



Marathon IberianCup

By

STCar

Regulamento Marathon Iberian Cup”

1. DEFINIÇÃO / GENERALIDADES

A EpicEvents organiza um convívio Kart denominando Marathon Iberian Cup 2023 by STcar

A direção de prova estará a cargo de Telmo Augusto. Este convívio de karting será disputado de acordo com o presente Regulamento particular, o qual todos os concorrentes, pelo simples facto da sua inscrição, se comprometem a respeitar.

No caso de o evento ser anulado, será restituído às equipas, sem direito a compensação ou indemnização, a totalidade do valor da inscrição já entregue.

Em caso de exclusão da prova por falta ou incumprimento grave prevista ou não neste regulamento, as equipas não terão direito a ser ressarcidas de qualquer valor pago no ato da inscrição.

2. COMPOSIÇÃO DAS EQUIPAS

Cada equipa tem de ser composta por um mínimo de 1 elemento e um máximo de 4. Cada equipa deverá indicar um chefe de equipa que a representará perante a Direção de Prova.

A idade mínima de cada piloto é de 16 anos. Serão aceites pilotos menores de idade se acompanhados por um dos tutores, que será o responsável pelo piloto.

Nas verificações documentais cada membro da equipa receberá um elemento de identificação que dá direito ao acesso à zona das boxes. Sem essa identificação, ninguém é autorizado a entrar na zona das boxes.

Cada piloto só poderá ser inscrito apenas por uma só equipa tanto para a Classe GT, como nas Classes Privada. É admitida a excepção de um piloto que participe na Classe GT e em uma das classes privadas

3. KARTS ADMITIDOS – CLASSE GT

Apenas os Karts fornecidos pela Organização serão admitidos, sendo a sua atribuição às equipas efetuada mediante sorteio.

Não serão admitidas alterações nas pressões dos pneus. Qualquer outra alteração ou adulteração, quer a nível de chassis, quer a nível de motor, implicarão a desclassificação do evento.

A instalação de equipamentos de cronometragem é possível apenas com a autorização do pessoal da Organização.

Cada chefe de equipa e pilotos serão responsáveis pela boa condução e funcionamento do kart até ao final da corrida. Se isto não se verificar, estes poderão ser subsidiariamente responsabilizados por todos e quaisquer danos causados aos karts, equipamento de pista e terceiros.

4. KARTS ADMITIDOS – CLASSE LIVRE, EXTRA e STK

LIVRE - Motores até 460cc, sem electrónica, com arranque manual.

STK - Karts dos troféu STK

EXTRA - Motores 250cc, Billand e similares, de carburador ou injeção.

5. INSCRIÇÕES

5.1 GT

O valor da prova será de € 160,00 (c/IVA) (a confirmar), seguro incluído. O valor será dividido em duas parcelas, 50% no ato da inscrição e 50% no dia da prova.

5.2 LIVRE e STK

O valor da prova será de € 70 (c/IVA), seguro incluído. O valor será dividido em duas parcelas, 50% no ato da inscrição e 50% no dia da prova.

6. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

O piloto terá de utilizar em todos os momentos da prova o seguinte equipamento:

Classe Extra, Livre e STK

- Obrigatório equipamento completo (Fato, luvas, botas, capacete integral) .

Classe GT

Obrigatório - Capacete integral com viseira (obrigatoriamente fechada), ou aberto com óculos protectores.

Aconselhamos luvas que cubram completamente as mãos e também o colete protetor; Aconselhamos fato inteiro de competição, camisolas justas e botas que cubram os tornozelos;

Aconselhamos que este equipamento deverá ser constituído por materiais resistentes.

7. BRIEFING

O briefing com os pilotos terá lugar no dia da prova, segundo o horário acima descrito numa das salas de conferências e será obrigatório para todos os pilotos.

A não comparência ou atraso ao briefing será sancionada pela Direção da prova, nos termos do presente regulamento.

8. FÓRMULA DA PROVA

A corrida será disputada durante 2horas*, havendo uma sessão de treinos cronometrados de 10 minutos.

Participação nos treinos cronometrados é obrigatória para todas as equipas. Não há troca de karts nos treinos a cada troca de piloto

A partida da Prova será arranque lançado.

No caso de, por avaria ou acidente, uma equipa não ter sido cronometrada em nenhuma volta, a Direção da Prova decidirá pela avaliação das condições de condução e comportamento em pista da equipa em questão, da autorização para que a mesma possa alinhar na prova, partindo neste caso do último lugar da grelha.

Em caso de duas equipas estarem empatadas na classificação dos treinos cronometrados, será o desempate efetuado a favor da equipa que tenha registado a melhor 2ª volta mais rápida.

A equipa vencedora será a que totalizar mais voltas, tendo que cruzar a linha de meta pelos próprios meios para ser considerada classificada.

*- ver ponto 30

9. TURNOS DE CONDUÇÃO/TROCA PILOTOS

Turno mínimo de condução, 15 minutos, turno máximo 45 minutos.

Cada equipa terá de fazer um mínimo de 4 turnos de condução.

De modo a aumentar a segurança na zona de trocas, a volta da troca de piloto não poderá ser inferior a 3:00 minutos.

Condução perigosa na zona de trocas será severamente penalizada pela Direcção de Prova.

Cada piloto poderá conduzir consecutivamente mais do que 1 turno.

Para facilitar o trabalho da DP na verificação de possíveis incumprimentos regulamentares e respetivas penalizações

É da responsabilidade das equipas a colocação do lastro correto. O tempo de paragem será contado como tempo de prova.

10. AVARIAS/REPARAÇÃO DE KARTS

Se um kart avariar em pista, ficando impossibilitado de se mover pelos seus próprios meios até à zona de reparação, será rebocado para a zona de assistência.

Enquanto o Kart estiver a ser reparado conta como tempo de prova e de turno, e se coincidir com a janela de troca o piloto desse turno terá que mostrar a pulseira ao comissário que está à entrada da zona de assistência para depois da reparação proceder à troca.

11. PACE – KART

Sempre que necessário o Director do evento fará entrar em pista o Pace-Kart (PK). Nessa altura, e após a passagem do mesmo, todos os Comissários de Pista agitarão as bandeiras amarelas. Enquanto o “Pace-Kart” estiver em pista estão interditas todas as ultrapassagens.

Sempre que o “Pace-Kart” se encontre em pista, todos os concorrentes deverão circular atrás do “Pace-Kart”, em fila indiana. Sempre que possível o “Pace-Kart” deverá entrar em pista à frente do 1º classificado a partir deste, circulam os restantes pela ordem que se encontravam em pista antes da entrada do “Pace-Kart”.

Caso o “Pace-Kart” entre em pista à frente de concorrentes que não sejam líderes da prova, estes poderão ultrapassá-lo (sem nunca se ultrapassar entre si) e completar a volta até ocupar a sua posição no final do pelotão.

Durante a intervenção do “Pace-Kart”, os Karts em pista poderão dirigir-se às boxes para trocar de piloto e/ou reabastecer, mas só poderão voltar a entrar em pista atrás do pelotão liderado pelo “Pace-Kart”.

Após o Diretor mandar sair o “Pace-Kart” de pista, só é permitido aos concorrentes voltar ao ritmo normal de corrida e ultrapassar, após a entrada do PK na zona de acesso às boxes, onde será exibida a bandeira verde. Todos os fiscais de pista substituirão as bandeiras amarelas por bandeiras verdes.

O tempo total da intervenção do “Pace-Kart” é contabilizado como tempo de prova e para a contagem do tempo de “Turno de Condução”.

12. CRONOMETRAGEM

A cronometragem é assegurada pela Organização da prova através de um sistema eletrónico. Não será aceite qualquer reclamação sendo as equipas responsáveis pelo "transponder" colocado no seu Kart. Em caso de perda ou danificação deste, todas as voltas em falta não serão, em caso algum, considerados para a classificação. Cada chefe de equipa será pessoalmente responsável pela boa condição e funcionamento do transponder no final da corrida, sendo que se isto não se verificar, este será responsável pela entrega do valor de € 600,00 à organização, sendo os restantes pilotos da equipa solidariamente responsáveis.

13. PESO DO PILOTO CLASSE GT

Foi estabelecido como "PESO MINIMO " 80 kg para peso dos pilotos. Existem lastros de 2,5kg, 5kg e 10 kg

Se o peso do piloto for de 77kg deverá lastra-se com 5 kg.

É da responsabilidade da equipa assegurar que o piloto sai para o seu turno com o lastro correto.

No final de cada turno o piloto será pesado com o lastro e o conjunto piloto/lastro deverá pesar aquele valor de 80kg ou mais.

O piloto deverá tomar precaução em relação a possíveis perdas de peso durante o seu turno, como desidratação ou outras, e lastrar-se de modo a cumprir aquele valor de 80kg NO FINAL DO TURNO

14. PESO DO PILOTO CLASSE EXTRA, LIVRE e STK

Foi estabelecido como "PESO MINIMO " 180 KG para o conjunto Kart/piloto/equipamento.

Será da responsabilidade da equipa a colocação do conjunto no peso mínimo obrigatório.

A tolerância máxima dada é de 0.500 KG.

Os pilotos que pesem abaixo do mínimo, podem fazer uma segunda pesagem, sendo esta final e definitiva.

Não é permitido qualquer membro das equipas estar junto ao kart até este sair da balança.

15. PNEUS OBRIGATÓRIOS - CLASSE EXTRA, LIVRE e STK

Para as Classes EXTRA, LIVRE e STK compostos obrigatório: Apexis H3

Cada equipa só pode usar 3 jogos de pneus para as 7 provas que compõem o campeonato

Pneus para corridas declaradas como "WET RACE"

Quando uma corrida for declarada, no início, como "WET RACE" as equipas privadas podem colocar pneus Apexis H3 com rasgos, não tendo estes de estar marcados e não contam para o limite de 3 jogos para a época.

16. Seguro Obrigatório – Classe EXTRA, LIVRE e STK

Todos os pilotos inscritos no campeonato terão de possuir seguro obrigatório. Excepto classe GT. Aconselhamos o seguro de grupo disponibilizado por um parceiro da EpicEvents.

17. INTERRUPTÃO DE CORRIDA

Caso haja interrupção da corrida com bandeira vermelha, a mesma será considerada como sendo disputada em duas ou mais mangas. A classificação da primeira (ou seguintes mangas será definida de acordo com a ordem e classificação existente aquando da penúltima passagem na linha de chegada do 1º Classificado em prova antes

da interrupção (ex. bandeira vermelha mostrada à 80ª volta, contará a classificação no final da 78ª volta).

Se a interrupção se dever a condições meteorológicas adversas, ou a falta de energia geral, e se estiverem completados, pelo Condutor que a lidera, 75% do tempo total previsto, a Organização poderá considerá-la como terminada.

18. PENALIZAÇÕES

O Diretor de prova pode ter necessidade de aplicar a uma equipa uma penalização do tipo "STOP & GO".

O Diretor de Prova mandará informar o Chefe de Equipa de tal decisão

19. PENALIZAÇÕES DE STOP & GO COM PARAGEM DE X SEGUNDOS NO PARQUE DE ASSISTÊNCIA

19.1 Caso as infrações ocorram durante os treinos serão retirados os tempos às equipas infratoras e como tal serão colocadas no final da grelha por ordem numérica.

19.2 Caso alguma destas infrações apenas sejam detetadas no final da prova, será aplicado uma penalização de 1 volta (a mais rápida) por cada infração, a descontar do total de voltas efetuadas pela equipa.

20. PENALIZAÇÕES POR PESO

Falta de peso mínimo do conjunto Piloto/Kart:

Por cada 1 kg ou fração, 1Volta de penalização

Caso da infração ocorrer durante os treinos serão retirados TODOS os tempos às equipas infratoras e como tal serão colocadas no final da grelha por ordem numérica.

21. PENALIZAÇÕES POR TEMPO DE TROCA / PARAGEM BOX

- Por cada turno não respeitado, soma de 5 minutos ao tempo de prova Não respeito pelo tempo mínimo de paragem na box na troca de piloto:

- Se tempo paragem entre 2:00,000 e 2:59.999 - Retirada 1V e somado o tempo em falta para os 3 minutos de paragem

- Se tempo paragem entre 1:00,000 e 1:59,999 - retiradas 3V e somado o tempo em falta para os 3 minutos de paragem

- Se tempo paragem entre 0:00,000 e 0:59,000 - retiradas 5V e somado o tempo em falta para os 3 minutos de paragem

- Caso as equipas já tenham feito o número mínimo de trocas e optem por fazer outra, essas voltas terão de ter igualmente o mesmo tempo de paragem, estando sujeitas às mesmas penalizações.

Caso as equipas pretendam que uma entrada na box por avaria seja contabilizada com paragem de troca, têm de informar o DP ou a cronometragem.

22. PENALIZAÇÕES POR TEMPO DE TURNO

Não respeito pelo tempos mínimos máximos de turno

Por cada fracção de minuto de não cumprimento será aplicada 1 V de penalização.

- Se tempo de turno de 14:00,000 até 14:59,999 ou entre 45:00,001 e 46:00,000 - 1 volta penalização

- Se tempo de turno entre 13:00,000 até 13:59,999 ou entre 46:00,001 e 47:00,000- 2 voltas penalização

- Se tempo inferior inferior ou igual a 12:59,999 ou superior ou igual a 47:00,001 - 3 voltas de penalização

O tempo de turno cessa e começa quando o piloto que entra em pista passa a linha de meta.

23. OUTRAS PENALIZAÇÕES

Comportamento incorrecto para com os Elementos da Organização ou Membros das outras Equipas.

Desrespeito na entrada em pista.

Não cumprimento das indicações dadas pelos comissários de pista através das bandeiras. Condução antidesportiva.

Penalizações apenas detectadas no final do convívio:

Qualquer penalização cuja atribuição já não pode ser feita no decorrer da prova, será transformada em penalização por retirada de voltas;

Penalização não prevista neste regulamento fica ao critério do Diretor de Prova em função da gravidade da infracção.

24. DESCLASSIFICAÇÃO

Circular no Circuito em sentido contrário.

Segunda vez que se verifique, pelo mesmo piloto, o desrespeito pelas indicações dadas pelos comissários de pista.

Terceiro aviso de condução antidesportiva à equipa. O uso de pulseira de outro condutor da equipa. Troca de pilotos entre equipas.

Alterações nas pressões dos pneus. Qualquer outra alteração ou adulteração, quer a nível de chassis, quer a nível de motor na classe GT

25. PRÉMIOS

Troféus para os 3 primeiros classificados.

26. PUBLICIDADE

Às equipas será entregue a publicidade autorizada, desde que enviados nomes e logotipos atempadamente à organização. A mesma será colocada pela equipa desde que:

a) Não ocupem espaços reservados pela organização;

c) Publicidade adicional poderá ser colocada desde que não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;

d) A colocação de mensagens de publicidade na zona das boxes e da pista está dependente de autorização prévia da organização;

27. SIGNIFICADO DAS BANDEIRAS

Os pilotos deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada, nos termos do presente Regulamento.

Bandeira Amarela:

Perigo, reduzir a velocidade, é proibido ultrapassar;

Bandeira Verde: Fim

de perigo, pista livre;

Bandeira Vermelha:

Paragem imediata da prova. Devem os pilotos seguir as indicações dos comissários;

Bandeira Xadrez:

Final da corrida;

28. PONTUAÇÕES

- Classe GT / Livre / STK / EXTRA Geral

1º 30

2º 25

3º 22

4º 20

5º 18

6º 16

7º 14

...

19º e restantes 1

Pontuações extra

Qualificação

1º 5

2º 3

3º 1

Volta mais rápida

1 ponto

29. MOST LAPS CHAMPIONSHIP

Ter-se-á em conta o número de voltas dadas pelas equipas em todas as rondas do campeonato.

Prémio para as 3 primeiras equipas no final do campeonato.

Desempate feito pela classificação no final da prova anterior.

30. CONSTITUIÇÃO DO CAMPEONATO

O Campeonato será composto por 7 provas.

5 Provas terão a duração de 2H, 2 Provas terão duração de 4H para a Classe GT, com pontuação independente em cada 2H.

As provas de 4H terão uma interrupção no final das 2H, tendo metade dos pontos atribuídos. Para as restantes 2H, ter-se-á em conta a classificação da primeira corrida, para elaborar a grelha da 2ª corrida, sendo esta invertida. O total de pontos das provas de 2H será o somatório de pontos das 2 corridas, sendo o desempate feito pelo tempo da qualificação. Não haverá sessão de treinos no sentido da 2ª parte da prova. O Kart com que terminarem a primeira parte da prova será o mesmo do início da 2ª

Das 7 provas do campeonato serão contabilizadas as 6 melhores, podendo ser uma pontuação zero ou não participação.

O Desempate, para as Classes ou para a Geral, no final do campeonato será feito pelos seguintes critérios:

- 1) Número de vitórias
- 2) Número de 2º Lugares
- 3) Número de 3º Lugares
- 4) Número de Poles
- 5) Número de Volta Mais Rápidas
- 6) Classificação do campeonato na prova anterior