CATEGORIAS DE LICENÇAS**
- Anexo 16 - **PÓRTICO DA PARTIDA**
- Anexo 17- **LOCAIS NECESSÁRIOS**
- Anexo 18- **SALA DE IMPRENSA**
- Anexo 19- **ZONAS DE ESCAPE**
- Anexo 20- **PROTECÇÃO DOS POSTES**
- Anexo 21- **POSTOS DOS COMISSÁRIOS DE PISTA**
- Anexo 22- **VIAS DE DESACELERAÇÃO E VIAS DE SAÍDA**
- Anexo 23- **PRÉ - GRELHA**

Licenças – Critérios		Licença A		Licença B	
		Permanente	Temporário	Permanente	Temporário
Número de Karts (Max)	Sprint	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36	L/28 ≤ 36
	Endurance	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51	L/20 ≤ 51
Número de Karts (Max) se largura < 8m	Sprint				
	Endurance				
Extensão (min.) <u>Circuitos homologados</u> * Após 01-04-2009		1,200 m	1,200 m	1,200 m 1.000 m	1,200 m 1,000 m
Largura		8 -12 m	8 -12 m	8 -12 m	8 -12 m
Rectas de Partida/Chegada		150 m	150 m	150 m	150 m
Distância entre Karts na grelha de partida		4 m	4 m	4 m	4 m
Distância recta de partida – primeira curva		> 70 m	> 70 m	> 70 m	> 70 m
Gradiente longitudinal / transversal (%)		Max. 5 / 10	Max. 5 / 10	Max. 5 / 10	Max. 5 / 10
Túnel largura (min.)		Largura da pista + 1.8 m cada lado	Largura da pista + 1.8 m cada lado	Largura da pista + 1.8 m cada lado	Largura da pista + 1.8 m cada lado
Túnel altura (min.)		2.5 m	2.5 m	2.5 m	2.5 m
Pontes		Largura da pista + 1.8 m cada lado	Largura da pista + 1.8 m cada lado	Largura da pista + 1.8 m cada lado	Largura da pista + 1.8 m cada lado
Distância entre 2 secções da pista	Novos Circuitos	8 m min. 8-15 m : barreira de separação ≥ 15 m : dependendo de inspecção	8 m min. 8-15 m : barreira de separação ≥ 15 m : dependendo de inspecção	8 m min. 8-15 m : barreira de separação ≥ 15 m : dependendo de inspecção	8 m min. 8-15 m : barreira de separação ≥ 15 m : dependendo de inspecção
	Outros Casos	idem	idem	idem	idem
Largura da pista de desaceleração (entrada para o parque de assistência + área de reparações)		2 -3 m com chicane	2 -3 m com chicane	2 -3 m com chicane	2 -3 m com chicane
Postos dos Comissários (comprimento x largura x altura de protecção)		2 x 2 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m	2 x 2 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m
Bermas		1.8 m	1.8 m	1.8 m	1.8 m
Escapatórias		Dependendo da simulação – Mínimo recomendado para todos os novos circuitos: 10 m, a ser validado por simulação			

Licença C		Licença D		Licença E / Indoor	
Permanente	Temporário	Permanente	Temporário	Permanente	Temporário
$L/28 \leq 36$	$L/28 \leq 36$	$L/28 \leq 36$	$L/28 \leq 36$	$L/28 \leq 36$	$L/28 \leq 36$
$L/20 \leq 51$	$L/20 \leq 51$	$L/20 \leq 51$	$L/20 \leq 51$	$L/20 \leq 51$	$L/20 \leq 51$
$L/28 \leq 30$	$L/28 \leq 30$	$L/28 \leq 30$	$L/28 \leq 30$	$L/28 \leq 30$	$L/28 \leq 30$
$L/20 \leq 44$	$L/20 \leq 44$	$L/20 \leq 44$	$L/20 \leq 44$	$L/20 \leq 44$	$L/20 \leq 44$
800 m	800 m	600 m	600 m	600 m	600 m
7 -12 m	7 -12 m	6 -10 m	7 -10 m	7 -10 m	7 -10 m
100 m	100 m	$(2L / 28) + 40$	$(2L / 28) + 40$	$(2L / 28) + 40$	$(2L / 28) + 40$
4 m	4 m	4 m	4 m	4 m	4 m
> 50 m	> 50 m	> 40 m	> 40 m	> 40 m	> 40 m
Max. 5 / 10	Max. 5 / 10	Max. 5 / 10	Max. 5 / 10	Max. 5 / 10	Max. 5 / 10
Largura da pista + 1.8 m cada lado 2.5 m	Largura da pista + 1.8 m cada lado 2.5 m	Largura da pista + 1.8 m cada lado 2.5 m	Largura da pista + 1.8 m cada lado 2.5 m	Largura da pista + 1.8 m cada lado 2.5 m	Largura da pista + 1.8 m cada lado 2.5 m
Largura da pista + 1.8 m cada lado	Largura da pista + 1.8 m cada lado	Largura da pista + 1.8 m cada lado	no mínimo	Largura da pista + 1.8 m cada lado	no mínimo
8 m min. 8-15 m : barreira de separação ≥ 15 m : dependendo de inspeção	8 m min. 8-15 m : barreira de separação ≥ 15 m : dependendo de inspeção	6 m min. 6-15 m : barreira de separação ≥ 15 m : dependendo de inspeção	no mínimo	6 m min. 6-15 m : barreira de separação ≥ 15 m : dependendo de inspeção	no mínimo
Dependendo da simulação	Dependendo da simulação	Dependendo da simulação	no mínimo	Dependendo da simulação	no mínimo
2 -3 m com chicane	2 -3 m com chicane	2 -3 m com chicane	2 -3 m com chicane	2 -3 m com chicane	2 -3 m com chicane
1.5 x 1.5 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m	1.5 x 1.5 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m	1.5 x 1.5 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m	1.5 x 1.5 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m	1.5 x 1.5 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m	1.5 x 1.5 x 0.3-0.4 x 1-1.2 m
1.8 m	1.8 m	1.8 m	sem mínimo	sem mínimo	sem mínimo
Dependendo da simulação – Mínimo recomendado para todos os novos circuitos: 10 m, a ser validado por simulação					

REGULAMENTO DE CIRCUITOS DE KARTING CIK-FIA

PARTE 2

Recomendações respeitantes à vigilância dos circuitos de Karting

CAPITULO 1 – OBJECTIVOS

1.1 – Organização Geral

CAPITULO 2 – VIGILANCIA NO CIRCUITO

2.1 – Equipamento

2.2 – Postos de vigilância

2.3 – Sinalização

CAPITULO 3 – SERVIÇOS DE SEGURANÇA

3.1 – Serviços médicos

CAPITULO 1 - OBJECTIVOS

As recomendações do presente Anexo aplicam-se particularmente às corridas de Karting; ele definirá os objectivos e a organização da vigilância do circuito e dos serviços de intervenção, estabelecendo as regras que são recomendadas seguir para atingir estes objectivos.

A vigilância do circuito é destinada a assegurar as condições de segurança óptimas durante o desenrolar da prova.

As pessoas que trabalham junto da pista (comissários de pista, médicos, paramédicos, etc.) devem ser facilmente identificáveis em função do seu trabalho.

A maneira de os identificar deve ser especificada no «manual de operações» de cada prova.

1.1) Organização Geral

O Director de Prova deve designar um adjunto encarregado de organizar e de dirigir a vigilância do circuito os serviços de intervenção.

Este adjunto terá o título de responsável pela segurança e reportará directamente ao Director de Prova.

Para cada prova CIK – FIA, esta última designará um Starter oficial.

Este deverá ser obrigatoriamente ser o Director de Prova ou o Director de Corrida.

Capitulo 2 - Vigilância do circuito

Os trabalhos de vigilância do circuito compreendem os seguintes domínios, a observação, a sinalização e intervenção, compreendendo um determinado equipamento (Artigo 2.1), postos de vigilância (Artigo 2.2) e uma sinalização muito precisa (Artigo 2.3).

2.1) Equipamento

Para a Direcção da Corrida:

- a) Um sistema de emissor/receptor rádio ligado à cronometragem, à sala dos Comissários Desportivos (CD) e ao responsável do Parque Fechado.
- b) Todas as bandeiras necessárias ao bom desenrolar da prova.
- c) Um painel a fim de ser possível assinalar certas penalizações (falsa partida, partida antecipada, etc.)

Para os Comissários Técnicos (CT):

- a) Um sistema telefónico ou de comunicação electrónica ligado à sala dos CD.
- b) Um fax ligado à sala do CD
- c) Um sistema emissor/receptor ligado à direcção da prova

Para os Comissários Desportivos (CD)

A sala dos CD deve situar-se no mesmo edifício dos cronometristas. Esta sala deve ser insonorizada e exclusivamente acessível aos oficiais.

Ela deve ser munida de uma saída independente dando para a pista ou para o Parque Fechado.

Esta sala deve estar munida de:

- a) Um fax (ligado com os comissários técnicos),
- b) Um telefone interior em ligação com a cronometragem e com os CT,
- c) Um emissor/receptor rádio para cada CD.
- d) Uma planta do circuito indicando a localização de todos os serviços de segurança assim como a zona vermelha prevista para a imprensa,
- e) Uma cópia da licença do circuito emitida pela CIK – FIA.

Para cada grande manifestação, uma secretária no mínimo trilingue (Francês – Inglês mais a língua do país onde se desenrola a manifestação) deverá estar colocada à disposição dos CD durante a duração total da manifestação.

Implementação das operações

Antes da partida de cada manche de prova compete ao Director da corrida ou ao seu assistente assegurar:

Para cada grande manifestação, uma secretária no mínimo trilingue (Francês – Inglês mais a língua do país onde se desenrola a manifestação) deverá estar colocada à disposição dos CD durante a duração total da manifestação.

Posição das operações

Antes da partida de cada manche de prova compete ao Director da corrida ou ao seu assistente assegurar:

- a) Que o circuito está liberto de qualquer obstáculo,
- b) Que todos os comissários de pista ocupam os seus postos,
- c) Que todas as vias de acesso e de saída da pista estão fechadas.

Os outros deveres do Director da Prova previstos pelo presente Anexo são:

- Autorizar a utilização de todos os serviços de urgência que sejam julgados necessários, de acordo com o responsável desses serviços,
- Apresentar os sinais que lhe são formalmente reservados,
- Vigilância da pista a olho nu
- e assegurar que uma compilação contendo todos os relatórios (dos comissários de pista etc.) é correctamente ordenado, afim que as medidas possam ser tomadas se necessário .

Por outro lado compete a todo o momento verificar que a competição se desenrola com toda a conformidade com a Código Desportivo Internacional da FIA, Regulamento Standard do Campeonato a desenrolar e o Regulamento Particular da Prova.

2.2) Postos de vigilância

a) O pessoal (os comissários de pista) assegura a vigilância da pista e suas áreas circundantes.

Estes postos, adjacentes à pista, devem na sua concepção prever uma área estabilizada adequada ao abrigo dos Karts que saem da pista e proteger os oficiais e equipamento.

b) Número e localização:

O número e local dos postos serão determinados em função das características do circuito.

- Nenhum sector da pista deve escapar à observação.

- Cada posto deverá ser ocupado por um mínimo de 2 pessoas.
- Cada posto deverá poder comunicar visualmente com o precedente e seguinte e poder comunicar por rádio com a Direcção da Corrida.
- Cada posto deve ser assinalado por um painel claramente visível da pista com um número aumentando desde o primeiro posto colocado após a linha de partida

c) Protecção

Os postos devem estar situados de tal maneira que o pessoal não se encontre constrangido de trabalhar sem protecção no caso de uma saída ou acidente.

O posto terá uma protecção imposta pela CIK – FIA.

d) Equipamento: é necessário prever em cada posto:

(a) Um conjunto de bandeiras de sinalização (referencias do Pantone) compreendendo:

- 2 Amarelas (amarelo C)
- 1 Amarela com riscas vermelhas
- 1 Branca
- 1 Verde (348 C)
- 1 Azul (298 C)
- 1 Vermelha (186 C)

(b) É necessário prever no mínimo em cada posto:

- 1 Extintor portátil
- 1 Painel «SLOW»
- 2 Vassouras grossas

Pessoal:

Os comissários de pista deverão ser qualificados para esta função após passagem de um exame especial sob controlo da ADN.

Missão:

Cada posto deverá:

- Advertir os Pilotos por meio de sinalização (bandeiras, painéis ou luzes) de todo o perigo ou de toda a dificuldade que eles não possam prever,
- Informar a Direcção de Corrida de todos os incidentes que ocorram nos seus limites de intervenção do posto e propor a tomada de acção dos serviços de urgência se esta for necessária,
- Verificar que a corrida se desenrola dum maneira justa do ponto de vista desportiva e reportar à Direcção de Corrida todo o comportamento perigoso e anti-desportivo,
- Manter o seu sector da pista para que esteja limpo e livre de obstáculos tentando eliminar o óleo que se tenha espalhado assim como a gravilha que se encontre na pista no seguimento dum saída de pista.

Vestimenta:

Os comissários de pista devem utilizar a mesma vestimenta fornecida pelo organizador ou ADN.

Os comissários de pista não devem utilizar vestimenta dum cor similar à das bandeiras de sinalização, branca, verde, amarela ou vermelha nomeadamente.

2.3)Sinalização

No que respeita à vigilância da pista, o Director de Prova (ou seu adjunto) e os postos de vigilância devem contar com o uso de sinais para contribuir para a segurança dos pilotos e fazer respeitar o regulamento.

Estes sinais são transmitidos à luz do dia por bandeiras de cores diferentes, ou painéis, ou por luzes de cores diferentes de noite.

Bandeiras:

As dimensões mínimas de todas as bandeiras será de 60 cm x 80 cm, salvo as bandeiras vermelha e a bandeira de xadrez preta e branca que deverá ter pelos menos 80 cm x 100 cm.

Sinalização por bandeiras que devem ser utilizadas pela Direcção de Corrida ou o Director da Prova, na linha de partida;

(a) Bandeira Nacional;

Esta bandeira é normalmente utilizada para dar a partida de corrida.

O sinal de partida deve ser dado baixando a bandeira, no que diz respeito às provas com partida parada, não deve ser levantada acima da cabeça antes que todos os Karts não estejam parados e em nenhum caso durante mais do que 10 segundos.

Esta bandeira não será utilizada senão em certas circunstâncias (por exemplo no caso onde a sinalização luminosa não funcione mais) e para os treinos cronometrados.

(b) Bandeira Vermelha:

Deve ser agitada na linha de partida quando for decidido parar uma sessão de treinos ou corrida.

A bandeira vermelha pode ser utilizada pelo Director de Prova ou seu representante, para o fecho da pista.

(c) Bandeira de xadrez (branca e preta):

Deve ser agitada. Significa o fim duma sessão de treinos ou da corrida.

(d) Bandeira Preta:

Deve ser utilizada para informar o piloto em causa que ele deve parar, na próxima vez que se aproxime da entrada do Parque Fechado.

Se por um motivo qualquer o piloto não respeitar esta instrução, esta bandeira não deve ser apresentada durante mais do que quatro voltas consecutivas.

A decisão de apresentar esta bandeira é da responsabilidade exclusiva dos Comissários Desportivos e o Concorrente respectivo será de imediato informado da decisão.

(e) Bandeira preta com disco laranja (de 40 cm de diâmetro);

Deve ser utilizada para informar o piloto em causa que o seu kart tem uma avaria mecânica susceptível de constituir um perigo para ele ou para os outros pilotos que seguem atrás e que ele deve parar na área de reparação na passagem seguinte.

Logo que os problemas mecânicos estiverem resolvidos, o kart pode retomar a corrida.

(f) Bandeira preta e branca dividida diagonalmente

Não deve ser apresentada senão uma única vez.

Ela constitui uma advertência, indicando ao Piloto em referência que lhe está a ser assinalada uma condução anti-desportiva

As três bandeiras acima indicadas (d, e, f) deverão ser apresentadas imóveis e acompanhadas dum painel preto com números brancos que deve ser apresentado ao piloto do kart com o referido número.

Estas bandeiras poderão igualmente ser apresentadas noutros locais que não a linha de partida se o Director de corrida ou o Director de Prova o julgue necessário.

Normalmente a decisão de apresentar as duas últimas bandeiras (e, f) é da responsabilidade do Director de corrida ou do Director de Prova.

Todavia elas poderão ser apresentadas por indicação dos comissários desportivos para aplicar uma sanção desportiva.

(g) Bandeira azul e vermelha (diagonal dupla) com número:

Paragem para o piloto antes de ser dobrado ou que tenha sido dobrado.

Esta bandeira não poderá ser utilizada se o Regulamento Desportivo do Campeonato, da Taça ou do Troféu, ou o Regulamento Particular da prova, o não preveja.

Sinalização de bandeiras a utilizar nos postos de vigilância:

(h) Bandeira Amarela:

É um sinal de perigo e deve ser apresentada aos pilotos de duas maneiras com o seguinte significado:

- Uma só bandeira agitada: reduzir a vossa velocidade, não ultrapassar e esteja pronto a mudar de direcção. Há um perigo num dos lados ou em parte da pista.

- Duas bandeiras agitadas: reduzir a vossa velocidade, não ultrapassar e estejam prontos a mudar de direcção ou de parar. Um perigo obstrui totalmente ou parcialmente a pista.

Normalmente, as bandeiras amarelas não deverão ser apresentadas senão no posto dos comissários de corrida que se encontrem antes do local do perigo.

As ultrapassagens estão proibidas entre a primeira bandeira amarela e a bandeira verde apresentada após o incidente.

(i) Bandeira amarela com listas vermelhas

Deve ser apresentada imóvel aos pilotos para os avisar duma deterioração da aderência devido à presença de óleo ou água na pista na zona onde é apresentada a bandeira.

Esta bandeira deve ser apresentada durante pelo menos 4 voltas a menos que o revestimento não volte ao normal entretanto.

Contudo, não é necessário ao sector seguinte ao que apresente esta bandeira, apresentar uma bandeira verde

(j) Bandeira azul:

Deve ser normalmente agitada para indicar a um piloto que ele está prestes a ser ultrapassado.

(k) Bandeira branca:

Deve ser agitada. É utilizada para indicar ao piloto que existe um veículo muito lento na porção da pista controlada por este posto de vigilância.

(l) Bandeira verde:

Deve ser apresentada para indicar que a pista está livre e deve ser agitada no posto dos comissários imediatamente após o incidente onde foram utilizadas uma ou mais bandeiras amarelas.

Poderá igualmente indicar a partida para uma volta de aquecimento ou início duma sessão de treinos, se o Director de Prova o julgue necessário.

- Sinalização por painéis «SLOW»

As dimensões mínimas dos painéis deverão ser de 60 x 80 cm. Os painéis devem ser de cor amarela com a inscrição «SLOW» a preto.

Os sinais por painéis «SLOW», devem ser utilizados pelo Director da Prova, o Director de Corrida (ou seu adjunto) na linha de partida e em todos os postos de vigilância por decisão do Director da Corrida de neutralizar a corrida (segundo os procedimentos descrito no Artigo 2.20 bis das Prescrições Gerais).

Capítulo 3 – Serviço de emergência

Compete aos comissários de pista de efectuar a primeira intervenção em caso de acidente com vista a desimpedir a pista.

Todavia a manipulação dum eventual ferido não poderá ser feita sem a presença dos membros da equipa médica sob a responsabilidade do ou dos médicos.

Se um kart parar na pista ou sair o primeiro cuidado dos comissários de pista nesse sector será o retirar para um lugar seguro.

Nenhum piloto poderá recusar que o seu kart seja colocado fora da pista.

Ele deverá fazer todos os possíveis para facilitar essa manobra e obedecer às indicações dos comissários de pista.

O piloto tem por obrigação de ficar junto ao seu kart até ao final da corrida.

3.1) Serviços médicos

3.1.1 – As condições formuladas pelo presente regulamento para a organização dos serviços médicos, das Provas Internacionais de Karting, podem se ajustar, para cada país respectivo, as disposições legais em vigor.

3.1.2 – Médicos

As disposições a seguir são de aplicação obrigatória para todas as provas inscritas no Calendário Desportivo Internacional.

3.1.2.1- Presença em cada dia a partir da primeira corrida ou sessão de treinos de dois Médicos competentes para os casos urgentes e de reanimação, segundo a legislação em vigor no país organizador.

Em todo o caso, nenhuma competição ou sessão de treinos não será possível desenrolar-se sem a presença dum Médico.

NOTA: esta presença de dois Médicos é recomendada para todas as provas nacionais.

3.1.2.2 – Um destes dois Médicos deve assegurar as funções de Médico-Chefe.

O seu nome deverá figurar no regulamento particular da prova.

O recrutamento do pessoal médico e paramédico necessário será da sua responsabilidade.

O Organizador terá de lhe fornecer toda a ajuda necessária para conclusão do seu trabalho.

Os organizadores terão que lhe fornecer todos os meios materiais e administrativos necessários ao desenrolar da sua missão.

Ele / ela devem sempre poder estar contactáveis.

Uma ligação rádio com o Director de Prova é obrigatória.

3.1.2.3 - Ambulância

A presença de duas ambulâncias é necessária. Elas devem em cada dia estar presentes a partir da primeira corrida ou sessão de treinos. Em todo o caso, nenhuma competição ou sessão de treinos se poderá desenrolar sem a presença duma ambulância.

No caso onde os dois Médicos estejam em intervenção, a prova deve ser interrompida até ao retorno de pelo menos de um dos dois Médicos.

No momento duma intervenção e em cada ambulância: um Médico deve estar presente mais um ou uma paramédico (a) competente para os casos de urgência, segundo a legislação em vigor no país organizador.

Dois equipamentos completos e distintos, conforme a lista abaixo indicada devem estar à disposição na partida das Provas seja de modo estável na ambulância, seja sob a forma do saco médico. Este material deve ser verificado por cada Médico-Chefe.

Em todo o caso, o pessoal de resgate deve estar familiarizado e formado para a utilização de material de retenção.

A lista presente abaixo é o mínimo requerido. Ela não é limitativa.

I) Equipamento para protecção das vias aéreas superiores

* material para entubação endotraqueal, detector de entubação esofágico, ou dispositivo de detecção do dióxido de carbono expirado.

- * material que permita em caso de entubação difícil ou impossível de assegurar, uma ventilação das vias aéreas (por exemplo: Fastrach® ou Combitude®, etc.
- * máscaras sem reinspiração com uma fonte de oxigénio de alto fluxo (para pacientes com ventilação espontânea).
- * cânulas de Guedel de tamanho adaptado para crianças e adultos:
- * sondas nasofaríngeas de medida adaptada para criança e adultos.
- * laringoscópio para criança e adulto e baterias/lâmpadas para recarga.
- * sondas orotraqueais de medida adaptada para crianças e adultos com aparelhos e acessórios adequados e dispositivo pneumático, dispositivo para medir a saturação de oxigénio.
- * mini-dispositivo de crocoterotomia.

II) Ventilação

Um aspirador portátil (300 mg Hg de pressão),

Um conjunto completo de sondas de aspiração sonda rígida de Yankauer,

Um bolsa auto-insuflável com reservatório de O² e máscara,

ventilação mecânica utilizando diversas modalidades actualmente aceites,

Fonte de O² com distensor e ligações apropriadas,

* drenagem torácica com válvula anti refluxo

É recomendado dispor de “máscaras específicas” para praticar na eventualidade respiração boca a boca

III Assistência circulatória:

* dispositivo para parar uma hemorragia em caso de traumatismo importante em extremo.

Nota: não se recomenda o uso de pinças cirúrgicas. A utilização de garrote validado concebido para esse efeito, tal como substâncias hemostáticas (Quick Clot®, etc.), é desejável

* equipamento para preparar acesso intravenoso.

* Conjuntos de perfusão IV x 4,

* Cateteres IV – medida 14 x 3 / medida 16 x 3.

* kit de cateterismo venoso central.

* material para drenagem gástrica

* material para verificação da bexiga

* Um volume suficiente de expansores volumétricos

* Monitor cardíaco

* E:C:G.

* Esfigmomanómetro + estetoscópio

IV) Medicamentos:

* drogas de reanimação actualmente recomendadas e utilizadas no país em questão.

* a título indicativo e não limitativo, aconselham-se as substâncias seguintes:

* Medicamentos para problemas respiratórios,

* Medicamentos para problemas cardiovasculares,

* Medicamentos para fins analgésicos ou espasmolíticos,

* Medicamentos para fins sedativos e anti-epilépticos,

* Glucorticoides

* Medicamentos para entubação e anestesia.

Esta lista não é limitativa e é deixada à apreciação de cada um. Ela deve incluir um conjunto abrangente de drogas usadas para lidar com uma configuração pré – hospitalar de emergência médica e traumática.

V) Material suplementar

a) Obrigatório em todos os casos:

- * uma reserva de O²
- * um colchão imobilizador (colchão de vácuo)
- * caixa contendo os instrumentos cirúrgicos esterilizados e compreendendo material hemostático.
- * material necessário para ocorrer de imediato um grande queimado,
- * dispositivos pneumáticos de redução e contenção de fracturas,
- * colares cervicais (diferentes tamanhos, adultos e crianças),
- * material injectável; sondas da bexiga, material de sutura, seringas e agulhas diversas,
- * otoscope

b) Recomendado

- * oftalmoscópio, dispositivo de estabilização de fractura pélvica não invasiva.

3.1.2.4 – Enfermaria

Uma enfermaria é obrigatória, sob a forma duma estrutura permanente ou provisória (tenda, veículo equipado). A sua concepção e sua localização são livres. O seu equipamento é colocado à responsabilidade do Médico Chefe.

Todavia, certas regras devem ser respeitadas:

- * presença dum paramédico;
- * uma ligação rádio;
- * pelo menos duas camas destinadas aos tratamentos correntes com um espaço de trabalho suficiente;
- * acesso e/ou portas destinadas à passagem de uma maca (1,30 m de largura)
- * luz eléctrica
- * previsão de água quente e fria
- * acesso desde a pista,
- * parque para as ambulâncias
- * segundo as condições climáticas, aquecimento / uma climatização pode ser necessária.

3.1.2.5 – Local para o controle Antidopagem

Um local para o controle Antidopagem deve ser previsto.

Ele pode ser colocado na enfermaria ou em outro lugar previamente fixado.

Ele deve incluir no mínimo um quarto com cadeiras e secretária, WC separados, um corredor ou uma sala de atendimento. No caso dele ser posicionado na enfermaria, deverá ter uma entrada separada.

É em todo o caso necessário, em caso de controlo, de marcar os locais previstos para o controlo Antidopagem.

3.1.2.6 – Serviço médico para o público

É diferente e completamente complementar do serviço de pista e será conforme a legislação em vigor do país. Será em todo o caso colocado sobre a responsabilidade e a coordenação do Médico Chefe da Prova.

3.1.3 – Questionário médico

Ele deve ser dirigido dois meses antes da Prova em causa e ser assinado por:

- o Médico Chefe
- o Organizador
- a ADN.

3.1.4 – Intervenção

3.1.4.1 – Sob a responsabilidade do Médico-Chefe, os hospitais devem ser informados por carta do desenrolar da Prova, sua data e seu programa pelo menos com dois meses de avanço para que sejam tomadas as disposições necessárias.

3.1.4.2 – Em caso de acidente necessitando de transferência urgente e se a Prova de desenrola num local onde o transporte por estrada para o centro hospitalar competente é julgado muito longo ou muito difícil, o Médico-Chefe pode solicitar à Organização de prever a utilização dum helicóptero (aparelho em “stand by”).

3.1.4.3 – Os Médicos estacionados habitualmente junto da pista, prontos a intervir «à vista». Um veículo poderá eventualmente ser colocado à sua disposição

3.1.4.4 – No caso de acidente, a organização e a direcção de intervenção médica são assegurados unicamente pelo Médico designado para esse título pelo Organizador.

3.1.5 – Controlo

No caso de questionário atípico ou insuficiente ou por qualquer outra razão, a CIK-FIA pode designar um Delegado Técnico para a prova respectiva.

Da mesma forma, no caso de constatação de factos negativos durante o desenrolar de uma Prova, a CIK-FIA pode designar um Delegado Médico para a sua edição seguinte.

NOTA: TODO ESTE TEXTO, É UMA TRADUÇÃO DO TEXTO PUBLICADO PELA CIK-FIA. EM CASO DE DIVERGÊNCIA DE INTERPRETAÇÃO ENTRE OS TERMOS DAS DIVERSAS TRADUÇÕES DOS REGULAMENTOS OFICIAIS, APENAS O TEXTO FRANCÊS FARÁ FÉ.