



REGULAMENTO

1 - Definição / Generalidades

O Euroindy organiza durante o ano de 2011, um convívio desportivo de Karting de carácter regional, denominado “**Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011**”.

O “**Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011**” será disputado de acordo com o presente Regulamento Particular, que terá como base o Código Desportivo Internacional (CDI), as Prescrições Específicas de Karting 2009 e as Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, onde todos os Concorrentes, pelo simples facto da sua inscrição, se comprometem a respeitar.

Este Regulamento foi aprovado pelo Grupo de trabalho Euroindy em __-__- 2011.

2 – Participação

O “**Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011**” é aberto a todos os participantes que se inscrevam e paguem a seu tempo o valor estipulado para a categoria em que se inscrevem.

3 - Kartódromos

O “**Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011**” disputar-se-á no Kartódromo Homologado da Batalha, tendo as corridas a seguinte duração:

Categoria	Corridas
EK3 e EK4	6 Provas: 1 – Uma sessão Treinos Livres 2 – Uma sessão de Treinos Cronometrados (15 minutos) 3 – Qualificação (15 voltas) 4 – Pré-Final (15 voltas) 5 – Final (15 voltas)

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.



Um “briefing” verbal entre o Director de Prova e o Starter e todos os Condutores participantes será obrigatoriamente efectuado na recta da meta, “ou noutro local” sendo nele obrigatória, sob pena de exclusão imediata, a presença de todos os Condutores.

Todos os Condutores classificados deverão conduzir no final de cada manga ou corrida, os seus Karts para o Parque Fechado.

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 para infracção.

4 - Calendário

O “Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011” disputar-se-á no kartódromo da Batalha, em traçados diferentes e nas datas publicadas no site Euroindy.

4.1- A entidade organizadora reserva-se ao direito de modificar o calendário apresentado, anulando ou substituindo qualquer das corridas, ou parte das corridas mencionadas após obtida prévia autorização do Grupo de trabalho e a aceitação da maioria dos pilotos, ou seus representantes legais.

5 - Karts admitidos

5.1 - O “Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011” está aberto aos Karts com as especificações técnicas abaixo.



5.1.A – EK3

Motor	390ccv de acordo com a ficha técnica deste regulamento
Vela	NGK BPR7
Escape	Fabriscap
Carburador	Original
Chassis	Livre
Carenagem	Carenagem Lateral, Spoiler Frontal e Para/choques traseiro com 1.300mm mínimo.
Pneus	Obrigatório uso de Maxxis HG1
Filtro de Ar	Cónico Obrigatório
Eixo	Livre
Peso	Mínimo 170 kg (Conjunto Condutor + Kart + Equipamento)
Protecção Corrente	Obrigatório
Sistema de Travagem	Somente atrás – Proibido qualquer tipo de sistema de travagem frontal!

5.1.B – EK4

Motor	390ccv de acordo com a ficha técnica deste regulamento
Vela	NGK BPR7
Escape	Fabriscap
Carburador	Bing 84
Chassis	Livre
Carenagem	Carenagem Lateral, Spoiler Frontal e Para/choques traseiro com 1.300mm mínimo.
Pneus	Obrigatório uso de Maxxis HG1
Filtro de Ar	Cónico Obrigatório
Eixo	Livre
Peso	Mínimo 170 kg (Conjunto Condutor + Kart + Equipamento)
Protecção Corrente	Obrigatório
Sistema de Travagem	Somente atrás – Proibido qualquer tipo de sistema de travagem frontal!



5.1.2. - A não conformidade com o material acima descrito tem como consequência:

a) Detectado antes das manches:

O Condutor respectivo não será admitido na prova, a menos que regularize a situação nos prazos de tempo normais, previstos nos horários da prova. A organização da prova não é obrigada a esperar por estes Condutores. Após a regularização da situação anormal, o Concorrente deve sujeitar de novo o seu kart à verificação técnica oficial da prova.

b) Detectado após a 1ª manche:

O Condutor será desclassificado dessa manche, sendo-lhe atribuídos 0 (zero) pontos.

c) Detectado apenas no final das 2ª, 3ª manche:

O Condutor respectivo será desclassificado da prova no seu todo não pontuando para o Troféu, sem prejuízo de outras sanções que lhe possam ser aplicadas pelo Grupo de trabalho. Se o Director de Prova ou GT decidir efectuar verificações técnicas em pormenor, estas só podem ser efectuadas no final da competição.

6 - Pneus

6.1 - Para o “**Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011**” a Organização encarrega-se de fornecer os pneus Slick, por um preço de, 137.50€ IVA incluídos por Jogo de 4 pneus,

6.1.1 – Os pneus são limitados a 3 jogos por ano e terão de ser obrigatoriamente adquiridos no Euroindy.

6.1.2 – Em provas à chuva o piloto poderá apenas utilizar um conjunto de pneus de chuva.

Uso dos pneus de chuva é livre **excepto os seguintes pneus das seguintes marcas:**

- **Dunlop KT8**
- **Vega W5**
- **Bridgestone YKP.**

6.1.3 – Em caso de acidente ou furo, o piloto poderá comprar um pneu substituto apresentando o pneu deteriorado, ao Comissário Técnico da Prova, para a sua eventual substituição. Esse mesmo pneu terá que ser verificado e ficar na posse da Organização, até ao final do troféu.

6.2 – Avarias/acidentes

6.2.1 - No caso de por avaria ou acidente, uma equipa não ter sido cronometrado em nenhuma volta, o GT, decidirá (mediante parecer favorável do Director da Prova, o qual avaliará das condições de condução e



comportamento em pista da equipa em questão) da autorização para que a mesma possa alinhar na prova, no final da respectiva grelha.

6.2.2 - Ajuda física ou técnica poderá ser prestada em pista pelo pessoal da organização a um Condutor que, por despiste ou avaria, se tenha imobilizado na pista.

O Condutor, cujo Kart se tenha imobilizado na pista, tem obrigação de o tirar para local seguro, o mais rápido possível.

O Condutor pode, sem uso de ferramenta, proceder a reparações dentro do circuito, mas sempre fora da pista e em lugar seguro.

O Condutor com o kart imobilizado, que não consiga pô-lo em andamento ou repará-lo, deve manter-se, obrigatoriamente, junto do seu kart em local seguro, até ao final da sessão que estiver a disputar sem retirar o capacete ou luvas.

7- Partidas:

7.1 - Todas as partidas serão lançadas.

7.2 - Durante a (s) volta (s) de formação, os Condutores devem obrigatoriamente manter as suas posições, circulando a velocidade reduzida e em duas linhas, excepto por avaria ou despiste.

7.3 - No caso de haver um Condutor ou Condutores atrasados, o director da prova poderá esperar durante as duas primeiras voltas de formação para que esse (s) mesmo (s) Condutor (es) possa (m) recuperar os seus lugares. No final da 3ª volta o director da prova dará a partida definitiva, mesmo que hajam Condutores atrasados.

7.4 - O director da prova poderá interromper a (s) volta (s) de formação (mediante a apresentação da bandeira vermelha), nos seguintes casos:

- Acidente grave;
- Obstrução parcial da pista devido a acidente;
- Verificação de fraude.
- Incumprimento das regras.

7.5 - Durante as voltas de formação o “pole-position” é o responsável pelo andamento imposto a todo o pelotão, cabendo-lhe a ele manter um andamento que permita ser dada a partida. Todos os Condutores de cada linha da grelha devem circular alinhados a par, caso contrário o Director de Prova fará a devida informação ao GT, o qual procederá à devida penalização.



7.6 - Durante a volta de formação os Condutores, após a passagem da linha vermelha deverão apresentar-se a velocidade moderada e alinhados, passando a circular dentro dos corredores a partir do início destes.

7.7 – Na fase de aproximação da linha de partida, o Starter terá a bandeira vermelha levantada. Nenhum Kart poderá acelerar ou ultrapassar até à linha dos 25 m e em qualquer caso até que a bandeira verde seja mostrada.

7.8 – Tendo sido respeitado os alinhamentos o Starter dará a partida com a mostragem da bandeira verde.

Se não estiver satisfeito com o procedimento de partida, será mostrada o sinal de mais 1 (uma volta, a qual significa que uma volta de formação suplementar deverá ser efectuada.

8 – Paragem / Interrupção da Corrida

8.1 - Se for necessário parar uma corrida, será exibida a bandeira vermelha.

8.2 - Todos os Condutores deverão, imediatamente, reduzir a velocidade, não ultrapassar e voltar lentamente para a recta da meta.

8.3 – Em situações de interrupção ou paragem da corrida, aplicar-se-á o disposto nos Art.º 32.2.1 a 32.3 das Prescrições Especificas de Karting-2010, se tiverem sido percorridos 60% ou mais do total de número de voltas previstas, a manche será considerada cumprida.

8.4- Se tiverem sido percorridos menos de 60% de número de voltas previstas, a corrida será repetida na sua totalidade e a primeira partida considerada nula e sem nenhum efeito.

9 – Final da corrida

9.1 - O final da corrida será dado pela mostragem da bandeira de xadrez ao kart que comandar a corrida e cruzar a linha de chegada, ao número de voltas de cada manche.

9.1.1- De seguida será mostrada a todos os outros Condutores que estejam ainda em pista, sendo a classificação final estabelecida pelo número de voltas efectuadas ao circuito pelos pilotos nessa manga.

9.1.2 - No caso de o sinal de final da corrida ter sido mostrado tardiamente (seja por que motivo for) a corrida será considerada como terminada no número de voltas de cada manche, que o 1º piloto cruzar a linha de meta. Momento exacto em que deveria ter terminado.

9.2 - Treinos Cronometrados – **EK4 e EK3** – Terá uma sessão de quinze minutos de treinos cronometrados, sempre que durante o treino o Conductor entrar nas boxes, terá de ser pesado.



ATA

EUROINDY





9.3- Após os treinos cronometrados todos os Karts classificados serão colocados em parque fechado, só podendo ser retirados depois de permissão do GT.

9.4 – Grelha de Partida – A formação da grelha de partida para a 1ª qualificação, será estabelecida de acordo com os melhores tempos de volta realizados nos treinos cronometrados. A grelha de partida para a Pré-Final será formada mediante os resultados da Qualificação e a grelha de partida para a Final será formada mediante os resultados da Pré-Final.

9.5 – No caso de se verificarem empates na classificação, os treinos cronometrados, serão a única forma a aplicar para o desempate e sempre a favor do participante que tenha registado a 1ª volta mais rápida, e assim sucessivamente, até se encontrar o desempate.

9.6 - Parque Fechado – Após os treinos cronometrados e manches, todos os Karts classificados serão colocados em parque fechado, só podendo ser retirados depois de permissão do GT

9.7 – Pontuação – No final de cada manche será atribuída de acordo com a classificação, os seguintes pontos:

Qualificação e Pré-Final - 1ºLugar (30 pontos); 2ºLugar (25 pontos); 3ºLugar (21 pontos); 4ºLugar (18 pontos); 5ºLugar (16 pontos); 6ºLugar (15 pontos); 7ºLugar (14 pontos); 8ºLugar (13 pontos); 9ºLugar (12 pontos); 10ºLugar (11 pontos); 11ºLugar (10 pontos); 12ºLugar (9 pontos); 13ºLugar (8 pontos); 14ºLugar (7 pontos); 15ºLugar (6 pontos); 16ºLugar (5 pontos); 17ºLugar (4 pontos); 18ºLugar (3 pontos); 19ºLugar (2 pontos); 20ºLugar e seguintes (1 ponto).

Final – 1ºLugar (32 pontos); 2ºLugar (27 pontos); 3ºLugar (23 pontos) e assim sucessivamente; (atribuição de 2 pontos adicionais)

9.8 - Classificação final da prova

9.8.1 - A classificação no final de cada prova, é obtida pela soma dos pontos conseguidos na (s) manche (s).

9.8.2 - No caso de empate por pontos no final da prova, será favorecido o Condutor que tiver obtido o melhor tempo de volta nos treinos cronometrados



31 de Março de 2011

9.8.3 – Classificação final do “Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011”: A classificação final de cada categoria é obtida pela soma dos pontos, obtidos após a realização de todas as manches e de todas as provas realizadas.

9.8.4 - No caso de empate por pontos, no final será favorecido o Concorrente /equipa que:

- a) - Obteve o maior número de 1ºs lugares em termos de classificação em todas as provas.
- b) - Obteve o maior número de 2ºs lugares em termos de classificação em todas as provas.
- c) - Obteve o maior número de 3ºs lugares em termos de classificação em todas as provas.



10 – Equipas

10.1 Cada equipa é constituída por 1 condutor e 1 responsável com mais de 18 anos de idade, no caso de eventual actuação irregular dos membros da equipa, todas as responsabilidades cabem ao responsável da equipa.

10.2 - Condutores e números de competição A todos os participantes deste Troféu serão atribuídos números, esses números serão exclusivos dos mesmos enquanto o desejarem ou participarem no Troféu.

“1 Equipa será de 1 Condutor, um responsável e apenas 1 número de participação/competição.”

10.3 - A idade mínima dos Condutores participantes é de 13 anos e com experiência de competição.

11 – Pesos

11.1 - Os lastros têm de ser fixados com carácter definitivo ou no suporte do chassis para o efeito e nunca nas carenagens, podendo ser de formato e material livre, sem contudo apresentar arestas vivas.

11.2- Na categoria “EK4 e EK3 o peso mínimo obrigatório do conjunto Kart + Condutor + equipamento (capacete incluído) é de:

- 170kg

No final de cada manche e treinos, todos os Concorrentes serão pesados.

11.3 - **No início de cada sessão de treinos cronometrados, manches e provas, mediante o resultado da última manche ou prova, terá de ser adicionado peso extra aos Karts da seguinte forma:**

1º Classificado na última manche ou prova, passa para 180kg peso mínimo.

2º Classificado na última manche ou prova, passa para 177,5kg peso mínimo.

3º Classificado na última manche ou prova, passa para 175kg peso mínimo.

Esta fórmula será aplicada em todas as manches e provas, e terá de ser aumentado ou retirado em função da classificação

12 - Penalizações

12.1- Todas as penalizações previstas neste Troféu, remetem-se para Disciplina dos Troféus Euroindy 2011.

“Ver Documento on-line”



13 – Reabastecimento (Ver Horário)

13.1 – O combustível é da responsabilidade dos concorrentes.

13.2 – A Direcção de Prova poderá, a qualquer momento da prova, substituir a Gasolina do tanque a qualquer participante, repondo depois a mesma quantidade.

14 - Cronometragem

A cronometragem das voltas é assegurada oficialmente pela organização da prova através de um sistema electrónico.

As equipas são responsáveis pelo "transponder" fornecido pela organização e pela respectiva colocação no seu kart. O "transponder" será colocado na lateral esquerda do chassis. Em caso de perda do "transponder", as voltas em falta serão ou não consideradas para a classificação de acordo com as possibilidades técnicas disponíveis para verificar o nº de voltas efectuadas.

Sobre esta matéria não serão aceites quaisquer reclamações.

15 - Horário e calendário das provas em Documento anexo

16 – Inscrição e Seguro

16.1. A taxa de inscrição na Categoria EK3 e EK4 do “Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011” é de:

- 50€ IVA incluído, por prova sem a arrecadação.
- 250€IVA incluído, caso o participante faça o pagamento de todas as 6 provas, no acto da inscrição da 1ª prova.

Nota: Caso o participante faça o pagamento de todas as 6 provas, o custo é de 600€IVA incluído e terá como bónus a pista e arrecadação durante o ano 2010 e publicidade estática no Kartódromo Euroindy durante o ano 2010.

16.2 - Para efeitos de inscrição nas provas é necessário apresentar os seguintes elementos:

- Ficha de Inscrição do Condutor / assistente devidamente preenchida.
- BI
- Valor da Inscrição.



16.3 - As Inscrições serão recebidas a partir da publicação do Presente Regulamento, nas instalações do Kartódromo da Batalha – 2440 – 045 Batalha.

16.4 – As inscrições poderão ainda ser efectuadas até 8 dias antes de cada prova, através do site www.euroindy.com na secção de **Inscrições e Reservas**.

17 - Verificações Administrativas e Briefing

As Verificações Administrativas, segundo o horário das Provas efectuar-se-ão no Secretariado.

18 - Credenciais

Todos os Condutores e assistentes, terão de ser portadores, durante os treinos e na corrida, da identificação (pulseira) de controlo, distribuída pela organização, que lhes dará acesso às boxes e ao Paddock. O acesso à pista está reservado apenas aos Condutores em condução.

19 - Quadros de Afixação

Todas as eventuais comunicações do GT ou do Director da Prova, as classificações, o horário da prova, bem como todos os documentos inerentes, estarão afixadas no Quadro Oficial da Prova, instalado no Secretariado.

20- Bandeiras

- 20.1 Bandeira amarela: perigo, reduzir a velocidade, é proibido ultrapassar.
- 20.2 Bandeira verde: Fim de perigo, pista livre.
- 20.3 Bandeira vermelha: Paragem da corrida ou treinos
- 20.4 Bandeira do Clube: Partida (no caso de avaria dos semáforos)
- 20.5 Bandeira xadrez: Final dos treinos livres, treinos cronometrados e corrida.
- 20.6 Bandeira azul: Dobragem (fixa ou agitada)
- 20.7 Bandeira preta com círculo laranja: É apresentada em conjunto com o número do Condutor e informa o Condutor que tem esse número, que o seu kart tem problemas mecânicos, susceptíveis de constituir perigo para ele próprio ou para os outros Condutores. É obrigado a entrar nas oficinas da Organização para reparar esses problemas.
- 20.8 Bandeira preta e branca: (dividida ao meio por uma diagonal) Apresentada imóvel com o número do Condutor, constitui aviso por condução anti-desportiva ou perigosa, dirigida ao Condutor do kart.



20.9 Bandeira preta acompanhado do n.º do kart: O Condutor deve dirigir-se imediatamente às boxes, e apresentar-se ao Director da Prova, que poderá autorizar ou não, a sua entrada em pista.

20.10 Bandeira branca: veículo lento em pista.

20.11 Bandeira amarela com riscas vermelhas: Deve ser apresentada imóvel, advertindo para uma deterioração na aderência da pista causada por óleo ou água no sector seguinte à mostragem da bandeira.

Será apresentada durante pelo menos 4 voltas, podendo ser retirada antes, se as condições da pista entretanto voltarem ao normal.

A apresentação desta bandeira não obriga a que no posto seguinte seja apresentada a bandeira verde.

21- Equipamento dos Condutores

O Condutor terá de utilizar em todos os momentos dos treinos e corrida o seguinte equipamento:

- a) Capacete correctamente apertado;
- b) Uma protecção eficaz e inquebrável para os olhos (obrigatoriamente fechada);
- c) Um par de luvas inteiras de competição ou similares;
- d) Um fato inteiro e botas altas que cubram os tornozelos.

Este equipamento será constituído por materiais resistentes na medida do possível.

Todo o Condutor que não esteja conforme estas disposições será impedido de participar na corrida.

22 - Controle Antidopagem / 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 Antidopagem, efectuar-se-ão Hospital de St. André em Leiria.

23 - Comportamento em Pista

23.1 - Durante as corridas os Condutores não podem ser auxiliados em pista por pessoas da organização. Fica expressamente proibida a entrada na pista de outros Condutores ou auxiliares/assistentes das equipas.

23.2 - Os Comissários de Pista não podem ajudar os Condutores na pista, excepto para retirarem os Karts para local seguro.



24 - Prémios – Distribuição de Prémios

Haverá um prémio para todos os pilotos em todas as provas.

A distribuição de prémios será efectuada no final de cada prova.

No final do Troféu será oferecido um jantar a todos os pilotos, onde serão distribuídos os prémios finais do Troféu.

25 - Publicidade

25.1 - A publicidade do Patrocinador do “Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011” a afixar obrigatoriamente nos Karts, será comunicada aos Concorrentes. Igualmente serão indicadas as suas dimensões e local de afixação.

25.2 - Os Concorrentes poderão afixar nos Karts, nos fatos de competição bem como nos seus capacetes, toda a publicidade, desde que:

- a) Não tape a publicidade oficial;
- b) Seja autorizada pelas leis nacionais e pelo Regulamento para os números de competição de publicidade em automóveis que participem em competições desportivas;
- c) Não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;
- d) Não colida com os espaços destinados aos números de competição.

26 - 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.

27 - Ambulância

Em todas as provas do “Challenge & Troféu Honda CP RTP 2011”, haverá uma ambulância que fará o transporte de eventuais acidentados para as instalações hospitalares apropriadas.

28- Casos Omissos

Eventuais casos omissos ou dúvidas suscitadas na interpretação do presente Regulamento serão analisadas e decididas pelo GT, em conformidade com as disposições do CDI e da Regulamentação Internacional em vigor.



29- Comissão Organizadora

Euroindy Desportos e Turismo Lda

Representada por:

António Pragosa	Presidente
Carlos Ferreira	Vice-Presidente
Nélia Ferreira	Tesoureiro
Pedro Vieira	GT e Secretário
André Cruz	Secretário
Joaquim Catarino	GT
Mauro Machado	GT



30 – Modificações ao Regulamento - Aditamentos

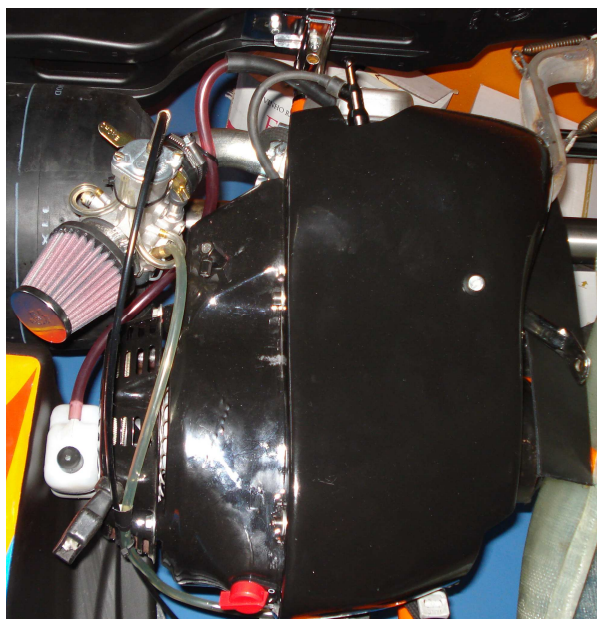
30.1 - Qualquer modificação ao presente regulamento, será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados em “tons de azul” e no topo do texto surgirá a menção:

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

Ficha Técnica

Motor: Honda Modelo: GX 390 EK4

Honda Modelo: GX 360 EK3



O motor terá de manter peças de origem (salvo substituições por peça idêntica), e características de acordo com as suas propriedades por defeito. Contudo, salvaguardam-se as exceções descritas de seguida:

Peças que podem ser trabalhadas:

- Pistão: É apenas permitido facear o seu topo superior, mantendo inalteráveis todas as outras dimensões e características.
- Cabeça do Motor: Respeitando válvulas e sedes de válvula.
- Volante do motor: Permitidos aligeiramentos.
- Arvore de Cames: Permitidos aligeiramentos.
- Reforço das válvulas mantendo a mola de origem.

Challenge & Troféu Honda



CP RTP
2011
EUROINDY

EUROINDY

Challenge & Troféu Honda 2011

Categoria – EK3 e EK4

31 de Março de 2011

Peças que podem ser substituídas, apenas pelas autorizadas:

- **Filtro de Ar** : Marca “Super” **Modelo L** 42 mm.
- **Sistema de escape**: Panela “Fabriescape”, Curva “Euroindy”.

Outras obrigatoriedades:

- Manter “Starter” manual e turbina.
- Não realizar qualquer tratamento do cilindro.
- Recuperador de óleos residuais.



ATA

EUROINDY



You Tube





HONDA GX 390 EK3

