



## MADEIRA KART CUP 2011

ACTUALIZAÇÃO EM 18-02-2011

### REGULAMENTO DESPORTIVO

#### 1. DEFINIÇÃO/GENERALIDADES

A Associação de Karting da Madeira, titular do alvará n.º 54 emitido pela FPAK, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, organiza em 2011 uma manifestação desportiva de Karting, denominada Madeira Kart Cup (MKC).

A MKC rege-se-á pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Específicas de Karting (PRK), pelo Regulamento Técnico Nacional (RTNK) e Internacional de Karting (RTIK), pelas Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, pelo Regulamento Técnico do Rotax Max Challenge, pelo presente Regulamento Desportivo (RDMKC) e pelo Regulamento Técnico (RTMKC) e pelos Regulamentos Particulares das provas que o compõem.

Todos os Concorrentes, pelo simples facto da sua inscrição, comprometem-se a respeitar os documentos regulamentares referidos.

Eventuais casos omissos (ou dúvidas suscitadas na interpretação) do presente Regulamento serão analisados e decididas pelo Colégio de Comissários Desportivos, em conformidade com as disposições do CDI e da Regulamentação nacional em vigor.

**Este Regulamento foi aprovado pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting em 18 de Fevereiro de 2011 com o Visa FPAK n.º 045/TRSK/11.**

#### 2. CALENDÁRIO DE PROVAS

2.1- Prova é o evento organizado em um ou dois dias e constituído por treinos livres, treinos cronometrados, duas corridas de qualificação e uma final.

2.2- As provas pontuáveis para o MKC no total de **seis**, serão as seguintes:

DESIGNAÇÃO DA PROVA	DATA	Pista
Circuito Faial I	20 de Março	2
Circuito Faial 2	01 de Maio	1
Circuito Faial 3	05 de Junho	2
Circuito Faial 4	17 de Julho	1
Circuito Faial 5	18 de Setembro	1
Circuito Faial 6	09 de Outubro	2

2.3- A Organização reserva-se o direito de alterar o presente calendário, desde que, prévia e devidamente autorizada pela FPAK.

### 3. LICENÇAS

**3.1-** Esta prova é aberta a todos os licenciados nacionais, titulares de uma licença desportiva de Concorrente e Condutor, válida para o ano em curso, emitida pela FPAK.

Quando o condutor for menor de 18 anos de idade a licença de Concorrente será a do representante do poder paternal. Uma licença de Concorrente Moral é autorizada.

**3.2-** Os concorrentes estrangeiros deverão ser, titulares de uma licença desportiva de Concorrente e Condutor, válida para o ano em curso, emitida pela entidade do país de origem que tutele aquele licenciamento e que seja reconhecida pelas entidades internacionais competentes (correspondente à FPAK)

### 4. DEFINIÇÃO DO PERCURSO e HORÁRIO DA PROVA

**4.1** – As provas disputar-se-ão no Kartódromo do Faial, com a homologação FPAK de Abril de 2008 com um perímetro de 1040 metros e com a largura constante de 8 metros, percorrido alternadamente no sentido dos ponteiros do relógio (Pista 1) e do seu inverso (Pista 2), com o seguinte número de voltas:

<b>Categorias</b>	<b>Qualificação</b>	<b>FINAL</b>
<b>Micro Max</b>	6 Voltas	10 Voltas
<b>Mini Max</b>	8 Voltas	12 Voltas
<b>Júnior</b>	10 Voltas	15 Voltas
<b>Max/Master</b>	12 Voltas	17 Voltas

**4.2** – Os Condutores deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada, nos termos do Capítulo XIX das PRK e do Art.º 4 do Anexo 2 do Regulamento de Circuitos CIK / FIA.

**4.3** – O “Briefing”, entre o Director de Prova, e todos os Condutores participantes, será obrigatoriamente efectuado na Pré-Grelha da 1ª corrida de qualificação, sendo nele obrigatória a presença de todos os Condutores.

Poderá ser organizado um “Briefing”, facultativo, no dia anterior ao da prova, em hora e local a designar pela Organização, o qual será indicada aos participantes.

**4.4** – Todos os Condutores classificados deverão conduzir no final os seus Karts para o Parque Fechado.

**4.5** – Quando qualquer Kart se encontre em pista, é proibida a ajuda de qualquer elemento da sua assistência ou do público. É igualmente proibida a sua paragem, salvo por avaria mecânica, devidamente comprovada pela Comissão Técnico, antes da entrada no Parque Fechado, sob pena de desclassificação do Condutor.

**4.6** – No caso de algum Condutor, em qualquer momento da prova, desejar abandonar o circuito, por não pretender continuar em prova, seja por que motivo for, deverá requerer por escrito ao Director da Prova, o respectivo pedido de desistência, sem o que será considerado como não tendo dado entrada no Parque Fechado e imediatamente sujeito às penalidades impostas por tal infracção.

**4.7** – Horário da Prova, será conforme grelha horária constante no Regulamento Particular de cada Prova.

### 5. KARTS ADMITIDOS, IDADES E CATEGORIAS

**5.1** – Karts admitidos:

O MKC é reservado a Condutores cujos Karts pertençam às categorias MICRO MAX, MINI MAX, JÚNIOR, MAX, definidas no Regulamento Técnico (RTMKC).

## **5.2 – Idades e Categorias:**

**MICRO MAX** – Desde o início do ano civil em que completem 7 anos até ao final do ano civil em que completem 9 anos. Não podem participar nesta categoria condutores que já tenham participado em corridas oficiais de Karting.

**MINI MAX** – Desde o início do ano civil em que completem 9 anos até ao final do ano civil em que completem 12 anos.

**JÚNIOR** – Desde o início do ano civil em que completam 12 anos até ao final do ano civil em que completem 15 anos.

**MAX** – Desde o início do ano civil em que completem 15 anos.

Dentro desta categoria será criada a classe **MAX MASTER**, reservada a condutores que completem 27 anos até 31 de Dezembro de 2011.

## **6. CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS**

**6.1** – Para todas as categorias, o programa de cada prova será disputado numa jornada de um dia, com a seguinte constituição:

- **Treinos livres** (duas sessões de 8 minutos cada)
- **Treinos cronometrados** (uma sessão de 10 minutos)
- **Duas corridas de Qualificação**
- **Uma corrida Final**

**6.1.1** – Os Treinos Cronometrados, as Corridas de Qualificação e a Final pontuarão para o MKC sendo considerados:

- a) Os pontos obtidos numa Corrida de Qualificação;
- b) Os pontos obtidos na Final.
- c) Os pontos obtidos nos treinos cronometrados (nos termos previstos no ponto 8.3.1)

**6.1.2** – Durante as provas, é proibida a entrada na pista de qualquer elemento da equipa, para ajudar, reparar ou retirar os Karts, sob pena de desclassificação do Conductor. A remoção final dos Karts é da única responsabilidade da Organização.

**6.1.3** – É permitida a ajuda dos Comissários de Pista ou outros elementos designados pela Organização, aos Condutores, mas apenas para remover os Karts da pista ou para lá recolocá-los, sem interferência em quaisquer reparações, não podendo prestar qualquer tipo de apoio de nível mecânico ou outro, para além da ajuda atrás referida.

## **6.2 – Treinos Livres:**

Serão efectuados de acordo com o Horário da Prova, não sendo permitida a junção de Categorias de Karts, salvo a categoria Master, que poderá ser realizada em simultâneo com a Max, caso o número de participantes seja inferior a seis, e noutras situações por decisão do Colégio de Comissários Desportivos.

Será observada a sequência: Micro Max, Mini Max, Júnior, Master e Max, salvo por proposta do Director de Prova e decisão do Colégio de Comissários Desportivos.

## **6.3 – Treinos Cronometrados:**

Serão efectuados nos termos previstos no Capítulo XXVI – Treinos Cronometrados das PRK.

## **6.4 – Grelhas de Partida para as categorias MINI MAX, JÚNIOR e MAX :**

**6.4.1** - Para cada corrida serão definidas da seguinte forma:

a) *1ª Corrida de Qualificação (Q1)*: de acordo com os melhores tempos de volta obtidos por cada Conductor nos Treinos Cronometrados (TCs);

b) *2ª Corrida de Qualificação (Q2)*: pela ordem da classificação final obtida na Corrida de Qualificação 1 (Q1).

c) *Corrida Final (F)*: pelo somatório de pontos obtidos nas duas Corridas de Qualificação (Q1 + Q2), em que pela classificação de cada uma delas será atribuída a seguinte pontuação para formação da grelha da Final:

Classificação TCs, Q1 e Q2	Pontuação
1º	0
2º	2
3º	3
4º	4
5º	5

e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto por lugar de classificação.

**6.4.2** – Na categoria Micro Max, a grelha de partida da 2ª Corrida de Qualificação será determinada pela ordem inversa da classificação dos Treinos Cronometrados.

No restante mantém-se o mesmo procedimento de determinação das grelhas de partidas definidas para as outras categorias

**6.4.3** – Para efeitos de pontuação em cada corrida, considera-se que um Condutor participa numa corrida, desde que participe regularmente na partida efectiva e ultrapasse a linha de partida, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

**6.4.4** – Considera-se que um condutor termina uma corrida quando cruza a linha de meta após o primeiro classificado.

**6.4.5** - Se um Condutor não participar numa das corridas de qualificação ser-lhe-ão atribuídos «N+2» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

**6.4.6** – Ao Condutor desclassificado numa corrida de qualificação serão atribuídos «N+3» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

**6.4.7** – Ao condutor que não tenha obtido qualquer tempo nos treinos cronometrados ser-lhe-á atribuído o último lugar da grelha de partida da 1ª corrida de qualificação.

**6.4.8** – Em caso de «ex-aequo» no somatório de pontos Q1 + Q2, o desempate para a formação da grelha da corrida Final, far-se-á de acordo com os melhores tempos obtidos nos Treinos Cronometrados. Persistindo o empate, prevalecerá a 2ª melhor volta obtida nos TCs e assim sucessivamente.

## **7. CORRIDAS CONJUNTAS**

Se o número de Condutores da Lista de Participantes em qualquer das Categorias numa determinada prova for inferior a 4 (quatro), os concorrentes participarão em todas as diversas fases da prova de Forma Conjunta embora com classificações finais separadas para efeitos da pontuação na Prova e no MKC.

As Grelhas de Partida serão determinadas pela classificação conjunta (sem extrapolação) nos Cronometrados e nas Corridas de Qualificação.

Compete ao DP propor ao CCD qual a forma de junção das Categorias nessa prova, considerando preferencialmente como primeiro critério a equivalência das motorizações e que, obrigatoriamente, as Categorias Micro Max e Mini Max nunca participarão de forma conjunta com qualquer outra Categoria.

## 8. PONTUAÇÕES – CLASSIFICAÇÕES NO MKC

8.1 – A classificação verificada na corrida Final definirá a classificação final e absoluta de cada prova do MKC, sendo premiados, no mínimo, os três primeiros classificados de cada Categoria.

8.2 - Em cada uma das provas e, segundo a melhor classificação de uma das corridas de Qualificação – Qualificação 1 ou Qualificação 2 (caso o condutor apenas pontue numa delas, por qualquer razão, ser-lhe –á atribuído zero (0) pontos para efeitos de classificação final do MKC), os Condutores obterão os seguintes pontos para o Madeira Kart Cup:

<b>QUALIFICAÇÃO (Q1 ou Q2)</b>			
<b>1º</b>	<b>33 Pontos</b>	<b>9º</b>	<b>25 Pontos</b>
<b>2º</b>	<b>32 Pontos</b>	<b>10º</b>	<b>24 Pontos</b>
<b>3º</b>	<b>31 Pontos</b>	<b>11º</b>	<b>23 Pontos</b>
<b>4º</b>	<b>30 Pontos</b>	<b>12º</b>	<b>22 Pontos</b>
<b>5º</b>	<b>29 Pontos</b>	<b>13º</b>	<b>21 Pontos</b>
<b>6º</b>	<b>28 Pontos</b>	<b>14º</b>	<b>20 Pontos</b>
<b>7º</b>	<b>27 Pontos</b>	<b>15º</b>	<b>19 Pontos</b>
<b>8º</b>	<b>26 Pontos</b>		<b>e assim sucessivamente</b>

8.3 - Em cada uma das provas e segundo a classificação da corrida Final, os Condutores obterão os seguintes pontos para o Madeira Kart Cup:

<b>CORRIDA FINAL</b>			
<b>1º</b>	<b>55 Pontos</b>	<b>9º</b>	<b>44 Pontos</b>
<b>2º</b>	<b>52 Pontos</b>	<b>10º</b>	<b>43 Pontos</b>
<b>3º</b>	<b>50 Pontos</b>	<b>11º</b>	<b>42 Pontos</b>
<b>4º</b>	<b>49 Pontos</b>	<b>12º</b>	<b>41 Pontos</b>
<b>5º</b>	<b>48 Pontos</b>	<b>13º</b>	<b>40 Pontos</b>
<b>6º</b>	<b>47 Pontos</b>	<b>14º</b>	<b>39 Pontos</b>
<b>7º</b>	<b>46 Pontos</b>	<b>15º</b>	<b>38 Pontos</b>
<b>8º</b>	<b>45 Pontos</b>		<b>e assim sucessivamente</b>

8.3.1 – Suplementarmente, em cada Prova, será ainda atribuído um ponto, ao Condutor que, em cada Categoria, efectue o melhor tempo nos Treinos Cronometrados e um outro ponto ao que efectue a melhor volta na corrida Final.

Estes pontos serão adicionados ao total de pontos obtidos nessa Prova, excepto se o condutor for excluído ou desclassificação/desqualificação da prova .

**8.3.2** – Em cada prova em que o condutor participe (nos termos definidos no artigo **6.4.3**), ser-lhe-á atribuída uma bonificação de cinco (05) pontos, para efeitos de classificação final do MKC.

**8.3.2.1.** – Caso o condutor seja excluído ou desqualificado/desclassificado, perderá esta bonificação de cinco pontos; Caso a desqualificação/desclassificação ocorra nos treinos cronometrados, ou numa das qualificações, o piloto mantém a bonificação de cinco pontos

**8.3.3** – Na última prova do MKC, a pontuação atrás definida em 8.2 e 8.3, será acrescida em dois pontos (Ex. Qualificação: 1º - 35 pontos; 2º 34 pontos; Final: 1º 57 Pontos; 2º 54 pontos).

**8.4** - Se numa competição, em qualquer categoria, se apresentar à partida de uma corrida um número de Condutores inferior a 4 (quatro), as pontuações para o MKC serão atribuídas de acordo com a fórmula de cálculo prevista no Art.º 39º das Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting:

a) se nº particip. < ½ do nº mínimo : **prova não pontuável**;

b) se nº particip. = ½ do nº mínimo : ½ dos pontos;

c) se nº particip. > ½ do nº mínimo :  $n^{\circ} \text{ real} / n^{\circ} \text{ mínimo} = \%$  ;  $n^{\circ} \text{ pontos} \times \% = \text{pontos a atribuir arredondando para } n^{\circ} \text{ inteiro inferior}$ ;

d) O acerto do nº relativo a ½ dos participantes será sempre para o nº inteiro superior. ex.: participantes 5, metade = 2.5, acerta para 3;

e) Considera-se participante quem tenha passado a Linha de Partida;

**8.5** – Para a pontuação e definição da classificação final do MKC, em cada Categoria e em cada uma das seis provas, serão considerados em relação a cada Condutor os dois resultados por si obtidos (funcionando sempre em conjunto Qualificação - final):

1) da melhor das Corridas de Qualificação (Q1 ou Q2);

2) da Final.

Acresce ainda a essa pontuação, para efeitos de classificação final do MKC, todos os pontos conseguidos por todas as bonificações obtidas (excepto os casos em que nos termos deste regulamento ao piloto tenha sido retirada a bonificação)

**8.5.1** – Acresce, que para efeitos de classificação final no MKC, cada um dos Concorrentes contará apenas com os resultados de cinco provas.

Do acima regulamentado resulta que, no total, serão contabilizados, no máximo e para cada Condutor, os pontos relativos a 5 Qualificações e a 5 Finais, sendo que os resultados a contabilizar têm de ser por conjuntos de provas, ou seja, não pode contabilizar uma final de uma prova e uma qualificação de outra.

Ex: se numa prova foi desclassificado numa qualificação, logo tem zero pontos e na final obtém 55 pontos (correspondente ao 1º lugar), ou contabiliza este conjunto (0+55), ou então não pode contabilizar apenas os 55 pontos mais um resultado de outra qualificação de outra prova.

**8.5.2** – Ao Condutor que tiver sido objecto de exclusão do evento, serão anuladas todas as classificações obtidas no evento, não beneficiando da bonificação dos 5 pontos supra referida, nem de quaisquer outras pontuações obtidas, nomeadamente a resultante da sua classificação em qualquer fase da prova, nem pela volta mais rápida.

**8.6** – Se, numa determinada Categoria não houver nenhum Condutor com um mínimo de nove pontuações, a inclusão dessa Categoria no MKC será considerada nula e de nenhum efeito.

**8.7** - No final do MKC, eventuais casos de igualdade de pontuação serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no § 2º do Art.º 23º das “Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting 2011”.

**8.8** - O MKC será cancelado numa determinada Categoria, caso não se realizem, no mínimo, 9 (nove) das 18 (dezoito) corridas previstas.

**8.9** – Pontuação para a Classificação Final do MKC, os Condutores que cumulativamente:

**a)** Tenham procedido ao pagamento prévio de 50,00 Euros referentes à taxa de Pré-Inscrição;

**b)** Tenham participado (partida efectiva em pelo menos 1 das corridas de qualificação ou Final), no mínimo, em 2 das 6 Provas que o constituem.

**8.10** - A inscrição de Condutores na última prova só será aceite desde que antes tenham participado em duas outras Provas do MKC nessa época desportiva, excepto para a categoria Micro Max.

**8.10.1** - Poderão participar pilotos nas demais categorias, desde que tenham o estatuto de convidados pela Organização e:

**a)** Caso a lista de inscritos para a respectiva categoria tenha mais de quatro pilotos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s) carece de autorização unânime de todos os concorrentes inscritos nessa categoria.

**b)** Caso a lista de inscritos para a respectiva categoria tenha menos de quatro pilotos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s) carece apenas de autorização da Comissão Organizadora.

**c)** Em qualquer dos casos previstos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s), não retira pontos aos demais concorrentes, ou seja, para efeitos de classificação da prova, é como se aquele(s) piloto(s) não participasse.

**8.11** - A inscrição de Condutores na penúltima prova só será aceite desde que antes tenham participado numa outra Prova do MKC nessa época desportiva, excepto para a categoria Micro Max.

**8.11.1** - Poderão participar pilotos nas demais categorias, desde que tenham o estatuto de convidados pela Organização e:

**a)** Caso a lista de inscritos para a respectiva categoria tenha mais de quatro pilotos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s) carece de autorização unânime de todos os concorrentes inscritos nessa categoria.

**b)** Caso a lista de inscritos para a respectiva categoria tenha menos de quatro pilotos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s) carece apenas de autorização da Comissão Organizadora.

**c)** Em qualquer dos casos previstos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s), não retira pontos aos demais concorrentes, ou seja, para efeitos de classificação da prova, é como se aquele(s) piloto(s) não participasse.

**8.12** – O pagamento da taxa de Pré – Inscrição será aceite até a 4ª prova permitindo que o Conductor pontue para a Classificação Final do MKC apenas nas provas em que participe depois da data do pagamento, ou seja, qualquer pontuação obtida antes de paga a Pré-Inscrição, não são tidas para efeito de classificação final do MKC.

## **9. INSCRIÇÕES – SEGURO**

**9.1** – A Taxa de Inscrição, incluindo o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos no Art. 35º das Prescrições Gerais Aplicáveis às provas de automobilismo e Karting, é de 350 Euros por prova. As inscrições serão recebidas na Sede da Associação de Karting da Madeira até às 21H00 da 3ª feira que antecede a prova.

**9.1.1** - Os Condutores sócios da AKM beneficiarão de um desconto de 50% que não afecta o prémio de seguro referido.

**9.1.2** – Se um dos progenitores dos Condutores for também associado da AKM haverá lugar a uma nova redução de 20% no valor da inscrição, resultando no valor final de € **140,00 (cento e quarenta euros)**.

**9.2** – Poderão eventualmente ser aceites inscrições tardias, depois de 3ª feira, até às 21:00horas de sexta-feira, havendo lugar neste caso à cobrança de uma taxa de € 50,00.

**9.2.1** – Também serão aceites como inscrições dentro do prazo as que até à hora referida em 9.1 sejam comunicadas à AKM pelo e-mail [info@akmadeira.com](mailto:info@akmadeira.com) ou pelo fax 291762875, ou ainda através do site da AKM : [www.akmadeira.com](http://www.akmadeira.com), contudo apenas serão assim consideradas, desde que acompanhadas do comprovativo de depósito ou transferência bancária para as contas bancárias NIB [003800310043817477128](#) ou NIB [001800010020212451514](#)

**9.2.2** – O pagamento das inscrições fora de prazo e da respectiva taxa de atraso será cobrado na Verificação Administrativa dessa prova.

**9.3** - A AKM contratou por conta dos Concorrentes, e em conformidade com a legislação em vigor, e o Artigo 35.º das Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting 2010 um seguro para a cobertura de risco de Responsabilidade Civil dos concorrentes, com limite de responsabilidade de € 4.788.459,81.

Não se consideram terceiros, para efeitos desse seguro, os veículos concorrentes, os seus ocupantes e os elementos da sua equipa de assistência.

## **10. CREDENCIAIS**

**10.1** - A cada Concorrente inscrito serão distribuídas pela Organização duas credenciais de acesso ao Parque Técnico:

- Um identificativo para o Condutor.
- Um identificativo para o Assistente.

**10.2** - Cada Concorrente tem direito a ter 1 (um) Assistente. Apenas o Assistente terá acesso à Zona de Parques. Não é autorizada a presença nessa área, a qualquer outra pessoa.

**10.2.1** - Cada Concorrente terá de indicar na ficha de inscrição o nome do seu assistente. Poderá até ao início ou durante a prova alterar o assistente, requerendo tal facto, por escrito, ao Director de Prova.

**10.2.2** - Cada Concorrente é responsável pelo comportamento do seu assistente, e do seu condutor, bem assim de todas as pessoas relacionadas com a sua inscrição numa prova, por forma que respeitem todas as disposições do CDI, dos Regulamentos Técnico e Desportivo pelos quais as mesmas são disputadas, ficando sujeitos às sanções legalmente previstas para situações de incumprimento por parte de qualquer um deles.

**10.2.3** – Apenas podem aceder à zona de Parques (apenas no momento em que chamados para o efeito, para ela tenham de se deslocar, para efeitos de participar nos treinos e corridas), os condutores e assistentes, devendo ser portadores, da sua identificação e credencial.

**10.3** - Os Condutores com idades inferiores a 18 anos terão obrigatoriamente que indicar, no acto de inscrição em cada prova ou nas respectivas Verificações Administrativas a identificação do Responsável pelo Condutor, licenciado pela FPAK como Concorrente (pai / tutor legal / equipa).

**10.4** - Nos documentos que as Autoridades Desportivas da Prova dirijam ao Concorrente ou vice-versa deverá constar como prova de recepção / emissão, a assinatura do Condutor e, também, do Responsável pelo Condutor, quando menor, podendo essa assinatura ser do assistente, desde que tal fique autorizado no boletim de inscrição.

**10.5** - No caso do Responsável pelo Condutor não poder estar presente no evento, delegará por escrito a sua representação num outro licenciado. Este documento deverá ser entregue no Secretariado da prova, assumindo solidariamente com o ausente, a responsabilidade pelos actos praticados e declarações prestadas. Da mesma forma deverá proceder-se quando um Condutor estiver inscrito por um Concorrente Moral. Faltando tal autorização, o condutor será impedido de participar no evento.



**10.6** – É proibido levar para o Parque técnico, qualquer tipo de material líquido ou outro, constando do regulamento particular da prova, os materiais que podem ser levados.

## **11. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS – TÉCNICAS**

**11.1** - As verificações administrativas bem como as técnicas, segundo o horário da prova, efectuar-se-ão no interior da zona do Parque Técnico.

## **12. CARBURANTE E PNEUS**

### **12.1 – CARBURANTE**

**12.1.1** – A Gasolina, RON 98, será obrigatoriamente adquirida na Estação de Serviço indicada no Regulamento Particular da Prova, não sendo permitida a adição ou utilização de qualquer tipo de aditivo ou outro componente.

**12.1.2** – A Gasolina, RON 98, poderá ser distribuída pela organização, neste caso será efectuado parque de gasolina, ficando tal opção a constar do regulamento particular da prova.

**12.1.3** – O equipamento DIGATRON DT 15 será utilizado para verificar se a gasolina é idêntica à estipulada neste regulamento, através de um processo de comparação entre a gasolina utilizada pelo kart e a gasolina da Estação de Serviço indicada. (Amostra Padrão).

**12.1.3.1** – Em qualquer momento do evento a direcção da prova poderá proceder à recolha de gasolina do kart de um ou mais pilotos, escolhidos de forma aleatória ou por sorteio, a fim de ser submetida a análise, para os fins previstos no número seguinte.

**12.1.4** – A percentagem de óleo “SILKOLENE FUCHS PRO 2” adicionada à Amostra Padrão da Organização será de 2%, pelo que, será esta a marca e esta a percentagem que a gasolina nos depósitos dos Karts devem possuir, para possibilitar o teste comparativo.

(O kart deverá ter o mínimo de 1 litro no depósito na chegada à zona de pesagem )

A não utilização da marca e da percentagem de óleo, bem como a utilização de gasolina adquirida noutra Estação de Serviço, poderá conduzir a um resultado de leitura diferente do regulamentarmente estabelecido, levando à desclassificação do Condutor em infracção na fase da corrida em que tenha participado. O CCD, após audição do Comissário Técnico Chefe, pode determinar a substituição integral e imediata da gasolina de qualquer kart em prova, como condição para poder continuar a participar no evento, sem prejuízo da desclassificação antes aplicada.

### **12.2 – PNEUS**

**12.2.1** – Em todas as Categorias e em todas as Provas serão utilizados pneus novos da marca MOJO, do tipo CX para as categorias Micro Max e Mini Max, do tipo D1 para categoria Júnior e D2 para a Max, com as especificidades constantes do Regulamento Técnico do MKC.

**12.2.2** – Para piso seco, nas categorias júnior, Max e Master, os participantes podem apenas utilizar 1 jogo de 4 pneus por prova, sendo permitida a substituição de um único pneu, de um dos 4 iniciais, em caso de deterioração – rebentar ou furar, na sequência de um acidente ou incidente.

**12.2.3** – Para piso seco, na categorias Mini Max, os participantes podem apenas utilizar três jogos de 4 pneus para todas as seis provas da época, em condições a determinar pela Organização, sendo permitida a substituição de um único pneu, de um dos 4 iniciais, em caso de deterioração – rebentar ou furar, na sequência de um acidente ou incidente.

**12.2.4** – Para piso seco, na categorias Micro Max, os participantes podem apenas utilizar um jogo de 4 pneus para todas as seis provas da época, em condições a determinar pela Organização, sendo permitida a substituição de um único pneu, de um dos 4 iniciais, em caso de deterioração – rebentar ou furar, na sequência de um acidente ou incidente.

**12.2.5** – Os pneus de chuva a utilizar na Taça da Madeira serão também novos da marca MOJO.

Este tipo de pneus (chuva) estará em regime de Parque Fechado, pelo que os Condutores deverão proceder à sua marcação, entregando-os em parque fechado. Por decisão da organização poderá não fazer parque fechado durante o decorrer da prova.

**12.2.6** – Os pneus de chuva, cujo uso é facultativo, só podem ser utilizados após declaração de Prova à Chuva, emitida por ordem do Director de Prova, contudo terão de estar marcados e colocados em parque fechado.

**12.2.7** – As referências e dimensões dos pneus a utilizar por cada Categoria são as constantes no RTMKC.

Para todas as provas, os Vouchers para a entrega em Parque Fechado de Pneus para Piso Seco e/ou chuva, serão adquiridos à entidade que na Madeira tenha obtido licença do concessionário nacional da marca MOJO para a sua comercialização / distribuição.

**12.2.8** – Todos os Pneus de Prova (piso seco e/ou chuva) estarão em Parque Fechado e serão obrigatoriamente novos e apenas usados nos Treinos Cronometrados, nas Corridas de Qualificação e na Final.

**12.2.9** – Nos treinos livres podem ser usados pneus não marcados, contudo a marca e referência terá que ser igual à utilizada nos treinos cronometrados e corridas.

### **13. – CHASSIS E MOTORES**

**13.1** - A regulamentação é, relativamente aos chassis, a que se encontra estipulada no RTEC. Também é permitida a utilização de chassis cuja homologação tenha caducado em 2009. Em cada prova, cada Condutor pode utilizar, apenas 1 (um) chassis e 1 (um) motor.

**13.2** – No decurso de uma prova, o Condutor poderá, substituir ou o chassis ou o motor.

Em caso algum é autorizada a substituição, no mesmo evento, do chassis e do motor, mesmo que em fases diferentes da prova, nem a reutilização nessa prova do chassis ou do motor substituído.

**13.3** – A substituição de apenas um destes componentes terá de ser autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos, depois de obtido o parecer favorável do Comissário Técnico Chefe da prova.

**13.4** – O material substituto terá de ser sujeito a Verificação Técnica, selado ou marcado.

Essa verificação técnica apenas poderá ocorrer a partir do momento em que pelo CCD haja sido emitida (por escrito) a respectiva autorização de substituição.

**13.5** – Em qualquer circunstância, a substituição do chassis ou do motor no decurso de uma prova implicará as seguintes penalizações:

a) Substituição a partir dos Treinos Cronometrados (inclusive): o Condutor recuará, no máximo, 04 (quatro) posições na grelha de partida (em relação ao posicionamento que o melhor tempo por si registado nos treinos cronometrados lhe atribuiria) para a 1ª corrida de qualificação;

b) Substituição apenas a partir da 1ª corrida de qualificação (inclusive): o Condutor recuará, no máximo, 04 (quatro) posições, na grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação (ou se o número de participantes for inferior a quatro, será colocado e último), em relação à posição que tinha conseguido.

No caso de haver mais do que um Condutor nessa situação a colocação no final da grelha corresponderá ao escalonamento inverso dos melhores tempos obtidos por cada um dos Condutores assim considerados.

c) Substituição apenas a partir da 2ª corrida de qualificação (inclusive): o Condutor recuará, no máximo, 04 (quatro) posições na grelha de partida para a 2ª corrida de qualificação (ou se o número de participantes for inferior a quatro, será colocado e último), em relação à posição que tinha conseguido.

No caso de haver mais do que um Condutor nessa situação, a colocação no final da grelha corresponderá ao escalonamento da classificação final de cada um dos Condutores assim considerados na 1ª corrida de qualificação.

d) Substituição apenas na corrida Final: ao Condutor será atribuída uma penalização em tempo de 10 segundos, a somar ao tempo total que vier a registar na corrida FINAL, com a consequente correcção a ser introduzida na ordem da classificação final dessa corrida.

**13.5.1** – Sendo substituído o chassis ou o motor, aquele elemento que foi substituído fica em parque fechado e no final será verificado nos mesmos termos em que será, aquele que o substituiu.

**13.6** - Os motores a utilizar por todas as Categorias serão os Rotax FR 125 e devem obrigatoriamente apresentar-se selados por agentes autorizados pelo Concessionário Oficial da Rotax em Portugal e possuir o ID Card respectivo.

**13.6.1** – Os motores devem respeitar as configurações estipuladas no Regulamento Técnico para cada Categoria, possuindo genericamente as seguintes diferenças:

	Micro Max	Mini Max	Júnior	Max	Master
RADIADOR STANDARD		•	•	•	•
ESCAPE STANDARD	R273130	•	•	•	•
CARBURADOR SHA 15 C	.				
CARBURADOR Dell’Orto VHSB 34 QD ou QS		•	•	•	•
RESTRICTOR ADMISSÃO	•	•			
RESTRICTOR de Escape (22mm)	•	•			
SQUISH GAP	Mínimo de 2,40mm	1.50 a 2.10	1.20 a 1.80	1 a 1.50	1 a 1.50
POWER VALVE				•	•
POTÊNCIA		10 kW	15 kW	21 kW	21 kW

**13.7** - Os Karts dos condutores participantes nas Categorias Micro Max, Mini Max, Júnior, Max e Master, devem apresentar os motores completamente montados no kart e o respectivo ID Card aquando da sua Verificação Técnica Inicial.

A manutenção da integridade dos selos é unicamente da responsabilidade dos Condutores.

**13.8** – No final de cada fase das provas, o motor do kart classificado na primeira posição e eventualmente outros escolhidos de forma aleatória, ou por sorteio, efectuado no Parque de Chegada pelo Comissário Técnico, serão sujeitos a Verificação de acordo com as especificações do RTMKC.

Na corrida final poderão ser verificados os motores dos Karts classificados nas três primeiras posições.

A Verificação Final poderá, por decisão do CCD e mediante proposta prévia do Comissário Técnico Chefe da prova, incluir a desmontagem parcial ou total do motor do Karts classificados nos três primeiros lugares da classificação e eventualmente outros por sorteio ou de forma aleatória.

A qualquer momento da prova poderão ser verificados os motores dos Karts participantes.

As classificações só serão definitivas depois de terminadas as Verificações e da sua homologação pelo CCD.

**13.9** - Os motores deverão apresentar-se nas Verificações Técnicas de acordo com as suas características de origem, não podendo sofrer qualquer tipo de alteração à sua Configuração de Fábrica.

O Selo de Origem (Rotax) que está inserido em todos os motores de prova deve estar numerado e sem quaisquer sinais que ponham em dúvida a sua completa integridade.

**13.10** – Poderão a qualquer momento da prova, por decisão do CCD, mediante proposta prévia do Comissário Técnico Chefe ser verificados outros órgão ou componentes, sempre de forma aleatória ou por sorteio, ou por proposta do Comissário Técnico Chefe.

**13.11**- As especificações técnicas contidas no Regulamento Técnico do Rotax Max Challenge 2011 – Portugal, disponíveis em [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt) ou [www.korridas.com](http://www.korridas.com) (português) ou em [www.maxchalleng-rotax.com](http://www.maxchalleng-rotax.com) (inglês) são aplicáveis ao MKC 2011 com as especificidades constantes no RTMKC.

## **14. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E PESOS MÍNIMOS**

### **14.1 – Números de Competição**

- Serão adquiridos pelos concorrentes à Associação de Karting da Madeira, sendo as suas características as definidas pelo Regulamento Particular da Prova
- As placas porta-números montadas na traseira do Kart deverão ser constituídas em matéria plástica, flexível e opaca, de formato quadrado, com ângulos arredondados (diâmetro de arredondamento de 15 a 25 mm) e 22 cm de lado, características que também são obrigatórias para os Karts que usem o número colado no pára-choques, sendo os números adquiridos à Associação de Karting da Madeira.

**14.2** – Os números de Competição serão escolhidos de entre os seguintes:

<b>Categoria</b>	<b>Número de Competição</b>
<b>Micro Max</b>	<b>1 a 99</b>
<b>Mini Max</b>	<b>101 a 199</b>
<b>Júnior</b>	<b>201 a 299</b>
<b>Max</b>	<b>301 a 399</b>
<b>Master</b>	<b>401 a 499</b>

**14.2.1** – Cada concorrente escolherá o seu número, de acordo com os limites numéricos definidos no ponto 14.2.

**14.2.2** – O número 1 de cada categoria é reservado ao vencedor dessa categoria na época transacta. Caso este não participe no MKC tal número não será atribuído.

**14.2.3** – Havendo dois ou mais concorrentes a escolher o mesmo número, este será atribuído aquele que tiver ficado melhor classificado no MKC do ano anterior, desde que os interessados tenham participado na mesma categoria.

**14.2.4** – Caso não se verifique nenhuma das situações anteriores, em caso de haver dois ou mais concorrentes a pretender o mesmo número de competição, este será determinado por sorteio entre os interessados.

**14.3** – **Pesos Mínimos do conjunto kart / condutor** ( inclui o seu equipamento de segurança previsto no artigo 15º deste Regulamento ):

<b>Categoria</b>	<b>Peso Mínimo (kg)</b>
<b>Micro Max</b>	<b>110</b>
<b>Mini Max</b>	<b>120</b>
<b>Júnior</b>	<b>150</b>
<b>Max</b>	<b>165</b>
<b>Master</b>	<b>168</b>

**14.4** – No final de cada corrida, incluindo TCs + Q1 + Q2 e 1 (uma) Final, ou sempre que a direcção de prova entenda, será realizada pesagem ao conjunto kart/condutor (conforme definido no ponto 14.3).

**14.5** - Um controle do peso e largura das vias poderá ser efectuado aleatoriamente a qualquer momento da prova. Na entrada do Parque Técnico, ou a qualquer momento da prova será efectuado o controle de largura das vias a todos os Karts participantes.

**14.6** - Verificações a outros órgãos poderão ser efectuadas a qualquer momento, ou após conclusão dos treinos cronometrados, ou de uma das provas de qualificação ou final.

**14.7**- Todo o Condutor que venha a ser solicitado para verificação técnica do seu material no decurso dos treinos cronometrados, de uma das provas de qualificação ou final, deverá aceder prontamente à solicitação, sem reclamar do tempo necessário à verificação, ou da verificação técnica.

O não cumprimento desta regra fica sujeita a penalidades a definir pelo CCD, que poderão ir até à desclassificação dos treinos cronometrados, ou de uma das provas de qualificação ou final ou face à gravidade das atitudes, até à exclusão da manifestação.

## **15. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA DO CONDUTOR**

É obrigatório o uso do seguinte equipamento durante os treinos e corridas:

- a)** Capacete com homologação válida;
- b)** Luvas que cubram integralmente as mãos;
- c)** Fato de Competição **grau 2**;
- d)** Botas que protejam os tornozelos;

É permitido o uso de colar cervical, o qual é obrigatório para as categorias Micro Max e Mini Max;

**15.1** – Por motivos de segurança, os condutores não poderão usar, em pista, quaisquer adornos metálicos ou de outro material rígido (piercings, colares, pulseiras etc.). Pelos mesmos motivos é também interdito levar para a pista quaisquer peças ou ferramentas.

## **16. CRONOMETRAGEM**

**16.1** - Cada Condutor terá que, obrigatoriamente, utilizar durante as provas um Transponder AMB Tranx 160 distribuído pela Organização, ou caso o Sistema utilizado seja compatível, o seu próprio.

**16.2** - O kart deve apresentar-se na partida para os Treinos Livres, Treinos Cronometrados, e Corridas, obrigatoriamente com o TP instalado, na parte traseira exterior do banco a uma altura do solo superior a 15 cm. e inferior a 30 cm, sob pena de não o fazendo, ser impedido de participar.

**16.3** – No caso de perda ou dano do transponder será cobrada ao Condutor a importância de 250 Euros.

**16.4** – É da inteira responsabilidade do Condutor verificar se o transponder colocado no seu kart se encontra bem fixado e em boas condições de funcionamento (no mínimo, deve o “led” estar a piscar 3 vezes seguidas em cor verde).

Caso verifique alguma anomalia deve dirigir-se à Cronometragem para a necessária troca e registo do novo transponder. As provas não serão interrompidas nem será atribuído qualquer tempo ao condutor, pelo motivo de isolado mau funcionamento, anomalia, má colocação ou perda de transponders.

## **17. QUADRO OFICIAL DA PROVA**

Todas as eventuais comunicações do C.C.D. ou do Director de Prova, as classificações, a definição das sessões para os treinos cronometrados, o horário da prova, as grelhas de partida das corridas, bem como os documentos referidos nas PRK 2010, estarão afixados no Quadro Oficial da Prova, instalado junto ao Pódium ou em local indicado no Regulamento Particular da Prova.

## **18. CONTROLOS ANTI-DOPING / ALCOOLÉMIA**

De acordo com o Art.º. 44º e 45º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting e o Regulamento Oficial de Controlo Anti-Doping, efectuar-se-ão no edifício de apoio ao Polidesportivo anexo ao Kartódromo do Faial, na sala utilizada pela AKM.

## **19. PUBLICIDADE**

### **19.1 – Publicidade obrigatória**

**19.1.1** – Os participantes afixarão nos seus Karts os seguintes autocolantes:

- a) Logotipo da AKM;
- b) Outro(s), se indicado(s) no Regulamento Particular da Prova

**19.1.2** – Os concorrentes poderão, livremente, afixar nos seus Karts, fatos de competição bem como nos seus capacetes, toda a publicidade desde que:

- a) seja autorizada pelas leis nacionais e pelo Regulamento para os números de competição e publicidade em automóveis que participem em competições desportivas;
- b) não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;
- c) não colida com os espaços destinados aos números de competição ou de publicidade obrigatória;
- d) não tenha qualquer carácter religioso ou político-partidário.

## **20. PRÉMIOS - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS POR CADA CORRIDA**

**20.1** - Logo após o fim de cada prova, ou no final da prova, serão atribuídas Taças aos 3 primeiros Condutores da classificação provisória da Final para todas as Categorias.

**20.1.1** - À condutora melhor classificada em cada categoria, será atribuído um troféu de honra.

**20.1.2** - Ao melhor classificado na classe MAX MASTER será igualmente atribuído um troféu de honra.

**23.1.3** - Caso numa determinada categoria participem menos de quatro pilotos, apenas será entregue um troféu ao piloto classificado em primeiro lugar, sendo atribuído ao(s) outro(s) piloto (s), um troféu de presença.

**20.2** - Havendo discrepância entre as classificações oficiosa e oficial, prevalece a classificação oficial, devendo os prémios indevidamente recebidos serem imediatamente devolvidos à Organização..

Na eventual impossibilidade dessa devolução poder acontecer no mesmo dia da manifestação (por ausência do premiado ou outra razão justificável), o Organizador notificará nos (3) três dias seguintes à manifestação, por qualquer meio futuramente comprovável, o Concorrente em causa, o qual nos 8 (oito) dias seguintes deverá devolver os prémios indevidamente recebidos.

No caso de não haverem sido devolvidos aos Organizadores, será aplicável pelo CCD ou pela FPAK, ao Concorrente em falta, uma multa entre € 500,00 e € 1 250,00, a qual reverterá a favor dos Organizadores.

Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK (tal como estipulado nos Art.º 49.2.1 e 49.2.2 das PRK).

**20.5** – A distribuição de Prémios poderá ocorrer de forma oficiosa, imediatamente após o fim da Final de cada Categoria ou, no fim do evento.

**20.6** - Os Condutores que não estejam presentes pessoalmente nas cerimónias de distribuição de prémios de cada prova, perderão o direito aos prémios que lhes sejam destinados, sem que por isso se verifique qualquer alteração, quer na classificação, quer nos prémios destinados aos restantes Condutores.

## **21. PRÉMIOS FINAIS**

**21.1** - Após a realização de todas as provas e depois de aplicadas as normas constantes no ponto 8, ao Condutor que nas Categorias Micro Max e Mini Max, Júnior, Max e Master, obtiver maior número de pontos, será atribuído o título de Vencedor do Madeira Kart Cup 2010 e ser-lhe-á entregue uma Placa Comemorativa ou troféu.

**21.2** - Aos classificados em 2º e 3º lugares, serão atribuídas Placas Comemorativas ou troféus. O mesmo procedimento será seguido para a Condutora melhor classificada em cada Categoria e no caso da verificação do facto descrito no ponto 20.4, ao concorrente da Categoria Max que possua idade superior a 27 anos. A todos os outros Condutores será entregue uma Medalha Comemorativa ou troféu.

**21.3** – A medalha comemorativa do Troféu não é entregue ao condutor que tenha sido agraciado ou tenha recebido qualquer outra medalha/troféu.

## **22. RECLAMAÇÕES – APELOS**

Quaisquer reclamações e/ou apelos deverão ser efectuados nos termos do CDI e das Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

- a) Taxa de Reclamação: 500 euros
- b) Depósito de garantia para cobertura de despesas: 500 € (1 órgão)
- c) Depósito de garantia para cobertura de despesas: 1000 € (órgãos)
- d) Taxa de Apelação de uma Decisão: 2500 €

## **23 - COMISSÃO ORGANIZADORA**

**Artur Jorge Abreu Baptista**

**Estêvão Lúcio**

**Ivo Caires**

## **24. Modificações ao Regulamento – Aditamentos**

Qualquer modificação ao presente regulamento, será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção:

**ACTUALIZAÇÃO EM (data)**

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt).

