



Associado FPAK

# TROFÉU DE KARTING DA MADEIRA

Aprovado em 08/05/2017



## REGULAMENTO DESPORTIVO

### Art. 1 - DEFINIÇÃO/GENERALIDADES

A Associação de Karting da Madeira, associado nº 45 da FPAK, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), organiza em 2017 uma manifestação desportiva de Karting, denominada Troféu de Karting da Madeira (TKM).

O TKM rege-se-á pelo Código Desportivo Internacional (CDI) da FIA, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGA) Prescrições Específicas de Karting (PEK) pelo Regulamento Técnico Nacional Karting **2017** (RTNK) e Internacional de Karting **2017** (RTIK) pelo Regulamento Técnico do Rotax Max Challenge **2017**, pelo presente Regulamento Desportivo (RDTKM) e pelo Regulamento Técnico (RTTKM) 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 decididos pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD), em conformidade com as disposições do CDI e da Regulamentação nacional em vigor.

#### Art. 1.2 – Oficiais de prova

Os oficiais de prova são os constantes do quadro em anexo – ANEXO I

### Art. 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 TKM no total de 5, serão as seguintes:

DESIGNAÇÃO DA PROVA	Pista
Circuito Faial 1	1
Circuito Faial 2	2
Circuito Faial 3	1
Circuito Faial 4	2
Circuito Faial 5	1

*De acordo com o calendário desportivo nacional.*

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

### Art. 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).

**3.3** - Os assistentes deverão ser portadores de licença emitida pela FPAK, válida à data das provas (caso o assistente seja também concorrente, basta ser possuidor da licença de concorrente).

#### **Art. 4 - DEFINIÇÃO DO PERCURSO e HORÁRIO DA PROVA**

**4.1** - As provas disputar-se-ão no Kartódromo do Faial, com a homologação FPAK 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>Cadete</b>	8 Voltas	10 Voltas
<b>Super Cadete</b>	8 Voltas	10 Voltas
<b>Júnior</b>	10 Voltas	12 Voltas
<b>Max/Master</b>	10 Voltas	12 Voltas

**4.2** - Os condutores deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada, nos termos do Art. 18 das PEK e do Art. 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 Técnica, antes da entrada no Parque Fechado, sob pena de desqualificação 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** - O Horário da Prova, será conforme grelha horária constante no regulamento particular de cada prova.

#### **Art. 5 - KARTS ADMITIDOS, IDADES E CATEGORIAS**

**5.1** - Karts admitidos:

O TKM é reservado a condutores cujos karts pertençam às categorias CADETE, SUPER CADETE, JÚNIOR, MAX/MASTER, definidas no Regulamento Técnico (RTTKM).

**5.2 - Idades e Categorias:**

**CADETE** - Desde o ano civil em que completa 7 anos até ao final do ano civil em que completem 11 anos. Nesta categoria haverá um prémio para o melhor rookie (piloto que nunca tenha participado em campeonato/troféu oficiais de karting) (licença de Cadetes ou Juvenil consoante a idade).

**SUPER CADETE** - Desde o ano civil em que completa 7 anos até ao final do ano civil em que completem 11 anos. Para condutores que já tenham participado em provas oficiais de karting (licença de Cadetes ou Juvenil consoante a idade).

**JÚNIOR** - Desde o início do ano em que completam 11 anos até ao final do ano civil em que completem 15 anos. (licença Juvenil ou Nacional consoante a idade).

**MAX** - Desde o início do ano em que completem 15 anos (Licença Nacional).

Dentro desta categoria será criada a classe **MAX MASTER** - para condutores que completem 27 anos até 31 de Dezembro de 2017 (Licença Nacional).



## Art. 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** (uma sessão de 8 minutos)
- **Treinos cronometrados** (uma sessão de 10 minutos)
- **Três corridas de Qualificação**
- **Uma corrida Final**

6.1.1 - Os Treinos Cronometrados, as Corridas de Qualificação e a Final pontuarão para o TKM sendo considerados:

- a) Os pontos obtidos nas três Corridas de Qualificação;
- b) Os pontos obtidos na Final.
- c) Os pontos obtidos nos treinos cronometrados e na final (nos termos previstos no Art. 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 condutor. 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.

Na categoria cadete os comissários de pista poderão ajudar os pilotos, sem contudo prestar qualquer reparação, podendo contudo, ajudas a recolocar os karts em funcionamento e por exemplo ajudar a colocar a corrente.

### 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 CCD.

Será observada a sequência: Cadete e Super Cadete, 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 Art. 25 - Treinos Cronometrados das PEK.

### 6.4 - Grelhas de Partida para as categorias CADETE, SUPER CADETE, JÚNIOR e MAX e MAX MASTER:

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 Condutor nos Treinos Cronometrados (TCs);
- b) *2ª Corrida de Qualificação (Q2)*: pela ordem da classificação final obtida na Corrida de Qualificação 1 (Q1).
- c) *3ª Corrida de Qualificação (Q3)*: pela ordem da classificação final obtida na Corrida de Qualificação 2 (Q2).
- d) *Corrida Final (F)*: pelo somatório de pontos obtidos nas três Corridas de Qualificação (Q1 + Q2+Q3), em que pela classificação de cada uma delas será atribuída a seguinte pontuação para formação da grelha da Final:

Classificação TCs, Q1, Q2 e Q3	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 - Para efeitos de pontuação em cada corrida, considera-se que um condutor participa numa corrida, desde que participe regularmente na partida efectiva com saída da pré-grelha, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

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



**6.4.4** - Se um condutor não participar numa das corridas de qualificação ou na final ser-lhe-ão atribuídos **N+4** pontos, sendo **N** o número total de condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

**6.4.5.** - Ao condutor desqualificado numa corrida de qualificação serão atribuídos **N+3** pontos, sendo «N» o número total de condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

**6.4.6** - 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.

**6.4.7** - 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.

### Art. 7 - CORRIDAS CONJUNTAS

Se o número de condutores da lista de participantes em qualquer das categorias numa determinada prova for inferior ou igual a 4, os concorrentes, por decisão do Director de Prova, poderão participar em todas as diversas fases da prova de Forma Conjunta embora com classificações finais separadas para efeitos da pontuação na Prova e no TKM.

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.

### Art. 8 - PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES NO TKM.

**8.1** - A classificação verificada na corrida Final definirá a classificação final e absoluta de cada prova do TKM sendo premiados, no mínimo, os três primeiros classificados de cada categoria.

**8.2** - Em cada uma das provas e em cada uma das corridas de Qualificação - Qualificação 1, Qualificação 2 e Qualificação 3, os condutores obterão os seguintes pontos para o Troféu de Karting da Madeira:

QUALIFICAÇÃO (Q1 - Q2 - Q3)			
1º	33 Pontos	9º	25 Pontos
2º	32 Pontos	10º	24 Pontos
3º	31 Pontos	11º	23 Pontos
4º	30 Pontos	12º	22 Pontos
5º	29 Pontos	13º	21 Pontos
6º	28 Pontos	14º	20 Pontos
7º	27 Pontos	15º	19 Pontos
8º	26 Pontos		e assim sucessivamente

**8.3** - Em cada uma das provas e segundo a classificação da corrida Final, os condutores obterão os seguintes pontos para o TKM:

CORRIDA FINAL			
1º	35 Pontos	9º	24 Pontos
2º	32 Pontos	10º	23 Pontos
3º	30 Pontos	11º	22 Pontos
4º	29 Pontos	12º	21 Pontos
5º	28 Pontos	13º	20 Pontos
6º	27 Pontos	14º	19 Pontos
7º	26 Pontos	15º	18 Pontos
8º	25 Pontos		e assim sucessivamente

**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 desclassificado/desqualificado da prova.



**8.4** - Se numa competição, em qualquer categoria, se apresentar à partida de uma corrida um número de condutores inferior a 4 (4), as pontuações para o TKM serão atribuídas de acordo com a fórmula de cálculo prevista no Art.º 13.5 das PGAK:

- 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 :  $\text{n}^\circ \text{ real} / \text{n}^\circ \text{ mínimo} = \%$ ;  $\text{n}^\circ \text{ pontos} \times \% = \text{pontos a atribuir}$  arredondando para nº 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 saído da grelha de partida para a pista;

**8.5** - Para a pontuação e definição da classificação final do TKM, em cada categoria e em cada uma das 5 provas, serão considerados em relação a cada condutor os 4 resultados por si obtidos (funcionando sempre em conjunto três Qualificações e final):

- 1) Nas três Corridas de Qualificação (Q1, Q2 e Q3);
- 2) da Final.

Acresce ainda a essa pontuação, para efeitos de classificação final do TKM, 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 TKM, cada um dos concorrentes contará com os resultados das 5 provas.

Do acima regulamentado resulta que, no total, serão contabilizados, para cada condutor, os pontos relativos a 15 Qualificações e a 5 Finais.

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

**8.6** - No final do TKM eventuais casos de igualdade de pontuação serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 13.1.6 das PGAK.

**8.7** - O TKM será cancelado numa determinada categoria, caso não se realizem, no mínimo, 3 das 5 corridas previstas.

**8.8** - Pontuação para a classificação final do TKM, os condutores que cumulativamente:

- a) Tenham procedido ao pagamento prévio de 50,00 € 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 5 provas que o constituem.

**8.9** - A inscrição de condutores na última prova só será aceite desde que antes tenham participado em duas outras provas do TKM nessa época desportiva, excepto para a categoria CADETE.

**8.10** - 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 4 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 4 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 TKM nessa época desportiva, excepto para a categoria Cadete.

**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 4 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 4 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 2ª prova permitindo que o condutor pontue para a classificação final do TKM 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 TKM.

**8.13** - A publicação das classificações no site da FPAK é da responsabilidade da Comissão Organizadora

## **Art. 9 - INSCRIÇÕES - SEGURO**

**9.1** - A taxa de inscrição, incluindo o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos no Art. 17 das PGAK é de 140,00 € por prova. As inscrições serão recebidas na Sede da Associação de Karting da Madeira até às 21:00 da 6ª feira da semana que antecede a semana da prova.

**9.2.1** - As inscrições deverão ser comunicadas à AKM pelo e-mail [info@akmadeira.com](mailto:info@akmadeira.com) ou pelo fax 291 762 875, 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**.

**9.2.3** - Por decisão da organização poderão dispensar-se o pagamento das inscrições.

**9.3** - A AKM contratou por conta dos Concorrentes, e em conformidade com a legislação em vigor, e o Art. 17 das PGAK , o seguro de responsabilidade

## **Art. 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 Assistente devidamente licenciado. 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, para 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** - No caso de o concorrente ser uma entidade pessoa colectiva, terá que ser entregue à organização uma credencial emitida pela respectiva administração, donde consta a autorização para utilizar a respectiva licença, bem assim como a indicação da pessoa que a representa naquele evento.

**10.7** - É proibido levar para o parque técnico, qualquer tipo de material líquido ou outro.



## **Art. 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.

## **Art. 12 - CARBURANTE E PNEUS**

### **12.1 - CARBURANTE**

**12.1.1 - A Gasolina, RON 95**, será obrigatoriamente adquirida na Estação de Serviço da Galp de Santana – rotunda junto ao Continente, não sendo permitida a adição ou utilização de qualquer tipo de aditivo ou outro componente.

**12.1.2 - A Gasolina, RON 95**, poderá ser distribuída pela organização, neste caso será efectuado parque de gasolina.

**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 desqualificação 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 desqualificação antes aplicada.

### **12.2 - Pneus**

**12.2.1** - Para piso seco, são novos e da marca MOJO, sendo para a categoria Cadete do tipo D1 (4 da frente), do tipo D2(4 da frente), para a categoria Super Cadete e do tipo D2 para as categorias Júnior e Max/Master, com as especificidades constantes deste regulamento e do Regulamento Técnico do TMK.

**12.2.2** - Para piso molhado e para as categorias Cadete e Super Cadete, Júnior, Max e Max Master serão do tipo W2, com as especificidades constantes deste regulamento e do Regulamento Técnico do TKM.

#### **12.2.3 –**

**a)** para piso seco e/ou molhado, na categoria Cadete os participantes podem apenas utilizar um jogo de 4 pneus para todas as cinco provas da época, nas condições definidas neste regulamento, 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.

**b)** para a categoria Super Cadete, os participantes podem apenas utilizar dois jogos de 4 pneus para todas as cinco provas da época, sendo um jogo para as primeira, terceira e quinta provas (Faial 1, 3 e 5), o segundo jogo para as segunda e quarta provas (Faial 2 e 4), 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.

Caso um piloto inicie a sua participação no decorrer do troféu, deverá utilizar os pneus conforme o supra descrito.

**12.2.4** - Para piso seco, são novos e da marca MOJO - D2, sendo que na categoria Júnior, os participantes utilizarão dois jogos de 4 pneus para todas as cinco provas da época, sendo um jogo para as primeira, terceira e quinta provas (Faial 1, 3 e 5), o segundo jogo para as segunda e quarta provas (Faial 2 e 4), 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.

Caso um piloto inicie a sua participação no decorrer do troféu, deverá utilizar os pneus conforme o supra descrito.



**12.2.5** - Para piso seco, na categoria Max e Max Master, são novos e da marca MOJO - D2, sendo que os participantes utilizarão dois jogos de 4 pneus para todas as cinco provas da época, sendo um jogo para as primeira, terceira e quinta provas (Faial 1, 3 e 5), o segundo jogo para as segunda e quarta provas (Faial 2 e 4), 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.

Caso um piloto inicie a sua participação no decorrer do troféu, deverá utilizar os pneus conforme o supra descrito.

**12.2.6** - Para piso molhado, nas categorias, Super cadete, Júnior, Max e Max Master, os participantes utilizarão dois jogos para todas as cinco provas da época, sendo um jogo para as primeira e segundas provas (Faial 1 e 2), o segundo jogo para as 3 provas seguintes (Faial 3, 4 e 5), 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.

Caso um piloto inicie a sua participação no decorrer do troféu, deverá utilizar os pneus conforme o supra descrito.

Todos os pneus estarão em regime de parque fechado, pelo que os condutores deverão proceder à sua marcação na primeira prova, mesmo que não seja declarada prova à chuva, entregando-os em parque fechado. Por decisão da organização poderá não fazer parque fechado durante o decorrer da prova.

Caso os pilotos não utilizem pneus de chuva nas primeiras duas provas, apenas será permitida a utilização de um jogo de pneus novos de chuva, para as últimas duas provas.

**12.2.7.1** - 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.

**12.2.7.2** - Caso os pneus de chuva depois de marcados não sejam utilizados, serão os mesmos colocados em embalagens pré definidas e selados, ficando em parque fechado, podendo ser utilizados na prova seguinte, em que seja declarada corrida à chuva, nas condições definidas neste regulamento.

**12.2.9** - As referências e dimensões dos pneus a utilizar por cada categoria são as constantes no RTTKM.

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, ou usados - nas condições definidas neste regulamento e apenas usados nos Treinos Cronometrados, nas Corridas de Qualificação e na Final.

**12.2.9** - Nos treinos livres de sábado e domingo, a utilização dos pneus é livre, apenas sendo obrigatória que os pneus a utilizar sejam da mesma marca e modelo dos que serão utilizados nas corridas.

## **Art. 13 - CHASSIS E MOTORES**

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

**13.2** - No decurso de uma prova, em caso de avaria ou danificação, que impeça a continuidade da sua utilização e conseqüentemente impeça a participação do piloto na prova, o condutor poderá, substituir ou o chassis ou o motor, nos termos definidos nos números seguintes.

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 CCD, 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 (a partir dos treinos cronometrados, inclusive) implicará as seguintes penalizações:

**a) Substituição a partir dos Treinos Cronometrados (inclusive):** o condutor recuará, no máximo, 4 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, 4 posições, na grelha de partida para a 2ª corrida de qualificação (ou se o número de participantes for inferior a 4, será colocado em 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, 4 posições na grelha de partida para a 3ª corrida de qualificação (ou se o número de participantes for inferior a 4, será colocado em 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** - Para as categorias Cadete, Super Cadete, Júnior e Max e Max Master, cada piloto utilizará um motor e um carburador que está em parque fechado e será sorteado na sexta-feira anterior ao domingo de prova (sorteio do motor separado do sorteio do carburador), podendo o mesmo motor apenas ser utilizados no sábado e domingo de prova.

O mesmo motor poderá ser atribuído ao mesmo piloto desde que tal seja o resultado do sorteio.

**13.6.1.1** - Os motores e carburadores devem respeitar as configurações estipuladas no Regulamento Técnico para cada Categoria, e para todas as categorias, excepto para a Max /Master são os fornecidos (aluguer ou venda) pela organização, conforme abaixo se descreve.

#### **MOTORES:**

**1** - nas categorias Cadete, Super cadete e Júnior, os motores serão alugados os comprados pelos pilotos à organização, a qual assume a responsabilidade pela sua manutenção, excepto nos casos de avaria imputável ao concorrente/piloto, nos termos seguintes.

**2** - atendendo a que os motores serão todos revistos com material novo, bem assim que são motores fiáveis quanto à sua durabilidade, e que apenas uma má utilização poderá danificá-lo, as avarias que venham a existir, decorrentes dessa comprovada má utilização serão reparados a expensas do piloto que estava a utilizar aquele motor.

**3** - em cada prova, cada piloto pode solicitar a substituição do motor ou do carburador, por uma única vez, não podendo voltar a trocar, ou mesmo retomar o que foi por entregue na troca. Os motores a trocar serão entregues por sorteio entre os motores disponíveis, na presença do comissário técnico.

**4** - na categoria MAX/Master os pilotos utilizarão os seus próprios motores, respeitando as especificações deste regulamento do RTMK e do Rotax Max Challenge.

#### **CARBURADORES**

- serão sorteados nos mesmo termos previstos para os motores e respeitarão as características definidas no regulamento técnico do TKM 2017.

#### **SORTEIO**

- sorteio do motor e do carburador – na semana que antecede a prova, no kartódromo do Faial.

- devolvem os motores e os carburadores no parque fechado no final da corrida.

- motor- sem base, sem válvula, sem radiador, sem bobine, sem embraiagem + campânula, com motor de arranque.

- o comissário técnico estará presente no sábado de corrida para qualquer necessidade técnica.

Em todas as categorias, os escapes deverão ser selados na primeira prova, onde será colocada uma flauta da versão EVO com lâ de vidro nova e verificada a flauta. Ao longo do troféu os pilotos poderão desselar o escape, obrigando a que volte e ser selado na prova seguinte.



**13.7** - Os karts dos condutores participantes nas categorias Cadete, Super Cadete, Júnior, Max e Max 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 RTTKM.

Na corrida final poderão ser verificados os motores dos karts classificados nas 3 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 kart classificados nos 3 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 e nos respectivos cilindros, 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 2016 - Portugal, disponíveis em [www.korridas.com](http://www.korridas.com) (português) ou em [www.maxchalleng-rotax.com](http://www.maxchalleng-rotax.com) (inglês) são aplicáveis ao TKM 2017 com as especificidades constantes no RTTKM.

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

### **14.1 - Números de Competição**

- Serão adquiridos pelos concorrentes à Associação de Karting da Madeira.
- 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>
CADETE	<b>1 a 99</b>
SUPER CADETE	<b>101 a 199</b>
Júnior	<b>201 a 299</b>
Max	<b>301 a 399</b>
Max Master	<b>401 a 499</b>

**14.2.1** - Cada concorrente escolherá o seu número, de acordo com os limites numéricos definidos no Art. 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 TKM 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 TKM 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 Art. 15 deste regulamento):



<b>Categoria</b>	<b>Peso Mínimo (Kg)</b>
CADETE	<b>110</b>
SUPER CADETE	<b>120</b>
JÚNIOR	<b>145</b>
Max	<b>165</b>
Max Master	<b>175</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/conductor (conforme definido no Art. 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 controlo 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.

#### **Art. 15 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA DO CONDUTOR (De acordo com o Art. 10 das PEK 2017)**

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 Cadete, Super Cadete e Júnior;

**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.

#### **Art. 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 250,00 €.

**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.

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

Todas as eventuais comunicações do CCD 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 PEK 2017, estarão afixados no Quadro Oficial da Prova, instalado junto ao Pódium ou em local indicado no Regulamento Particular da Prova.



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

De acordo com o Art. 18 e 19 das PGAK 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.

## **Art. 19 - PUBLICIDADE**

### **19.1 - Publicidade obrigatória**

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

a) Logotipo da AKM;

b) O do patrocinador do troféu.

**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.

## **Art. 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 (Cadete, Super Cadete, Júnior Max e Max Master).

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

**23.1.3** - Caso numa determinada categoria participem menos de 4 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 não poder acontecer no mesmo dia da manifestação (por ausência do premiado ou outra razão justificável), o organizador notificará nos 3 dias seguintes à manifestação, por qualquer meio futuramente comprovável, o concorrente em causa, o qual nos 8 dias seguintes deverá devolver os prémios indevidamente recebidos (De acordo com o Art. 44 das PEK)

No caso de não terem 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 (De acordo com o Art. 44.2.2).

Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK.

**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.

## **Art. 21 - PRÉMIOS FINAIS**

**21.1** - Após a realização de todas as provas e depois de aplicadas as normas constantes no Art. 8, ao condutor que nas categorias Cadete, Super Cadete, Júnior, Max e Max Master, obtiver maior número de pontos, será atribuído o título de Vencedor do Troféu de Karting da Madeira 2017 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 Art. 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.

**21.4** - De acordo com o Art. 16.5 das PGAK, os condutores participantes, receberão, todos, uma troféu de participação.



## **22. RECLAMAÇÕES - APELOS**

Quaisquer reclamações e/ou apelos deverão ser efectuados nos termos dos Art. 13 e 15 do CDI e dos Art. 14 das PGAK.

### **Art. 23 - REGULAMENTO PARTICULAR**

- EM ANEXO - ANEXO I

- As alterações ao regulamento particular serão realizadas por aditamento.

### **Art. 24 - HORÁRIO DA PROVA**

- EM ANEXO - ANEXO II

### **Art. 25 - COMISSÃO ORGANIZADORA**

Artur Jorge Abreu Baptista

Estêvão Lúcio

João Abreu

### **Art. 26 - MODIFICAÇÕES AO REGULAMENTO - ADITAMENTOS**

Qualquer modificação ao presente regulamento, será introduzida no texto regulamentar de acordo com o art. 2.4 das PGAK.