

# **REGULAMENTO DO CAMPEONATO NORTE KARTING OPEN / KARTBRAGA – 2010**

## **Generalidades**

1. Os concorrentes inscritos e participantes no presente campeonato obrigam-se, pelo simples facto da sua participação ou inscrição, a conhecer e a aceitar integralmente o presente regulamento.
2. Qualquer atitude desleal, incorrecta, ou fraudulenta, será julgada pela Organização, podendo esta decidir pela respectiva exclusão do campeonato, sem direito a qualquer reembolso.
3. Os participantes obrigam-se ainda a cumprir integralmente o regulamento interno de cada kartódromo.
4. Este campeonato é destinado a concorrentes individuais e será composto por 7 jornadas (14 corridas), contemplando um sistema de jornada dupla.
5. Os karts utilizados serão da responsabilidade dos kartódromos.
  - 5.1. A atribuição dos karts para os treinos e para a primeira manga será feita por intermédio de sorteio prévio.
    - 5.1.1. Após a realização da 1ª manga, será atribuído ao piloto um kart diferente (se o sistema de inversão assim o definir) daquele em que correu, num sistema de inversão de karts e/ou classificação.
    - 5.1.2. Eventuais trocas de karts estarão sujeitas às disponibilidades do kartódromo e deverão ser objecto de comunicação aos elementos da organização do NKOK.

## **Formato das Provas**

6. O formato das provas observa a realização de uma sessão de treinos cronometrados de 5 ou 10 minutos, que estabelecerá a grelha de partida para a primeira manga. A primeira manga tem a duração de 15 minutos.
  - 6.1. A grelha de partida para a segunda manga será dada pela inversão das posições finais da primeira manga para os primeiros seis classificados – o primeiro classificado passa para a posição do sexto classificado. Do sétimo classificado até ao último, não há troca de posições. No que diz respeito aos karts, sofrem inversão de todas as posições, o kart do primeiro classificado passa para o último classificado e assim sucessivamente. A segunda manga tem a duração de 15 minutos.
  - 6.2. Os pilotos podem trocar de kart, havendo disponibilidade do kartódromo, somente entre a sessão de treinos e a 1ª manga de corrida. Nesse caso, o piloto perde o tempo realizado na sessão de treinos e parte da última posição da grelha.
7. Haverá um peso mínimo de 80 kg. para o conjunto piloto mais lastro. O peso do piloto será determinado pesando-o totalmente equipado (pronto a correr), numa balança electrónica, fiável e em bom estado de funcionamento e de conservação, antes do início dos treinos cronometrados.

## **Inscrições / Custos – Formalidades**

8. Cada jornada terá o limite máximo de 30 pilotos participantes.

8.1. A participação no campeonato obriga a uma inscrição que deverá ser formalizada mediante o pagamento de 30€, em data a definir e sempre antes da primeira corrida.

8.2. Os pilotos inscritos no campeonato terão lugar assegurado em cada jornada, desde que confirmem a sua presença junto da organização até 7 dias antes da realização da mesma.

8.2.1. Findo o prazo acima referido, a organização NKOK não garante a inscrição a um concorrente, mesmo que ele esteja inscrito no campeonato, tendo em conta o número limitado de karts existente nos kartódromos, bem como questões que se prendem com a organização e planificação de cada jornada.

8.3. Eventuais participações de pilotos que não estejam inscritos no campeonato (pilotos convidados) só poderão ocorrer mediante a verificação de vagas (ou falta de algum piloto inscrito), sendo dada preferência por ordem de inscrição, e pela posição do referido piloto no ranking do NKOK.

8.3.1. Os pilotos convidados pontuam na corrida em que participam e para o ranking NKO, mas não se classificam para o campeonato (nem retiram pontos aos pilotos inscritos no NKOK).

8.4. O custo das provas para cada piloto será de aproximadamente 50€ por jornada.

## **Classificação – Corridas**

9. Em cada jornada será estabelecida uma classificação final e serão distribuídos troféus aos 3 primeiros classificados no total das duas mangas do dia. Todos os prémios que forem distribuídos são, em exclusivo, para os pilotos inscritos no campeonato.

10. Cada concorrente será pontuado, para o campeonato NKOK, de acordo com a pontuação que obtiver na final de cada corrida, calculada da seguinte forma:

### **Pontuação**

<u>Manga 1</u>	1º Class. – 30 pontos	14º Class. – 13 pontos
	2º Class. – 27 pontos	15º Class. – 12 pontos
	3º Class. – 25 pontos	16º Class. – 11 pontos
	4º Class. – 23 pontos	17º Class. – 10 pontos
	5º Class. – 22 pontos	18º Class. – 9 pontos
	6º Class. – 21 pontos	19º Class. – 8 pontos
	7º Class. – 20 pontos	20º Class. – 7 pontos
	8º Class. – 19 pontos	21º Class. – 6 pontos
	9º Class. – 18 pontos	22º Class. – 5 pontos
	10º Class. – 17 pontos	23º Class. – 4 pontos
	11º Class. – 16 pontos	24º Class. – 3 pontos
	12º Class. – 15 pontos	25º Class. – 2 pontos
	13º Class. – 14 pontos	26º Class. – 1 ponto

<u>Manga 2</u>	1º Class. – 28 pontos	14º Class. – 13 pontos
	2º Class. – 26 pontos	15º Class. – 12 pontos
	3º Class. – 24 pontos	16º Class. – 11 pontos
	4º Class. – 23 pontos	17º Class. – 10 pontos
	5º Class. – 22 pontos	18º Class. – 9 pontos
	6º Class. – 21 pontos	19º Class. – 8 pontos
	7º Class. – 20 pontos	20º Class. – 7 pontos
	8º Class. – 19 pontos	21º Class. – 6 pontos
	9º Class. – 18 pontos	22º Class. – 5 pontos
	10º Class. – 17 pontos	23º Class. – 4 pontos
	11º Class. – 16 pontos	24º Class. – 3 pontos
	12º Class. – 15 pontos	25º Class. – 2 pontos
	13º Class. – 14 pontos	26º Class. – 1 ponto

11. Em cada prova (jornada dupla), a *pole-position* será bonificada com a atribuição de 1 ponto extra.

12. Numa corrida, qualquer concorrente que não se classifique, ou que seja desclassificado, terá 0 pontos.

13. Para que um piloto concorrente seja classificado, numa corrida, terá de completar um percurso mínimo de 30% da corrida em questão, comparativamente com o percurso total do vencedor.

### **Classificação campeonato NKOK**

14. Todos os pilotos inscritos no campeonato pontuam para o mesmo.

15. Para ficar classificado, cada piloto terá que participar em, pelo menos, três (3) jornadas, ou seis (6) corridas e ter pago a sua inscrição no campeonato.

16. Para a classificação final do NKOK 2010, contarão os doze (12) melhores resultados que cada piloto obtiver nas catorze (14) corridas que o constituem, independentemente de terem sido obtidos, ou não, na mesma prova.

17. Em caso de empate pontual entre dois ou mais pilotos, a sua classificação final no campeonato NKOK será definida através dos seguintes parâmetros de desempate, e pela ordem que se segue:

17.1. O concorrente que obtiver mais pontuação total no campeonato, sem deduzir qualquer pontuação.

17.2. O concorrente que tiver obtido maior número de vitórias em corridas.

17.3. O concorrente que tiver obtido o maior número de *pole-positions*.

17.4. O concorrente que tiver obtido o maior número de voltas mais rápidas.

17.5. O concorrente que tiver obtido maior número de presenças no pódio.

17.6. Se dois ou mais pilotos se mantiverem empatados, ficará melhor classificado aquele que, na última corrida disputada, em que os concorrentes em questão tenham participado, tenha ficado melhor posicionado.

18. Os primeiros classificados ficarão ainda automaticamente apurados para participarem na Taça Inter Troféus (T.I.T.), a disputar no início de 2011, representando o NKOK. O número exacto de pilotos será definido posteriormente e de acordo com as determinações da comissão organizadora da T.I.T.. Todos os pilotos, aquando da notificação por parte da Organização para a sua integração no grupo NKOK para a T.I.T., devem, num prazo máximo de 72 horas, confirmar a sua participação.

19. No caso de se verificar algum tipo de impossibilidade em participar, por parte de um dos pilotos apurados para a T.I.T., este será substituído pelo primeiro concorrente não classificado para a T.I.T., e assim sucessivamente, até que se preencham todos os lugares disponíveis para formar a equipa representante do NKOK.

### **Penalizações**

20. O piloto que quiser protestar por comportamento anti-desportivo por parte de outro, durante as provas, terá que o fazer, impreterivelmente, logo após o término da manga, apontando o piloto e a manobra, para que a Direcção de Prova decida se há provimento para penalização.

20.1. A decisão da penalização é tomada em reunião de Direcção de Prova, num prazo máximo de quinze (15) dias seguintes à realização da prova.

20.2. As penalizações seguirão a seguinte tipologia: o piloto é advertido, ficando com pena suspensa até ao término do campeonato em questão (com duas advertências, o piloto é penalizado); o piloto é penalizado e, caso tenha pontuado na manga em questão, perderá o direito aos pontos alcançados (reajustando-se a pontuação dos subseqüentes); em casos de grave infracção anti-desportiva, o piloto será penalizado não só com a perda dos pontos ganhos na referida manga (caso tenha pontuado), quer com a impossibilidade de pontuar na primeira manga da prova seguinte (em que entrar); à terceira penalização por comportamento anti-desportivo, o piloto será penalizado não podendo pontuar em ambas as mangas da prova seguinte (em que entrar).

20.3. A decisão da Direcção de Prova é sempre soberana, não podendo haver recurso por qualquer das partes.

20.4. Para a decisão da Direcção de Prova serão utilizados os meios disponíveis e possíveis, quer sejam filmagens obtidas durante a prova, relatos dos envolvidos, testemunhos de outros pilotos, etc. No caso de não haver forma da direcção de prova ter uma descrição objectiva do sucedido, declarar-se-á ser impossível tomar uma decisão relativamente ao incidente relatado.

20.5. É expressamente proibida a utilização de produtos que possam influenciar o desempenho do kart (aditivos no depósito da gasolina; produtos que incrementem a aderência dos pneus; entre outros), assim como qualquer outra alteração promovida pelo piloto à revelia da Organização das provas. O piloto está limitado, dentro do kart, à utilização do volante e dos pedais de acelerador e travão, não podendo virar, acelerar e travar de outra forma que não seja a forma assumida como normal. Verificado qualquer um destes comportamentos, o piloto poderá ser imediatamente excluído da prova (jornada dupla). Se a Direcção de Prova tiver conhecimento do comportamento indevido só no final da manga, ou prova (jornada dupla) em questão, o piloto infractor perderá os pontos relativos à manga e/ou prova. Se for reincidente, poderá ser excluído do campeonato.

## **NKO Awards**

21. Anualmente, no final do campeonato, serão atribuídos prémios em diversas categorias aos pilotos merecedores de distinção.

21.1. Para o efeito, a Organização decide quais as categorias que farão parte dos NKO Awards. Os pilotos nomeados para cada categoria são eleitos pela Organização, decisão essa apoiada em critérios definidos previamente. Os pilotos podem pedir à Organização, se assim o entenderem, a divulgação dos referidos critérios.

21.2. A escolha dos vencedores, entre os nomeados nas diversas categorias, é feita por todos os pilotos NKOK que participem no jantar de gala anual. Para tal, cada piloto dispõe de uma folha de votação, podendo votar num só piloto por categoria. O voto é pessoal e secreto.

21.3. Os pilotos que estejam nomeados em determinada(s) categoria(s), não podem participar na votação do vencedor dessa mesma categoria .

21.4. Cada piloto não pode ser nomeado para mais do que 2 categorias.

21.5. Para que o piloto seja elegível para a nomeação em determinada categoria, é imprescindível que tenha participado em 6 jornadas (duplas) das 7 que perfazem a totalidade do campeonato. Será também obrigatória a sua inscrição no campeonato.

21.6. O piloto vencedor da categoria é aquele que conseguir reunir um maior número de votos. No caso de haver um empate na votação, procede-se novamente à votação do vencedor entre aqueles que obtiveram o maior (e igual) número de votos.

## **Casos omissos**

22. A resolução dos casos omissos é da exclusiva responsabilidade da Organização.

## **Contactos**

Correio electrónico da Organização: [direccaodeprova@gmail.com](mailto:direccaodeprova@gmail.com)