

RECOMENDAÇÕES PARA O KARTING DE LAZER

ACTUALIZAÇÃO EM 14-12-2008

1. **Objectivos das Recomendações**
2. **Campo de aplicação**
3. **Definições**
4. **Recomendações gerais**
5. **Infra-estruturas**
6. **Karts de lazer**
7. **Pilotos**
8. **Gestão**

Anexo 1: Recomendações para os Pilotos

Anexo 2: Exemplos de formulários/programas e quadros

1. OBJECTIVOS DAS RECOMENDAÇÕES

Os objectivos das presentes Recomendações são a segurança do Karting de Lazer.

A origem do Karting está focalizada sobre a competição. As autoridades responsáveis das competições ao nível internacionais (CIK-FIA) e nacionais (ADN) têm levado a cabo constantes esforços (e continuarão a fazer) para definir as regras de segurança rigorosas a fim de prevenir ao mais alto nível, a segurança.

Ao longo dos anos, o Karting foi igualmente desenvolvido no que respeita à actividade de lazer, de tal maneira que ela cobre no presente uma grande variedade de aplicações utilizando os Karts de lazer e de competição:

- competição
- formação
- escolas de pilotagem
- aluguer com a compra dum bilhete
- provas públicas, privadas ou de empresas.

O Karting de lazer tem tido um maior desenvolvimento e é praticado por novos Pilotos e em novos países, daí a necessidade de estabelecer as Recomendações de segurança no domínio do Karting de lazer.

O Karting de lazer é uma actividade que põe em jogo a responsabilidade do Prestador do serviço.

O objectivo das presentes Recomendações é ajudar o Prestador do serviço a prevenir os acidentes a assegurar que ele supervisiona esta actividade conforme a segurança de produtos gerais.

A segurança no Karting, diz respeito às infra – estruturas (compreendendo os circuitos), os Karts, os Pilotos e a gestão das operações.

As presentes Recomendações de Segurança são fundamentados na experiência da CIK-FIA e das ADN, e elas tomam em conta a natural especificidade das actividades do Karting de Lazer.

2. CAMPO DE APLICAÇÃO

As presentes Recomendações aplicam-se à determinação da segurança nos circuitos de Karting de lazer «Indoor» e «Outdoor», no quando do campo de aplicação da segurança de produtos gerais.

A este título, elas não podem substituir-se a qualquer legislação local.

As presentes Recomendações não se aplicam ao controle de outros serviços anexos que podem fornecer os circuitos de Karting.

Elas não se aplicam tão pouco às provas de Karting diferentes que as actividades normais do circuito ou de provas comerciais que aí sejam organizadas no que respeita a competições sobre o controle da CIK – FIA ou da ADN, nas quais as exigências de segurança específicas para a competição devem ser aplicadas.

3. DEFINIÇÃO

O Karting de lazer é uma actividade organizada que oferece os serviços para a prática do Karting como lazer e que exclui as competições organizadas por ou sob a responsabilidade da CIK-FIA e/ou da ADN, assegurando, por entrega de licenças por uma ADN ou por um dos seus membros filiados tais como são definidos pelo Código Desportivo Internacional, o respeito pelas regras ligadas à segurança do desporto.

A disciplina e a técnica editada pela CIK – FIA e/ou ADN se efectue sob a responsabilidade da entidade jurídica que é o prestador de serviços e gerido pelo seu pessoal ou por pessoal actuando sob a sua responsabilidade.

4. RECOMENDAÇÕES GERAIS

Para alcançar um nível de segurança elevado, o Prestador do serviço deverá ter cuidado a que as presentes Recomendações de segurança se aplicam:

- Às infra – estruturas,
- Aos Karts de lazer,
- Ao equipamento de protecção de pessoas,
- Aos Pilotos
- À gestão das operações,

O Karting de lazer diz respeito a Pilotos duma grande diversidade de idades, de peso e de experiência.

Ele oferece igualmente uma grande variedade de actividades tais como o aluguer sobre a compra dum bilhete para uma curta sessão, provas para grupos ou de empresas, e de provas de resistência.

Incumbe ao Prestador de serviços assegurar que o circuito, os Karts, o tipo de actividade e a gestão do conjunto são apropriados para os Pilotos e todo o pessoal respeitante.

Karts que tenham características diferentes ao nível de velocidade/potencia não deverão ser admitidos na pista ao mesmo tempo.

As recomendações incluem num quadro abaixo, intitulado

«Idade, Velocidade/ Potencia, Pista, Participantes, Recomendações» deverá ser respeitadas,

Idade	Velocidade Nominal Máxima (km/h)	Potencia (kW)	Pista Indoor	Pista Indoor rápida	Outras pistas Outdoor	Número max. de Karts em pista	Comentários
Desde os 6 anos	<45	<3.5	Sim	Sim	Sim	L/20 Max. 20	Pista específica recomendada
Desde os 12 anos	<65	≤ 7	Sim	Sim	Sim	L/20 Max. 30	Segundo as condições da pista; pneus de grip elevado não recomendado
Desde os 13 anos	<90	≤ 7	Não	Sim	Sim	L/20 máx. 30	Segundo as condições; pneus de grip elevado não recomendado
Desde os 15 anos	<110	≤ 21	Não	Sim	Não	L/ 20 máx. 30	Segundo condições da pista, pneus com grip elevado não recomendado; carroçaria com boa capacidade de absorção de energia recomendado

Pistas rápidas = pistas concebidas para competição segundo as regras da CIK – FIA ou da ADN (ver definições)

L = comprimento da pista em metros

5. INFRA – ESTRUTURAS

O equipamento de segurança das infra – estruturas deve ter em conta a segurança dos Pilotos, do Público e do Pessoal do Prestador do serviço.

5.1 – Pistas

5.1.1 – Recomendações gerais para as pistas

As pistas utilizadas para as actividades do Karting de lazer não deverão constituir um perigo para a saúde dos clientes utilizando os serviços do circuito de Karting.

As pistas deverão estar conforme as regras ou à legislação local e estar aprovadas se ela está prescrita pelas respectivas regras.

As pistas onde os Karts de lazer andem a mais de 90 km/h, deverão ser concebidas para esse efeito.

É fortemente recomendado que estas pistas rápidas sejam concebidas conforme as regras aplicadas às pistas de competição definidas pela ADN local ou pela CIK-FIA e de preferência aprovadas pela ADN.

Em qualquer caso, toda a pista deverá ser aprovada por um Perito acreditado para o fazer.

5.1.2 – Recomendações específicas para as pistas

5.1.2.1 – Concepção das pistas

A concepção da pista deverá ser apropriada ao Karting de lazer, actividade nas quais os Pilotos inexperientes podem constituir um perigo para eles próprios e/ou para os outros pilotos.

A pista deverá ser concebida de maneira a permitir uma boa visibilidade.

A largura da pista deverá permitir aos Pilotos de se ultrapassar com toda a segurança.

É recomendado que a pista tenha uma largura mínima de 7 m para as pistas rápidas e de 5 m para toda outra pista.

É fortemente recomendado que o material utilizado para a pista seja de betão ou asfalto.

O revestimento da pista deverá ser lisa e isento de buracos.

Para as pistas «Outdoor», é necessário prever a evacuação de água para tempos de chuva e depois de dos episódios de chuva: é necessário evitar que a pista tenha locais onde a água se possa acumular ou estagnar.

5.1.2.3 – Protecção da pista para Karts de lazer

A fim de proteger os Pilotos, protecções da pista deverão ser instaladas:

- Nos locais onde um kart de lazer tenham o risco de embater com um obstáculo fixo ou uma estrutura,
- Para estabelecer uma distância entre duas porções próximas da pista, de tal maneira que seja impossível que um kart possa passar inadvertidamente duma parte da pista para a outra.

As protecções da pista para proteger os Pilotos deverão ser dum material flexível de maneira a absorver a energia durante o impacto.

As protecções da pista deverão ser presas em conjunto afim de impedir que os Karts de lazer possam atravessar.

Quando da definição da altura das protecções da pista, a visibilidade dos Pilotos e dos Controladores deverá ser tomada em consideração.

5.1.2.4 – Protecção da pista para o público

De modo a proteger o público, protecções da pista deverão ser instaladas:

- Para impedir que um kart de lazer possa atingir o público se um Piloto perder o controle,
- Para que o público seja colocado suficientemente afastado das zonas de pilotagem.

As protecções da pista para o público deverão ser tão altas e resistentes, em função da sua localização na pista e do tamanho do espaço que separa a pista das protecções.

5.1.2.5 – Zona de boxes

A zona de boxes deverá estar situada de tal maneira que não seja possível o seu acesso senão através da via de acesso às boxes.

A entrada da zona das boxes, deverá estar situada num espaço onde a velocidade na pista seja baixa e onde os outros Pilotos não possam ser prejudicados.

A entrada e saída da via das boxes deverá ser claramente indicada e visível desde a pista.

A via das boxes deverá ser suficientemente estreita para impedir qualquer ultrapassagem na via das boxes.

A entrada da via das boxes deverá ser concebida de tal maneira que a velocidade não possa ser muito elevada nessa via.

5.1.2.6 – Sistema de sinalização

A pista deverá estar equipada dum sistema de sinalização podendo ser de luzes de sinalização, seja por um sistema de bandeiras.

O sistema de sinalização deverá ser claramente visível dos Pilotos que rolam na pista.

5.2 – Edifícios e seu ambiente

5.2.1 – Recomendações gerais

Os edifícios e seu ambiente devem estar conforme as legislações nacionais respeitantes os domínios tais que a segurança geral, a segurança ligada à luta contra incêndio e as imposições ligadas à ecologia.

Os acessos reservados deverão ser claramente marcados.

5.2.2 – Recomendações específicas para as actividades de Karting de lazer «Indoor»

Os edifícios onde são construídos os circuitos de Karting «Indoor», deverão estar equipados com um sistema de ventilação e dum sistema de alarme funcionando em permanência afim de detectar a taxa de monóxido de carbono (CO) de do ar.

A iluminação das pista de «Indoor» deverá ser suficiente potente uniforme e anti – ofuscante para que não possa constituir um factor de risco suplementar para os Pilotos. A iluminação mínima recomendada sobre a toda a pista é de 100 Lux.

5.2.3 – Equipamento de socorro

Os equipamento a utilizar para poder dominar as situações de urgência tais como:

- Risco de incêndio
- Acidentes
- Estragos
- Intoxicação com monóxido de carbono
- Poluição,

deverão estar conformes a legislação respectiva em curso e ser claramente definida.

Estes equipamentos deverão estar colocados nas zonas facilmente acessíveis, e a sua colocação deverá ser claramente visível.

Os números de telefone (ou outros meios de comunicação) os meios de segurança tais como os serviços de socorro, hospitais, bombeiros, polícia, etc., deverão estar claramente indicados próximos dos meios comunicação aí colocados.

6 – KARTS DE LAZER

Somente os Karts especificamente concebidos para o lazer («Karts de lazer» ou «Karts de aluguer», podem ser utilizados em qualquer operação ligada ao Karting de lazer.

Deverá ser proibida a utilização de Karts não estejam conforme as Recomendações mínimas de segurança para os Karts de lazer explicadas em seguida.

6.1 – Recomendações mínimas de segurança

A concepção dos Karts de lazer deverão ter em conta o facto que eles podem ser utilizados numa enorme variedade de pistas, expostos a frequentes impactos e colocados a rudes provas.

A concepção dos Karts deverá igualmente ter em conta o facto que eles são conduzidos por Pilotos muito diversos, sendo certamente inexperientes e jovens.

As condições mínimas de segurança compreendem:

- protecção dos Karts de lazer contra os impactos,
- protecção dos Pilotos contra peças quentes e em movimento,
- os elementos do kart adaptáveis segundo os Pilotos (ergonomia ligada ao volante, aos pedais e à bacquet),
- Órgãos de segurança (travões, direcção, pedais, cadeira, pneus, reservatório de carburante, para – choques, etc.),

- Autocolantes onde sejam designadas as intervenções da manutenção do kart e onde sejam indicadas as medidas de segurança,
- Manual de Manutenção e de Utilização.

6.2 – Protecção dos Karts de lazer contra os impactos

Os Karts de lazer deverão estar equipados com uma protecção contra os impactos, protecção cobrindo toda a periferia do kart e compreendendo as rodas da frente e traseiras.

As protecções deverão ser concebidas de tal maneira que:

- os contactos entre rodas sejam impossíveis,
- o sistema de direcção, seja eficazmente protegido,
- o kart fique estável em caso de acidente, de maneira que o risco que um kart se sobreponha noutro ou capota seja também causa impossível.

O conjunto de protecção deverá ter um sistema de absorção de energia que seja eficaz depois de uma longa utilização. A sua concepção deverá ter em conta a velocidade do kart.

6.3 – Protecção contra os elementos quentes e em movimento

Os elementos quentes do kart deverão ser protegidos pelos meios adequados destinados a impedir qualquer contacto por inadvertência entre os elementos quentes e o corpo do piloto ou partes do seu corpo.

Os elementos em movimento deverão ser protegidos para impedir que os cabelos compridos, as écharpes ou a roupa não fechada, não tenhamos possibilidade de prender. Em todo o caso, estes riscos deverão ser de evitar conforme a secção 7.1.

A parte superior das rodas traseiras deve ser protegidas.

6.4 – Elementos que permitam adaptarem o kart ao tamanho do Piloto

Os Karts de lazer deverão incluir elementos que permitam adaptar facilmente às diferentes alturas do Piloto.

Os pedais e a bacquet devem ser adaptáveis ao tamanho de cada Piloto.

6.5 – Elementos de segurança

Os elementos tais como os travões, os pedais, o sistema de direcção, e os pneus, revestem-se duma importância muito particular para a segurança dos Karts de lazer.

Eles devem ser construídos de maneira a ser fiáveis.

As exigências mínimas de segurança para estes elementos deverão ser os seguintes:

6.5.1 – Sistema de travões

O sistema de travagem deverá ser concebido de maneira a ser fiável e de fornecer suficiente força de travagem.

Deverá estar concebido tendo em conta a velocidade do kart de lazer e a grande diversidade de tamanhos, de peso e de força dos Pilotos, assim como de eventuais acidentes.

O cabo dos travões deverá conectar pelo menos sobre as duas rodas traseiras em simultâneo.

O pedal dos travões deverá ser solidamente preso ao quadro ou a um sistema de extensão regulável defensor dos pedais.

O sistema de travões deverá estar munido dum dispositivo de segurança permitindo que ao sistema de funcionar em caso de ruptura da ligação entre o pedal e a estrutura.

O tipo de líquido de travões a utilizar deverá estar claramente indicado por um autocolante da manutenção aplicada no kart de lazer, e esta deverá estar indicada no Manual de Utilização.

6.5.1.2 – Pedais

A concepção (resistência) dos pedais deverá ter em conta as forças induzidas por eventuais colisões.

A forma dos pedais deverá ser concebidas para impedir que os Pilotos de firam.

A forma dos pedais deverá ser concebidas para impedir que os pés dos Pilotos escorreguem.

Os pedais deverão ser colocados de maneira a não ser possível tocar em caso de colisão com outro kart de lazer ou contra uma protecção da pista correctamente concebida e instalada.

Os elementos ou extensões que permitam a adaptação do tamanho do pedal ao pé do Piloto deverá ser integrada no pedal.

6.5.3 – Sistema de direcção

O sistema de direcção deverá ser concebido de maneira a ter em conta as eventuais consequências duma colisão.

O volante deverá ter uma forma dum círculo fechado.

O material utilizado para o volante deverá ser tal que em caso de acidente ele possa ceder sem se partir.

A roda central do volante deverá ser composto duma placa metálica para impedir que a coluna da direcção passe através do volante em caso de acidente.

Todas as partes do sistema de direcção deverá estar ligadas de maneira segura, por exemplo por parafusos ou parafuso de aperto ou por circlips.

6.5.4 – Rodas e pneus

As rodas deverão estar ligadas ao meio do eixo traseiro ou montadas sobre os fusos do eixo por meio dum método de fechos de segurança como golpilhas fendidas, parafusos de aperto ou de circlips.

Os pneus deverão comportar um comprovativo de uso.

6.5.5 – Circuito de alimentação do carburante

O reservatório deverá ser concebido tendo em conta o facto que um kart de lazer é sujeito a rudes provas.

O reservatório deverá ser colocado a tal maneira que ele possa ter um percutor em caso de acidente.

O reservatório não deverá ser colocado ao longo das protecções de anti – impacto do kart de lazer. Ele deverá ser colocado entre as pernas do Piloto.

Montar um reservatório debaixo do motor deverá ser proibido.

O reservatório deverá comportar uma garrafa de excedente.

As baterias (Karts de lazer eléctricos) e os reservatórios de gás (kart de lazer e gás) serão montados de tal maneira que a segurança da sua posição e a sua fixação sejam garantidas em caso de acidente.

6.6 – Autocolantes de manutenção e de segurança

Os Karts devem apresentar autocolantes das manutenções e da segurança:

- Indicando ao Prestador do serviço que ele deverá manter o kart em bom estado (ver Manual de Manutenção e Utilização),
- Dando instruções aos pilotos no que respeita à segurança (Briefing),
- Proibindo de conduzir a qualquer piloto,

- Que não traga as protecções adequadas,
- Tenha os cabelos compridos a sair do capacete.
- Tenha uma écharpe ou roupa larga,
- Esteja sob influência de drogas ou de álcool.

É fortemente recomendado a aplicação de autocolantes suplementares mostrando os perigos que representam os cabelos compridos saindo do capacete, a roupa larga e as écharpes.

6.7 – Documentação técnica – Autocolante de manutenção

Deverá existir uma documentação técnica para os Karts de lazer compreendendo:

- Manual de Manutenção e utilização
- Catálogo de peças de reparação com visão das mesmas.

A documentação técnica deverá compreender todos os autocolantes de manutenção ligados à utilização dos Karts de lazer,

O Manual de Manutenção e Utilização deverá compreender no mínimo:

- Instruções sobre a maneira de utilização dos Karts de lazer,
- Instruções para a manutenção dos Karts,
- Instruções de manutenção indicando que os Karts devem ser mantidos no seu estado de origem,
- Avisos respeitantes à segurança,
- Recomendações respeitantes aos Pilotos,
- Roupa – protecção
- Restrições ligadas à idade,
- Saúde e comportamento.

7 – PILOTOS

7.1 – Briefing do Prestador de serviço aos Pilotos de Karts de lazer

Para assegurar que os Pilotos utilizam os Karts de lazer em segurança, das exigências e das obrigações específicas que dizem respeito.

O Prestador do serviço deverá dar as instruções referentes à segurança. Antes de autorizar a tomar o lugar nos Karts de lazer, o Prestador do serviço deverá fazer um Briefing afim de ensinar como utilizar os Karts e comunicar-lhes as regras a respeitar na pista (por um sumário tipo de Briefing de Pilotos, ver Anexo 1), e dizer – lhes que devem obedecer às instruções do Prestador em serviço.

O Prestador de serviço deverá proibir aos Pilotos de conduzir:

- Sem protecções adequadas,
- com os cabelos compridos fora do capacete,
- Com écharpe ou roupa larga,
- Sob influência de drogas ou de álcool.

É da responsabilidade do Prestador de serviço de velar que todas as presentes Recomendações sejam respeitadas.

7.2 – Restrições ligadas à idade ou ao tamanho dos Pilotos

As restrições ligadas à idade e ao tamanho, que devem estar conformes estas Recomendações expostas aqui, devem também em qualquer caso respeitar a legislação válida no país onde está situado o circuito.

7.3 – Equipamento – Roupas

Os pilotos devem trazer proteções adequadas (ver Anexo 1).

Os Pilotos cuja roupa seja um risco potencial de perigo, não deverão ser autorizados a conduzir.

7.4 – Saúde e comportamento

Os Pilotos que tenham problemas de saúde não deverão ser autorizados a conduzir, particularmente aqueles que tenham antecedentes de:

- Problemas cardíacos,
- Dores de cabeça, pescoço ou costas,
- Perturbações nervosas,
- Crises de epilepsia e outros problemas de saúde que possam perturbar as capacidades de condução.

Os Pilotos que tenham um comportamento bizarro ou estejam sob influência de droga ou de álcool não deverão ser autorizados a conduzir.

7.5 – Comunicação

Todas as instruções respeitantes à segurança deverão ser comunicadas aos Pilotos através de painéis ou em vídeos.

As comunicações deverão ser colocadas em locais visíveis para os Pilotos.

7.6 – Sanções

Os Pilotos deverão ser informados das sanções que incorrem no caso de não respeitarem as instruções dadas pelos Oficiais.

8- GESTÃO

Para manter e melhorar o nível de segurança, o Prestador de serviço deverá no mínimo conciliar às exigências e procedimentos seguintes:

- Organização do Prestador do serviço,
- Formação do pessoal,
- Manutenção do material de segurança,
- Manutenção dos Karts de lazer e da pista,
- Supervisão das operações,
- Realização de registos,
- Seguro do Prestador do serviço,
- etc.

8.1 – Organização do Prestador de serviço

Um documento respeitando a organização deverá estabelecer pelo Prestador do serviço; este documento deverá definir:

- As funções dos membros do pessoal e suas responsabilidades,
- O número de membros do pessoal requerido para as diversas actividades,
- O nível de qualificação e de formação exigido para os diferentes elementos do pessoal.

8.2 – Situação de urgência

Um documento especificamente previsto para a gestão da situação de urgência (incêndio, acidente, poluição, etc.) deverá ser estabelecido pelo Prestador de serviço; este documento deverá definir:

- O papel e as responsabilidades dos membros do pessoal nas seguintes situações de urgência,
- O material a utilizar e onde se encontra,
- O tipo de formação requerida para ensinar o pessoal a maneira de dominar as situações de urgência.

8.3– Pessoal – qualificação – formação

Os membros do pessoal deverão estar qualificados para as funções e responsabilidades que lhes são confiadas.

Eles devem estar conscientes da importância da segurança e informados das diversas questões ligadas a ela; eles devem também regularmente receber formação.

Deverá haver uma formação específica para garantir que os membros do pessoal estão aptos de gerir correctamente as situações de urgência.

8.4– Manutenção dos equipamentos de segurança (além dos Karts e da pista)

Todos os equipamentos de segurança deverão ser mantidos em bom estado de funcionamento, respeitando a legislação do país respectivo.

A eficácia (ventilação) e a precisão (medida) do sistema de ventilação, assim como o funcionamento do sistema de medida da taxa de monóxido de carbono (medida) dos circuitos de Karting (Indoor) deverão ser controlados regularmente.

Os equipamentos de segurança tais como os extintores e os estojos dos primeiros socorros devem estar operacionais.

8.5 – Manutenção dos Karts de lazer

Os Karts de lazer devem ser mantidos em bom estado conforme as instruções apresentadas no Manual de Manutenção.

Eles devem seguir um plano de manutenção periódico, por exemplo diário, quinzenal, mensal (ver o Anexo 2).

Os elementos seguintes ligados à segurança dos Karts devem ser controlados com um cuidado particular:

- Travões
- Direcção
- Pneus
- Protecções
- Protecção contra as peças quentes e em movimento
- Parafusos e cavilhas
- Presença de autocolantes com avisos sobre a segurança
- Sistema de alimentação do carburante (ou de gás, ou bateria).

Todos os Karts que tenham tido um acidente grave devem ser submetidos a um controle completo compreendendo a verificação do quadro e da geometria antes de poderem ser utilizados novamente em pista.

O reabastecimento de carburante deverá ser efectuado com o motor desligado e sem o Piloto a bordo.

8.6– Manutenção da pista

A pista deverá ser mantida em bom estado.

A posição e o estado da protecções devem ser regularmente examinadas e reparadas no caso de necessidade.

O revestimento da pista deverá ser mantido arranjado, e os vestígios de óleo devem ser retirados; os buracos devem ser arranjados e as partes do revestimento irregular devem ser reparados o mais rapidamente possível.

8.7 – Controle de segurança prévio antes da abertura

Cada dia, antes do início da actividade de Karting de lazer, um controle prévio de abertura deverá ser efectuado.

Este controle diz respeito aos elementos de segurança tais como:

- Karts de lazer,
- Os edifícios e seu ambiente,
- Os equipamentos dos Pilotos,
- O material de segurança.

Os pontos de controlo e o estado dos elementos correspondentes devem estar consignados numa «Lista de controlo de operações prévias de abertura».

Os pontos que necessitam duma acção ou sejam susceptíveis de a vir a necessitar no decorrer do dia, deverão ser mencionados por escrito com os comentários (ver Anexo 2).

8.8 – Supervisão duma sessão

O Prestador do serviço ou o (os) membro (os) do pessoal respectivo (s) deverão efectuar os serviços seguintes:

Antes da chegada dos Karts á pista:

- Verificar se a quantidade de ar («Indoor») está correcta,
- Verificar que o número de Karts que vão para a pista não é superior ao número máximo autorizado,
- Verificar que os Karts que vão para a pista são todos do mesmo modelo,
- Verificar que a segurança dos Karts está bem controlada,
- Verificar que os Pilotos que pretendem participar numa sessão estão habilitados a conduzir (idade, tamanho, roupa, saúde, drogas/álcool, e/ou comportamentos bizarros),
- Verificar que os Pilotos trazem no mínimo as protecções obrigatórias (ver Anexo 1),
- Fazer um Briefing aos Pilotos antes de ligarem os Karts (ver Anexo 1).

Durante a sessão de pilotagem:

- Verificar que as regras de segurança estão a ser respeitadas,
- Advertir, penalizar ou excluir imediatamente qualquer Piloto cujo comportamento seja perigoso, agressivo, ou bizarro,
- Paragem imediata de qualquer Piloto com os cabelos longos fora do capacete ou trazendo roupa larga,
- Verificar que os reabastecimentos se efectuam com o motor parado, o Piloto fora do kart de lazer.

Após a sessão de Pilotagem:

- Verificar que os Pilotos não vão para a pista ou zonas de acesso restrito.

8.9 – Registos

É necessário fazer registo por escrito dos seguintes elementos:

- Registo da manutenção dos Karts e dos controles diários,
- Registos da manutenção da pista,
- Registo onde é aconselhado listar os afazeres a efectuar antes da abertura,

- Relatório de acidentes ou relatório sobre qualquer situação crítica,
- Registo da manutenção e do controlo do equipamento de urgência,
- Registo respeitante à formação e à qualificação do pessoal,
- Registo respeitante à formação e qualificação das pessoas encarregadas de gerir as situações de urgência.

(ver o anexo 2)

8.10 – Seguro

O Prestador do serviço deverá ter um seguro de responsabilidade apropriada cobrindo qualquer dano que possa resultar dum acidente, incêndio, deflagração ou explosão que possam surgir durante os serviços que são fornecidos pelo Prestador, ou durante qualquer outra actividade similar. Este seguro deverá prever uma indemnização apropriada para os ferimentos pessoais do pessoal e os danos ou perdas respeitando os bens das pessoas naturais ou jurídicos integralmente ou particularmente causados por uma falta do Prestador do serviço ou por um Piloto a terceiros, ou a outros Pilotos ou a espectadores.

Qualquer limitação e qualquer exigência jurídica mínima aplicável no país onde o serviço é prestado deverão ser absolutamente e inteiramente respeitados tanto como o nível mínimo obrigatório da cobertura. É recomendado que o nível da indemnização seja superior aos valores em vigor em termos da legislação nacional para a actividade de karting de lazer.

ANEXO 1

Recomendações para os Pilotos

Restrições ligadas à idade e ao tamanho

- A idade e o tamanho do Piloto devem estar conformes à legislação do país respectivo a às presentes Recomendações.
- Os jovens Pilotos devem somente ser autorizados a conduzir os Karts duma potência e duma velocidade limitada à sua idade, e apenas no quadro de actividades que lhes sejam especificamente reservadas.

Os jovens Pilotos não deverão utilizar senão os Karts equipados com o sistema regulável permitindo ter uma posição de condução segura e ergonómica.

Interdição de Pilotar

Uma interdição de pilotar deverá ser dirigida a todo o Piloto:

- Traga uma écharpe ou sapatos com longos cordões (pois estes poderão enrolar-se à volta dos elementos em movimento do kart),
- Cabelos compridos que saiam do capacete,
- Tragam roupa larga,
- Tragam sandálias ou sapatos com saltos altos,
- Tenham problemas de saúde, particularmente se eles tenham antecedentes de.
 - Problemas cardíacos
 - Dores de cabeça, pescoço ou costas,
 - Perturbações nervosas,
 - Crises de epilepsia, etc.,
 - Comportamentos bizarros,
 - Sob efeito de drogas ou de álcool.

Roupa – Protecção

Os Pilotos devem trazer as seguintes protecções:

- Dispositivo que permita manter os cabelos compridos no interior do capacete (obrigatório para os Pilotos com cabelos compridos),
- Balaclava para os Pilotos cujos cabelos compridos sejam susceptíveis de sair do capacete (fortemente recomendado),
- Touca/gorro descartável (por razões de higiene),
- Capacete integral de uma medida apropriada para a cabeça do Piloto, aprovado conforme a legislação nacional e equipado de uma correia para fechar sob o pescoço, assim como duma viseira,
- Roupa comprida que não seja ampla, oferecendo uma boa protecção dos braços e das pernas,
- Calçado fechado – cordões curtos e atados,
- Roupa com punhos e fechos elásticos,
- Luvas de conduzir,
- Colar para os Pilotos que façam pedido por razões de conforto,
- Protecção das costas de medida apropriada,
- Fato com fecho estanque para sessões efectuadas em tempo e chuva.

Briefing – Comunicações

Todas as instruções ligadas à segurança deverão ser claramente evidenciadas (painéis, quadro e vídeos).

Antes dos Karts serem ligados, os Pilotos devem ter um Briefing sobre os seguintes pontos:

- O que não devem fazer:
- Tocar no motor ou nas peças quentes,
- colocar o pé sobre o cabo do acelerador,
- Colocar o pé sobre os tubos do carburante e do travões e suas fixações,
- Subir sobre os pontões para subir a bordo do kart ou para saída,
- A maneira como é necessário utilizar os pedais do acelerador e o travão e a boa posição das mãos no volante («10h10»),
- O facto de não ser preciso apoiar ao mesmo tempo o acelerador e travão,
- Como adaptar a bacquet, a coluna da direcção e os pedais (se eles são reguláveis),
- As regras que se utilizam para as ultrapassagens,
- Evitar os contactos entre os Karts,
- O perigo que representam os pneus frios durante as primeiras voltas (falta de aderência),
- O significado das bandeiras e a obrigação de respeitar as directivas do pessoal colocado na pista,
- As sanções aplicáveis se as regras não forem respeitadas, particularmente no caso de condução perigosa.

ANEXO 2

Exemplos de Formulários / programas e quadros

Formulário de relatório de acidente / Formulário de testemunha

Programa diário de manutenção da pista	(1)
Lista de afazeres a efectuar antes da abertura	(2)
Programa quinzenal de manutenção dos Karts	(3)
Programa mensal de manutenção dos Karts	(4)
Calculo entregue de manutenção imprevisto	(5)