



VISA Nº 037/K Ex/2017 em 16/03/2017



TROFÉU DA PRIMAVERA EM KARTING

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 no dia 26 de março de 2017 uma manifestação desportiva de Karting, denominada Troféu de Primavera em Karting (TPK).

O TPK rege-se-á pelo Código Desportivo Internacional (CDI) da FIA, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK) 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 (RDTPK) e pelo Regulamento Técnico (RTTPK) e pelo regulamento particular da prova.

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 - PROVA

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

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 para o ano em curso (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 no sentido dos ponteiros do relógio (Pista 1), com o seguinte número de voltas:



Categorias	Qualificação	FINAL
Cadete	6 Voltas	8 Voltas
Super Cadete	6 Voltas	8 Voltas
Júnior	6 Voltas	8 Voltas
Max/Master	6 Voltas	8 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. 2.15 das Prescrições Gerais 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 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 – O Horário da Prova, será conforme grelha horária constante no regulamento particular de prova.

Art. 5 - KARTS ADMITIDOS, IDADES E CATEGORIAS

5.1 - Karts admitidos:

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

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. Esta categoria é destinada exclusivamente a pilotos que nunca tenham participado em prova 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 (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 da prova será disputado numa jornada de um dia, com a seguinte constituição:

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

6.1.1 - 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.

6.1.2 - 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.

6.3 - 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: Júnior, Cadete e Super Cadete, Max/Master, salvo por proposta do Director de Prova e decisão do Colégio de Comissários Desportivos.

6.3 - Treinos Cronometrados:

- **a) duas sessões de 5 minutos cada, sendo que:**

- caso o número de pilotos por categoria seja igual ou superior a quatro participantes, será disputada uma primeira sessão de treinos cronometrados, onde se apuram para a segunda sessão os pilotos com os três tempos mais rápidos, os demais pilotos ficam com a posição adquirida nessa primeira sessão;

- na segunda sessão apenas participam os três pilotos mais rápidos da sessão 1, determinando entre si os três primeiros lugares da grelha, sendo o pole position o piloto mais rápido nessa segunda sessão, o segundo lugar da grelha para o segundo mais rápido e o terceiro lugar para o terceiro mais rápido.

- os pilotos podem optar por fazer o tempo de sessão que melhor entenderem ou até de não fazer nenhuma delas, atribuindo-se-lhe, nesse caso o último tempo da qualificação (em caso de igualdade define-se pela 2ª melhor volta e assim sucessivamente; não tendo realizado nenhuma volta, o desempate é pelo número de competição, sendo melhor classificado o número mais baixo)

- O horário de cada uma das sessões será definido no horário da prova;

- entre cada uma das sessões os karts ficam em parque fechado, sendo permitido aos assistentes efectuarem alterações revisões mecânicas, excepto acrescentar ou retirar gasolina.

b) Caso o número de pilotos seja inferior a quatro, será uma única sessão de 10 minutos.

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 inversa da tabela dos treinos cronometrados, sendo 1º o piloto que tenha ficado em último nos TCs e assim sucessivamente.
- b) *3ª Corrida de Qualificação (Q3)*: pelo somatório de pontos obtidos nas duas Corridas de Qualificação (Q1 + Q2), em que pela classificação de cada uma delas será atribuída a pontuação para formação da grelha da Q3
- c) *Corrida Final (F)*: pelo somatório de pontos obtidos nas duas 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 – Partidas:

- a partida será parada nas qualificações 1 e 3 ;
- a partida será lançada na qualificação 2 e na final.

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 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.

6.4.6 - 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 + Q3, 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 TPK.

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 - CLASSIFICAÇÕES NO TPK.

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

8.2 - 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 50,00 € 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 - A AKM contratou por conta dos Concorrentes, e em conformidade com a legislação em vigor, e o Art. 17 das PGAK

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, 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 - No caso do 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, por cada participante, na Estação de Serviço da Galp de Santana, na bomba devidamente assinalada por um autocolante da Associação de Karting da Madeira

12.1.2 - 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).

12.1.2.1 - 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.

12.1.3 - 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 - Para piso seco, são usados e da marca MOJO, sendo para a categoria Cadete do tipo D1 (4 da frente), do tipo C2, 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 TPK.

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

12.2.3 –

a) Para piso seco e/ou molhado, na categoria Cadete os participantes podem apenas utilizar um jogo de 4 pneus para a 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.



b) Para piso seco e/ou molhado, na categoria Super Cadete, os participantes podem apenas utilizar um jogo de 4 pneus para a 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.

12.2.4 - Para piso seco, são novos e da marca MOJO – D2, sendo que na categoria Júnior, os participantes utilizarão um jogo de 4 pneus usados, 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 - Para piso seco, na categoria Max e Max Master, são usados e da marca MOJO- D2, sendo que os participantes utilizarão um jogo de 4 pneus, 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.

12.2.6 - Para piso molhado, nas categorias, cadete, super cadete, Júnior, Max e Max Master, os participantes utilizarão um jogo usado, 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.

12.2.7.1 - 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 - Os pneus de chuva e seco serão entregues ao comissário técnico no sábado anterior à prova e depois de marcados pela organização serão entregues aos pilotos na manhã de sábado na hora constante do horário da prova.

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

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 - 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.

13. – CHASSIS E MOTORES

13.1 - A regulamentação é, relativamente aos chassis, a que se encontra estipulada no RTTPK. 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 consequentemente 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 1ª 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 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 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 são os fornecidos (aluguer ou venda) pela organização, conforme abaixo se descreve.

MOTORES:

1 – Cada piloto utilizará o seu motor, desde que devidamente selado por um agente Rotax, respeitando as especificações deste regulamento do RTTPK e do Rotax Max Challenge.

CARBURADORES

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

SORTEIO

- Sorteio do carburador – quarta-feira anterior à prova pelas 19:00 h, no kartódromo do Faial.
- Devolvem os carburadores no parque fechado no final da corrida.

Em todas as categorias, os escapes deverão ser selados, onde será colocada uma flauta da versão EVO com lâ de vidro nova e verificada a flauta.

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 RTTPK.

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 (português) ou em www.maxchalleng-rotax.com (inglês) são aplicáveis ao TPK2017 com as especificidades constantes no RTTPK.

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:

Categoria	Número de Competição
CADETE	1 a 99
SUPER CADETE	101 a 199
Júnior	201 a 299
Max	301 a 399
Max Master	401 a 499

14.2.1 - Cada concorrente escolherá o seu número, de acordo com os limites numéricos definidos no Art. 14.2.

14.2.2 - 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):

Categoria	Peso Mínimo (Kg)
CADETE	110
SUPER CADETE	120
JÚNIOR	145
Max	165
Max Master	175

14.4 - No final de cada corrida, incluindo TCs + Q1 + Q2 + Q3 e 1 (uma) Final, ou sempre que a direcção de prova entenda, será realizada pesagem ao conjunto kart/condutor (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) 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.

Art. 20 - PRÉMIOS - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS POR CADA CORRIDA

20.1 - Logo após o 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.

23.1.2 - 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 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 (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. 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. 22 - REGULAMENTO PARTICULAR

- As alterações ao regulamento particular serão realizadas por aditamento.

Art. 23 - HORÁRIO DA PROVA

- EM ANEXO - ANEXO II

Art. 24 - COMISSÃO ORGANIZADORA

Artur Jorge Abreu Baptista

Estêvão Lúcio

João Abreu