



# REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING

## 2026



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

### Índice

1 DISPOSIÇÕES GERAIS.....	1
2 CALENDÁRIO E ORGANIZAÇÃO DA PROVA.....	1
3 LICENÇAS DESPORTIVAS.....	1
4 IDADES .....	2
5 PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES .....	2
6 PONTUAÇÃO .....	3
7 CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING .....	4
8 INSCRIÇÕES .....	4
9 NÚMEROS DE COMPETIÇÃO .....	4
10 EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES.....	5
11 PUBLICIDADE .....	6
12 SISTEMA DE CRONOMETRAGEM - RECOLHA DE DADOS .....	6
13 IDENTIFICATIVOS .....	7
14 PISTAS .....	8
15 VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS.....	9
16 SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS.....	12
17 OBRIGAÇÕES DOS CONDUTORES.....	15
18 PNEUS.....	16
19 CONHECIMENTO DO PERCURSO E REGULAMENTOS.....	17
20 TREINOS CRONOMETRADOS .....	17
21 GRELHA DE PARTIDA .....	19
22 TIPOS DE PARTIDA .....	19
23 INTERRUPTÃO DE CORRIDA OU TREINOS.....	21
24 CHEGADA.....	22
25 CLASSIFICAÇÃO.....	23
26 DEFINIÇÃO DE INCIDENTE.....	24
27 REGRAS DE CONDUTA .....	24
28 PENALIDADES .....	24
29 OFICIAIS DA PROVA .....	26
30 DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS.....	26
31 PENALIZAÇÕES.....	27
32 SEGUROS .....	27



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

33 CASOS OMISSOS .....	28
34 PROTESTOS, RECLAMAÇÕES E RECURSO .....	28
35 RESPONSABILIDADES .....	29
36 ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO .....	29
37 APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO .....	29
38 DECLARAÇÃO DE LEITURA E ACEITAÇÃO DO REGULAMENTO .....	29
39 ADENDA .....	30
40 REGULAMENTO TÉCNICO .....	30



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

Benfica, Via Expressa, Rua nº I, Casa nº 07, Luanda – Angola. Tel.: 949 398 580; E-mail:  
[fadmangola@gmail.com](mailto:fadmangola@gmail.com)





## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

### 1 DISPOSIÇÕES GERAIS

- 1.1. Normas para organização de provas nacionais - de acordo com as normas dos Regulamentos CIK-FIA e seus anexos, Código Desportivo Internacional (CDI) e seus Anexos, Normas Específicas de Karting (NEK), Regulamentos Técnico de Karting, Regulamentos Desportivos Nacionais específicos e respectivos regulamentos de prova, elaborados e publicados pela FADM, bem como dos regulamentos específicos dos troféus, os quais todos os concorrentes e condutores se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.
- 1.2. Todas as Associações, Clubes e Promotores de Troféus, devem utilizar obrigatoriamente este Regulamento como base para os seus regulamentos particulares.
- 1.3. O Director de Provas e os Comissários Técnicos do CAK são nomeados/indicados pela FADM sem excepção.

### 2 CALENDÁRIO E ORGANIZAÇÃO DA PROVA

- 2.1 De acordo com o calendário oficial devidamente homologado e comunicado pela FADM – Federação Angolana dos Desportos Motorizados para 2025.
- 2.2 O Campeonato Angolano de Karting (CAK) Taça de Angola de Karting (TAK), e troféus, são reservados a condutores, cujos karts estejam em conformidade com as categorias estabelecidas no regulamento técnico nacional e internacional de karting ou nos regulamentos técnicos específicos de cada troféu, desafios, series ou critérios.
- 2.3 Os regulamentos de prova de todas as competições estabelecerão a mesma diferenciação por categorias, independentemente de, em cada uma dessas provas, pontuarem ou não, para o CAK ou TAK, todas as categorias participantes.

### 3 LICENÇAS DESPORTIVAS

- 3.1 Para a obtenção da Licença Desportiva todos os pilotos e chefe de equipa devem obrigatoriamente seguir o descrito no Regulamento de Emissão de licenças desportivas, homologado e publicado pela FADM.
- 3.2 O preço das Licenças Desportivas para o ano de 2025 está detalhado no regulamento mencionado no 3.1.
- 3.3 Nas provas de karting inscritas no calendário desportivo nacional, podem participar todos os concorrentes/condutores detentores de licença desportiva válidas.
- 3.4 No caso em que o concorrente não esteja a bordo do seu kart, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade ao condutor quando este tiver idade igual ou superior a dezoito anos. Quando a idade do condutor for inferior a dezoito anos essa responsabilidade incumbe exclusivamente ao encarregado de educação ou tutor do concorrente inscrito.
- 3.5 As licenças desportivas serão obrigatoriamente apresentadas aos organizadores das provas por todos os concorrentes e condutores regularmente inscritos em cada prova.



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

**2**

3.6 Recorda-se que nos termos do regulamento de emissão de licenças desportivas em vigor, e por força da regulamentação internacional – transcrita para a regulamentação nacional, os menores de 18 anos não poderão ser detentores de licença de concorrente.

3.7 No caso de dela necessitarem, tal licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respectivo condutor.

### 4 IDADES

4.1 Em provas nacionais reconhecidas pela FADM, a idade mínima é de 5 anos, salvaguardando-se as excepções indicadas.

4.2 Categorias:

Categoria	Idade Mínima	Idade Máxima	Observações
Iniciação	4	6	(a)
Cadetes	6	11	(b)
MAX	12	∞	(c)
DD2	15	∞	(d)
KZ	15	∞	(e)

- a) Troféu de Iniciação - a partir do dia em que faça o 5º aniversário e até final do ano civil em que faça 7 anos;
- b) Cadetes Micro - a partir do início do ano em que faça o 7º aniversário e até final do ano civil em que faça 9 anos. Os pilotos que façam 13 anos no presente ano não serão admitidos;
- c) Cadetes Mini - a partir do início do ano em que faça o 9º aniversário e até final do ano civil em que faça 11 anos.
- d) Cadetes Júnior - a partir do início do ano em que faça o 11º aniversário e até final do ano civil em que faça 13 anos.
- e) MAX (Juvenil) - a partir do início do ano em que faça o 13º aniversário e até final do ano civil em que faça 15 anos;
- f) DD2 (Júnior, Sénior e Master) - a partir do início do ano em que faça o 15º aniversário. São considerados pilotos Júnior os pilotos que tenham menos de 18 anos no presente ano. São considerados pilotos Master os pilotos que tenham mais de 33 anos no presente ano;
- g) KZ (Júnior, Sénior e Master) - a partir do início do ano em que faça o 15º aniversário. São considerados pilotos Júnior os pilotos que tenham menos de 18 anos no presente ano. São considerados pilotos Master os pilotos que tenham mais de 33 anos no presente ano;

### 5 PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES

5.1 Das categorias Cadetes / Juvenis / Júnior / Sénior / Master - aos pilotos vencedores no ano anterior nestas categorias, é autorizada a participação na época seguinte, na categoria superior, ainda que a sua idade seja inferior aos mínimos estabelecidos para essa categoria. A opção deverá ser exercida na data da requisição da licença desportiva, através de declaração do responsável pelo poder paternal (ou tutor, se for o caso) e será irreversível, estando sujeita a análise da FADM.



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026



- 5.2 Todos os condutores titulares de uma licença desportiva para uma determinada categoria etária e que no decorrer do mesmo ano civil, requisitem a licença para um grau superior, não mais poderão participar em provas da categoria etária inferior à que corresponda à nova licença de que passarem a ser detentores.
- 5.3 Opção de acesso a categorias superiores - deverá ser exercida na data da requisição inicial da licença desportiva e será irreversível.
- 5.4 Upgrade de licenças - todos os condutores titulares de uma licença desportiva específica para uma determinada categoria etária e que no decorrer do mesmo ano civil, requisitem a pré-graduação da sua licença para um grau superior, não mais poderão participar em provas da categoria etária inferior à que corresponda à nova licença de que passarem a ser detentores.

## 6 PONTUAÇÃO

- 6.1 Em cada prova os condutores obterão a seguinte pontuação, em todas as mangas de acordo com a sua classificação:
- ☐ 1º - 25; 2º - 20; 3º - 17; 4º - 15; 5º - 14; 6º - 13; 7º - 12; 8º - 11; 9º - 10; 10º - 9; 11º - 8; 12º - 7; 13º - 6; 14º - 5; 15º - 4; 16º - 3; 17º - 2; 18º - 1; 19º - 1; 20º - 1 ponto até ao último classificado.
- 6.2 A pontuação final (para a definição do pódio) da corrida será conforme a classificação do final das três mangas.
- 6.3 Todas as mangas irão contar na pontuação final do Campeonato Nacional (ex: um piloto que vença as 3 mangas de uma corrida, terá 25 pontos).
- 6.4 Os pilotos que participem na última prova pontuável para o Campeonato e que tenham participado em todas as corridas do campeonato, terão 5 pontos adicionais e, que farão parte integrante dos pontos obtidos na prova para efeito do parágrafo seguinte.
- 6.5 Uma prova só é pontuável para cada categoria desde que haja um mínimo de 3 participantes.
- 6.6 São factores de desempate por ordem: ☐ Maior número de primeiros lugares ☐ Maior número de segundos lugares
- ☐ Maior número de terceiros lugares
  - ☐ Assim sucessivamente
- 6.7 Só pontuam para o Campeonato, os condutores que efectuem as provas com plena inscrição e referida licença válida, conforme especificado.
- 6.8 Será atribuído o título de Campeão de Karting do referido campeonato em cada categoria, ao piloto que obter o maior número de pontos no campeonato, de acordo com os números anteriores.
- 6.9 Só serão válidas as pontuações dos pilotos que fizerem no mínimo 65% do campeonato em questão. Ex: Um campeonato com seis (6) corridas é igual a dezoito (18) mangas, todo piloto que queira pontuar para o Campeonato tem de competir em 11 mangas.



## 7 CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING

- 7.1 Homologação de circuitos - quaisquer competições oficiais de karting só poderão ser efectuadas em circuitos ocasionais ou permanentes desde que previamente validadas pela Associação Provincial anfitriã, e devidamente homologados pela FADM.
- 7.2 Todas as provas e treinos oficiais têm de usar obrigatoriamente a cronometragem automática (transponders), conta voltas (manual ou automático), balanças e bandeiras de sinalização em toda a extensão da pista.

## 8 INSCRIÇÕES

### 8.1 Número máximo de inscrições

Campeonato Nacional e competições promovidas pela FADM, Associações, Clubes e Promotores	30 Condutores por categoria
Taça de Angola	Depende das condições da pista.

- 8.2 Omissão ou falsa declaração sobre elementos da equipa/kart - a omissão ou falsa DECLARAÇÃO sobre dados de elementos da equipa e/ou, características do kart inscrito, implicarão a exclusão imediata do concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FADM.
- 8.3 Responsabilidade de inscrição de um kart - no que respeita aos karts de competição, fica subentendida que os concorrentes inscrevem sob sua inteira responsabilidade e honra, um kart em conformidade com a regulamentação técnica da competição a que corresponda à sua inscrição.
- 8.4 Participação em categorias diferentes - em cada prova dos diversos campeonatos, taça e troféus, um condutor não poderá participar em mais de duas categorias, ressalvando-se sempre a graduação da respectiva licença de condutor, no caso de detentores de licenças de karting. No caso de um condutor ser inscrito em duas categorias na mesma prova, tem de preencher um boletim de Inscrição por categorias sendo ainda devida uma taxa de inscrição para cada categoria.

## 9 NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- 9.1 Apresentação do número de competição atribuído - todo o condutor inscrito deverá apresentá-lo no seu kart, desde o início dos treinos livres e de forma bem visível.
- 9.2 Material e formato das placas porta -números - são montadas na traseira do kart deverão ser constituídas em matéria plástica, flexível e opaca, de formato quadrado.
- 9.3 Algarismos de competição - serão pretos sobre fundo a definir de acordo com a categoria.





## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

**5**

- 9.4 Locais de colocação - na dianteira, traseira e nas caixas laterais (nestas, o mais próximo possível das rodas traseiras) do kart e estarem devidamente montados em qualquer momento da prova, incluindo as sessões de treinos livres.
- 9.5 Atribuição de números pela FADM - aos concorrentes inscritos em cada categoria dos referidos campeonatos, será atribuído um número permanente na primeira prova em que participem, válido para todas as provas desse ano, pelo que os organizadores das provas seguintes deverão ter em atenção as listas por categoria, publicadas pela FADM, para que aos concorrentes participantes nas provas seguintes, não lhes seja atribuído um número já distribuído.
- 9.6 Atribuição de números pelo clube organizador - ler Art. 9.5.

## 10 EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

- 10.1 Tipo de materiais - será constituído por materiais resistentes e tanto quanto possível, ininflamáveis ou ignífugos.
- 10.2 A não conformidade com as disposições acima, o condutor será impedido de participar na prova.
- 10.3 Colar de protecção cervical - obrigatório para todas as categorias em competição.
- 10.4 Objectos interditos aos pilotos - durante os treinos e corridas são proibidos o uso de quaisquer objectos de adorno, de qualquer material sob a forma de piercings, colares ou pulseiras. É igualmente proibido transportar no seu fato de competição ou em qualquer local do kart, mesmo que fixado, qualquer equipamento, ferramenta ou material sobressalente, que possibilite a reparação do kart durante os treinos ou corridas. Assim, poderão ser efectuadas verificações ao cumprimento deste procedimento antes do início dos treinos e corridas.
- 10.5 Aparelho de rádio comunicação em provas de Sprint - estão totalmente proibidos.
- 10.6 Aparelho de rádio comunicação em provas de Resistência - apenas em provas com duração superior a uma hora e o regulamento da prova (ou do troféu) o permita, é autorizado o uso de aparelhos de comunicação via rádio entre o piloto e a sua equipa.
- 10.7 Prescrições CIK-FIA sobre os equipamentos de segurança:
- O condutor deverá obrigatoriamente utilizar:
    - a. Um capacete que ofereça uma protecção eficaz e inquebrável para os olhos. Os capacetes devem estar em conformidade com as prescrições FIA.  
Nota: Alguns tipos de capacetes não devem ser pintados nem neles ser colocado material adesivo. Qualquer adição de dispositivos aerodinâmicos ou outro, aos capacetes é proibida se não tiver homologado para o capacete em causa;
    - b. Um par de luvas que cubra completamente as mãos;
    - c. Os fatos deverão ser fabricados em tecidos homologados pela CIK/FIA, tendo que cobrir todo o corpo, incluindo as pernas e os braços. Os fatos mantêm-se válidos até cinco anos após a sua data de fabricação e a homologação (possibilidade de produção) é válida por cinco anos.
    - d. Os fatos de cabedal que correspondam às normas da FIM (espessura 1,2 mm) são permitidos sendo que para provas em circuitos longos, os fatos em cabedal são obrigatórios, sem forro ou com forro de seda, algodão ou Nomex.
    - e. As botas devem cobrir os tornozelos.
    - f. O uso de cachecol, lenço ou outro vestuário flutuante ao nível do pescoço, é proibido mesmo que esteja por dentro do fato.



g. Os cabelos longos devem estar amarrados de forma a não sair do capacete.

## 11 PUBLICIDADE

### 11.1 Locais onde a publicidade é autorizada:

- 11.1.1 Capacete, onde poderá constar o nome do condutor;
- 11.1.2 Fato de competição;
- 11.1.3 Chassis, carenagens e barras de protecção dianteira;
- 11.1.4 Placa dianteira porta números, desde que esta não interfira com a fácil identificação do número de competição, não sendo autorizada qualquer publicidade que ostente numeração;
- 11.1.5 Conformidade - toda a publicidade deverá estar conforme com o Regulamento para os Números de Competição e Publicidade em Automóveis que Participem em Competições Desportivas.

## 12 SISTEMA DE CRONOMETRAGEM - RECOLHA DE DADOS

- 12.1 Tipo de aparelhagem - em provas do campeonato ou taça durante os treinos livres, cronometrados e corridas, o sistema de cronometragem para registo de tempos (início e final) tem de ser automático e estar habilitada a medir até ao centésimo de segundo.
- 12.2 Especificações técnicas dos Transponders - para as competições nacionais promovidas pela FADM o sistema de cronometragem tem de ser electrónico e o software deve ser compatível com os transponders AMB. Marca: AMB/MYLAPS.
- 12.3 Características : Autónimo e alimentado por bateria ou compatíveis com decodificadores AMB/MYLAPS.
- 12.4 Sistema alternativo de cronometragem - tem de ser utilizado um sistema paralelo, por célula, ou outro (não dependente do sistema electrónico) para reconfirmação em caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do transponder, será válida a cronometragem alternativa.
- 12.5 Sistema de cronometragem em outras provas - é obrigatório que em todas as outras provas de karting inscritas no calendário desportivo nacional utilizem o mesmo sistema de cronometragem previsto nos números anteriores.
- 12.6 Contador de voltas - durante as corridas, um sistema paralelo (manual ou outro), deverá permitir o registo do número de voltas efectuadas por cada condutor.
- 12.7 Utilização de Transponders - dado que o sistema de cronometragem será automático, cada condutor terá que, utilizar nos treinos livres, cronometrados, mangas e corridas, um transponders do modelo definido no Art. 12.2, correctamente colocado, sob pena de ser impedido de participar na mesma.
- 12.8 Transponders pessoais (TP) - é altamente recomendável a utilização de transponders pessoais (doravante designados por TP) do mesmo tipo previsto no Art. 12.2. Neste caso os concorrentes deverão informar o organizador durante as Verificações Administrativas, do número de identificação do seu TP, para que seja registado no sistema de cronometragem.



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

6

- 12.9 Deficiência em TP - qualquer deficiência verificada num TP que tenha implicações na classificação, não poderá ser imputada ao organizador, assumindo o concorrente todas as consequências resultantes do seu eventual mau funcionamento ou falta de recarregamento.
- 12.10 Disponibilização de Transponders pelo organizador o u circuito - nos casos em que não disponham de TP, a organização ou o próprio circuito, poderão disponibilizar aos concorrentes transponders do mesmo tipo, caso disponham deles. Nesse caso, o transponder poderá ser levantado no decurso das Verificações Administrativas, mediante a entrega de uma caução a definir pelo organizador no regulamento da prova, a qual será devolvida integralmente no final da prova, mediante a devolução do transponder em perfeito estado de conservação.
- 12.10.1 Os organizadores estão autorizados a cobrar uma taxa de utilização por cada transponder que cedam a título provisório, a qual deverá constar do regulamento da prova.
- 12.11 Falta de transponders durante os treinos livres oficiais (quando obrigatório) e corridas - o condutor será avisado através da bandeira preta com disco laranja, devendo sair da pista para providenciar a sua imediata montagem, após o que poderá reiniciar os treinos ou corrida.
- 12.12 Falta de transponder durante os treinos cronometrados - considerando o disposto no Art. 17.4 o condutor não será avisado da falta do transponders ou da falta de registo de tempos. No caso de não ter obtido qualquer registo de tempo, será aplicada a regra de formação de grelha de partida prevista no Art. 20.14.
- 12.13 Entrada em pista sem Transponders - qualquer falta de atribuição de tempo nos treinos cronometrados e corridas, por razões que se prendam com a entrada em pista sem transponders, será da exclusiva responsabilidade do condutor.
- 12.14 Local e verificação da colocação do transponder - a verificação da colocação dos transponders são da responsabilidade dos Comissários Técnicos (CT). Contudo, a sua colocação é da responsabilidade do concorrente, devendo ser fixado na parte traseira do assento do kart não podendo ultrapassar 40 cm de distância ao solo. Por determinação do Conselho Técnico de Comissários (CTC) e aprovação do Colégio de Comissários Desportivos (CCD) a sua colocação não poderá ocorrer noutro local do kart.
- 12.15 Dispositivo de recolha de dados técnicos e eventual caução e/ou taxa de utilização - um sistema com vista à análise e controlo do cumprimento da regulamentação técnica, poderá ser utilizado, de acordo com as normas que a CIK-FIA e a FADM vierem a estabelecer, podendo ser aplicada uma caução e/ou taxa pela sua utilização.

## 13 IDENTIFICATIVOS

- 13.1 Número de Assistentes por ou piloto - máximo, de dois Assistentes com licença desportiva válida.
- 13.2 Passes Identificativos - os organizadores fornecerão a cada concorrente durante as Verificações Administrativas, os identificativos especiais para os Assistentes (com ou sem acesso à zona técnica), condutor e concorrente mencionados no boletim de inscrição e (quando possível) uma placa identificativa (medida aprox. 25x10 cm) para uma viatura com acesso ao paddock.



**REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026****7****13.3 Distribuição de passes:**

- ☐ Condutor - 1
- ☐ Assistente - 1 (sem acesso aos parques)
- ☐ Assistente de Parque - 1 (dois para as categorias Iniciação, Cadetes e Juvenis)
- ☐ Concorrente - 1 (Moral ou para condutores menores de 18 anos), (a um mesmo concorrente apenas será distribuído um passe Concorrente, mesmo que tenha inscrito vários condutores). ☐ Concorrente Moral - 2 passes de Convidado por equipa
- ☐ Livre-trânsito para viatura - 2

13.4 Controlo de licenças desportivas de Assistente - será efectuado durante as Verificações Administrativas.

13.5 Permissão de acessos - apenas poderá permanecer nas zonas de assistência rápida e ter acesso aos parques fechados de pneus e combustível (quando existam) e pré-grelha, um dos Assistentes licenciado e com os passes específicos fornecidos pelo organizador nos termos do Art. 13.2.

13.6 Nas categorias Iniciação, Cadetes e Juvenis, face à idade reduzida dos pilotos, é permitida a entrada na Zona Técnica e pré-grelha de 2 Assistentes. Nos casos em que seja autorizado pelo director de prova ou pelo CCD, poderão igualmente esses Assistentes ter acesso à grelha de partida.

13.7 Interação de acesso - para todas as categorias é interdito, quer o acesso quer a presença na zona técnica, pré-grelha ou grelha de partida, de qualquer pessoa não detentora da respectiva licença desportiva e do identificativo oficial da prova.

13.8 Acesso ao interior da pista - só os operadores de imagem e fotógrafos credenciados pela FADM ou pelo organizador, dispondo de coletes identificativos fornecidos pelo organizador - que não podem ser de cor igual ou confundível com a dos comissários de pista portadores das bandeiras de sinalização, têm acesso ao interior da pista, sendo contudo interdito a sua permanência em zonas consideradas perigosas definidas pelo organizador.

## 14 PISTAS

14.1 Lado da Pole-position - está definido na homologação da pista.

14.2 Capacidade máxima das pistas homologadas.

Treinos Livres	40 Karts	Simultâneo
Treinos Cronometrados	30 Karts	
Corridas	25 Karts	

14.3 Delimitação da pista - será delimitada pelas bermas naturais ou simplesmente por traços pintados no solo.

14.4 Restrição à utilização de percursos alternativos da pista - Apenas a pista poderá ser utilizada pelos condutores durante toda a prova, pelo que é proibida, em qualquer momento da prova, a utilização dos percursos alternativos à pista que funcionem como escapatórias, para nela reentrar em local diferente do utilizado para saída de pista por escapatória (salvo se expressamente prevista no regulamento da prova).

14.5 Tal infracção, que será analisada pelo CCD, poderá conduzir à exclusão imediata do condutor.





- 14.6 Uso de bermas de pista - salvo em caso de força maior, o uso das bermas é interdito, mesmo que disponham de pavimento estabilizado.
- 14.7 Uso sistemático das bermas - poderá implicar uma penalização que pode ir até à exclusão.
- 14.8 Constatação de factos pelos comissários de pista - quaisquer factos constatados pelos comissários de pista, deverão ser comunicados sem demora, via rádio, ao director de prova. No final da corrida tem de ser de imediato elaborado relatório escrito detalhado o qual deverá ser entregue ao director de prova, onde conste a hora da ocorrência, a identificação do comissário de pista e eventuais testemunhas.
- 14.9 Chefe de Posto - no máximo por cada 4 postos de comissários de pista, terá de ser designado um chefe de posto, cabendo-lhe a elaboração de relatório escrito, relativo à ocorrência de qualquer acidente e/ou incidente na sua zona de jurisdição.
- 14.10 O CCD analisará a gravidade da infracção e poderão aplicar multas ou pronunciar a exclusão do treino ou corrida, ou até a exclusão da prova por falta reiterada ou de gravidade considerada excepcional.

## 15 VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

- 15.1 As verificações e inspecções técnicas e administrativas são obrigatórias e sobre critério da FADM em todos os campeonatos e troféus realizados dentro da República de Angola.
- 15.2 Para todas corridas (campeonato nacional, taça de Angola, campeonatos provinciais e troféus) a FADM indicará sempre um Comissário que decidirá sempre que tipo de verificações ou inspecções devem ser feitas.
- a) Número de karts e pilotos a verificar que pôde ser pela classificação ou aleatório; b) Motores;
  - c) Carburadores;
  - d) Verificação de chassis e pneus;
  - e) Verificação do equipamento do piloto;
  - f) Outras verificações.
- 15.3 Informação aos concorrentes do local e hora - serão informados através do regulamento da prova, programa da prova/corrída (grelha horária tipo) ou por convocação individual.
- 15.4 Verificação Administrativa - será verificada a documentação do concorrente, do(s) condutor(es), Assistentes, validade e compatibilidade das licenças desportivas, levantamento dos transponders (caso não sejam possuidores de TP) ou informação do nº do seu TP, etc.
- 15.5 Interdição de substituição de material - a partir do início dos treinos cronometrados de uma categoria, não será possível ao condutor, substituir o seu material já identificado na VTI. Para as provas sem treinos cronometrados, esse prazo limite será até trinta minutos antes do início da 1ª manga ou corrida.
- 15.6 Selagem e/ou marcação dos motores, chassis e outros - durante as Verificações Técnicas Iniciais, poderá ser efectuada a selagem ou marcação dos motores, chassis e/ou outros órgãos do kart. Será utilizado um selo ou marca oficial FADM que deverá manter-se intacto em qualquer momento da prova, não podendo ser retirado(a) ou modificado(a).



**REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026****9**

- 15.7 Substituição do material no decurso de uma prova - deve respeitar os procedimentos previstos nos regulamentos nacionais desportivos e técnicos.
- 15.8 Pneus - de acordo com o detalhado no regulamento técnico nacional.
- 15.9 Verificação de conformidade da marca ou selo - em qualquer momento após as Verificações Técnicas Iniciais, um oficial de prova, actuando como Juiz de facto, poderá verificar se o selo está intacto ou se a marca corresponde à que foi utilizada naquela prova, sendo da exclusiva responsabilidade do concorrente qualquer irregularidade verificada. Antes de entrar em pista, o condutor deverá permitir a verificação do selo, ou marca, parando a marcha, se lhe for solicitado.
- 15.10 Responsabilidade do condutor na verificação da marca ou selo - no parque de chegada, após os treinos livres, treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, o próprio condutor deverá verificar se o selo está intacto e em boas condições, avisando imediatamente o CT, se verificar que este se perdeu ou quebrou. O CT substituirá ou reparará o selo e anotarà o novo número do selo, dando de imediato conhecimento por escrito ao CCD.
- 15.11 Substituição de selo - apenas poderá ser efectuada nestes casos e antes da saída do parque de chegada. Após a saída deste parque, nenhum selo poderá ser substituído, pelo que é da inteira e exclusiva responsabilidade do condutor observar a sua integridade.
- 15.12 Violação, retirada ou perda de selo - se à entrada do parque de montagem ou antes da partida para os treinos livres, treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corridas finais, for constatado que um selo foi violado, retirado ou perdido, o facto determinará a exclusão do condutor da prova, a ser pronunciada exclusivamente pelo CCD, na sequência de relatório específico apresentado pelo CTC da prova, não havendo lugar a reclamação ou apelo.
- 15.13 Troca de material entre concorrentes e/ou condutores - receptor e cedente incorrem na mesma penalidade do Art. 15.10.
- 15.14 Utilização fraudulenta ou revestimento dos fios, marca ou selo - se um concorrente for detectado a utilizar fraudulentamente um selo ou marca será excluído do evento podendo incorrer em outras penalidades a atribuir pela FADM. É interdito colocar qualquer material adicional (fita adesiva, silicone, cola etc.) à volta dos fios e do selo. Neste caso apenas o CTC da prova, poderá colocar um revestimento na extremidade do fio que se encontra após o selo.
- 15.15 Reparação de motores - o motor apresentado na verificação poderá ser selado/marcado de forma a permitir a sua identificação. A sua abertura e reparação durante a prova terão de ser previamente autorizadas pelo CTC depois de obtido o parecer favorável do Comissário Técnico, sem contudo ser permitida qualquer alteração à sua conformidade com os regulamentos técnicos. Todo o pedido de autorização para a reparação de um motor terá de ser analisado caso a caso e autorizado pelo CTC e Comissário Técnico que determinarão ainda o local para a sua realização, tendo de ser supervisionada por um CT ou CTC. A extensão desta reparação será limitada ao mínimo indispensável para o funcionamento do motor. Qualquer reparação entendida como







demasiado extensa, será considerada como substituição de motor e por isso sujeita a uma das penalidades previstas para estas situações, a qual será aplicada pelo CCD.

- 15.16 Substituição indevida de motores/chassis após a VTI ou - no caso de se verificar a substituição do(s) motor(es) ou chassis submetido(s) à verificação técnica inicial, ou se no decurso de uma verificação aleatória se verificar que o motor ou chassis não corresponde à ficha de homologação apresentada ou não está de acordo com o regulamento técnico da categoria, o condutor será excluído do evento podendo incorrer em outras penalidades a atribuir pela FADM.
- 15.17 Verificações Técnicas adicionais - poderão ser efectuadas a qualquer momento da prova, incluindo uma eventual desmontagem completa de motores.
- 15.18 Inconformidade técnica - quando detectada no decurso ou após conclusão dos treinos cronometrados, implicará a anulação automática de todos os tempos obtidos, sendo o condutor posicionado no último lugar da grelha. Havendo mais do que um condutor nestas circunstâncias, o posicionamento será efectuado de acordo com a ordem cronológica, em que a infracção tiver sido verificada. Se tal não for possível, o CCD determinará o posicionamento através de um sorteio. Quando verificada nas mangas de qualificação ou corridas, implicará a exclusão na manga ou corrida onde foi verificada a infracção. No caso de se ter verificado na 2ª manga, poderá determinar a exclusão da prova. Quando verificada na 1ª Manga ou 2ª Manga, determinará a exclusão de toda a prova. Estas penalizações serão aplicadas, sem prejuízo de outras sanções disciplinares que a FADM entenda vir a aplicar.



## 16 SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS


### 16.1 Bandeiras para uso exclusivo pela Direcção de Corrida

	a) Vermelha - é sempre apresentada agitada na linha de partida, pelo director de prova ou corrida, quando for decidido interromper/parar uma sessão de treinos ou corrida, podendo ainda ser utilizada para fecho da pista, ou para paragem dos karts para formação das grelhas de partida. Os postos de comissários de pista apenas a poderão exibir por ordem expressa do director de prova ou de corrida. Quando mostrada para interrupção/paragem de treinos ou corrida, todos os karts deverão imediatamente e eficazmente reduzir a velocidade e dirigir-se lentamente para o local que lhes for indicado pelos oficiais de prova.
	b) Xadrez (preta e branca) - significa o final da sessão de treinos ou da corrida e deve ser mostrada agitada.
	c) Preta - Informa o condutor para na próxima passagem junto ao acesso à Zona Técnica, entrar directamente no parque de desmontagem/chegada e dirigir-se ao director de prova. É mostrada até ao máximo de quatro voltas consecutivas, por decisão exclusiva do director de prova, o qual deverá de imediato informar o CCD da decisão tomada.
	d) Preta com Disco Laranja - informa um condutor que o seu kart apresenta problemas mecânicos susceptíveis de o colocar a si ou aos outros condutores em perigo. Na próxima passagem na área de reparação autorizada, deverá aí parar, só podendo regressar à pista, após a resolução do problema. Não será mostrada na última volta da corrida.

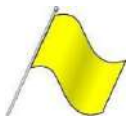


## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026




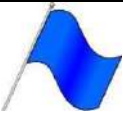


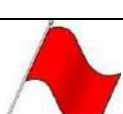
	<p>e) Preta e Branca dividida diagonalmente - condutor, que praticou condução antidesportiva e que poderá vir a ser penalizado em caso de reincidência.</p>
	<p>f) Bandeiras Azul e Vermelha (agitadas) – só para corridas a eliminar - informam o condutor que participa numa pré-final ou final e que esteja prestes a ser dobrado ou que já o tenha sido, que na sua próxima passagem junto ao acesso à zona técnica, deverá entrar directamente no parque de desmontagem/chegada, não podendo regressar à corrida. Esta bandeira só poderá ser utilizada se estiver prevista no regulamento desportivo ou regulamento da prova.</p>
	<p>g) As bandeiras mencionadas em d), e) e f) são apresentadas imóveis e por uma única vez.</p>
	<p>h) As bandeiras mencionadas em c), d), e) e f) serão sempre apresentadas imóveis, acompanhadas por um painel de fundo preto e número de competição branco do condutor a que se referem.</p>

### 16.2 Sinalização por bandeiras nos postos de vigilância

	<p>a) Amarela - significa perigo e será apresentada aos condutores de duas maneiras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uma bandeira amarela agitada - reduzir a velocidade, não ultrapassar e estar preparado para mudar de direcção. Existe um problema na berma da pista e/ou parcialmente na pista.</li> <li>• Duas bandeiras amarelas agitadas - reduzir a velocidade, não ultrapassar e estar preparado para mudar de direcção ou parar. Existe um problema que bloqueia total ou parcialmente a pista.</li> </ul>
---	--





	<ul style="list-style-type: none"> <li>• São mostradas nos postos de comissários que precedam imediatamente o local do incidente.</li> <li>• As ultrapassagens são proibidas entre a primeira bandeira amarela e a bandeira verde mostrada após o incidente.</li> <li>• No posto imediatamente seguinte ao local da pista em que se deixou de verificar o facto que deu origem à apresentação da(s) bandeira(s) amarela(s), deve ser mostrada a bandeira verde a todos os condutores a quem tenha(m) sido mostrada(s) a bandeira(s) amarela(s).</li> </ul>
	<p>b) Amarela com riscas Vermelhas - apresentada imóvel, indica uma deterioração na aderência da pista no sector seguinte à sua amostragem. Deve ser apresentada durante pelo menos 4 voltas, podendo ser retirada antes, se as condições da pista entretanto voltarem ao normal.</p> <p>A apresentação desta bandeira não obriga a que no posto seguinte seja apresentada a bandeira verde.</p>
	<p>b) Azul - indica a um condutor estar prestes a ser ultrapassado. Deve ser apresentada agitada.</p>
	<p>c) Branca - indica a existência em pista de um kart em marcha anormalmente lenta no sector abrangido pela bandeira. Deve ser apresentada agitada.</p>
	<p>d) Verde - indica que a pista está limpa e o perigo terminou. Deve ser apresentada agitada e mostrada no posto de comissários imediatamente seguinte ao incidente.</p> <p>Poderá igualmente indicar a partida para a volta de aquecimento ou formação e no início de uma sessão de treinos ou corrida.</p>
	<p>e) Vermelha - conforme descrito no Arte. 16.1 a).</p>



## 17 OBRIGAÇÕES DOS CONDUTORES

- 17.1 Os motores e todo o material anexo ao mesmo, os chassis e os pneus, indicados no Regulamento Técnico Nacional de Karting e declarados por um concorrente no respectivo boletim de inscrição de cada prova ou nas Verificações Administrativas ou nas Verificações Técnicas Iniciais, são os únicos que o concorrente poderá utilizar desde o início até ao final dessa mesma prova e corridas.
- 17.2 No decorrer de uma corrida, qualquer condutor que se encontre em infracção face ao Regulamento Técnico, ou cujo kart apresente problemas de segurança, e salvo se tal ocorrer na última volta, deverá obrigatoriamente parar na zona de assistência rápida e reparar a anomalia antes de retomar a pista. Esta obrigação deverá ser imediatamente cumprida a partir do momento em que o condutor detecte a irregularidade, mesmo que ainda não lhe tenha sido mostrada pela direcção da prova a bandeira preta com disco laranja.
- 17.3 Se uma infracção/avaria/anomalia (face ao regulamento técnico) se verificar no decurso dos treinos cronometrados e mesmo que a bandeira preta com disco laranja lhe tenha sido mostrada pelo director da prova, o piloto dirigir-se-á obrigatória e imediatamente para o parque de pesagem, não podendo receber qualquer assistência/ajuda terminando assim o seu treino.
- 17.4 O condutor não poderá receber qualquer ajuda exterior na pista, durante o decorrer dos treinos livres, cronometrados, manga de qualificação e corrida, a não ser na zona de assistência rápida ou de apoio à partida, onde deverá chegar pelos seus próprios meios, sem que o possa fazer empurrando o kart ao longo da pista.
- 17.5 Durante os treinos cronometrados, é expressamente proibida a presença na zona de assistência rápida de quaisquer Assistentes.



**REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026****15**

- 17.6 Durante os treinos cronometrados, é expressamente proibido a qualquer kart em pista, entrar na zona de assistência rápida. Toda a paragem de um kart na zona de assistência rápida será definitiva e em caso algum será autorizado a retomar os treinos cronometrados.
- 17.7 Proibição de condução em sentido contrário - em nenhum momento da prova e seja porque pretexto for, um condutor poderá circular na pista, zona de assistência rápida com o seu kart em sentido contrário ao da prova ou de normal circulação. A infracção a esta regra, consoante a sua gravidade, pode levar à pena de exclusão da prova.
- 17.8 Circulação de um kart fora dos limites de pista - é proibida. A infracção a esta regra poderá levar por decisão do CCD, à exclusão dos treinos ou corrida ou ainda, e de acordo com a gravidade da infracção, à exclusão da prova.
- 17.9 Fumar ou foguear - é proibido nos parques técnicos de combustível (quando disponível), montagem, desmontagem e pré-grelha. A penalização por esta infracção é uma multa de 10.000Kz que reverterá a favor dos organizadores.
- 17.10 É proibido entrar nos parques de montagem e/ou de partida e pré-grelha, com os karts tapados/cobertos com capas ou qualquer outro material.
- 17.11 Extintor - Recomenda-se a utilização nos porta-karts de um extintor de fácil manuseamento com capacidade mínima de 2 Kg.
- 17.12 Retornar à pista - todo o condutor que saia da pista, só poderá retomá-la no mesmo local onde saiu. Pelo desrespeito a esta regra serão aplicadas as seguintes penalizações:
- 17.12.1 Nos treinos cronometrados, exclusão e colocação no último lugar da grelha de partida, ou de acordo com a gravidade, à exclusão da prova.
- 17.12.2 Nas corridas, exclusão ou de acordo com a gravidade, à exclusão da prova. Os comissários/comissários de pista poderão retirar o kart do local onde se encontra imobilizado. O condutor será sempre o responsável, no caso de o regresso à pista ter sido efectuado de forma irregular, mesmo que para o efeito tenha sido ajudado pelos comissários/fiscais de pista.
- 17.13 Os karts que não arrancarem ao sinal de partida, ou que não consigam iniciar a corrida até à linha separadora que demarca o início da zona de partida (linha de 25 metros), serão imediatamente removidos da pista, de modo a não constituírem obstáculo para os outros concorrentes.
- 17.13.1 Nesse caso, só poderão voltar a partir com autorização do director de prova/starter.
- 17.14 Um condutor que pretenda desistir de uma prova depois de a ter iniciado, deve solicitá-lo obrigatoriamente e por escrito ao director de prova.
- 17.15 Simulação de arranques - permitido às categorias com partida parada, apenas após a bandeirada de xadrez no final dos treinos livres, cronometrados e tem de constar do briefing escrito. Após essa simulação, dirigir-se-ão então para as boxes. Em nenhuma circunstância é autorizada a simulação simultânea entre dois ou mais karts.

## 18 PNEUS

- 18.1 Pneus a utilizar - em cada prova das competições nacionais promovidas pela FADM, Associações e Promotoras, para cada categoria, a marca, modelo e tipo de pneus a utilizar é o que está estipulado no regulamento técnico nacional.





- 18.2 Pneus de chuva - os condutores só podem utilizar pneus de chuva quando o director de prova considerar que é uma Prova à Chuva (Piso Molhado) e após apresentação da placa Pista Molhada. A decisão será comunicada aos concorrentes no mais curto espaço de tempo.
- 18.2.1 Utilização facultativa de pneus de chuva - após a apresentação da placa Pista Molhada a utilização de pneus de chuva é facultativa; contudo o director de prova poderá mandar sair da pista, através da exibição de bandeira preta, qualquer condutor que apresente uma condução considerada perigosa.
- 18.2.2 Nenhuma corrida será cancelada, desde que a pista ofereça condições, por falta de pneus de chuva.
- 18.3 Cada condutor não poderá utilizar nos treinos cronometrados e corridas, outros pneus slick ou de chuva, que não os marcados previamente pelos CT expressamente para essa prova.
- 18.4 Infracção à regular utilização de pneus - qualquer infracção poderá levar à exclusão da prova, pelo que os CT e controladores de parque são, para este efeito, considerados Juizes de Facto.
- 18.5 Controlo dos Pneus - no acesso à pré-grelha dos treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, serão efectuados os seguintes tipos de controlo:
- 18.5.1 Código Barras - através de dispositivo de leitura óptica serão verificados se os códigos de barras gravados nos pneus correspondem ao registo que foi alocado ao respectivo condutor aquando da distribuição. Se se verificar que num ou mais pneus não há correspondência entre a leitura do código de barras e o n° de competição do condutor, não será autorizado a entrada na pré-grelha, não sendo aceites reclamações contra este procedimento.
- 18.6 Protestos e Apelos sobre esta proibição de aceder à pré- grelha, não têm efeitos suspensivos.

## 19 CONHECIMENTO DO PERCURSO E REGULAMENTOS

- 19.1 Conhecimento da pista e regulamentos - os condutores cuja inscrição foi aceite e confirmada, pelo simples facto de se apresentarem às operações de verificação, confirmam e declaram implicitamente, conhecer perfeitamente o percurso da prova, bem como o regulamento desportivo, técnico e regulamento da prova sob os quais a mesma é disputada.

## 20 TREINOS CRONOMETRADOS

- 20.1 Mecânica de um treino cronometrado - nas competições nacionais promovidas pela FADM, Associações, Clubes e Promotoras e desde que o regulamento da prova ou o regulamento desportivo não estipule o contrário, os treinos cronometrados serão efectuados numa única sessão de 10 minutos, sendo cronometradas todas as voltas efectuadas por cada condutor.
- 20.2 O melhor tempo por volta obtido por cada condutor determinará a grelha de partida para a 1ª Manga.
- 20.3 Grelha em categoria subdividida - para efeitos de formação das grelhas de partida, para uma categoria que seja subdividida em classes a correrem simultaneamente, não haverá qualquer extrapolação da classificação por classes, quer da classificação dos treinos cronometrados, quer das corridas.



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

18

- 20.4 Treino com mais de 20 participantes - o treino será dividido em duas sessões equitativas com a duração de 10min com a composição de cada série a ser definida por sorteio prévio entre todos os participantes.
- 20.4.1 Numero impar de participantes - neste caso a composição das séries/sessões será formada pela ordem sequencial de saída dos números a sortear; o primeiro número sorteado corresponderá à 1ª sessão, o segundo número à 2ª sessão, o terceiro número à 1ª sessão e assim sucessivamente.
- 20.4.2 Sistema de séries - caso haja necessidade de recorrer ao sistema de séries / sessões, todos os condutores darão entrada simultaneamente no parque de montagem.
- 20.5 Comportamento incorrecto e/ou antidesportivo - qualquer comportamento assim considerado e verificado, nomeadamente o desrespeito pelas normas estabelecidas neste regulamento, será passível de sanções a aplicar pelo CCD, que poderão ir da exclusão nos treinos cronometrados, ou segundo a gravidade, até à exclusão da corrida ou mesmo prova.
- 20.6 Detecção de um peso inferior ao regulamentar - implicará a anulação de todos os tempos até aí obtidos pelo condutor infractor relegando-o para o final da grelha de partida da manga a seguir.
- 20.7 Controlo de pesos - não haverá qualquer tolerância (em gramas) caso se verifique que o conjunto (kart/conductor/equipamento) apresente peso inferior ao mínimo obrigatório de qualquer categoria.
- 20.8 Controlo de peso e largura de vias - poderá ser efectuado aleatoriamente a qualquer momento dos treinos cronometrados. No final destes, este controlo será efectuado a todos os karts participantes.
- 20.9 Verificações a outros órgãos - poderão ser efectuadas a qualquer momento, ou após conclusão dos treinos.
- 20.10 Solicitação para verificação técnica no decurso dos treinos - todo o condutor deverá aceder prontamente à solicitação, sem reclamar do tempo necessário à verificação. O não cumprimento desta regra fica sujeita a penalidades a definir pelo CCD, que poderão ir até à exclusão dos treinos cronometrados, ou face à gravidade das atitudes, até à exclusão da corrida ou mesmo prova.
- 20.11 Início dos treinos - a partir do momento em que o director de prova/corrida acene a bandeira verde, e desde que se encontre posicionado na zona da pré-grelha, o condutor entrará em pista no momento da sua escolha.
- 20.12 Definição de participação numa sessão de treinos - considera-se desde que um condutor inicie regularmente a sessão e ultrapasse a linha de início de contagem de tempo, mesmo que não consiga concluir uma volta completa
- 20.13 Qualquer condutor que não tenha participado nos treinos cronometrados, poderá solicitar por escrito ao CCD a autorização para a sua participação na corrida. O CCD emitirá o seu parecer após análise das circunstâncias e consulta ao director de prova/corrida. Da decisão do CCD sobre esta matéria não existe apelo.
- 20.14 Participação e posicionamento na pré -grelha, de um condutor sem tempo numa sessão de treinos - no caso de o parecer do CCD se revelar favorável à participação desse condutor, o seu posicionamento na grelha de partida para a Manga de Qualificação, será imediatamente antes de qualquer outro condutor que haja sido excluído após os treinos cronometrados.



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

**19**

Existindo mais do que um condutor nestas condições, será efectuado um sorteio pelo CCD que determinará as respectivas posições na grelha de partida.

- 20.15 Bandeira de xadrez - Regime parque fechado - logo que seja mostrada a bandeira de xadrez no final dos treinos, entram em vigor os Art. 25.3 e 25.4 e do presente regulamento.
- 20.16 Qualquer infracção por parte dos condutores a estes artigos implicará a anulação imediata de todos os tempos obtidos nos treinos cronometrados pelo condutor infractor, sendo este posicionado na grelha de partida para a Manga de Qualificação, atrás de qualquer condutor que tenha sido excluído por falta de peso.

## 21 GRELHA DE PARTIDA

- 21.1 Constituição - a grelha de partida será constituída por duas filas paralelas alinhadas de karts.
- 21.1.1 Nas pistas homologadas, de circuito citadino (por motivos de segurança) o arranque será feito em fila indiana.
- 21.2 Posição da pole -position - encontra-se definida nos documentos de homologação da pista.
- 21.3 Formação Grelhas de Partida - para todas as categorias, e desde que o regulamento da prova ou o regulamento desportivo da competição não o estipulem diferentemente, as grelhas de partida da manga de qualificação serão definidas de acordo com os melhores tempos por volta obtidos por cada condutor nas sessões de treinos cronometrados.
- 21.4 A grelha de partida da Corrida será determinada pela classificação final obtida na Manga de Qualificação.
- 21.5 Treinos cronometrados em uma sessão - a grelha de partida será definida pela ordem sequencial dos melhores tempos obtidos, cabendo ao condutor mais rápido o lugar correspondente à pole position.
- 21.6 Treinos cronometrados em mais de uma sessão - nesse caso a grelha de partida será definida pela ordem sequencial crescente dos melhores tempos efectuados por cada condutor, segundo o esquema previsto no Art. 21.6.1.
- 21.6.1 Modo de alinhamento - os condutores da sessão mais rápida ficam todos colocados do lado da pole position e a sessão mais lenta fica colocada do lado oposto, todos eles pela ordem sequencial crescente do tempo obtido.
- 21.7 Ex-âqueo para a definição da grelha de partida da corrida de qualificação - nesse caso utilizar-se-ão como factor de desempate os tempos da 2ª melhor volta nos treinos cronometrados dos respectivos condutores e se mesmo assim subsistir o empate, utilizar-se-ão os tempos obtidos nas 3ª e seguintes melhores voltas dos respectivos condutores até se desfazer o empate.
- 21.8 Preenchimento integral de uma grelha de partida até à sua capacidade máxima - a escolha dos condutores recairá segundo a seguinte ordem de preferência:
- Participante nos treinos cronometrados, mas sem qualquer volta cronometrada;
  - Que não tenha participado nos treinos cronometrados;
  - Excluído nos treinos cronometrados.

## 22 TIPOS DE PARTIDA



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

# 20

22.1 Tipo de partidas das diferentes categorias - nas provas das competições nacionais promovidas pela FADM, o tipo de partidas a aplicar para cada uma das categorias previstas, será o seguinte:

Iniciação, Micro, Mini, Júnior, Max/KF, DD2	Partida Lançada
KZ	Partida Parada

22.2 Partida lançada - partida controlada, a baixa velocidade, em duas linhas paralelas que se segue à volta de formação.

22.3 Critério para dar a partida - só pode ser dada, quando o director de prova/corrida/starter achar aceitável a velocidade e a formação, não sendo autorizada qualquer aceleração súbita ou ultrapassagem, antes de ter sido dado o sinal de partida.

22.4 Partida parada - o kart está imóvel no momento em que se inicia o procedimento do semáforo, em filas de dois a dois, sem corredor central.

22.4.1 Alternativa aos semáforos - apenas em caso de avaria, as partidas paradas ou lançadas, poderão ser dadas por bandeiras, devendo, nesse caso, ser utilizadas em correspondência com o sistema de semáforos.

- ☐ Luz vermelha - bandeira do clube organizador ou bandeira nacional levantada.
- ☐ Luz laranja - bandeira amarela agitada da peanha, pelo director de prova/corrida/starter.
- ☐ Luz verde - baixar da bandeira do clube organizador ou bandeira nacional.

22.5 Utilização de imagens vídeo pelo CCD - poderão utilizá-las por forma a ajudá-los a tomar uma decisão. As decisões do CCD prevalecerão sobre as dos Juizes de Facto. Toda a infracção às disposições do CDI ou das presentes prescrições relativas ao procedimento de partida, poderão levar à exclusão do condutor.

22.6 Penalização por falsa partida ou ultrapassagem da linha vermelha - 10 segundos adicionado ao tempo de corrida efectuado pelo condutor infractor.

22.7 Falsas partidas repetidas - o director de prova/corrida/starter, agindo na qualidade de Juiz de Facto, poderá parar o procedimento de partida através da bandeira vermelha e informar do facto o CCD. O qual poderá aplicar ao infractor uma penalização de acordo com a regulamentação em vigor e que poderá ir até à exclusão do evento. Uma nova partida poderá ser dada de imediato.

22.8 Necessidade de parar o procedimento de partida durante a volta de formação - se durante a(s) volta(s) de formação, o director de prova/corrida/starter, tiver necessidade de parar o procedimento de partida, a grelha será formada pela mesma ordem inicial. Na impossibilidade de qualquer kart participar no novo procedimento de partida o seu lugar na grelha ficará vago. Nestas situações, a partida será dada após a nova volta de formação.

22.9 Kart acidentado/imobilizado durante a volta de formação - poderá no novo procedimento de partida retomar o seu lugar na grelha.

22.10 Necessidade de intervenção mecânica - nesse caso será colocada na zona de pré-grelha, onde apenas será autorizada a mudança da vela e a reparação de algum componente que ponha em causa a segurança.





- 22.11 Reiniciar um novo procedimento de partida - o director de prova/corrída/starter não ficará obrigado a aguardar pela conclusão da reparação mecânica do kart.

## 23 INTERRUPÇÃO DE CORRIDA OU TREINOS

- 23.1 Decisão de parar uma corrida ou treinos - será tomada pelo director de prova ou director de corrida, ou no seu eventual impedimento, pelo director adjunto. O CCD por razões que reconheça como importantes, poderá igualmente mandar parar uma corrida.
- 23.1.1 Procedimento - o director de prova/corrída exibirá uma bandeira vermelha agitada na zona da meta e, simultaneamente, todos os postos de sinalização exibirão bandeiras vermelhas agitadas. Todos os condutores cessarão imediatamente de correr reduzindo substancialmente a velocidade e dirigindo-se lentamente para a linha de partida ou outro local indicado pelos oficiais de prova, deverão preparar-se para parar a qualquer momento seguindo as instruções dos comissários.
- 23.1.2 Durante os treinos livres - os condutores seguirão directamente para o parque de chegada.
- 23.1.3 Durante os treinos cronometrados - os condutores seguirão directamente para o parque de pesagem.
- 23.2 Durante as corridas
- 23.2.1 Caso A: Até menos de 2 voltas - caso o condutor que lidera a corrida no momento da interrupção não tenha ainda completado duas voltas, a corrida será repetida (tão logo as condições da pista o permitam) na distância total prevista inicialmente e a grelha de partida será a mesma da partida inicial.
- 23.2.2 Caso B: Mais de 2 voltas mas inferior a 75% do número total de voltas - a corrida será repetida até 30 minutos depois e na distância total prevista inicialmente. A primeira partida será declarada nula e sem efeito.
- 23.2.3 Quaisquer penalizações em tempo serão igualmente anuladas.
- 23.2.4 Serão admitidos todos os condutores que tenham iniciado a corrida que foi interrompida, desde que se encontrem em condições de participar até ao limite de tempo para o fecho da pré-grelha para a nova partida.
- 23.2.5 Nova hora de partida - será anunciada através de afixação no quadro oficial da prova e/ou da aparelhagem sonora do circuito, devendo ser dada com todos os procedimentos de partida, até 30 minutos após o momento de paragem da corrida, sendo o acesso à pré-grelha (que excepcionalmente nestes casos poderá, por opção do director de prova/corrída, funcionar junto da linha de partida) fechado 5 minutos antes da hora estabelecida para a nova partida.
- 23.2.6 Extensão do período que antecede a nova partida - em caso de força maior, o CCD poderá autorizar a sua extensão do período que antecede a nova partida. Sendo os condutores informados do novo horário, dos procedimentos e local para formação da nova pré-grelha ou grelha de partida.
- 23.2.7 Reparação dos karts - é autorizada a sua reparação pelos Assistentes, até ao limite do tempo estabelecido para reinício do processo da nova partida. Não será atrasada a nova



de encargos para organizadores. A sua extensão poderá ser eventualmente ampliada a outros órgãos, por determinação exclusiva do CCD, seja por sua própria decisão ou na sequência de proposta do CTC ou do Delegado Técnico.

- 24.8 Saída de um parque de desmontagem - entre as várias corridas de cada categoria, os karts apenas poderão sair, decorridos que sejam 15 minutos após a amostragem da bandeira de xadrez ao último condutor classificado. Qualquer reclamação de ordem técnica contra qualquer kart, deverá ser apresentada também ao CCD dentro dos mesmos 15 (quinze minutos) subsequentes à amostragem da bandeira de xadrez, – independentemente da classificação da respectiva corrida haver já sido ou não afixada – decidindo o CCD por indicação dos CT, se o material reclamado (e do reclamante) poderá sair do parque, depois de devidamente selado (s) para posterior verificação, ou pela retenção do material do reclamado (e do reclamante).
- 24.9 Verificação do kart reclamado e reclamante - no caso de uma qualquer reclamação técnica apresentada por um concorrente contra um kart de determinada categoria, o (s) kart (s) - da mesma categoria - inscritos pelo concorrente reclamante, será (ão) obrigatória e igualmente verificado (s) nos mesmos pontos que os do kart objecto de reclamação.
- 24.10 Autorização para a saída dos karts do parque fechado - após o final da última corrida de cada categoria, os karts permanecerão em parque fechado até que o CCD dê autorização para a sua saída, decorridos que sejam, no mínimo, vinte minutos sobre a hora de afixação no quadro oficial, da classificação final provisória da prova, com excepção dos karts que forem sujeitos às verificações técnicas finais.
- 24.11 Condutor que não pretenda participar na corrida seguinte - caso um condutor classificado numa corrida, tenha dado entrada do seu kart no parque fechado e não pretenda participar na (s) corrida (s) seguinte (s), o kart deverá permanecer no parque fechado até à sua abertura definitiva após o final da última corrida da respectiva categoria.
- 24.12 Penalidade - qualquer infracção a estas normas implicará a exclusão da prova.

## 25 CLASSIFICAÇÃO

- 25.1 Definições de término de uma corrida - todos os condutores terminarão a corrida no momento em que lhes for mostrada a bandeira de xadrez.
- 25.2 Mostragem da bandeira de xadrez antecipada - a corrida será considerada como terminada, para efeitos de classificação, no momento em que o kart que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrado o sinal de fim de corrida
- 25.3 Mostragem da bandeira de xadrez tardiamente - a classificação final considerada válida, será a do momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.
- 25.4 Encerramento dos serviços de cronometragem - três minutos após a passagem pela meta do primeiro classificado no final da corrida.
- 25.5 Modo para estabelecer uma classificação - segundo o número de voltas completas efectuadas ao circuito e, para aqueles que tenham cumprido o mesmo número de voltas, segundo a ordem da última passagem pela linha de chegada.
- 25.6 Publicações de classificações oficiais - devem ser afixadas 15 minutos após ter sido dada a bandeira de xadrez ao último concorrente classificado. Se por qualquer razão tal não for possível, o organizador terá que afixar no quadro oficial da prova uma informação com a nova hora de afixação das classificações.



## REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026

**23**

partida, para aguardar a reparação/reabastecimento de um kart. Nessas circunstâncias apenas poderá reiniciar a corrida, após ter sido dada a partida efectiva.

23.2.8 Reabastecimento de combustível - qualquer reabastecimento de combustível só é autorizado nas condições iniciais, ou seja no parque de combustível/parque de partida.

23.2.9 Caso C: Igual ou superior a 75 % ao número total de voltas - a corrida é considerada como efectuada e a classificação será estabelecida, segundo a ordem da classificação na última passagem na meta, antes de haver sido dado o sinal de paragem da corrida.

□ Exemplo: bandeira vermelha no decorrer da 14ª volta – classificação final pela ordem da classificação registada no final da 13ª volta.

23.3 Relatório escrito por interrupção de uma corrida - deve ser entregue pelo director da prova/corrida ao CCD, relatando os motivos, bem como dos procedimentos seguidos e, se for o caso, das circunstâncias que levaram ao impedimento da repetição da corrida.

## 24 CHEGADA

24.1 Definição de chegada - será controlada sobre uma linha situada em frente do posto de cronometragem, sinalizada através de uma bandeira de xadrez.

24.2 Informação de entrada na última volta - quando o líder da corrida se preparar para dar entrada na última volta, a organização deverá exibir antes da linha de meta a todos os condutores em pista, uma placa informativa com a indicação Última Volta sempre que possível. Esta placa não tem qualquer valor regulamentar servindo apenas de referência para os condutores em pista. Uma eventual amostragem dessa placa informativa em momento não coincidente com a efectiva entrada para a última volta do líder da corrida, não terá quaisquer efeitos na classificação final da corrida, já que a corrida só termina para cada condutor em pista no momento exacto em que lhe é exibida a bandeira de xadrez sobre a linha de meta.

24.3 Procedimento após bandeira de xadrez - após a sua apresentação no final dos treinos cronometrados, corridas de qualificação e corrida final, o concorrente tem de dirigir-se directamente para o parque fechado, percorrendo apenas o percurso autorizado.

24.4 Regime de parque fechado - depois de passar a bandeira de xadrez, o concorrente estará colocado sob regime de parque fechado, não podendo fazer nenhuma alteração nem qualquer regulação no seu kart e ou reposição de material ou equipamento, (p. ex. a carenagem frontal ou traseira ou caixas laterais) que se tenha soltado do kart no decurso da corrida. A falta da carenagem frontal ou o seu incorrecto posicionamento, montagem ou fixação, fica sujeito à penalização prevista no Art. 28.2 Alíneas p) ou q). Este material só poderá ser entregue por um elemento da organização após a pesagem do conjunto kart/condutor.

24.5 Restrição aos Assistentes - nenhum Assistente se poderá aproximar do kart/condutor, até que lhe seja efectuado o controlo de pesagem.

24.6 Remoção de karts - os organizadores deverão, em caso de manifesta impossibilidade dos condutores, devidamente reconhecida pelo CCD (ex.: caso de acidente), promover a remoção dos respectivos karts para o Parque Fechado.

24.7 Verificação de karts por categoria - o CCD determinará obrigatoriamente no final de cada prova, a verificação técnica dos seguintes karts: a) dos 3 primeiros classificados de cada categoria. b) de um condutor sorteado em cada categoria, escolhido entre os restantes condutores. Tal verificação respeitará, no mínimo, o check-list obrigatório constante do caderno



- 25.7 Prazo para reclamação - se as classificações forem afixadas antes de decorridos 15 minutos após ter sido dada a bandeira de xadrez ao último concorrente classificado, o prazo de 30 minutos para reclamação, só começará a contar a partir do exacto momento em que deveriam ter sido afixadas.
- 25.8 Definição de participação para efeitos de classificação numa corrida - para efeitos de classificação numa corrida, considera-se que um condutor participou numa corrida, desde que tenha tomado lugar na grelha de partida efectiva e ultrapassado a linha de partida ao sinal de partida, mesmo que não haja conseguido completar uma única volta.
- 25.9 Desempate entre 2 ou mais condutores que não concluem 1 volta - o desempate para a classificação na corrida será efectuada pelo melhor tempo entre os mesmos nos treinos cronometrados.

## 26 DEFINIÇÃO DE INCIDENTE

- 26.1 Qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais condutores, que seja reportado ao director de prova/corrída ou ao CCD e que na opinião deste:
- ☐ Obrigue à paragem de uma corrida nos termos das NEK;
  - ☐ Constitua infracção a este regulamento ou ao CDI;
  - ☐ Constitua uma falsa partida;
  - ☐ Provoque a falsa partida de um ou mais condutores;
  - ☐ Parte para a corrida numa posição incorrecta relativamente ao seu lugar na grelha;
  - ☐ Provoque uma colisão;
  - ☐ Force um outro condutor a sair da pista;
  - ☐ Não permita intencionalmente uma manobra de ultrapassagem;
- 26.2 Constitua desrespeito à sinalização por bandeiras;

## 27 REGRAS DE CONDUTA

- 27.1 Análises de infracções em pista - as infracções às normas de condução serão analisadas através de registos de vídeo. Se se verificar ter existido alguma infracção às normas de condução em circuito, a FADM poderá, dentro das competências que lhe são inerentes, instaurar um inquérito sobre tal infracção, independentemente do CCD da prova haver ou não investigado/reportado tal incidente e sobre o mesmo haver pronunciado decisão.

## 28 PENALIDADES

- 28.1 Quem as aplica - só o CCD poderá aplicar as penalidades previstas nos regulamentos desportivos nacionais de karting.
- 28.2 Diversas penalidades - além destas, poderão ainda determinar as seguintes penalidades mínimas, por falsa partida, utilização sistemática das bermas exteriores da pista, condução antidesportiva, ajudas e assistências interditas, não respeitar a sinalização das bandeiras Preta





**REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026****25**

ou Preta com disco Laranja, bem como quaisquer outras previstas neste regulamento. a) Falsa partida - 10 segundos;

b) Por desrespeito ao alinhamento nas partidas ou circular fora dos corredores - 10 segundos;

c) Comportamento que impeça o director de prova/corrída /starter de dar regularmente a partida lançada - 10 segundos;

d) Condutor sem vestuário aprovado - imobilização imediata e exclusão do treino ou corrida em que o facto se verificar. Verificando-se na pré-grelha o condutor fica impedido de entrar em pista;

e) Comportamento perigoso em treinos ou corrida - exclusão ou de acordo com a gravidade exclusão do evento;

f) Condutor em infracção técnica de embraiagem na pré -grelha - impossibilidade de participar nos treinos cronometrados ou corridas;

g) Condutor em infracção técnica durante ou após os treinos cronometrados - anulação de todos os tempos obtidos.

h) Condutor em infracção técnica durante as corridas - exclusão da prova quando detectada na última corrida ou corrida final, ou exclusão das respectivas corridas quando detectada nas corridas que antecedam a última corrida da prova;

i) Recusa de se submeter às Verificações Técnicas - exclusão;

j) Comportamento ou conduta antidesportiva - exclusão;

k) Falta de peso - exclusão da manga ou treino cronometrado;

l) Ultrapassagem sob bandeira(s) amarela(s) - penalidade em tempo ao critério do CCD, exclusão da corrida ou exclusão obrigatória (em caso de reincidência numa mesma prova).

m) Utilização ou substituição fraudulenta de pneus marcados - exclusão do evento;

n) Não respeitar a sinalização das bandeiras Preta ou Preta com disco Laranja - exclusão da corrida ou do evento;

o) Carenagem frontal não conforme - será mostrada bandeira preta com círculo laranja;

p) Novas carenagens frontais (homologação 2015 -2022) - Quando se verifique que estas, não estão na posição correta conforme regulamentos CIK, não será dada indicação desse facto ao condutor através da bandeira preta com disco laranja. Se um comissário actuando como Juiz de Facto reportar que no momento em que for mostrada uma bandeira de xadrez, um condutor cruzou a linha de chegada sem que a carenagem frontal do seu karts estivesse correctamente fixada, será imposta ao respectivo condutor uma penalização em tempo de 10 segundos que será adicionado ao tempo total de corrida ou à melhor volta obtida nos treinos cronometrados, efectuado por esse condutor;

### 28.3 Combustível - divergência na análise comparativa:

28.3.1 Parque de Partida - quando detectada no parque de partida que antecede pré-grelha, o condutor não alinha e é-lhe dada a possibilidade de substituir o seu combustível por combustível aprovado.

28.3.2 Final dos treinos cronometrados - anulação de todos os tempos obtidos.

28.3.3 Nas corridas - exclusão da corrida onde for detectada divergência do resultado da análise comparativa, porém, quando a inconformidade for detectada na última corrida e ao mesmo kart não tenha sido efectuada análise em corrida (s) anterior (ês) ou tendo



sido feita, a (s) análise (s) efectuada (s) resultaram também inconformidade levando à exclusão de qualquer corrida, o condutor será penalizado com a exclusão de toda a prova.

#### 28.4 Outras penalidades:

- a) Conduta antidesportiva - exclusão da prova, nomeadamente toques repetidos e intencionais a outro (s) condutor (és) após aviso prévio com bandeira de triângulos preta e branca. Bem como em caso de desrespeito a qualquer determinação do director de prova ou do CCD.
- b) Exclusão - por infracção que tenha repercussão directa sobre a classificação da prova, limitar-se-á à corrida em que a infracção tenha sido constatada e deverá ser imediatamente comunicada ao concorrente ou chefe de equipa;
- c) Exclusão ou a atribuição de uma penalização em tempo - referente à classificação final de um condutor, que tenha sido já objecto de uma outra qualquer sanção no decurso de uma corrida e/ou que tenha cometido outra ou outras infracções;

#### 28.5 Toda a decisão de exclusão, ou penalização de um condutor, será comunicada da seguinte forma:

- a) Através de notificação escrita entregue ao concorrente, o qual deverá confirmar por assinatura o seu recebimento. Qualquer eventual recusa por parte do concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, deverá ser reportada de imediato ao CCD, o qual registará no original do documento a seguinte menção:  
☐ Notificado às ...h ...m, mas recusando assinar a notificação
- b) O que, e para todos os efeitos legais, passará a ter efeito probatório.
- c) Pelo que, a eventual recusa de assinatura da notificação não poderá servir de alegação de desconhecimento da penalização aplicada, desde que o acto da notificação tenha sido confirmado por duas testemunhas.

#### 28.6 Penalidades em tempo - as penalidades em tempo previstas neste regulamento bem como qualquer outro Regulamento Desportivo ou Técnicos Nacionais de Karting devidamente aprovados, não são susceptíveis de apelo.

## 29 OFICIAIS DA PROVA

29.1 Director de corrida na mesma prova - uma prova na qual se disputem corridas de várias categorias poderá ter directores de corrida diferentes, tendo nesse caso os seus nomes de constar no regulamento particular da prova, tal como a identificação do director da prova, que será o responsável por todos os directores de corrida.

29.2 Nomeação de um director de corrida - terá sempre de ser feito pela FADM para as provas do Campeonato Nacional.

29.3 Modificação da lista de oficiais de prova - qualquer modificação deverá ser comunicada por Aditamento a entregar a todos os concorrentes e a afixar no quadro oficial da prova, antes do seu início.

## 30 DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

30.1 Se a distribuição de prémios tiver lugar no mesmo dia do final da prova (em cada categoria) e à hora prevista no regulamento da prova, os condutores e concorrentes classificados que não se



apresentem pessoalmente na cerimónia, perderão direito aos prémios, sem que daí resulte qualquer alteração na classificação ou nos prémios dos restantes condutores.

- 30.1.1 Se a distribuição de prémios estiver programada para mais de duas horas depois da afixação das classificações finais, os condutores não serão obrigados a comparecer. Nesse caso, cabe aos organizadores remetê-los aos premiados no mais curto espaço de tempo possível.
- 30.2 Efectuando-se obrigatoriamente uma distribuição de prémios oficiosa após o final da última corrida, com base nas classificações finais provisórias, da prova e se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelo CCD ou pela FADM, obrigará a que de imediato, os condutores a quem tenham sido indevidamente entregues – mesmo que oficiosamente – esses prémios, procedam à devolução dos mesmos à organização.
- 30.2.1 Na eventual impossibilidade dessa devolução poder acontecer no mesmo dia da manifestação (por ausência do premiado ou outra razão justificável), o organizador notificará nos 3 dias seguintes à manifestação, por qualquer meio futuramente comprovável, o concorrente em causa, o qual nos 8 dias seguintes deverá devolver os prémios indevidamente recebidos.
- 30.3 No caso de não haverem sido devolvidos aos organizadores, será aplicável pelo CCD ou pela FADM, ao concorrente em falta, uma multa entre 20.000Kz e 40.000Kz, a qual reverterá a favor dos organizadores. Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FADM.

## 31 PENALIZAÇÕES

- 31.1 Todas as infracções ao presente Regulamento e seus anexos estão sujeitas à aplicação de uma ou mais penalizações a seguir indicadas:
- ☐ Aviso ou admoestação
  - ☐ Multa
  - ☐ Penalização em tempo, que consiste na atribuição de um acréscimo ao tempo do piloto.
  - ☐ Desclassificação, que consiste na exclusão do piloto do resultado final da manifestação.

## 32 SEGUROS

- 32.1 Todos os pilotos e demais membros das organizações possuidores de Licença FADM, estarão abrangidos por um seguro desportivo contratado pela FADM, a ser comunicado quando estiver efectivado. A FADM assim que tiver o seguro contratado vai anunciar aos possuidores da Licença, a forma como deverá proceder-se.
- 32.2 Seguro de responsabilidade civil (conforme legislação em vigor). Este seguro não abrange acidentes entre pilotos e entra em vigor no início de cada sessão de treinos e corrida e termina no final dos mesmos.
- 32.3 Seguro de acidente pessoal. O Piloto pode tratar de um seguro de acidentes pessoal.
- 32.4 Responsabilidade por danos materiais. A organização não é responsável por quaisquer danos sofridos nos motociclos, acessórios e equipamentos, causados por acidente, incêndio ou outros.



Contudo, os Organizadores são responsáveis pelos karts e demais veículos que estão sob seu controlo dentro do Parque Fechado

### 33 CASOS OMISSOS

33.1 Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão ajuizados pelo colégio de comissários permanente tendo como base os Regulamento Técnico Nacional, Regulamentos CIK-FIA e Código Desportivo Internacional (CDI) e poderá ser ou não incluída no presente regulamento.

### 34 PROTESTOS, RECLAMAÇÕES E RECURSO

34.1 Quaisquer reclamações ou apelos devem ser apresentados por escrito e serão analisadas por entidades referenciadas em devido tempo pela FADM.

34.2 Os pontos de difícil aplicação no nosso campeonato, poderão ser suspensos pela Comissão Técnica da FADM, aguardando condições para implementação futura. A inclusão ou retirada dos referidos pontos será feita pela publicação de adenda.

34.3 Protestos sobre os karts

- a) Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando os karts em Parque Fechado, um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova, o protesto sobre áreas do kart de outro piloto. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito de caução de 15.000KZ (Quinze mil Kwanzas), por área de protesto.
- b) O protesto só pode incidir sobre as seguintes áreas do kart: piloto e motor (inclui caixa de velocidades).
- c) Ao apresentar o protesto, os karts dos concorrentes são automaticamente verificadas.
- d) Depois de elaborado o protesto, proceder-se-á à verificação da conformidade do kart, com o regulamento técnico aplicável à área sob protesto (caso esta não possa ser executada de imediato, o kart será selado para posterior verificação).
- e) A verificação técnica é efectuada pelo Comissário Técnico e por um membro da equipa protestada, que obrigatoriamente deverá estar presente, para proceder à desmontagem e montagem da (s) área (s) do kart sob protesto, bem como, de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.
- f) Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante a caução por ele depositada ser-lhe-á devolvida. Caso contrário, será entregue ao protestado.

34.4 Reclamações sobre classificações.

- a) Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios, um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova, a reclamação sobre uma classificação. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 20.000KZ, que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

34.5 Recurso:





- a) Todo o concorrente tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre os protestos e reclamações, tendo para isso, que apresentar o recurso por escrito no Secretariado da Prova ou do Clube e dirigido à Direcção do Clube, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais

## 35 RESPONSABILIDADES

- 35.1 Ao promotor e à organização dos torneios, campeonatos e taças, não poderá ser imputada qualquer responsabilidade no que respeita a acidentes e suas consequências, quer tenham sido causados pelos Concorrentes, quer hajam sido estas as vítimas, quer provenham ou não do kart participante. Do mesmo modo não lhe será imputada qualquer responsabilidade, quanto às consequências de infracção às leis, regulamentos e códigos em vigor, a qual deverá ser suportada pelos infractores.

## 36 ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

- 36.1 Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “negrito” e no topo do texto surgirá a referida menção com a data da alteração.
- 36.2 Todos os Aditamentos terão força de lei.
- 36.3 Sempre que se verificar a alteração do presente regulamento, no rodapé será mencionado o número da nova versão.

## 37 APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

- 37.1 Homologado pela FEDERAÇÃO ANGOLANA DE DESPORTOS MOTORIZADOS aos, 20 de Dezembro de 2022.

## 38 DECLARAÇÃO DE LEITURA E ACEITAÇÃO DO REGULAMENTO

Eu, a) _____, b)
_____, Declaro que li TODAS as páginas deste regulamento Desportivo nacional e concordo com o mesmo. É de minha total responsabilidade saber se o evento em que participo é homologado pela FADM. Também declaro que se participar em um evento não homologado pela FADM perco todo o direito a qualquer benefício disponibilizado pela FADM (incluindo o Seguro Desportivo a ser contratado pela FADM) e aceito as consequências que dela possam surgir, incluindo (dependendo da sua gravidade) ser afastado por dois anos das provas/corridas a nível nacional.



**REGULAMENTO DESPORTIVO ANGOLANO DE KARTING 2026****30**

O DECLARANTE	A FADM

a) Nome (Piloto, Clube, Equipa, Autoridade Desportiva);  
b) Autoridade Desportiva (FADM, Associação, Oficial de Prova, Clube Titular, Fiscal de Prova) Piloto, Equipa. Obs. Esta Pagina, deve constar no processo de pedido de emissão de Licenças.

## 39 ADENDA

39.1

## 40 REGULAMENTO TÉCNICO

40.1 Ver anexo, o Regulamento Técnico Nacional.

