



COMISSÃO DESPORTIVA
DEPARTAMENTO DE DRIFT & SPINNING



REGULAMENTO DESPORTIVO
E DE JULGAMENTO DO
CAMPEONATO DE DRIFT

— **DRIFT RIVALS 2026** —



ÍNDICE

1. DISPOSIÇÕES GERAIS	5
1.1. Definição e Generalidades	5
1.2. Objectivos do Campeonato	5
1.3. Calendário do Campeonato	5
1.4. Alterações ao Calendário	5
2. INSCRIÇÕES E ELEGIBILIDADE	6
2.1. Licença Desportiva	6
2.2. Inscrição no Campeonato	6
2.3. Benefícios e Direitos da Inscrição	6
2.4. Inscrição Tardia no Campeonato	7
2.5. Reembolsos e Cancelamentos	7
3. ORGANIZAÇÃO	8
3.1. Estrutura Organizacional	8
3.2. Verificação Técnica e Requisitos de Segurança da Viatura	8
3.2.1. Cinto de Segurança	8
3.2.2. Bateria	9
3.2.3. Corta-Corrente (Kill Switch)	9
3.2.4. Itens Soltos no Veículo	9
3.2.5. Pneus e Fixação das Rodas	9
3.2.6. Stops Traseiros	10
3.2.7. Luz de Travagem Auxiliar	10
3.2.8. Roll Cage	10
3.2.9. Extintor de Incêndio	10
3.2.10. Locais de Reboque	11
3.2.11. Identificação das Jantes	11
3.2.12. Ficheiro Oficial de Autocolantes Técnicos	11
3.2.13. Identificação Oficial do Evento e Numeração de Competição	11
3.3. Equipamento de Segurança do Piloto	12
3.3.1. Fato Ignífugo de Competição	12

3.3.2. Capacete Integral	12
3.3.3. Luvas de Competição	12
3.3.4. Botas de Competição	12
3.4. Elegibilidade e Apresentação dos Pilotos	13
3.5. Briefing Obrigatório	13
4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO	13
4.1. Treinos Livres e Oficiais	13
4.2. Ordem de Qualificação	14
4.3. Sessão de Qualificação	14
4.4. Procedimento de Partida	15
4.5. Não Comparência à Partida	15
4.6. False Start	15
4.7. Critérios de Julgamento da Qualificação	16
4.7.1. Linha / Line	16
4.7.2. Ângulo / Angle	16
4.7.3. Estilo / Style	16
4.8. Initiation	17
4.9. Critério de Desempate da Qualificação	17
4.10. Guia de Leitura do Track Layout	17
4.11. Estrutura da Grelha de Partida	18
4.12. Formato das Batalhas Tandem	18
4.13. Critérios de Julgamento das Batalhas	19
4.13.1. Lead Car	19
4.13.2. Chase Car	19
4.13.3. Critérios de Avaliação das Batalhas	20
4.14. Decisão dos Júris e One More Time (OMT)	20
5. ERROS DE CONDUÇÃO E PENALIZAÇÕES DESPORTIVAS	21
5.1. Princípio Geral	21
5.2. Opposite Drift	21
5.3. Double Initiation	21
5.4. Straightening (Perda de Derrapagem)	22
5.5. Understeer (Subviragem)	22

5.6. Falha de Clipping Point ou Zone	22
5.7. Contacto com Obstáculos	22
5.8. Three Wheels Off	23
5.9. Overspin	23
5.10. Stall (Motor Desligado)	23
5.11. Contactos e Colisões	24
5.12. Overtake	24
5.13. Unchaseable Run	25
5.14. Desempenho Significativamente Inferior	25
6. PONTUAÇÃO DA QUALIFICAÇÃO	26
6.1. Princípio Geral	26
6.2. Pontuação da Qualificação	26
6.3. Pontuação das Batalhas	27
6.4. Classificação da Prova	28
6.5. Classificação Geral do Campeonato	28
6.6. Critérios de Desempate do Campeonato	28
7. ASPECTOS TÉCNICOS	29
8. PENALIZAÇÕES ADMINISTRATIVAS	31
8.1. Atraso à Vistoria Técnica	31
8.2. Atraso ao Briefing	31
8.3. Ausência ao Briefing	31
8.4. Cerimónia de Pódio	32
8.5. Incumprimento das Instruções Oficiais	32
9. CONDUTA E SEGURANÇA	32
10. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES	33
10.1. CONDIÇÕES GERAIS	34
10.2. Taxas e Prazos	34
10.3. Aceitação e Análise	34
10.4. Revisão Extraordinária de Resultados	34
11. SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS	35
12. HORÁRIO	36
13. DISPOSIÇÕES FINAIS	36

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1. DEFINIÇÃO E GENERALIDADES

O Departamento de Drift & Spinning do A.T.C.M. organiza, no Autódromo do ATCM, o Campeonato Drift Rivals 2026, composto por três provas pontuáveis para a classificação geral da época.

O campeonato será regido pelo presente Regulamento Desportivo e Técnico. Em qualquer situação não prevista neste documento, poderá ser utilizado o Código Desportivo Internacional (CDI) como referência complementar.

Na ausência de disposição aplicável no presente regulamento ou no CDI, a Direcção de Prova e o Colégio de Comissários Desportivos (CCD) analisarão a situação e deliberarão uma decisão alinhada com os princípios, objectivos e espírito deste regulamento.

1.2. OBJECTIVOS DO CAMPEONATO

O Campeonato Drift Rivals tem como principal objectivo proporcionar uma plataforma competitiva, justa e organizada para a prática do Drift, promovendo o desenvolvimento da modalidade através da aplicação de critérios de julgamento transparentes, normas de segurança adequadas e princípios desportivos sólidos.

O campeonato procura alinhar-se com as melhores práticas internacionais da modalidade, adaptando-as à realidade local e aos recursos disponíveis, de forma a garantir uma competição equilibrada, acessível e sustentável. Para efeitos de julgamento, não serão considerados factores como o modelo do veículo, o nível de preparação mecânica, os pneus utilizados ou a experiência prévia do piloto, sendo a avaliação efectuada exclusivamente com base no comportamento e desempenho do veículo em pista.

Todos os pilotos, equipas, patrocinadores, oficiais e demais intervenientes ficam obrigados ao cumprimento das disposições constantes neste regulamento, bem como das directivas e instruções emitidas pela Direcção de Prova e pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD). O presente regulamento constitui a base normativa do Campeonato Drift Rivals 2026, podendo ser complementado pelos Regulamentos Específicos de Prova emitidos para cada evento.

1.3. CALENDÁRIO DO CAMPEONATO

O Campeonato Drift Rivals 2026 será composto por três provas pontuáveis para a classificação geral da época, disputadas de acordo com o seguinte calendário:

ROUND	DATA	LOCAL
ROUND 1 (Shockwave)	18 De Julho	Kartódromo do ATCM
ROUND 2 (Stadium Showdown)	19 de Setembro	Estádio Nac. do Zimpeto
ROUND 3 (The Last Stand)	28 De Novembro	Kartódromo do ATCM

1.4. ALTERAÇÕES AO CALENDÁRIO

A Organização reserva-se o direito de proceder a alterações ao calendário sempre que circunstâncias operacionais, técnicas, climatéricas ou de força maior o justifiquem, nos termos previstos no presente regulamento.

2. INSCRIÇÕES E ELEGIBILIDADE

2.1 LICENÇA DESPORTIVA

Poderão participar no Campeonato Drift Rivals todos os pilotos titulares de uma Licença Desportiva válida, emitida pela entidade competente, e que cumpram os requisitos técnicos, administrativos e disciplinares estabelecidos pela Organização.

A participação no campeonato implica a aceitação integral do presente Regulamento, dos Regulamentos Específicos de Prova e de quaisquer directivas emitidas pela Direcção de Prova.

A Organização reserva-se o direito de recusar, suspender ou cancelar a inscrição de qualquer piloto cujo comportamento, historial disciplinar ou conduta seja considerado incompatível com os princípios desportivos, de segurança e de fair play que regem o campeonato.

2.2. INSCRIÇÃO NO CAMPEONATO

As inscrições para o campeonato Drift Rivals encerram às 21h00 do dia anterior à realização da primeira prova da época.

A inscrição no campeonato confere ao piloto o direito de acumular pontos para a classificação geral do campeonato e concorrer aos títulos oficiais atribuídos pela organização.

A participação em provas individuais não garante automaticamente a inscrição no campeonato.

Para participar no Campeonato Drift Rivals, os pilotos deverão efectuar o pagamento das taxas de inscrição definidas pela Organização.

Taxa de Inscrição para o Campeonato	7.000,00 MT
Taxa de Inscrição da Prova	2.000,00 MT
Taxa de Inscrição para Prova (Wildcard)	3.000,00 MT
Pulseira “BOXES” (Adicional - Máximo 4)	1.000,00 MT

2.3 BENEFÍCIOS E DIREITOS DA INSCRIÇÃO

1 - Pulseira “PILOTO”
4 - Pulseira “BOXES”
Pontuação para o Campeonato - Exclusivo para Pilotos Inscritos no Campeonato

A organização reserva-se o direito de limitar ou suspender a emissão de pulseiras adicionais caso a capacidade operacional das boxes ou do paddock seja atingida.

2. INSCRIÇÕES E ELEGIBILIDADE

2.4. INSCRIÇÃO TARDIA NO CAMPEONATO

Após o encerramento oficial das inscrições, qualquer piloto que pretenda integrar a classificação geral do Campeonato Drift Rivals poderá fazê-lo a partir da segunda ou terceira prova da época, desde que cumpra os requisitos administrativos e financeiros estabelecidos pela Organização.

Para o efeito, o piloto deverá efectuar o pagamento da taxa de inscrição da prova correspondente, acrescida de uma taxa suplementar equivalente a 50% do valor da inscrição inicial do campeonato. A inscrição apenas será considerada válida após a confirmação do respectivo pagamento e aprovação pela Organização.

Após a regularização da inscrição, o piloto passará a integrar a classificação geral do campeonato, podendo acumular pontos para a classificação da época a partir da prova em que a sua inscrição seja formalizada.

Os pontos obtidos em provas realizadas antes da formalização da inscrição não serão atribuídos retroactivamente nem considerados para efeitos da classificação geral do campeonato.

REQUISITO	CONDIÇÃO
Taxa de Inscrição da Prova	Obrigatória
Taxa Suplementar	50% da Taxa de Inscrição do Campeonato
Integração na Classificação Geral	Após regularização da Inscrição
Pontos Obtidos Antes da Inscrição	Não atribuídos retroactivamente

2.5. REEMBOLSOS E CANCELAMENTOS

As taxas de inscrição do campeonato, das provas individuais e quaisquer valores pagos relativos a pulseiras adicionais não são reembolsáveis após o encerramento oficial das inscrições.

O cancelamento da participação por iniciativa do piloto, independentemente do motivo, incluindo razões mecânicas, pessoais, profissionais, financeiras ou outras, não confere direito a reembolso dos valores pagos nem à sua transferência automática para outro evento ou prova futura.

Nos casos em que uma prova seja cancelada, interrompida ou adiada por decisão da Organização antes do seu início, os valores pagos poderão ser transferidos para uma prova futura, convertidos em crédito para utilização posterior ou tratados de acordo com as condições específicas definidas pela Organização para a situação em causa.

A Organização reserva-se o direito de analisar e decidir sobre circunstâncias excepcionais não previstas no presente regulamento, adoptando as medidas que considerar adequadas para salvaguardar a boa gestão do campeonato, os interesses dos participantes e a integridade da competição.

3. ORGANIZAÇÃO

3.1. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

A organização de cada prova do Campeonato Drift Rivals será assegurada pelo Departamento de Drift & Spinning do A.T.C.M., através da Direcção de Prova, Colégio de Comissários Desportivos (CCD), Júris, Marshals, Comissários de Pista e demais oficiais designados para o evento.

Compete a estas entidades assegurar o cumprimento do presente regulamento, coordenar as actividades relacionadas com a realização da prova e garantir que todas as operações decorram de forma segura, organizada e em conformidade com os princípios desportivos do campeonato.

Todos os participantes deverão respeitar as instruções e decisões emitidas pelos oficiais do evento no âmbito das suas competências, sem prejuízo dos mecanismos de protesto e recurso previstos no presente regulamento.

3.2. VERIFICAÇÃO TÉCNICA E REQUISITOS DE SEGURANÇA DA VIATURA

A Verificação Técnica tem como principal objectivo assegurar que todos os veículos e equipamentos utilizados na competição cumprem os requisitos mínimos de segurança estabelecidos pela Organização. Compete a cada piloto garantir que o seu veículo se encontra em conformidade com o presente regulamento antes do início de qualquer sessão oficial.

Todos os veículos participantes deverão apresentar-se em condições adequadas de segurança e funcionamento. Os elementos exteriores da viatura deverão encontrar-se devidamente montados e fixados, não sendo permitidas peças soltas ou susceptíveis de comprometer a segurança.

As instalações eléctricas deverão apresentar-se em boas condições, não sendo permitida a existência de fios expostos, ligações improvisadas ou outras situações susceptíveis de comprometer a segurança. Não serão igualmente admitidas viaturas que apresentem fugas de fluidos ou falhas mecânicas, estruturais ou eléctricas.

A aprovação na Verificação Técnica não transfere para a Organização qualquer responsabilidade sobre o estado da viatura, mantendo-se o piloto como principal responsável pela sua segurança. Os veículos deverão ser apresentados à vistoria técnica dentro do horário estabelecido pela Organização, podendo ser apresentados por um membro da equipa autorizado. Os requisitos mínimos de segurança encontram-se descritos nos pontos seguintes.

3.2.1. CINTO DE SEGURANÇA

Todos os veículos participantes deverão estar equipados com cintos de segurança funcionais e em boas condições de utilização. Para a época de 2026, será permitida a utilização dos cintos originais do veículo, desde que se encontrem devidamente fixados e sem sinais de danos ou desgaste excessivo. A partir da época de 2027, todos os veículos participantes deverão estar equipados, no mínimo, com um arnês de segurança de 4 pontos devidamente instalado.

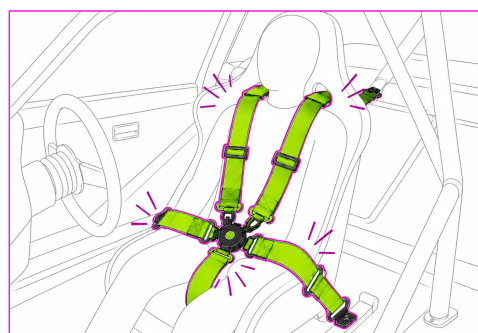


Fig. 1

3. ORGANIZAÇÃO

3.2.2. BATERIA

A bateria deverá encontrar-se devidamente fixada ao veículo através de um sistema de retenção adequado, capaz de impedir qualquer deslocação durante a utilização do veículo. A sua instalação deverá garantir condições seguras de funcionamento, não sendo permitidas baterias soltas, com fixações improvisadas ou que apresentem condições susceptíveis de comprometer a segurança da competição.

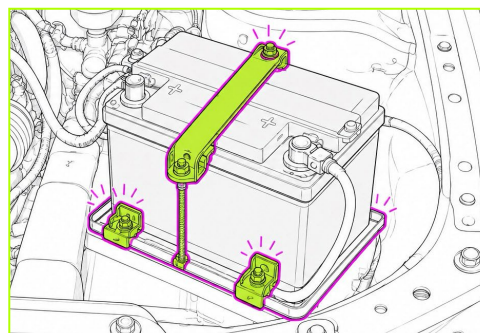


Fig. 2

3.2.3. CORTA-CORRENTE (KILL SWITCH)

Todos os veículos participantes deverão possuir dois corta-correntes funcionais, sendo um acessível ao piloto no interior do veículo e outro acessível a partir do exterior.

Ambos deverão encontrar-se devidamente sinalizados e permitir o corte imediato da alimentação eléctrica do veículo em situações de emergência, garantindo uma rápida intervenção sempre que necessário.

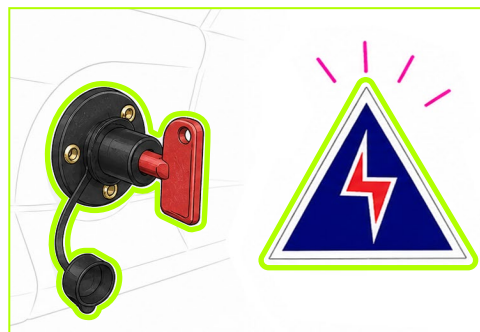


Fig. 3

3.2.4. ITENS SOLTOS NO VEÍCULO

Não será permitida a presença de ferramentas, peças, recipientes, equipamentos ou quaisquer outros objetos soltos no interior, bagageira ou compartimento do veículo. Todos os componentes transportados deverão encontrar-se devidamente fixados, competindo ao piloto garantir que a viatura se apresenta organizada e livre de elementos suscetíveis de comprometer a segurança dos ocupantes ou interferir com a condução.

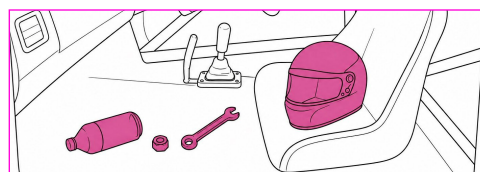


Fig. 4

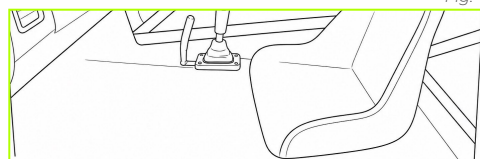


Fig. 5

3.2.5. PNEUS E FIXAÇÃO DAS RODAS

Todos os veículos participantes deverão apresentar pneus em condições adequadas de utilização, não sendo permitida a utilização de pneus excessivamente gastos ou suscetíveis de comprometer a segurança. As rodas deverão encontrar-se devidamente fixadas, com todas as porcas de roda instaladas e apertadas, podendo a Organização impedir a participação de veículos que não cumpram este requisito.



Fig. 6

3. ORGANIZAÇÃO

3.2.6. STOPS TRASEIROS

Todos os veículos participantes deverão possuir stops traseiros em perfeitas condições de funcionamento e devidamente visíveis. Sempre que o travão de pé for accionado, os stops deverão acender corretamente, podendo ser substituídos por uma barra LED vermelha instalada na parte superior do vidro traseiro para reforço da sinalização de travagem. Não serão admitidos veículos que apresentem falhas ou avarias neste sistema.

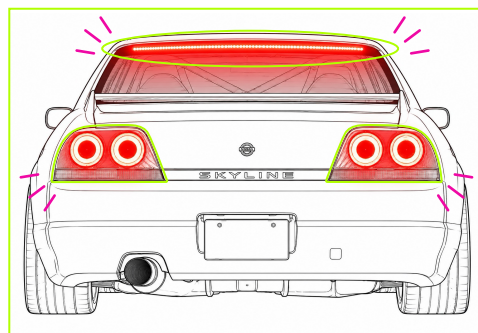


Fig. 7

3.2.7. LUZ DE TRAVAGEM AUXILIAR

Todos os veículos participantes deverão estar equipados com uma barra LED vermelha instalada na parte superior do para-brisas. A barra deverá encontrar-se em perfeitas condições de funcionamento, devidamente visível e acender sempre que o travão de pé for accionado. A sua instalação deverá permitir uma identificação clara da travagem do veículo, mesmo em condições de visibilidade reduzida em pista.

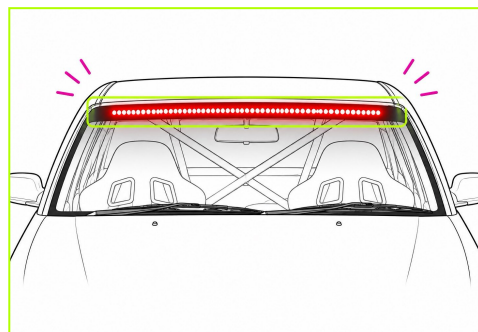


Fig. 8

3.2.8. ROLL CAGE

Todos os veículos participantes deverão estar equipados com um roll cage completo de, no mínimo, 6 pontos, devidamente instalado e em condições adequadas de utilização.

O sistema deverá apresentar-se estruturalmente íntegro e corretamente fixado à viatura, contribuindo para a proteção dos ocupantes em caso de incidente. Não será permitida a participação de veículos que não cumpram este requisito.

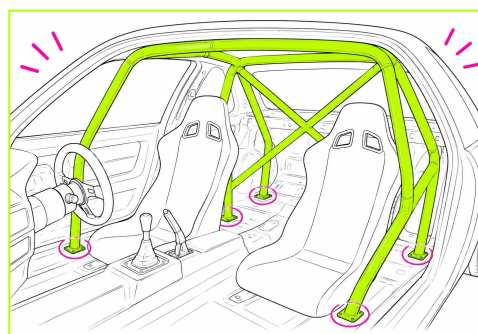


Fig. 9

3.2.9. EXTINTOR DE INCÊNDIO

Todos os veículos devem estar equipados com pelo menos um extintor de incêndio com capacidade mínima de 2 kg, ou dois extintores de 1 kg cada. Os extintores devem encontrar-se em boas condições de funcionamento, devidamente fixados ao veículo e posicionados em local de fácil acesso para o piloto e para os oficiais de prova. Não será permitida a participação de veículos que não cumpram este requisito de segurança.

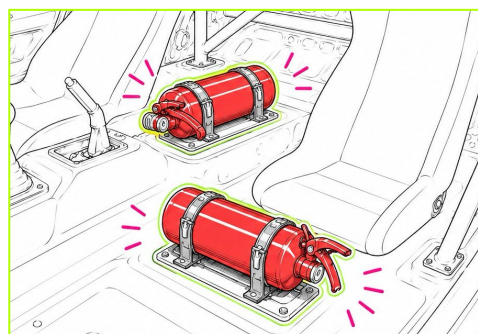


Fig. 10

3. ORGANIZAÇÃO

3.2.10. LOCAIS DE REBOQUE

Todos os veículos participantes deverão possuir locais de reboque identificados na parte frontal e traseira da viatura. Os pontos de reboque deverão estar devidamente fixados, facilmente acessíveis e visíveis, permitindo a remoção rápida e segura do veículo sempre que necessário durante a competição. Estes pontos deverão permanecer desobstruídos e em condições adequadas de utilização, de forma a permitir a intervenção dos oficiais de prova sempre que necessário.

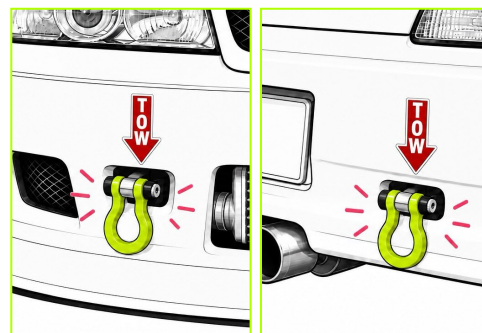


Fig. 11

3.2.11. IDENTIFICAÇÃO DAS JANTES

Todas as jantes devem possuir uma marca de referência visível, através de uma barra pintada ou adesivo de cor contrastante relativamente à cor da jante. Esta identificação tem como finalidade facilitar a observação visual da rotação da roda durante as verificações técnicas e a competição, devendo permanecer legível e devidamente aplicada em todas as jantes utilizadas no evento. A ausência desta marcação poderá resultar na não aprovação da viatura durante as verificações técnicas.

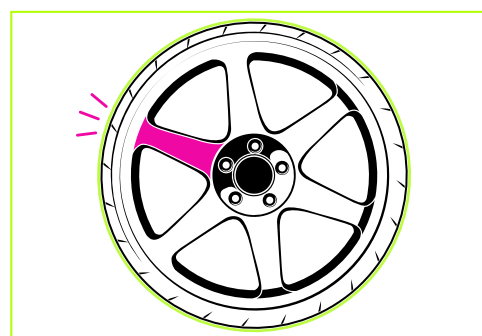


Fig. 12

3.2.12. FICHEIRO OFICIAL DE AUTOCOLANTES TÉCNICOS

Com o objetivo de uniformizar a identificação técnica das viaturas participantes, a organização disponibilizará um ficheiro digital contendo os modelos oficiais dos autocolantes exigidos pelo presente regulamento, prontos para impressão. Os participantes deverão utilizar preferencialmente estes modelos para identificação dos pontos de reboque, corta-corrente e demais elementos técnicos aplicáveis.

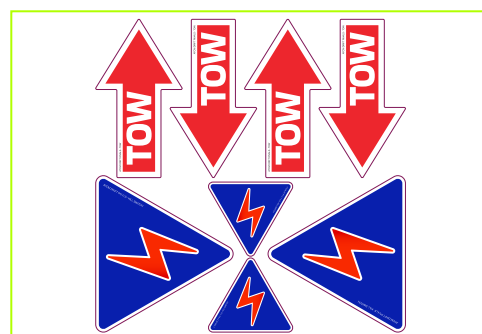


Fig. 13

3.2.13. IDENTIFICAÇÃO OFICIAL DO EVENTO E NUMERAÇÃO DE COMPETIÇÃO

Todas as viaturas participantes deverão manter livre a faixa superior do para-brisas para aplicação da identificação oficial do evento fornecida pela organização. Os números de competição serão igualmente fornecidos e aplicados pela organização nas portas da viatura, devendo permanecer claramente visíveis durante todo o evento e durante as verificações técnicas.

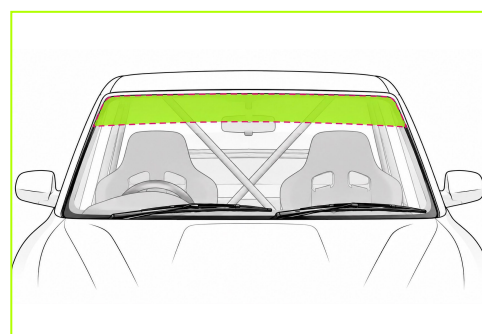


Fig. 14

3. ORGANIZAÇÃO

3.3. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA DO PILOTO

Todos os pilotos deverão utilizar os equipamentos de segurança obrigatórios previstos no presente regulamento durante toda a competição. Os equipamentos deverão encontrar-se em bom estado de conservação e estar disponíveis para inspecção sempre que solicitado pelo Director de Prova.

A ausência de qualquer equipamento obrigatório implicará a reprovação na vistoria técnica e o consequente impedimento de participação até que a situação seja regularizada. Não serão concedidas excepções ou autorizações especiais relativamente ao equipamento de segurança do piloto.

Os pilotos deverão apresentar-se devidamente equipados no início de cada corrida, sendo obrigatória a utilização dos respectivos equipamentos de segurança durante todo o evento. O não cumprimento destas disposições poderá resultar no impedimento de participação.

3.3.1. FATO IGNÍFUGO DE COMPETIÇÃO

O piloto deverá utilizar fato ignífugo de competição durante toda a prova. O equipamento deverá apresentar-se em bom estado de conservação, sem danos ou alterações susceptíveis de comprometer a sua capacidade de protecção.

3.3.2. CAPACETE INTEGRAL

O uso de capacete integral é obrigatório durante toda a competição. O capacete deverá apresentar-se em perfeito estado de conservação, sem fissuras, danos estruturais ou modificações que possam comprometer a sua eficácia.

3.3.3. LUVAS DE COMPETIÇÃO

As luvas de competição destinam-se à protecção das mãos e deverão ser utilizadas durante toda a prova. Não serão admitidas luvas danificadas ou inadequadas para utilização em competição.

3.3.4. BOTAS DE COMPETIÇÃO

Os pilotos deverão utilizar botas de competição adequados, garantindo controlo, sensibilidade e segurança na operação dos pedais. O equipamento deverá apresentar-se em boas condições de utilização.



Fig. 15

3. ORGANIZAÇÃO

3.4. ELEGIBILIDADE E APRESENTAÇÃO DOS PILOTOS

A participação no Campeonato Drift Rivals está reservada aos pilotos devidamente inscritos e que cumpram todos os requisitos técnicos, administrativos e de segurança estabelecidos no presente regulamento.

Os pilotos deverão apresentar-se sempre que convocados pela Organização, Direcção de Prova, Júris ou Comissários, bem como cumprir os horários definidos para as actividades oficiais do evento.

O incumprimento das disposições previstas neste regulamento poderá resultar na aplicação das penalizações correspondentes, sem prejuízo de outras medidas determinadas pela Direcção de Prova.

3.5. BRIEFING OBRIGATÓRIO

Antes do início dos treinos, qualificações ou batalhas, a Organização realizará um Briefing Oficial destinado a comunicar informações relevantes sobre o evento, procedimentos de segurança, regras específicas da prova, alterações ao traçado e demais instruções operacionais.

O primeiro briefing deverá ocorrer antes da sessão de treinos de abertura e poderá ser repetido antes do início das batalhas tandem ou sempre que a Direcção de Prova considere necessário.

A presença dos pilotos é obrigatória. A ausência injustificada ou o incumprimento das instruções comunicadas durante o briefing poderá resultar em penalizações ou impedimento de participação, a critério da Direcção de Prova.

4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO

O Procedimento de Competição estabelece as diferentes fases que compõem cada prova do Campeonato Drift Rivals e os respectivos procedimentos operacionais. A competição será composta por sessões de Treinos Livres e Oficiais, Qualificação e Batalhas Tandem, de acordo com o formato definido pela Organização para cada evento.

4.1. TREINOS LIVRES E OFICIAIS

As sessões de treinos destinam-se ao reconhecimento do traçado, adaptação às condições da pista e afinação das viaturas para a competição. A participação nos treinos não é obrigatória.

Nos Treinos Livres poderão participar os pilotos devidamente inscritos para essa sessão. A participação nos Treinos Oficiais fica reservada aos pilotos que tenham participado no Briefing Oficial e aos veículos aprovados na Verificação Técnica.

Durante os treinos, os pilotos deverão respeitar integralmente o layout definido para a prova, não sendo permitidas manobras fora do percurso estabelecido ou qualquer utilização da pista contrária às instruções da Organização. A Direcção de Prova poderá interromper, suspender ou encerrar qualquer sessão por motivos de segurança ou para garantir o normal decorrer do evento.

4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO

4.2. ORDEM DE QUALIFICAÇÃO

Durante a Sessão de Qualificação, a ordem de entrada será definida pela ordem inversa da classificação geral do campeonato, sendo o piloto pior classificado o primeiro a qualificar.

Na primeira prova do campeonato, os pilotos que participaram na época anterior qualificarão por ordem inversa da classificação final do Campeonato Drift Rivals, sendo o último classificado o primeiro a qualificar e o campeão da época anterior o último a qualificar.

Os pilotos que não participaram no campeonato da época anterior serão considerados novos ingressos e qualificarão antes dos restantes pilotos. A sua ordem de qualificação será definida pela ordem inversa da data e hora de inscrição no campeonato.

A ordem de qualificação será divulgada pela Organização antes do início da sessão, cabendo a cada piloto acompanhar a sua posição e apresentar-se atempadamente na zona de pré-partida quando convocado.

A troca de posição na ordem de qualificação apenas será permitida mediante acordo mútuo entre os pilotos envolvidos e aprovação da Direcção de Prova. As trocas deverão ser efectuadas de forma directa, passando cada piloto a ocupar exactamente a posição do outro na ordem de qualificação.

Nenhum piloto será obrigado a aceitar um pedido de troca de posição, ficando essa decisão inteiramente ao seu critério. A Direcção de Prova reserva-se o direito de recusar qualquer troca que possa comprometer o normal decorrer da competição ou causar atrasos ao programa oficial do evento.

4.3. SESSÃO DE QUALIFICAÇÃO

A Sessão de Qualificação tem como objectivo determinar a classificação dos pilotos para acesso à Sessão Final de Batalhas Tandem.

Cada piloto realizará duas voltas de qualificação individuais, sendo considerada para efeitos de classificação apenas a melhor pontuação obtida. O número de pilotos apurados para a Sessão Final será determinado em função do número de participantes inscritos e da estrutura de competição definida para o evento.

Os pilotos deverão apresentar-se na zona de pré-partida quando convocados, com o veículo em condições de efectuar a sua volta de qualificação. Durante a qualificação, apenas o veículo em avaliação poderá permanecer na pista, salvo autorização expressa da Direcção de Prova.

Os pilotos deverão cumprir integralmente o layout definido para a prova e executar os seus runs de acordo com as instruções transmitidas durante o briefing oficial. Sempre que possível, a volta deverá ser concluída, permitindo aos Júris avaliar integralmente o run.

O sinal de partida será dado exclusivamente pelo Marshall de Partida, através de bandeiras, luzes ou outros dispositivos de sinalização autorizados. Qualquer desrespeito ao sinal de partida poderá resultar em penalizações, incluindo a desclassificação da sessão ou batalha.

4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO

4.4. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

Os pilotos deverão apresentar-se na linha de partida de acordo com as instruções dos Oficiais e da Direcção de Prova, mantendo-se prontos para iniciar o run quando autorizados. O sinal de partida será dado exclusivamente pelo Marshall de Partida, através de bandeiras, luzes ou outros dispositivos de sinalização autorizados. Nenhum piloto poderá iniciar o run antes da respectiva autorização.

Os pilotos deverão respeitar integralmente os procedimentos de partida definidos para o evento, bem como os dispositivos de sinalização e delimitação existentes na zona de partida. O derrube ou deslocação de cones, marcadores ou outros obstáculos da zona de partida implicará a repetição do posicionamento da viatura, até ao máximo de três tentativas. Após a terceira tentativa sem sucesso, o piloto será desclassificado da respectiva volta ou batalha.

Qualquer desrespeito ao sinal de partida, às instruções dos Oficiais ou aos procedimentos definidos poderá resultar na aplicação de penalizações, incluindo a desclassificação da sessão ou batalha.

4.5. NÃO COMPARÊNCIA À PARTIDA

Os pilotos deverão apresentar-se na linha de partida imediatamente após serem chamados pelos Oficiais ou pela Direcção de Prova.

A não comparência dentro do prazo estabelecido poderá resultar na perda da volta, derrota na batalha ou exclusão da sessão em curso, conforme a fase da competição.

A Direcção de Prova poderá conceder um período razoável para deslocação do veículo até à linha de partida, desde que tal não comprometa o normal decorrer do evento.

Atrasos injustificados, falta de preparação da equipa ou avarias não comunicadas atempadamente não constituem motivo válido para adiar uma partida.

Os pilotos que pretendam solicitar um Competition Timeout deverão fazê-lo antes de serem declarados ausentes à partida.

4.6. FALSE START

Entende-se por False Start qualquer partida antecipada ou irregular efectuada antes da autorização do Marshall de Partida, bem como qualquer movimento significativo do veículo que resulte numa vantagem indevida na partida.

As penalizações por False Start serão aplicadas da seguinte forma:

1º False Start	Reinício da partida
2º False Start	Perda da volta
3º False Start	Derrota automática na batalha

Caso ambos os pilotos cometam False Start em simultâneo, a partida será repetida sem penalizações.

A decisão sobre a ocorrência de False Start compete ao Marshall de Partida e à Direcção de Prova. A contagem reinicia no início de cada nova batalha.

4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO

4.7. CRITÉRIOS DE JULGAMENTO DA QUALIFICAÇÃO

A avaliação das voltas de qualificação será efectuada pelos Júris com base nos critérios de Linha, Ângulo e Estilo, de acordo com o Track Layout definido para o evento e as instruções transmitidas durante o Briefing Oficial.

A pontuação máxima de uma volta de qualificação será de 100 pontos, distribuídos da seguinte forma:

LINHA / LINE	60 Pontos
ÂNGULO / ANGLE	20 Pontos
ESTILO / STYLE	20 Pontos
TOTAL	100 Pontos

A velocidade apenas poderá ser utilizada como elemento complementar de avaliação quando existir um método fiável e previamente aprovado pela Organização para a sua medição.

4.7.1. LINHA / LINE

A Linha corresponde à trajectória ideal definida pelos Júris para o percurso e constitui o principal critério de avaliação da Qualificação.

Serão avaliados o cumprimento dos clipping points, clipping zones, outside zones e demais referências definidas para o evento. Desvios significativos da linha ideal ou a omissão de referências obrigatórias resultarão em deduções de pontuação.

4.7.2. ÂNGULO / ANGLE

O Ângulo corresponde à capacidade do piloto manter elevados ângulos de derrapagem ao longo do percurso, de forma consistente e controlada.

Serão valorizados ângulos elevados e estáveis, executados sem comprometer a linha ou o controlo do veículo. Ângulos reduzidos, inconsistentes ou obtidos através de correcções excessivas resultarão em deduções de pontuação.

4.7.3. ESTILO / STYLE

O Estilo avalia a capacidade do piloto demonstrar compromisso, fluidez e controlo durante a execução do run, reflectindo a qualidade geral da sua condução ao longo do percurso.

Serão valorizadas entradas agressivas, transições fluidas, utilização eficiente da pista e a capacidade de manter um ritmo consistente sem comprometer a linha, o ângulo ou o controlo do veículo.

Os pilotos deverão procurar executar o percurso de forma confiante e dinâmica, demonstrando compromisso e domínio da viatura. Perdas de fluidez, hesitações, correcções excessivas ou qualquer situação que comprometa a qualidade da execução resultarão em deduções de pontuação.

4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO

4.8. INITIATION

O Initiation corresponde ao momento em que o piloto inicia a derrapagem antes da entrada na zona principal de julgamento e constitui um dos elementos mais importantes da Qualificação.

Os pilotos deverão efectuar o Initiation dentro da zona definida pelos Júris para o evento, de acordo com o Track Layout e as instruções transmitidas durante o Briefing Oficial.

Initiations antecipados, tardios, incompletos ou executados fora da zona definida poderão resultar em deduções de pontuação.

4.9. CRITÉRIO DE DESEMPATE DA QUALIFICAÇÃO

Sempre que dois ou mais pilotos obtenham a mesma pontuação na Classificação da Qualificação, a ordem de classificação será determinada através dos critérios de desempate definidos abaixo, aplicados de forma sucessiva até que o empate seja resolvido.

1º CRITÉRIO	Maior pontuação da melhor volta de qualificação
2º CRITÉRIO	Maior pontuação da segunda volta de qualificação
3º CRITÉRIO	Maior pontuação de Linha / Line na melhor volta
4º CRITÉRIO	Maior pontuação de Ângulo / Angle na melhor volta
5º CRITÉRIO	Maior pontuação de Estilo / Style na melhor volta
6º CRITÉRIO	Melhor posição na classificação geral do campeonato
7º CRITÉRIO	Decisão dos Júris

4.10. GUIA DE LEITURA DO TRACK LAYOUT

Os símbolos apresentados abaixo representam algumas das principais referências utilizadas nos Track Layouts oficiais e auxiliam na interpretação dos elementos de avaliação do percurso.

Nem todas as referências se encontram ilustradas nesta secção, podendo ser utilizados elementos adicionais de acordo com as características de cada evento.

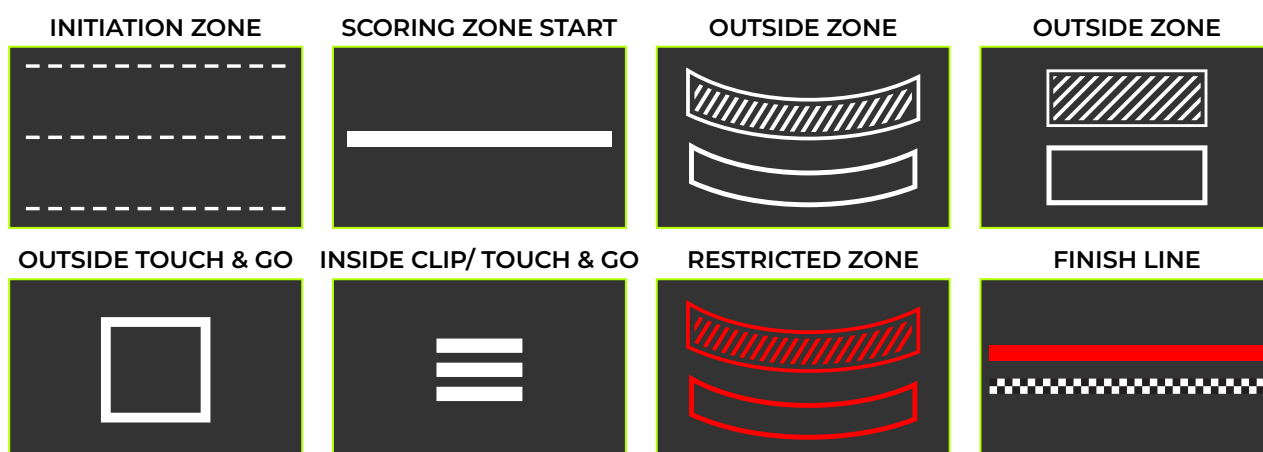


Fig. 16

4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO

4.11. ESTRUTURA DA GRELHA DE BATALHAS

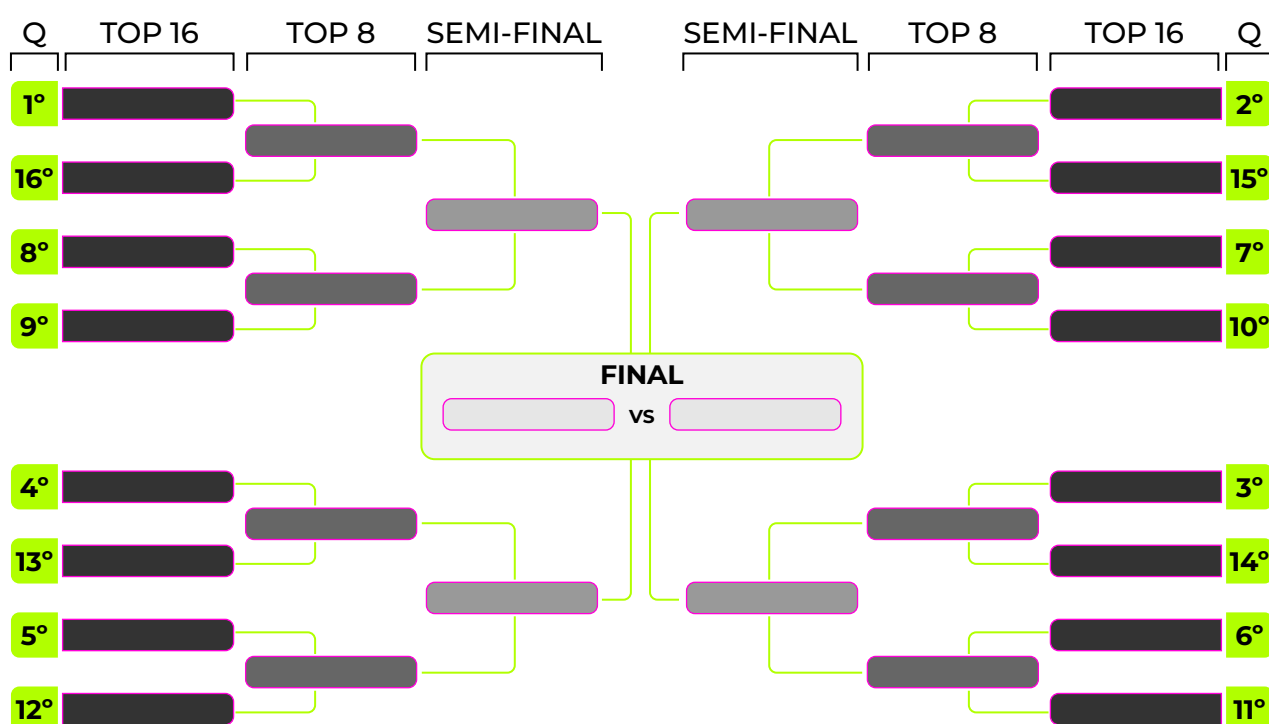
Os pilotos qualificados para a Sessão Final serão integrados na grelha oficial de batalhas de acordo com a classificação obtida na Qualificação.

A estrutura da grelha será definida em função do número de pilotos qualificados, podendo ser adoptados formatos TOP 8, TOP 16 ou TOP 32. Sempre que necessário, poderão ser realizadas batalhas de acesso ou atribuídos Bye Runs para completar a grelha aplicável.

Os emparelhamentos serão efectuados de acordo com a grelha oficial da competição, sendo os pilotos melhor classificados na Qualificação posicionados de forma a beneficiar da respectiva classificação.

Nota: Os pilotos beneficiários de Bye Run deverão efectuar obrigatoriamente uma passagem em pista, executando pelo menos a manobra de Initiation.

GRELHA DE BATALHAS



4.12. FORMATO DAS BATALHAS TANDEM

Cada batalha tandem será composta por duas voltas. Numa das voltas, um piloto actuará como líder (Lead) e o outro como perseguidor (Chase), invertendo-se as posições na segunda volta.

O piloto melhor classificado na Qualificação terá o direito de escolher a sua posição de partida na primeira volta da batalha, podendo optar por iniciar como Lead ou Chase.

As batalhas serão avaliadas com base no desempenho global de ambos os pilotos nas duas voltas, de acordo com os critérios de julgamento definidos no presente Regulamento.

4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO

4.13. CRITÉRIOS DE JULGAMENTO DAS BATALHAS

As batalhas tandem serão avaliadas através da comparação directa do desempenho dos pilotos nas posições de Lead Car e Chase Car. Ao contrário da Qualificação, onde cada piloto é avaliado individualmente, nas batalhas os Júris analisam a forma como ambos os pilotos executam o percurso e interagem entre si ao longo das duas voltas.

O objectivo do julgamento é determinar qual dos pilotos demonstrou melhor desempenho global durante a batalha, tendo em consideração a sua capacidade de executar correctamente a função de Lead Car e Chase Car, bem como o cumprimento das referências e critérios definidos para o evento.

A avaliação terá por base a análise conjunta das duas voltas da batalha, considerando os pontos fortes e os erros de cada piloto. Os Júris procurarão identificar qual dos concorrentes demonstrou maior consistência, compromisso e controlo ao longo de todo o confronto.

Os critérios de avaliação descritos nas secções seguintes constituem a base para a tomada de decisão dos Júris e deverão ser interpretados de forma integrada, tendo sempre em consideração o contexto global da batalha.

4.13.1. LEAD CAR

O piloto na posição de Lead Car deverá executar uma volta de elevada qualidade, semelhante a uma volta de qualificação.

Serão avaliados os seguintes aspectos:

- Cumprimento da linha definida pelos Júris;
- Utilização correcta dos clipping points e clipping zones;
- Ângulo de derrapagem;
- Fluidez e compromisso;
- Velocidade adequada ao traçado.

O Lead Car não poderá alterar deliberadamente a sua linha, reduzir excessivamente a velocidade ou efectuar manobras destinadas a prejudicar o piloto perseguidor.

4.13.2. CHASE CAR

O piloto na posição de Chase Car deverá demonstrar a capacidade de acompanhar o Lead Car da forma mais próxima possível, sem comprometer a sua própria execução.

Serão avaliados os seguintes aspectos:

- Proximidade ao Lead Car;
- Capacidade de reproduzir a linha do Lead Car;
- Manutenção de ângulo semelhante ao Lead Car;
- Compromisso e agressividade;
- Fluidez durante as transições.

A proximidade apenas será valorizada quando mantida de forma controlada e sem contacto excessivo. O piloto deverá manter a perseguição sem comprometer a linha, o ângulo ou a fluidez da sua execução.

4. PROCEDIMENTO DE COMPETIÇÃO

4.13.3. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DAS BATALHAS

Durante as batalhas tandem, os Júris avaliarão o desempenho dos pilotos com base nos critérios fundamentais de perseguição e execução. Estes critérios permitem determinar qual dos pilotos demonstrou maior qualidade de condução e melhor cumprimento da sua função durante a batalha.

A avaliação será efectuada considerando o contexto global das duas voltas, não sendo cada critério analisado de forma isolada. Os Júris procurarão identificar qual dos pilotos apresentou a combinação mais forte de proximidade, execução, compromisso e controlo ao longo de toda a batalha.

Serão considerados os seguintes critérios:

- **Proximidade** – Capacidade do Chase Car se manter próximo do Lead Car ao longo do percurso;
- **Linha** – Capacidade de executar e reproduzir a trajectória pretendida para o evento;
- **Ângulo** – Manutenção de ângulos de derrapagem elevados, consistentes e controlados;
- **Compromisso** – Demonstração de confiança, agressividade e determinação durante a execução da batalha;
- **Fluidez** – Capacidade de efectuar transições e correcções de forma suave, mantendo o ritmo e a qualidade da execução.

Os critérios acima deverão ser analisados em conjunto, tendo sempre em consideração o contexto geral da batalha e o desempenho global de ambos os pilotos ao longo das duas voltas.

4.14. DECISÃO DOS JÚRIS E ONE MORE TIME (OMT)

As batalhas serão avaliadas por três Júris, que compararão o desempenho dos pilotos nas posições de Lead Car e Chase Car ao longo das duas voltas da batalha.

Cada Júri votará individualmente no piloto que demonstrou melhor desempenho global. Será declarado vencedor o piloto que obtiver pelo menos dois dos três votos atribuídos pelos Júris, devendo a decisão ser comunicada aos pilotos e ao público através dos meios definidos pela Organização.

Em caso de empate técnico, poderá ser declarado um One More Time (OMT), permitindo uma nova avaliação dos pilotos. Não será realizada uma nova volta de aquecimento antes do OMT. O número máximo permitido é de três OMT por batalha. Caso persista a igualdade após o terceiro OMT, os Júris deverão obrigatoriamente determinar um vencedor com base no desempenho global demonstrado durante a batalha.

As restantes regras de julgamento das batalhas tandem serão detalhadas durante o briefing oficial de cada evento e interpretadas de acordo com os princípios e critérios estabelecidos no presente Regulamento. O Júri Principal do evento terá autoridade para ordenar pausas adicionais durante a competição, sempre que tal seja considerado necessário para garantir o normal decorrer da prova.

5. ERROS DE CONDUÇÃO E PENALIZAÇÕES DESPORTIVAS

O presente capítulo define os principais erros de condução, incidentes e situações passíveis de penalização durante as sessões de Qualificação e Batalhas Tandem.

A gravidade de cada situação será avaliada pelos Júris de acordo com as circunstâncias do incidente, o impacto na execução do run e as consequências para o normal decorrer da competição.

5.1. PRINCÍPIO GERAL

Os erros de condução serão avaliados pelos Júris de acordo com a sua gravidade e impacto na execução do run.

Dependendo da situação, os erros poderão resultar em:

- Dedução parcial de pontos;
- Atribuição de 0 (zero) pontos ao run;
- Perda da batalha;
- Outras penalizações previstas no presente Regulamento.

Os Júris poderão ainda considerar factores agravantes ou atenuantes sempre que as circunstâncias do incidente o justifiquem.

5.2. OPPOSITE DRIFT

O Opposite Drift ocorre quando a derrapagem é iniciada ou executada em sentido contrário ao sentido de julgamento definido para o percurso.

O Opposite Drift pode ocorrer durante o percurso de avaliação ou durante a fase de Initiation, nomeadamente quando o piloto inicia a derrapagem no sentido oposto ao da curva seguinte, recorrendo ao travão de mão ou a outra técnica de transferência de peso antes de inverter a direcção do veículo para o sentido correcto da curva.

Por razões de segurança, consistência e uniformidade de julgamento, o Opposite Drift será considerado uma falha grave de execução.

A ocorrência de Opposite Drift resultará automaticamente na atribuição de 0 (zero) pontos ao run.

5.3. DOUBLE INITIATION

O Double Initiation caracteriza-se pela realização de duas iniciações distintas antes da entrada efectiva na zona principal de julgamento.

O Double Initiation será considerado um erro de execução, por comprometer a fluidez, o compromisso e a continuidade da manobra antes da entrada no percurso de avaliação.

A ocorrência de Double Initiation resultará em dedução de pontuação.

A gravidade da dedução será determinada pelos Júris em função do impacto causado na fluidez e compromisso da execução.

5. ERROS DE CONDUÇÃO E PENALIZAÇÕES DESPORTIVAS

5.4. STRAIGHTENING (PERDA DE DERRAPAGEM)

A perda parcial ou total da derrapagem durante a zona de julgamento será considerada um erro de execução e poderá afectar significativamente a avaliação do run.

O Straightening compromete a continuidade da manobra e poderá afectar negativamente a avaliação da linha, ângulo, compromisso e fluidez da execução.

Os Júris poderão aplicar deduções de pontuação proporcionais à gravidade do erro. Caso o Straightening comprometa significativamente a execução do percurso ou a continuidade da derrapagem, poderá ser atribuída pontuação nula ao run.

5.5. UNDERSTEER (SUBVIRAGEM)

A subviragem ocorre quando o veículo perde capacidade de rotação durante a execução do drift, impossibilitando o correcto cumprimento da trajectória pretendida.

O Understeer compromete a precisão da execução e poderá afectar negativamente o cumprimento das referências estabelecidas para o percurso, incluindo clipping points, clipping zones e zonas de avaliação.

Situações evidentes de Understeer poderão resultar em deduções significativas de pontuação.

Nos casos mais graves, poderá ser atribuída pontuação nula ao run.

5.6. FALHA DE CLIPPING POINT OU ZONE

Entende-se por Falha de Clipping Point ou Zone a omissão total ou parcial de uma referência obrigatória definida para o percurso, incluindo clipping points, clipping zones, touch & go ou outros elementos de avaliação estabelecidos pelos Júris.

O correcto cumprimento destas referências constitui um dos elementos fundamentais da avaliação da linha e da execução do percurso.

A omissão total ou parcial de um clipping point ou zone obrigatório resultará em dedução de pontuação.

Falhas repetidas ou de maior gravidade poderão resultar em deduções substanciais, de acordo com o impacto causado na execução do run.

5.7. CONTACTO COM OBSTÁCULOS

O contacto com cones, marcadores ou outros elementos utilizados para delimitar o percurso poderá resultar em penalização.

Os obstáculos e referências físicas fazem parte integrante do Track Layout e são utilizados para definir a linha ideal, as zonas de clipping, os pontos de referência e os limites do percurso. O seu correcto cumprimento constitui um elemento importante da avaliação.

A gravidade da penalização será determinada pelos Júris em função da natureza do contacto e do impacto causado na execução do run.

Contactos repetidos, a deslocação significativa de obstáculos ou qualquer situação que altere as condições do percurso poderão resultar em penalizações adicionais.

5. ERROS DE CONDUÇÃO E PENALIZAÇÕES DESPORTIVAS

5.8. THREE WHEELS OFF

A saída simultânea de três ou mais rodas para além dos limites da pista será considerada uma falha grave de execução.

Os limites da pista poderão ser definidos através de linhas, bermas, zonas delimitadas, barreiras, cones ou outros elementos indicados pela Organização e pelos Júris no Track Layout oficial.

A manutenção do veículo dentro dos limites estabelecidos demonstra controlo, precisão e cumprimento do percurso definido. A saída significativa da pista compromete a avaliação do run e poderá conferir uma vantagem indevida ao piloto.

A ocorrência de Three Wheels Off resultará automaticamente na atribuição de 0 (zero) pontos ao run.

5.9. OVERSPIN

O Overspin ocorre quando o piloto perde o controlo da rotação do veículo, provocando uma rotação excessiva que compromete a continuidade normal da derrapagem.

Esta situação representa uma perda significativa de controlo do veículo e impede a correcta avaliação dos critérios de julgamento aplicáveis ao percurso.

A gravidade do Overspin independe de o veículo completar ou não uma volta completa, sendo suficiente que a rotação excessiva comprometa a execução do run.

A ocorrência de Overspin resultará automaticamente na atribuição de 0 (zero) pontos ao run. Durante as batalhas tandem, o Overspin poderá resultar na atribuição da vitória ao adversário.

5.10. STALL (MOTOR DESLIGADO)

O Stall ocorre quando o motor do veículo se desliga ou deixa de fornecer potência durante a execução de um run, comprometendo a continuidade da manobra.

A ocorrência de Stall impede a correcta execução do percurso e poderá afectar significativamente a avaliação dos critérios de julgamento aplicáveis ao evento.

Para além de comprometer a performance do piloto, o Stall poderá originar situações de risco para os restantes participantes, particularmente durante as batalhas tandem, onde a proximidade entre veículos é um elemento fundamental da competição.

Os pilotos deverão assegurar que os seus veículos se encontram em condições adequadas de funcionamento antes de cada sessão, sendo da sua responsabilidade garantir a fiabilidade mecânica necessária para completar o percurso em segurança.

Durante a Qualificação, a ocorrência de Stall resultará automaticamente na atribuição de 0 (zero) pontos ao run.

Durante as Batalhas Tandem, o Stall poderá resultar na atribuição da vitória ao adversário, salvo nos casos em que os Júris determinem que a ocorrência foi provocada por factores externos ou por contacto com outro veículo.

5. ERROS DE CONDUÇÃO E PENALIZAÇÕES DESPORTIVAS

5.11. CONTACTOS E COLISÕES

O contacto entre veículos poderá ocorrer durante uma batalha tandem em consequência da proximidade característica desta disciplina. No entanto, a ocorrência de contacto não implica, por si só, a inexistência de responsabilidade nem determina automaticamente o resultado da batalha.

Os Júris analisarão cada incidente de forma individual, considerando a posição dos veículos, a trajectória adoptada por cada piloto, o momento do contacto e as respectivas consequências para o desenrolar da batalha.

Sempre que um contacto provoque alteração significativa da trajectória, perda de derrapagem, rotação, saída de pista, imobilização de um veículo ou qualquer outra situação que comprometa a execução normal da batalha, os Júris deverão determinar qual dos pilotos foi responsável pelo incidente.

Os contactos considerados ligeiros ou sem influência relevante no desenvolvimento da batalha poderão ser classificados como Racing Contact, não originando necessariamente qualquer penalização.

A ocorrência de um contacto não implica automaticamente a interrupção da batalha. Sempre que seja possível fazê-lo em segurança, os pilotos deverão continuar a executar o run e concluir a volta, cabendo aos Júris avaliar a responsabilidade pelo incidente e determinar o resultado do confronto.

5.12. OVERTAKE

Durante uma batalha tandem, o Chase Car deverá manter-se atrás do Lead Car ao longo de todo o percurso. Regra geral, a roda dianteira do Chase Car não deverá ultrapassar a roda dianteira do Lead Car.

O objectivo do Chase Car é acompanhar o Lead Car da forma mais próxima possível, reproduzindo a sua linha, ângulo e ritmo de execução, sem assumir a posição de líder durante o run. Por este motivo, a ultrapassagem não constitui um elemento de avaliação positiva e será normalmente considerada uma falha de execução.

A ultrapassagem do Lead Car poderá resultar em penalização para o Chase Car, particularmente quando resulte de uma abordagem excessivamente agressiva, da incapacidade de ajustar a velocidade de perseguição ou de uma manobra que comprometa a segurança e o normal desenrolar da batalha.

Exceptuam-se os casos em que o Lead Car interrompa a derrapagem, abandone significativamente a linha definida, saia de pista, fique imobilizado, reduza drasticamente a velocidade ou sofra qualquer outro incidente que torne inevitável a ultrapassagem.

Sempre que ocorra uma situação de Overtake, os Júris analisarão o contexto da batalha, a posição relativa dos veículos, a causa da ultrapassagem e o impacto da mesma na execução do run. A decisão final deverá reflectir a responsabilidade de cada piloto e o efeito do incidente no resultado da batalha.

Em situações excepcionais, os Júris poderão considerar que a ultrapassagem foi consequência directa de um erro grave do Lead Car, não devendo nesse caso o Chase Car ser penalizado pela simples ocorrência da ultrapassagem.

5. ERROS DE CONDUÇÃO E PENALIZAÇÕES DESPORTIVAS

5.13. UNCHASEABLE RUN

Um Unchaseable Run ocorre quando a condução do Lead Car cria uma situação que impossibilita ou dificulta de forma significativa a capacidade do Chase Car efectuar uma perseguição normal e competitiva.

Esta situação poderá resultar de uma redução excessiva e injustificada da velocidade, da interrupção da derrapagem, da alteração significativa da linha definida ou de qualquer outra acção que comprometa a capacidade do Chase Car manter a proximidade e reproduzir a trajectória esperada.

A simples existência de distância entre os veículos não constitui, por si só, evidência de Unchaseable Run. Os Júris deverão determinar se a situação resultou efectivamente da condução do Lead Car ou de factores imputáveis ao Chase Car.

Sempre que seja identificado um Unchaseable Run, os Júris poderão considerar essa situação como uma falha de execução do Lead Car, aplicando as penalizações ou ajustamentos de julgamento que considerem adequados às circunstâncias da batalha.

Nos casos em que o Unchaseable Run comprometa de forma significativa o desenvolvimento normal da perseguição, essa situação poderá influenciar directamente a decisão final da batalha.

5.14. DESEMPENHO SIGNIFICATIVAMENTE INFERIOR

Durante as batalhas tandem, espera-se que os pilotos demonstrem um nível de desempenho compatível com aquele apresentado durante a sessão de qualificação.

A sessão de qualificação constitui a principal referência para a avaliação do potencial competitivo de cada piloto. Por essa razão, diferenças significativas de velocidade, compromisso, fluidez ou desempenho geral poderão ser consideradas pelos Júris durante a análise das batalhas.

Sempre que um piloto apresente uma redução significativa de desempenho relativamente às suas voltas de qualificação, os Júris poderão considerar essa diferença na avaliação da batalha, particularmente quando tal redução comprometa a competitividade do confronto ou influencie de forma relevante a capacidade de comparação entre os pilotos.

A avaliação será efectuada caso a caso, tendo em consideração as características do traçado, as condições da pista, o estado do veículo, a proximidade entre os competidores e quaisquer outros factores susceptíveis de influenciar a performance demonstrada em pista.

A simples existência de diferenças de velocidade ou estilo de condução não constitui, por si só, motivo para penalização. Os Júris deverão determinar se a redução de desempenho observada é compatível com as circunstâncias da batalha ou se representa uma diminuição injustificada da performance demonstrada pelo piloto.

Quando aplicável e existindo um sistema de medição fiável, os Júris poderão recorrer a dados objectivos para apoiar a sua decisão e garantir uma avaliação mais consistente e equilibrada.

6. PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO

6.1. PRINCÍPIO GERAL

A pontuação atribuída aos pilotos em cada prova do Campeonato Drift Rivals será composta pela soma dos pontos obtidos na Sessão de Qualificação e nas Batalhas Tandem.

Os pontos conquistados em cada uma destas fases serão atribuídos de acordo com as tabelas de pontuação estabelecidas no presente regulamento.

A classificação final da prova será determinada com base no total de pontos acumulados por cada piloto ao longo do evento, sendo essa classificação utilizada para efeitos de atribuição de pontos para a classificação geral do campeonato.

Sempre que aplicável, os critérios de classificação e desempate previstos neste regulamento serão utilizados para determinar a posição final dos pilotos.

6.2. PONTUAÇÃO DA QUALIFICAÇÃO

A Sessão de Qualificação tem como objectivo determinar a ordem de classificação dos pilotos para as Batalhas Tandem, bem como atribuir pontos para a classificação geral do Campeonato.

Os pilotos classificados nos cinco primeiros lugares da Qualificação receberão pontos de acordo com a tabela de pontuação estabelecida no presente Regulamento. A classificação será determinada com base na melhor das voltas efectuadas por cada piloto durante a sessão, de acordo com os critérios de avaliação definidos pelos Júris para o evento.

A atribuição de pontos de Qualificação tem como finalidade premiar o desempenho individual dos pilotos antes do início das Batalhas Tandem, valorizando a consistência, precisão e qualidade da execução demonstrada em pista.

Os pontos atribuídos na Qualificação serão somados à classificação geral do Campeonato, constituindo um factor adicional de valorização do desempenho dos pilotos ao longo da época.

Os pilotos classificados abaixo da quinta posição não receberão pontos de Qualificação, mantendo, no entanto, o direito de participar nas fases seguintes da competição, desde que reúnam os requisitos de qualificação definidos para o evento.

POSIÇÃO - QUALIFICAÇÃO	PONTOS
1º LUGAR	5
2º LUGAR	4
3º LUGAR	3
4º LUGAR	2
5º LUGAR	1

6. PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO

6.3. PONTUAÇÃO DAS BATALHAS

As Batalhas Tandem constituem a fase decisiva de cada prova e representam a principal fonte de pontos para a classificação final dos pilotos.

A pontuação das batalhas será atribuída de acordo com a posição final alcançada por cada piloto após a conclusão das eliminatórias, valorizando o progresso nas diferentes fases da competição.

Os pontos serão atribuídos com base na classificação final obtida em pista, independentemente da posição alcançada durante a Sessão de Qualificação.

Sempre que aplicável, os pilotos eliminados na mesma fase da competição receberão a pontuação correspondente a essa fase, de acordo com a tabela estabelecida no presente regulamento.

A classificação final das batalhas será determinada após a conclusão de todas as eliminatórias previstas para a prova, servindo de base para a atribuição dos respectivos pontos para a classificação da prova e para a classificação geral do campeonato.

POSIÇÃO FINAL	PONTOS
1º LUGAR	100
2º LUGAR	88
3º LUGAR	78
4º LUGAR	72
ELIMINADO TOP 8	64
ELIMINADO TOP 16	48
ELIMINADO TOP 32	32
ELIMINADO TOP 64	16

Para efeitos da atribuição de pontos das batalhas, a classificação dos pilotos será determinada de acordo com a fase da competição em que ocorrer a sua eliminação.

Consideram-se eliminados no Top 32 os pilotos eliminados na primeira ronda das batalhas;

Consideram-se eliminados no Top 16 os pilotos eliminados na segunda ronda das batalhas;

Consideram-se eliminados no Top 8 os pilotos eliminados nos quartos-de-final;

Considera-se 4.º Classificado o piloto derrotado na batalha de atribuição do terceiro lugar;

Considera-se 3.º Classificado o vencedor da batalha de atribuição do terceiro lugar;

Considera-se 2.º Classificado o piloto derrotado na Final;

Considera-se 1.º Classificado o vencedor da Final.

6. PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO

6.4. CLASSIFICAÇÃO DA PROVA

A classificação final de cada prova será determinada através da soma dos pontos obtidos por cada piloto na Sessão de Qualificação e nas Batalhas Tandem.

Os pilotos serão ordenados de forma decrescente de acordo com a pontuação total acumulada durante o evento, sendo declarado vencedor da prova o piloto que obtiver o maior número de pontos.

A classificação da prova servirá de base para a atribuição dos resultados oficiais do evento, bem como para a actualização da classificação geral do Campeonato Drift Rivals.

Sempre que dois ou mais pilotos terminem a prova com a mesma pontuação total, serão aplicados os critérios de desempate definidos no presente regulamento.

6.5. CLASSIFICAÇÃO GERAL DO CAMPEONATO

A classificação geral do Campeonato Drift Rivals será determinada pela soma dos pontos obtidos por cada piloto ao longo das provas que compõem a época desportiva.

Para efeitos de classificação do campeonato, serão considerados os pontos conquistados na Qualificação e nas Batalhas Tandem de cada prova, de acordo com as tabelas de pontuação estabelecidas no presente regulamento.

Após a conclusão de cada evento, os pontos atribuídos aos pilotos serão adicionados à classificação geral do campeonato, sendo publicada uma tabela actualizada com a posição de todos os concorrentes inscritos.

Será declarado Campeão Drift Rivals o piloto que, no final da época, acumular o maior número de pontos na classificação geral do campeonato.

Em caso de empate pontual entre dois ou mais pilotos no final da época, serão aplicados os critérios de desempate definidos na secção seguinte deste regulamento.

6.6. CRITÉRIOS DE DESEMPATE DO CAMPEONATO

Em caso de empate na classificação geral do campeonato, serão aplicados os seguintes critérios de desempate, pela ordem indicada, até que seja possível determinar a posição final dos pilotos:

1º CRITÉRIO	Maior número de vitórias em provas
2º CRITÉRIO	Maior número de segundos lugares
3º CRITÉRIO	Maior número de terceiros lugares
4º CRITÉRIO	Maior número de melhores qualificações
5º CRITÉRIO	Melhor classificação na última prova da época
6º CRITÉRIO	Decisão da Direcção de Prova e do Colégio de Júris (CCD)

6. PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO

6.7. PILOTOS WILDCARD

Os pilotos inscritos na condição de Wildcard poderão participar normalmente na Sessão de Qualificação e nas Batalhas Tandem, estando sujeitos às mesmas regras técnicas, desportivas e disciplinares aplicáveis aos restantes concorrentes.

Os pilotos Wildcard poderão obter classificação oficial na prova e receber troféus, prémios ou quaisquer outras distinções associadas ao resultado alcançado no evento em que participam.

Contudo, os pontos obtidos por pilotos Wildcard não serão contabilizados para a classificação geral do Campeonato Drift Rivals, independentemente da posição final alcançada na prova.

A presença de pilotos Wildcard não altera a atribuição de pontos aos restantes concorrentes inscritos no campeonato, sendo os pontos distribuídos de acordo com a classificação final efectivamente obtida em pista.

Exemplo: caso um piloto Wildcard vença uma prova, será oficialmente considerado vencedor da mesma e receberá os respectivos troféus e prémios. No entanto, não receberá pontos para o campeonato, permanecendo os restantes pilotos com a pontuação correspondente às posições em que terminaram a prova.

7. ASPECTOS TÉCNICOS

Esta secção estabelece as disposições técnicas aplicáveis aos veículos participantes durante todas as fases da competição. Inclui regras relativas à utilização de veículos, avarias, reparações, substituições de componentes, verificações técnicas e demais situações que possam afectar a segurança, a conformidade regulamentar ou o normal desenrolar do evento.

Todos os veículos participantes deverão manter-se em conformidade com os requisitos técnicos e de segurança definidos pela organização durante toda a duração da prova.

7.1. UTILIZAÇÃO E TROCA DE VEÍCULO DE COMPETIÇÃO

Cada piloto deverá utilizar o mesmo veículo durante a Sessão de Qualificação e durante todas as fases das Batalhas Tandem da respectiva prova. Esta regra visa garantir a igualdade desportiva entre os concorrentes e assegurar que o desempenho demonstrado ao longo da competição é obtido com o mesmo conjunto técnico.

Durante os Treinos Livres será permitida a utilização de múltiplos veículos pelo mesmo piloto, desde que todos sejam previamente apresentados à Verificação Técnica e cumpram integralmente os requisitos de segurança e conformidade estabelecidos pela organização. A utilização de um veículo nos treinos não confere automaticamente autorização para a sua utilização nas fases competitivas do evento.

Após a conclusão da Sessão de Qualificação não será permitida, em qualquer circunstância, a substituição do veículo de competição por outro veículo. Qualquer tentativa de troca após as qualificações constituirá uma infracção técnica grave e implicará a exclusão imediata do piloto da prova.

7. ASPECTOS TÉCNICOS

7.2. PEDIDO DE TEMPO POR AVARIA (COMPETITION TIMEOUT)

Caso ocorra uma avaria mecânica durante a competição, o piloto poderá solicitar à Direcção de Prova um Tempo Técnico denominado "Competition Timeout". Este mecanismo destina-se a permitir a reparação de avarias inesperadas sem comprometer imediatamente a continuidade da participação do concorrente na prova.

Cada piloto terá direito a um único Competition Timeout por evento, com duração máxima de **15 minutos**. O pedido deverá ser efectuado imediatamente após a ocorrência da avaria e antes da preparação para a volta seguinte. A contagem do tempo terá início após autorização da Direcção de Prova, sendo efectuada em relógio corrido e sem qualquer interrupção.

A reparação deverá ser realizada na área designada pela organização. Caso o piloto não esteja apto a regressar à competição dentro do tempo concedido, será declarado derrotado na batalha em curso. Sempre que a avaria resulte directamente de um acidente ou contacto causado pelo adversário, a situação poderá ser analisada pela Direcção de Prova, que poderá autorizar um período extraordinário de reparação sem que este seja considerado Competition Timeout.

7.3. SUBSTITUIÇÃO DE PNEUS POR DANO ACIDENTAL

A substituição de pneus durante uma batalha apenas será permitida quando um dos pneus apresente danos visíveis susceptíveis de comprometer a segurança ou a continuidade da participação do veículo. Consideram-se danos válidos, entre outros, furos, rasgos, descolamento do pneu da jante ou outras falhas equivalentes confirmadas pela Comissão Técnica.

O pedido de substituição deverá ser efectuado imediatamente à Direcção de Prova, que poderá solicitar a verificação do pneu por um Comissário Técnico antes de autorizar qualquer intervenção. A decisão final sobre a autorização da troca competirá exclusivamente à Direcção de Prova.

Quando autorizada, a substituição deverá limitar-se aos pneus efectivamente danificados e ser realizada dentro do prazo determinado pela Direcção de Prova. A utilização desta disposição para obtenção de vantagem competitiva, renovação estratégica de pneus ou qualquer situação de má-fé poderá resultar em penalizações desportivas, incluindo a perda da batalha ou exclusão da prova.

7.4. REINSPECÇÃO TÉCNICA

Qualquer veículo envolvido num acidente, contacto significativo ou incidente que possa comprometer as suas condições de segurança poderá ser sujeito a uma reinspecção técnica antes de regressar à competição.

A Direcção de Prova, os Comissários Técnicos ou os Júris poderão ordenar uma reinspecção sempre que existam dúvidas quanto à integridade estrutural ou ao estado geral do veículo, independentemente da gravidade aparente dos danos.

Caso sejam identificadas irregularidades susceptíveis de comprometer a segurança do piloto, dos restantes concorrentes ou do público, o veículo não poderá regressar à pista até que a situação seja corrigida e aprovada pela Comissão Técnica.

8. PENALIZAÇÕES ADMINISTRATIVAS

8.1. ATRASO À VISTORIA TÉCNICA

Os veículos participantes deverão ser apresentados à Vistoria Técnica dentro dos horários estabelecidos pela Organização. O atraso na apresentação do veículo constituirá uma infração administrativa e resultará na aplicação de uma multa no valor de **5.000,00 MT (Cinco Mil Meticais)**, bem como na dedução de **20 pontos** à classificação final da prova.

Sempre que o atraso comprometa o normal decorrer das actividades oficiais do evento ou impossibilite a conclusão da Vistoria Técnica antes do início da competição, a Direcção de Prova poderá impedir a participação do veículo até que todas as verificações obrigatórias sejam concluídas, podendo inclusivamente recusar a sua participação na prova.

8.2. ATRASO AO BRIEFING

A presença do piloto no briefing oficial é obrigatória, devendo o mesmo apresentar-se no local e horário definidos pela Organização. O atraso à sessão de briefing constituirá uma infração administrativa e resultará na aplicação de uma multa no valor de **3.000,00 MT (Três Mil Meticais)**, bem como na dedução de **10 pontos** à classificação final da prova.

O piloto que se apresente após o início do briefing continuará sujeito à penalização prevista no presente artigo, independentemente do tempo de atraso. A responsabilidade pelo cumprimento dos horários oficiais compete exclusivamente ao piloto, não sendo aceites justificações relacionadas com preparação do veículo, actividades da equipa ou outros motivos operacionais.

8.3. AUSÊNCIA AO BRIEFING

A ausência ao briefing oficial será considerada uma infração grave, uma vez que compromete o conhecimento das regras específicas da prova, dos procedimentos de segurança, do layout da pista e dos critérios de julgamento aplicáveis ao evento.

O piloto que não comparecer ao briefing não será autorizado a participar na prova. Não será permitida a sua representação por membros da equipa, mecânicos, familiares ou qualquer outra pessoa, sendo a presença do próprio piloto obrigatória em todas as sessões oficiais de briefing.

8.4. CERIMÓNIA DE PÓDIO

A presença na cerimónia oficial de encerramento e entrega de prémios é obrigatória para todos os pilotos participantes no evento. A cerimónia de pódio constitui parte integrante da competição e representa o momento oficial de encerramento da prova, reconhecimento dos concorrentes, patrocinadores, organização e público presente.

A ausência injustificada de um piloto à cerimónia de pódio resultará na sua desclassificação imediata da prova e consequente perda de todos os pontos conquistados nesse evento. A saída antecipada do recinto sem autorização da Direcção de Prova será igualmente considerada ausência injustificada para efeitos deste artigo.

Qualquer piloto que, por motivo excepcional, não possa estar presente na cerimónia deverá comunicar previamente a sua situação ao Director de Prova. A aceitação da justificação ficará exclusivamente ao critério da Direcção de Prova, sendo apenas consideradas situações de força maior ou circunstâncias excepcionais devidamente justificadas

8. PENALIZAÇÕES ADMINISTRATIVAS

8.5. INCUMPRIMENTO DAS INSTRUÇÕES OFICIAIS

Todos os pilotos, membros das equipas e acompanhantes deverão cumprir integralmente as instruções emitidas pela Direcção de Prova, Júris, Comissários, Marshalls e demais Oficiais do evento. O incumprimento de instruções oficiais será considerado uma infracção disciplinar e poderá comprometer a segurança, a organização e o normal decorrer da competição.

Sempre que se verifique o incumprimento de uma instrução oficial, a Direcção de Prova poderá aplicar uma ou mais das seguintes sanções:

- Advertência verbal ou escrita;
- Dedução de pontos;
- Multa pecuniária;
- Perda de uma corrida ou batalha;
- Exclusão da prova;
- Exclusão do campeonato, nos casos considerados de extrema gravidade.

A severidade da penalização será determinada pela Direcção de Prova em função da natureza da infracção, do risco criado para terceiros, do impacto causado no decorrer do evento e da eventual reincidência do infractor. A aplicação das sanções previstas neste artigo não impede a adopção de outras medidas disciplinares especificamente previstas no presente Regulamento.

9. CONDUCTA E SEGURANÇA

9.1. CONDUCTA NAS BOXES E Paddock

Todos os pilotos, membros das equipas e acompanhantes deverão adoptar uma conduta responsável e segura dentro das boxes, paddock e restantes áreas operacionais do evento. O respeito pelas normas de segurança nestas zonas é obrigatório e constitui uma responsabilidade partilhada por todos os participantes.

Nas áreas referidas no presente artigo é proibido:

- Realizar derrapagens fora das áreas autorizadas;
- Realizar burnouts fora das áreas autorizadas;
- Circular a velocidades excessivas;
- Colocar em risco participantes, oficiais, equipas de apoio ou espectadores.

O incumprimento das disposições previstas neste artigo poderá resultar na aplicação de sanções disciplinares, incluindo advertências, multas, dedução de pontos, exclusão da prova ou outras medidas previstas no presente Regulamento, de acordo com a gravidade da infracção.

9. CONDOTA E SEGURANÇA

9.2. ÁLCOOL E SUBSTÂNCIAS

É proibida a participação de qualquer piloto sob influência de álcool, drogas ou outras substâncias susceptíveis de comprometer a sua capacidade de condução, julgamento ou reacção durante o evento. A segurança dos participantes, oficiais e espectadores constitui uma prioridade absoluta da competição.

A Direcção de Prova poderá impedir a participação ou determinar a exclusão imediata de qualquer piloto que apresente sinais evidentes de incapacidade física ou psicológica para competir em segurança, independentemente da existência de testes ou exames complementares.

Sempre que considere necessário, a Direcção de Prova poderá solicitar apoio médico ou proceder à avaliação da situação antes de autorizar a continuidade da participação do piloto no evento.

9.3. CONDOTA ANTI-DESPORTIVA

Qualquer comportamento considerado anti-desportivo, ofensivo, agressivo ou prejudicial à imagem da modalidade poderá resultar na aplicação de sanções disciplinares, incluindo advertências, multas, dedução de pontos, exclusão da prova ou exclusão do campeonato, de acordo com a gravidade da infracção.

Considera-se igualmente conduta anti-desportiva a prática de insultos, ameaças, agressões físicas, tentativas de intimidação ou qualquer outro comportamento inadequado dirigido a pilotos, membros das equipas, oficiais, júris, organização, patrocinadores ou espectadores.

A severidade da penalização será determinada pela Direcção de Prova em função da natureza dos factos, do impacto causado no evento, da eventual reincidência do infractor e dos danos provocados à imagem da modalidade.

10. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

10.1. CONDIÇÕES GERAIS

A apresentação de protestos durante a competição será restrita a situações excepcionais, devendo basear-se em factos concretos, verificáveis e susceptíveis de demonstrar a existência de erro objectivo ou irregularidade factual relevante para o resultado da prova.

Não serão aceites protestos motivados por mera discordância com a interpretação técnica dos Júris relativamente a critérios de julgamento, incluindo linha, ângulo, estilo, proximidade ou demais elementos de avaliação desportiva. Também não serão aceites protestos relacionados com decisões fundamentadas em telemetria oficial, salvo nos casos em que exista erro evidente de procedimento reconhecido pela Direcção de Prova.

A apresentação de protestos não poderá interromper o normal decorrer do evento. Qualquer reclamação apresentada de forma abusiva, intempestiva ou susceptível de prejudicar o funcionamento da competição poderá ser recusada ou dar origem à aplicação das sanções previstas no presente Regulamento.

10. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

10.2. TAXAS E PRAZOS

A apresentação de qualquer protesto estará sujeita ao pagamento prévio de uma taxa no valor de **5.000,00 MT (Cinco Mil Meticais)**, a qual deverá ser liquidada antes da análise do caso pela Direcção de Prova ou pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD).

Os protestos relacionados com a elegibilidade de veículos, pilotos, inscrições ou outras questões de natureza administrativa ou regulamentar poderão ser apresentados a qualquer momento durante o evento, desde que acompanhados do respectivo pagamento. A falta de pagamento da taxa de protesto implicará a não aceitação da reclamação apresentada.

10.3. ACEITAÇÃO E ANÁLISE

A análise de qualquer protesto será realizada exclusivamente com base em informações, registos e elementos considerados válidos pela Direcção de Prova e pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD).

Não serão aceites informações ou vídeos externos, incluindo imagens captadas por telemóveis, drones pessoais, câmaras onboard não autorizadas ou quaisquer outros meios não reconhecidos oficialmente pela organização, salvo quando a sua apresentação seja expressamente solicitada pela própria organização.

Para efeitos de análise e tomada de decisão, a Direcção de Prova e os Júris poderão recorrer a vídeos oficiais, dados de telemetria fornecidos pela organização, relatórios dos oficiais de pista e demais registos técnicos considerados relevantes para o caso. A decisão adoptada após a revisão será considerada definitiva e irrecorrível.

10.4. REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DE RESULTADOS

Independentemente da apresentação de protestos, a Direcção de Prova poderá, por sua própria iniciativa, submeter qualquer decisão de julgamento a uma revisão extraordinária pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD), sempre que existam indícios razoáveis de erro material, erro de procedimento ou falha evidente de avaliação por parte dos Júris.

Para efeitos desta revisão, o CCD poderá analisar vídeos oficiais, registos técnicos e demais elementos considerados relevantes para a correcta apreciação do caso.

Caso o CCD conclua que existiu erro susceptível de alterar o resultado de uma batalha final ou de uma classificação definitiva, poderá determinar a correcção do resultado, incluindo a alteração das posições finais da prova e da pontuação atribuída aos pilotos envolvidos.

Nos casos em que o erro identificado diga respeito a batalhas intermédias da competição, cuja correcção implique reconstruir resultados subsequentes ou determinar posições hipotéticas impossíveis de apurar com rigor desportivo, o CCD poderá optar pela atribuição de pontos compensatórios ao piloto prejudicado, sem alteração da classificação final da prova.

A decisão do CCD será considerada definitiva, irrecorrível e vinculativa para todos os participantes.

11. SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS

Durante todas as sessões oficiais do Campeonato Drift Rivals, incluindo treinos livres, qualificação e batalhas tandem, será utilizada sinalização por bandeiras como forma de comunicação directa com os pilotos. O conhecimento e cumprimento destas indicações é obrigatório.

11.1. BANDEIRA VERDE

A Bandeira Verde indica que a pista se encontra em condições normais de utilização. É utilizada para assinalar o início oficial de uma sessão de treinos, qualificação ou batalhas tandem, bem como para autorizar a partida dos veículos quando apresentada pelo Juiz de Partida. A sua exibição confirma que a sessão pode decorrer normalmente, sem restrições ou interrupções reportadas na pista.



Fig. 17

11.2. BANDEIRA VERMELHA

A Bandeira Vermelha indica a interrupção imediata da sessão em curso devido a uma situação de emergência, acidente, condições climáticas adversas ou qualquer outra circunstância que comprometa a segurança da competição. Ao avistá-la, os pilotos deverão reduzir imediatamente a velocidade e seguir as instruções da Direcção de Prova e dos oficiais presentes na pista.



Fig. 18

11.3. BANDEIRA AMARELA

A Bandeira Amarela indica uma situação de advertência e exige atenção redobrada por parte dos pilotos. Poderá ser utilizada para assinalar a presença de obstáculos, derrames de fluidos, veículos imobilizados ou detritos na pista, sendo apresentada de forma fixa quando o perigo se encontra fora da linha principal de drift, ou agitada quando o perigo se encontra na linha activa. Poderá igualmente ser utilizada para indicar um False Start ou Restart durante as batalhas tandem.



Fig. 19

11.4. BANDEIRA QUADRICULADA

A Bandeira Quadriculada indica o término oficial de uma sessão de treinos, qualificação ou batalhas tandem. No contexto das batalhas, poderá igualmente ser utilizada de forma simbólica para assinalar a conclusão da batalha antes da divulgação da decisão dos Júris. Após a sua exibição, os pilotos deverão abandonar a pista de forma segura e controlada, seguindo as instruções dos oficiais de prova.



Fig. 20

12. HORÁRIO

O horário oficial de cada evento do Campeonato Drift Rivals será definido e divulgado pela Organização com antecedência suficiente, de forma a garantir a adequada preparação dos pilotos, equipas e oficiais envolvidos.

O cronograma do evento incluirá, entre outras, as seguintes actividades:

- Chegada da Organização;
- Chegada dos Pilotos;
- Verificação Técnica dos Veículos e Equipamento dos Pilotos;
- Briefing;
- Treinos Livres;
- Sessão de Qualificação;
- Batalhas Tandem;
- Cerimónia de Encerramento e Entrega de Prémios.

O horário oficial será divulgado através dos canais de comunicação definidos pela Organização, incluindo o quadro oficial de avisos, grupos oficiais de comunicação e plataformas digitais do campeonato.

Qualquer alteração ao horário inicialmente divulgado será comunicada pelos mesmos canais oficiais. Compete aos pilotos e chefes de equipa acompanhar regularmente estas comunicações e assegurar o cumprimento dos horários estabelecidos.

O incumprimento dos horários oficiais poderá resultar na aplicação das penalizações previstas no presente Regulamento, incluindo a exclusão de sessões de treino, qualificação ou batalhas, conforme decisão da Direcção de Prova e do Colégio de Comissários Desportivos.

13. DISPOSIÇÕES FINAIS

Todos os participantes deverão cumprir integralmente o presente Regulamento, bem como as instruções e decisões emitidas pela Direcção de Prova, Júris, Colégio de Comissários Desportivos (CCD) e demais Oficiais do evento.

Todos os casos omissos ou situações não previstas serão analisados e decididos pela Direcção de Prova e pelo CCD, tendo como referência o espírito do presente Regulamento e, subsidiariamente, o Código Desportivo Internacional (CDI) e demais normas desportivas aplicáveis.

A participação no Campeonato Drift Rivals implica a aceitação integral e sem reservas do presente Regulamento, bem como de todas as normas, procedimentos e decisões adoptadas no âmbito da competição.

O presente Regulamento entra em vigor na data da sua publicação oficial, revogando quaisquer disposições anteriores que com ele sejam incompatíveis.