

# CHALLENGE DESAFIO ÚNICO 2010

## REGULAMENTO DESPORTIVO

ACTUALIZAÇÃO EM 19-10-2010

### ARTIGO 1 – ORGANIZAÇÃO

**1.1 – A FEUP – Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto**, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, organiza em 2010 uma manifestação desportiva reservada denominada **Challenge Desafio Único** a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional e seus anexos, pelas Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, pelas Prescrições Específicas de Circuitos e de Montanha, pelos Regulamentos Desportivo e Técnico aplicáveis pelo presente Regulamento e por toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada pela FPAK.

**1.2 – Este Troféu disputar-se-á em duas Categorias:**

**FEUP1** – que utiliza como viatura de competição o Fiat Uno 45 S.

**FEUP2** – que utiliza como viatura de competição o Fiat Punto (motor 176 B9.000 – 1242 16v).

**1.3 – Conjuntamente com as provas da Challenge Desafio Único**, será ainda disputado em cada Categoria (FEUP1 e FEUP2), um Troféu Feminino Desafio Único reservado exclusivamente a equipas femininas.

**1.4 – Os casos não previstos neste Regulamento**, assim como todas as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

**1.5 – O presente regulamento foi aprovado pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting em 19 de Fevereiro de 2010 com o Visa n.º.044/TRF/10.**

### ARTIGO 2 – PROVAS PONTUÁVEIS

**2.1 – O número de corridas que integram a Challenge Desafio Único é de 6 (seis) que se desenrolam nas seguintes 6 (seis) provas:**

MES	DATA	PROVA	ORGANIZADOR	LOCAL
Maio	01.02	RAMPA DA FALPERRA	C A MINHO	BRAGA
Maio	23	CIRCUITO DA PRIMAVERA	C A MINHO	BRAGA
Junho	13	CIRCUITO MCE 1	MCE	ESTORIL
Setembro	25.26	RAMPA da PENHA	DEMOPORTO	GUIMARÃES
Outubro	31	CIRCUITO DE OUTONO	C A MINHO	BRAGA
Novembro	21	CIRCUITO AIA 1	AIA Motor Clube	PORTIMÃO

**2.2** - A Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único reserva-se o direito de modificar o presente calendário, substituindo, suprimindo, anulando ou alterando a data de qualquer prova, mediante prévia autorização da FPAK.

**2.2** – A Challenge Desafio Único será anulada, se não forem disputadas, no mínimo, 4 (quatro) das 6 (seis) provas previstas em 2.1.

### ARTIGO 3 – COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único é assim constituída:

#### **FEUP – Faculdade de Engenharia do Porto**

Rua Dr. Roberto Frias, s / n – 4200 – 465 PORTO

Tel. – 225 081 742 — Fax 225 081 445 — E-mail: desafio@fe.up.pt

#### **Representada por:**

José Ferreira Duarte, Ágata Sousa, Bruno Santos, Diogo Santos e Sérgio Moreira

### ARTIGO 4 – INSCRIÇÕES

**4.1** – Para efeitos de inscrição na Challenge Desafio Único a entrega dos Boletins de Inscrição deverá ser efectuada na:

#### **FEUP – Faculdade de Engenharia do Porto**

Rua Dr. Roberto Frias, s / n – 4200 – 465 PORTO

Tel. – 22 5081742 — Fax 22 5081445 — E-mail: desafio@fe.up.pt

**até ao dia 1 de Março de 2010**

através da entrega do Boletim de Inscrição devidamente preenchido, acompanhado da taxa de inscrição na Challenge Desafio Único, em cheque à ordem da FEUP.

**4.2** – A Taxa de inscrição na Challenge Desafio Único tem o seguinte valor:

**Categoria FEUP1 – €2 650,00** (Dois mil seiscentos e cinquenta Euros)

**Categoria FEUP2 – €3 400,00** (Dois mil e novecentos Euros)

Neste valor estão incluídas as taxas de inscrição e de seguro em cada uma das seis provas referidas no Artigo 2 do presente Regulamento.

**4.2.1** – O pagamento das Taxas de Inscrição na Challenge Desafio Único será efectuado com a entrega de cheques datados e emitidos à ordem da FEUP e de acordo com a tabela seguinte até **1 de Março de 2010**:

#### **Categoria FEUP1**

<b>DATA</b>	<b>VALOR (€)</b>	<b>EMITIDO A</b>
<b>15/03/2010</b>	<b>650</b>	<b>FEUP</b>
<b>1/04/2010</b>	<b>500</b>	<b>FEUP</b>
<b>1/05/2010</b>	<b>500</b>	<b>FEUP</b>
<b>1/06/2010</b>	<b>500</b>	<b>FEUP</b>
<b>1/07/2010</b>	<b>500</b>	<b>FEUP</b>

## Categoria FEUP2

DATA	VALOR (€)	EMITIDO A
15/03/2010	600	FEUP
1/04/2010	700	FEUP
1/05/2010	700	FEUP
1/06/2010	700	FEUP
1/07/2010	700	FEUP

**4.3** – Ao inscreverem-se na Challenge Desafio Único, os Concorrentes obrigam-se a participar em **TODAS** as corridas.

**4.4** – As duas primeiras faltas do Concorrente às provas serão penalizadas com suplementos da taxa de inscrição do seguinte valor:

Categoria FEUP1

- Primeira falta – 300 € (trezentos euros)
- Segunda falta – 500 € (quinhentos euros)

Categoria FEUP2

- Primeira falta – 500 € (quinhentos euros)
- Segunda falta – 800 € (oitocentos euros)

**4.4.1** – Os suplementos à taxa de inscrição terão de ser pagos à Comissão Organizadora do Challenge Desafio Único. Estes suplementos serão facturados aos concorrentes faltosos após a prova. Esta factura terá de ser liquidada até quinze dias da data de emissão da mesma.

**4.4.2** – A terceira falta do Concorrente às provas será penalizada com a exclusão do Challenge Desafio Único. Nesta situação nenhuma responsabilidade poderá ser imputada à Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único por eventuais prejuízos que de uma decisão deste tipo possam advir.

**4.5** – Todo o concorrente que não cumpra atempadamente os prazos de pagamento descritos nos Art.º 4.2.1, 4.3 e 4.4, será excluído da Challenge Desafio Único 2010, sendo de imediato substituído por um dos concorrentes suplentes.

**4.6** – A Challenge Desafio Único está limitada a um máximo de 40 (quarenta) Concorrentes inscritos na Categoria FEUP1 e 40 (quarenta) Concorrentes inscritos na Categoria FEUP2.

## ARTIGO 5 – LICENÇAS DE CONCORRENTES E CONDUTORES

**5.1** – A Challenge Desafio Único é reservada a Condutores detentores de uma Licença Desportiva Regional (ou superior) válida para o ano em curso, de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

**5.2** – Poderão também participar Condutores com idade igual ou superior a 16 anos, que sejam detentores de Licença Desportiva Regional (ou superior) emitida pela FPAK nos termos do § 3.º do Art. 24 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2010.

A participação de tais Condutores nas provas da Challenge Desafio Único ficará contudo condicionada às restrições impostas no Art. 25 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas – 2010.

**5.2.1** – Nos termos do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor, e por força da Regulamentação Internacional – transcrita para a regulamentação nacional – os menores de 18 anos não poderão ser detentores de Licença de Concorrente.

No caso de dela necessitarem, tal licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respectivo Condutor.

**5.3** – Em cada prova pontuável para a Challenge Desafio Único, serão admitidos como Concorrentes, os próprios Condutores e/ou os detentores de licenças colectivas.

No caso de o Concorrente não ser o próprio Condutor, o Concorrente deverá ser obrigatoriamente titular de uma Licença Desportiva Regional (ou superior) válida para o ano em curso e de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK – 2010.

**5.4** - Para participarem na Categoria FEUP2, todos os Condutores terão obrigatoriamente de ter a aprovação prévia da Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único.

#### ARTIGO 6 – EQUIPAS – CONSTITUIÇÃO

**6.1** - Em cada prova da Challenge Desafio Único, cada Equipa será constituída obrigatoriamente por um Concorrente, um Chefe de Equipa e dois Condutores, todos devidamente licenciados pela FPAK.

**6.2** - Na constituição de cada Equipa poderão ainda ser incluídos “Assistentes” desde que devidamente licenciados pela FPAK.

#### ARTIGO 7 – VEÍCULOS ADMITIDOS

##### **7.1 - Categoria FEUP1**

Serão admitidos a participar na Challenge Desafio Único (FEUP 1), única e exclusivamente veículos da marca Fiat, modelo UNO 45 S de 3 ou 5 portas, que obedeçam às especificações definidas pelo catálogo de peças do Construtor e Ficha Técnica FPAK, pelo Anexo “J” ao Código Desportivo Internacional e que estejam de acordo com o Regulamento Técnico do Challenge Desafio Único.

##### **7.2 - Categoria FEUP2**

Serão admitidos a participar na Challenge Desafio Único (FEUP2), única e exclusivamente veículos da marca Fiat, modelo Punto (1242 cc 16v MPI) (ELX ou Sport) de 3 portas, que obedeçam às especificações definidas pelo catálogo de peças do Construtor e Ficha Técnica FPAK, pelo Anexo “J” ao Código Desportivo Internacional e que estejam de acordo com o Regulamento Técnico do Challenge Desafio Único.

#### Art. 8 – JURISDIÇÃO

**8.1** – Todos os Concorrentes / Condutores à Challenge Desafio Único, ao entregarem o seu Boletim de Inscrição devidamente preenchido, aderem, sem restrições, ao presente Regulamento.

**8.2** – Todos os Anexos e Aditamentos ao presente Regulamento, que a Organização da Challenge Desafio Único entender publicar, terão força de lei, do mesmo modo que este Regulamento, desde que previamente aprovados pela FPAK.

**8.3** – À Organização da Challenge Desafio Único não poderá ser imputada qualquer responsabilidade no que respeita a acidentes e suas consequências, quer tenham sido causados pelos Concorrentes, quer hajam sido estes as vítimas, quer provenham ou não da viatura participante.

Do mesmo modo não lhe será imputada qualquer responsabilidade, quanto às consequências de infracção às leis, regulamentos e códigos em vigor, as quais cabem aos infractores.

**8.4** – Todas as dúvidas sobre a interpretação do Regulamento e demais casos relacionados com a Challenge Desafio Único serão analisadas e decididas pela Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único, que submeterá tais decisões a ratificação pela FPAK.

**8.5** – A Organização da Challenge Desafio Único reserva-se o direito de aplicar sanções, após prévia ratificação pela FPAK.

Que poderão ir até à desclassificação ou exclusão em uma ou mais provas para efeito da Challenge Desafio Único, ou à exclusão ou desclassificação da própria Challenge Desafio Único, a qualquer Concorrente que não respeite a letra e o espírito do presente Regulamento Desportivo (ou do seu complementar Regulamento Técnico), ou que, por qualquer forma, prejudique o bom nome, imagem e prestígio da Challenge Desafio Único ou de qualquer dos seus promotores.

Sem prejuízo de idênticas ou outras sanções que a FPAK decida aplicar.

Nenhuma responsabilidade poderá ser imputada aos Organizadores por eventuais prejuízos que de uma decisão deste tipo possam advir.

## ARTIGO 9 – PUBLICIDADE

**9.1** – Ao inscreverem-se na Challenge Desafio Único os Concorrentes obrigam-se a manter afixada nas carroçarias das suas viaturas, a publicidade constante do Anexo II a este Regulamento, nos locais e moldes indicados

Esta publicidade deverá manter-se colocada durante o decorrer de todas as provas pontuáveis e deverá já estar afixada no momento das Verificações Técnicas que as antecedem.

Nenhuma outra publicidade poderá ser afixada nas zonas reservadas à publicidade da Comissão Organizadora do Challenge Desafio Único.

**9.2** – A publicidade obrigatória constante no plano anexo a este regulamento nunca poderá ser retirada ou tapada mesmo que a viatura seja exposta em eventos ou exposições privadas.

**9.3** – Os autocolantes iniciais com a publicidade obrigatória serão fornecidos pela Comissão Organizadora. No caso de ser necessário efectuar a reposição de algum desses autocolantes, o seu custo será de € 10,00 (dez euros) por unidade.

**9.4** – Toda a publicidade baseada ou fazendo menção a classificações obtidas na Challenge Desafio Único deve estar conforme aos respectivos resultados oficiais.

Consequentemente, não poderá ser feita tal publicidade antes da publicação desses resultados.

**9.5** – A Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único e as entidades que colaboram na organização desta Manifestação Desportiva reservam-se o direito de utilizar livremente em todos os países e sob todas as formas, a participação dos Concorrentes e Condutores, assim como os resultados por eles obtidos.

## ARTIGO 10 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS – TAXA DE INSCRIÇÃO – SEGURO

**10.1** – A inscrição em cada prova pontuável para a Challenge Desafio Único é da responsabilidade da Comissão Organizadora e será feita junto dos Clubes Organizadores, nos prazos estipulados nos respectivos Regulamentos Particulares de cada prova.

## ARTIGO 11 – FÓRMULA DA PROVA

Para cada uma das Categorias (FEUP1 e FEUP2) a fórmula da prova será a estabelecida neste artigo.

## 11.1 – Corridas em Circuito

**11.1.1** – Cada prova de cada uma das Categorias da Challenge Desafio Único será constituída por 3 (três) mangas não consecutivas A, B e C.

Para a definição dos pilotos que participam em cada uma das mangas A e B estes serão identificados por PA o piloto que obtiver o melhor tempo dos treinos cronometrados de cada equipa e por PB o outro piloto da equipa.

Manga A: Corrida de 25 min em que participa o piloto PA de cada equipa.

Manga B: Corrida de 25 min em que participa o piloto PB de cada equipa.

O intervalo mínimo entre o final da manga A e o início da manga B é de 30 (trinta) minutos.

Manga C: Corrida de 50 min em que participam obrigatoriamente ambos os pilotos de cada equipa com troca de pilotos entre o 20<sup>o</sup> e o 30<sup>o</sup> minuto.

Quando possível esta manga poderá ter um tempo de duração superior; nessa situação o intervalo para troca de pilotos será estabelecido no regulamento particular da prova. O intervalo mínimo entre o final da manga B e o início da manga C é de 30 (trinta) minutos.

### 11.1.2 – TREINOS OFICIAIS

Em todas as provas integradas na Challenge Desafio Único, o programa obrigatório de treinos é o seguinte:

**11.1.2.1** – Uma sessão de treinos livres com a duração de 30 minutos. Quando necessário, e nas provas em que existam treinos privados da Challenge Desafio Único no dia anterior à prova, este período de treinos livres poderá ser eliminado.

**11.1.2.2** – O intervalo mínimo entre o final dos treinos livres, quando existirem, e o início dos treinos cronometrados não poderá ser inferior a 20 (vinte) minutos.

**11.1.2.3** – Duas sessões de treinos cronometrados com a duração de 15 minutos cada, consecutivas e intervaladas por cinco minutos.

**11.1.2.4** – O intervalo mínimo entre o final dos treinos cronometrados e o início da manga A é de 60 (sessenta) minutos.

**11.1.2.5** – Exceptuando os casos previstos Art. 32.3 das PEC, uma equipa cujo tempo de qualificação seja superior a 130% do melhor tempo de qualificação registado nos treinos cronometrados, não será autorizada a participar na corrida.

### 11.1.3 – GRELHA DE PARTIDA

**11.1.3.1** – Após o final da sessão de treinos cronometrados será publicada oficialmente a lista dos tempos de cada viatura de ambas as sessões, eliminando-se as viaturas cujo melhor tempo cronometrado exceda o tempo máximo de qualificação.

**11.1.3.2** – Formação da grelha de partida

**11.1.3.2.1**- A formação da grelha de partida para a manga A será constituída nos termos definidos nos Art. 32.8 e 33.29 das PEC, com os condutores PA de cada equipa e com base nos tempos obtidos por estes nos respectivos treinos cronometrados.

**11.1.3.2.2**- A formação da grelha de partida para a manga B será constituída nos termos definidos nos Art. 32.8 e 33.29 das PEC, com os condutores PB de cada equipa e com base nos tempos obtidos por estes nos respectivos treinos cronometrados.

**11.1.3.3** – A grelha de partida para as mangas A e B será publicada 30 minutos antes do seu início.

**11.1.3.4** – A grelha de partida para a manga C será publicada 30 minutos antes do seu início e será constituída em função dos resultados provisórios das mangas A e B do seguinte modo:

A posição na grelha de partida é obtida pelo somatório de pontos “fictícios” obtidos nas mangas A e B por cada um dos condutores de cada equipa.

Para o efeito serão atribuídos em cada manga, os seguintes pontos “fictícios”:

<b>CLASSIFICAÇÃO</b>	<b>Pontos</b>	<b>CLASSIFICAÇÃO</b>	<b>Pontos</b>
<b>1º</b>	<b>60 Pontos</b>	<b>6º</b>	<b>49 Pontos</b>
<b>2º</b>	<b>57 Pontos</b>	<b>7º</b>	<b>47 Pontos</b>
<b>3º</b>	<b>55 Pontos</b>	<b>8º</b>	<b>45 Pontos</b>
<b>4º</b>	<b>53 Pontos</b>	<b>9º</b>	<b>43 Pontos</b>
<b>5º</b>	<b>51 Pontos</b>	<b>10º</b>	<b>41 Pontos</b>

e assim sucessivamente, de ponto em ponto até ao **último classificado**.

Eventuais situações de empate serão resolvidas através do melhor tempo obtido por cada equipa nos treinos cronometrados

**11.1.3.5** – Em virtude da grelha de partida para a manga C ser constituída com base nos resultados provisórios das mangas A e B, não serão aceites quaisquer reclamações sobre a sua composição.

#### **11.1.4 – PROCEDIMENTOS DE PARTIDA**

**11.1.4.1** – Em todas as corridas da Challenge Desafio Único os procedimentos de partida serão os definidos pelos Art. 32 e 33 das PEC 2010.

##### **11.1.4.2 - FEUP1**

Na Categoria FEUP 1 a partida em todas as mangas será sempre efectuada de acordo com o definido nos 32.8 e 33.29 das PEC 2010 (partida rolante).

##### **11.1.4.3 - FEUP2**

Na Categoria FEUP 2 a partida em cada uma das mangas será efectuada de acordo com as seguintes definições:

- **Manga A e B:** Art. 32.8 e 33.29 das PEC 2010. (partida rolante)

- **Manga C:** Art. 32.7 e 33.20 das PEC 2010. (partida parada).

**11.1.4** – As partidas definidas em 11.4.2 e 11.4.3 poderão ser alteradas nos regulamentos particulares de cada prova.

#### **11.1.5 – CORRIDA**

**11.1.5.1** – Cada Conductor que compõe a equipa (conf. Art. 6) tem de participar, obrigatoriamente na manga que lhe estiver atribuída. Em caso de troca de manga a equipa será excluída da prova.

**11.1.5.2** – As provas da Challenge Desafio Único serão obrigatoriamente disputadas em três mangas não consecutivas com a duração descrita no ponto 11.1.1.

O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será apresentado na linha de meta ao primeiro classificado, esgotado que esteja o tempo previsto para a duração de cada manga.

**11.1.5.2.1** – Após a sua passagem pela linha de meta no final (Bandeira de Xadrez) de qualquer uma das mangas, as viaturas classificadas entrarão de imediato em regime de Parque Fechado.

Não podendo, sob pena de desclassificação, receber qualquer ajuda exterior até à sua entrada na zona do “Paddock” definida como Parque Fechado. Do qual só poderão ser retiradas, após a devida autorização oficial do CCD da prova.

**Após os treinos cronometrados e as mangas A e B, todas as viaturas permanecerão em regime de Parque Fechado até à ordem de abertura do mesmo, que se efectuará no mínimo 15 (quinze) minutos depois da hora de publicação dos resultados provisórios (treinos cronometrados) ou da classificação provisória das mangas A e B publicados pela direcção da prova, excepto se houver uma determinação específica em contrário por parte dos CD.**

**11.1.6** – Entre o final (Bandeira de Xadrez) da manga A e o início da manga B, deverá verificar-se um intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos. Entre o final (Bandeira de Xadrez) da manga B e o início da manga C, deverá verificar-se um intervalo mínimo de 60 (sessenta) minutos

**11.1.7** – Em qualquer corrida só serão classificados os Condutores que tenham completado um número de voltas igual ou superior a 70 % (setenta por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior no caso de o resultado incluir decimais) realizadas pelo vencedor de cada manga.

11.2 – Provas de Montanha

**11.2.1** – Cada prova da Challenge Desafio Único é constituída por 1 (uma) subida de treinos oficiais e 2 (duas) subidas de prova, obrigatórias para cada um dos Condutores.

11.3 – Provas de Estrada (Super-Especial)

**11.3.1** – Esta prova pontuável para a Challenge Desafio Único 2010 será constituída por 1 (um) percurso de treino e 2 (dois) percursos de prova, cujo cumprimento é obrigatório para cada um dos Condutores. Cada um dos percursos da prova, poderá, eventualmente, integrar mais do que um sector cronometrado.

## ARTIGO 12 – CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS

**12.1** – Em cada prova da Challenge Desafio Único serão estabelecidas, obrigatoriamente, as seguintes classificações, para cada uma das Categorias FEUP 1 e FEUP 2:

### 12.1.1 – Corridas em Circuito

a) A classificação final absoluta é obtida a partir do somatório dos pontos atribuídos em cada uma das mangas A e B a cada piloto da equipa e os pontos atribuídos na manga C a cada equipa segundo as seguintes tabelas de pontuação:

MANGAS A e B:

CLASSIFICAÇÃO	Pontos	CLASSIFICAÇÃO	Pontos
1º	10 Pontos	6º	3 Pontos
2º	8 Pontos	7º	2 Ponto
3º	6 Pontos	8º	2 Ponto
4º	5 Pontos	9º	1 Ponto
5º	4 Pontos	10º	1 Ponto

## MANGA C:

CLASSIFICAÇÃO	Pontos	CLASSIFICAÇÃO	Pontos
1º	80 Pontos	6º	61 Pontos
2º	75 Pontos	7º	58 Pontos
3º	70 Pontos	8º	56 Pontos
4º	67 Pontos	9º	54 Pontos
5º	64 Pontos	10º	53 Pontos

e assim sucessivamente, de ponto em ponto até ao 40º classificado.

**b)** Para definição da classificação final absoluta para o Troféu Feminino Desafio Único, será considerado por extrapolação da classificação final absoluta e por ordem sequencial decrescente.

**c)** Eventuais situações de empate serão resolvidas através do melhor tempo obtido por cada equipa nos treinos cronometrados.

### 12.2 – Provas de Montanha

**a)** Classificação Geral absoluta obtida a partir da soma do melhor tempo de cada um dos condutores no final das duas subidas de prova.

**b)** Para definição da classificação final das duas subidas para Troféu Feminino Desafio Único, será considerada por extrapolação da classificação final absoluta, a correspondente classificação por ordem sequencial decrescente.

### 12.3 – Provas de Estrada

**a)** Classificação Geral absoluta: definida pela soma do melhor tempo obtido por cada Conductor em cada um dos percursos (ou sectores) cronometrados de prova.

**b)** Para definição da classificação final para o Troféu Feminino Desafio Único, será considerada por extrapolação da classificação final absoluta, a correspondente classificação por ordem sequencial decrescente.

### 12.4 – Troféu Feminino Desafio Único

**a)** Para que uma qualquer prova do Troféu Feminino Desafio Único seja pontuável para o respectivo Troféu, é necessário que um mínimo de 3 (três) equipas Femininas (tal como descrito no Art. 1.3) tenha nela efectivamente participado.

**b)** No caso de não terem participado numa prova um mínimo de 3 (três) equipas Femininas (tal como descrito no Art. 1.3), será aplicável para efeitos de pontuação no Troféu Feminino Desafio Único, o disposto no Art. 39º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting 2010 – PGAPAK 2010.

## Art. 13 – CERIMÓNIA DE PÓDIO – PRÉMIOS

**13.1** – Nas corridas em circuito e no final da manga C de cada uma das Categorias (FEUP1 e FEUP 2) da Challenge Desafio Único, terá lugar a realização de um Pódio.

**13.2** – Serão os seguintes os troféus a entregar na cerimónia do Pódio, devendo ser respeitada a ordem crescente (3º, 2º e 1º) da classificação para a entrega dos mesmos:

- Às três primeiras equipas da Classificação Geral absoluta.
- Às três primeiras equipas femininas da Classificação Geral absoluta.

**13.4** – Os prémios são acumuláveis.

**13.5** – Nos termos previstos no § 4.º do Art. 34º das PGAPAK 2010, a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova, sem prévia justificação por parte de Condutor (es) premiado (s), será punida disciplinarmente.

#### ARTIGO 14 – ATRIBUIÇÃO DE PONTOS

**14.1** – No final de cada prova e em cada uma das Categorias (FEUP1 e FEUP 2), cada Condutor obterá os seguintes pontos para a Challenge Desafio Único e Troféu Feminino Desafio Único, de acordo com o lugar que couber à sua equipa na classificação geral final absoluta das corridas em circuito e das provas de montanha, nos termos definidos pelo Art.º 12:

<b>CLASSIFICAÇÃO</b>	<b>Pontos</b>	<b>CLASSIFICAÇÃO</b>	<b>Pontos</b>
<b>1º</b>	<b>50 Pontos</b>	<b>6º</b>	<b>39 Pontos</b>
<b>2º</b>	<b>47 Pontos</b>	<b>7º</b>	<b>38 Pontos</b>
<b>3º</b>	<b>45 Pontos</b>	<b>8º</b>	<b>37 Pontos</b>
<b>4º</b>	<b>43 Pontos</b>	<b>9º</b>	<b>36 Pontos</b>
<b>5º</b>	<b>41 Pontos</b>	<b>10º</b>	<b>35 Pontos</b>

e assim sucessivamente, de ponto em ponto até ao **40º classificado**.

**14.2** – Em caso de empate nas situações previstas no artigo anterior, idênticas pontuações serão atribuídas a ambos os Condutores em questão.

**14.3** – As pontuações referidas no Art. 14.2.1, só serão atribuídas se o Condutor se tiver classificado na prova.

#### ARTIGO 15 – REGRAS DE PONTUAÇÃO E DESEMPATE

**15.1** – Para efeitos de pontuação final na Challenge Desafio Único e Troféu Feminino Desafio Único, serão considerados em relação a cada Condutor, os melhores resultados obtidos, no máximo de cinco.

**15.1.1** – No caso de não se realizarem todas as competições referidas no Artigo 2.1, observar-se-à a seguinte regra para a determinação do número máximo dos melhores resultados a considerar:

<b>N.º de competições que pontuaram</b>	<b>N.º máximo de resultados a considerar</b>
<b>5</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>4</b>

**15.1.2** – A Challenge Desafio Único e o Troféu Feminino Desafio Único 2010 serão anulados se não se realizarem um mínimo de quatro provas.

**15.2** – Só serão considerados na classificação final Absoluta da Challenge Desafio Único e Troféu Feminino Desafio Único, os Condutores que tenham pontuado, em pelo menos 50% (arredondado para o número inteiro imediatamente superior, no caso de o número ser ímpar) das corridas realizadas.

**15.3** – Se não houver nenhum Condutor com o número mínimo de pontuações estabelecidas em 15.2, a Challenge Desafio Único e / ou o Troféu Feminino Desafio Único será (ão) anulada (os).

**15.4** – Eventuais casos de igualdade de pontuação na classificação final da Challenge Desafio Único e Troféu Feminino Desafio Único serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no § 2º do Artigo 23º das “Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting – 2010”.

#### ARTIGO 16 – PRÉMIOS FINAIS

**16.1** – Ao Condutor que somar maior número de pontos nos termos dos Artigos 14 e 15, será atribuído o título de VENCEDOR da Challenge Desafio Único.

**16.2** – À Condutora que somar maior número de pontos nos termos dos Artigo 14 e 15, será atribuído o título de VENCEDORA do Troféu Feminino Desafio Único.

**16.3** – Na Challenge Desafio Único 2010 serão atribuídos (em cada uma das Categorias FEUP 1 e FEUP 2) prémios finais:

- a) Ao VENCEDOR da Challenge Desafio Único
- b) Aos Condutores classificados nos segundos e terceiro lugares.
- c) À VENCEDORA do Troféu Feminino Desafio Único
- d) Às Conductoras classificadas nos segundos e terceiro lugares.

**16.4** – Os prémios da Challenge Desafio Único e do Troféu Feminino Desafio Único só serão entregues aos Condutores que se apresentem pessoalmente na respectiva cerimónia, nos termos do Artigo 43º das Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting 2010.

#### ARTIGO 17 – RECLAMAÇÕES

Quaisquer reclamações ou apelos devem ser apresentados nos termos definidos no CDI bem como nos artigos 24º., 25º., 26º. e 27º. das “Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting 2010”.

#### ARTIGO 18 – ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

Qualquer modificação ao presente regulamento ou seus Anexos, será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua conseqüente publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt.

# ANEXO I – REGULAMENTO DA COMPETIÇÃO

## ARTIGO 19 – NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

**19.1** – Os números de competição deverão estar de acordo com o previsto nos artigos 206, 207 e 209 do CDI, e serem colocados nos espaços indicados no Anexo 2 ao presente Regulamento.

- a) Para facilidade de leitura pela Cronometragem, um número de competição adicional deverá ser colocado no tejadilho da viatura.
- b) No que respeita aos números colocados nas laterais da viatura e em cima ou em baixo da área correspondente à definida para o fundo contrastante, uma superfície com uma largura de 50 cm e uma altura de 12 cm será obrigatoriamente deixada à disposição dos Organizadores, que a poderão usar para fins publicitários.

Nas viaturas em que esta superfície não seja disponível, o Concorrente é obrigado a manter livre de qualquer publicidade uma superfície complementar com as mesmas dimensões da superfície em falta, em zona adjacente à área correspondente à definida para o fundo contrastante.

**19.2** – A todos os Concorrentes da Challenge Desafio Único, serão atribuídos números permanentes para todas as provas de 2010.

**19.2.1** – Na Cat. FEUP 2, a viatura reservada ao Condutor convidado (Art. 4.7 do presente Regulamento), ostentará sempre e em todas as provas o mesmo número de competição, independentemente do Condutor que a conduza.

## **19.3 – NÚMERO E NOMES DOS CONDUTORES ADICIONAL NO PÁRA-BRISAS**

**19.3.1** – A exibição de um número de competição adicional no pára – brisas é obrigatório, e tem que respeitar as seguintes condições:

- a) O número de competição terá de ser escrito em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixado do lado contrário ao do Condutor, localizado a 12 cm da parte superior do vidro da frente ou traseiro.
- b) A altura máxima não pode exceder os 10 cm e não pode ser inferior a 8 cm
- c) A largura máxima do traço dos algarismos é de 2 cm.

**19.3.2** – Os nomes dos Condutores no pára-brisas são obrigatórios, e têm de respeitar as seguintes condições:

- a) Os nomes terão de ser escritos em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixados do lado contrário ao do Condutor, localizados a 2 cm da parte inferior do número de competição adicional.
- b) A altura máxima não pode exceder os 10 cm e não pode ser inferior a 8 cm
- c) A largura máxima do traço das letras é de 2 cm.

## Art. 20 – VERIFICAÇÕES

### **ADMINISTRATIVAS**

**20.1** – Em cada prova da Challenge Desafio Único 2010 em que um Concorrente ou Condutor participe, os Oficiais de Prova responsáveis pelas Verificações Administrativas verificarão as respectivas licenças.

## **TÉCNICAS**

**20.2** – As verificações técnicas iniciais terão o seu início após as Verificações Administrativas e serão efectuadas em local a definir pelo Regulamento Particular de cada prova,

## **TÉCNICAS FINAIS**

**20.3** – Após o final de cada prova e para além das decisões eventualmente tomadas nesse sentido pelos Organizadores da Prova, a Comissão Organizadora poderá determinar a Verificação Técnica de uma ou mais viaturas participantes na Challenge Desafio Único, após a devida autorização do Colégio dos Comissários Desportivos.

**20.4** – As despesas oficiais e de transporte inerentes, das viaturas sujeitas a verificações técnicas finais, serão a cargo dos concorrentes da Challenge Desafio Único.

Tais verificações respeitarão o determinado nas Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting 2010 e poderão ter lugar no próprio circuito imediatamente após a prova, ou em data e lugar a indicar.

**20.5** – Entende-se por “despesas oficiais” as despesas inerentes à disponibilização de instalações e equipamento oficial, necessários à desmontagem das viaturas. Será da responsabilidade dos Concorrentes a desmontagem e posterior montagem das peças verificadas, incluindo os motores.

## Artigo 21 – CRONOMETRAGEM – OUTROS EQUIPAMENTOS NAS VIATURAS

### **21.1 – SISTEMA DE CRONOMETRAGEM**

**21.1.1** – É obrigatório para todos os concorrentes que participem em provas de circuito da Challenge Desafio Único terem instalado na sua viatura um “transponder” com as seguintes características:

Marca: AMB

Referência: TranX260 ou TranXPro

Características: Autónomo e alimentado por bateria

**21.1.2** – Todos os Concorrentes deverão durante as verificações administrativas informar o Organizador do número de identificação do seu “TP” para que o mesmo possa ser registado no sistema de cronometragem.

**21.1.3** – Qualquer deficiência verificada num “TP” que tenha implicações na classificação, não poderá ser imputada ao Organizador, assumindo o Concorrente todas as consequências resultantes do seu eventual mau funcionamento ou falta de recarregamento.

**21.1.4** – O Concorrente deve apresentar-se na partida para qualquer sessão de treinos livres ou cronometrados, mangas de qualificação ou corridas, com o “transponder” correctamente instalado na viatura, sob pena de ser impedido de participar na mesma.

**21.1.5** – Para possibilitar que os serviços de cronometragem possam testar previamente o bom funcionamento de cada “transponder” a sua utilização é obrigatória para os Concorrentes a partir do início dos treinos livres.

**21.1.6** – Qualquer falta de atribuição de tempo nos treinos cronometrados por razões que se prendam com a entrada em pista da viatura sem “transponder” será da exclusiva responsabilidade do respectivo Condutor.

**21.1.7** – A verificação da correcta colocação do “transponder” é da responsabilidade dos Comissários Técnicos no momento das verificações técnicas iniciais.

Contudo, a sua colocação é da responsabilidade do Concorrente, devendo o mesmo ser fixado na cava da roda do lado direito da viatura não podendo a sua colocação ultrapassar 60 cm de distância ao solo.

Por determinação do Comissário Técnico Chefe e aprovação do CCD a sua colocação poderá ocorrer noutra local da viatura.

## ARTIGO 22 – EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

### 22.1 – Capacetes

Em todas as provas, é estritamente obrigatório que todos os Condutores utilizem capacete em conformidade com uma das normas da lista técnica nº 25 do Anexo J nos termos do Art. 1 Capítulo III do Anexo L do C.D.I.

### 22.2 – Vestuário resistente às chamas (Ignífugo ou resistente ao fogo)

Em todas as provas é estritamente obrigatório que os Condutores usem um fato de competição, assim como luvas, roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 nos termos do Art. 2 Capítulo III do Anexo L do C.D.I.

### 22.3 – Dispositivos de Retenção da Cabeça (“HANS”)

Em todas as provas da Challenge Desafio Único 2010 é obrigatório que todos os Condutores utilizem um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA nos termos do Art.º 3 do Capítulo III do Anexo L ao CDI

## Art. 23 – DISCIPLINA GERAL DE PADDOCK E BOXES

**23.1** – A organização da Challenge Desafio Único disporá de uma área no “Paddock” para realização de diferentes actividades que se desenrolem em torno do evento.

**23.2** – É proibido o estacionamento de viaturas particulares na área de Paddock, reservada exclusivamente a viaturas de serviço devidamente credenciados para o efeito.

**23.3** – Todos os Concorrentes e Condutores serão obrigados a parquear as suas viaturas particulares nos locais indicados pela Organização de cada Prova.

**23.4** – No caso da atribuição de boxes à Challenge Desafio Único é proibida a utilização das boxes por outros veículos que não os da Challenge Desafio Único.

**23.5** – É proibida a permanência de pessoas não credenciadas no interior das boxes, durante a realização de treinos e corridas da Challenge Desafio Único.

**23.6** – Excepto ao Concorrente / Conductor (es), às Autoridades Desportivas e Oficiais da Prova, não é autorizada a entrada na zona de boxe reservada à reparação técnica das viaturas a qualquer outra pessoa, mesmo que detentora de “credenciais” emitidas pela Organização da Prova.

**23.7** – Todos os membros de cada equipa da Challenge Desafio Único deverão ter sempre bem visível a sua identificação, dentro do recinto do evento.

## Art. 24 – CREDENCIAIS DE ACESSO

**24.1** – A todos os concorrentes devidamente inscritos na Challenge Desafio Único, serão distribuídos pela Comissão Organizadora, na primeira prova em que participem, os seguintes “passes oficiais” válidos para toda a época e nos eventos onde se encontrar inscrito o respectivo Concorrente.

- 1 (um) passe de box Concorrente
- 2 (dois) passes de box Conductor

- 1 (um) passe de Pit Lane para o Chefe de Equipa
- 2 (dois) passes de Pit Lane para os “Assistentes”
- 2 (dois) autocolantes de muro – cujo significado se destina a poder estar no muro das boxes e poder deslocar-se ao Pit Lane (ou às boxes) quando o seu condutor entrar no mesmo por qualquer motivo.
- 2 (dois) passes VIP

**24.2** – A substituição de passes (em caso de perda/extravio) só poderá ser efectuada após o pagamento de uma taxa unitária de €50,00 (cinquenta Euros), acrescidos de IVA.

**24.3** – O Concorrente será o responsável pelas credenciais de acesso de todos os elementos da sua equipa.

**24.4** – Será obrigatório para todas as pessoas que integram as equipas participantes (1 Chefe de Equipa e até 2 Assistentes) na Challenge Desafio Único, que actuem nos parques de trabalho ou zona das boxes e Pit-Lane, serem titulares da Licença Desportiva correspondente, emitida pela FPAK e válida para o ano em curso.

**24.5** – Apenas poderão permanecer na zona de boxes e Pit-Lane, durante o decorrer dos treinos e / ou corridas, os elementos devidamente licenciados e com as credenciais fornecidas pela Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único.

**24.6** – Qualquer outra credencial (incluindo as de "VIP") fornecida pela Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único ou pelo Clube Organizador, não terá acesso a essas áreas quando estiverem a decorrer os treinos ou corridas.

#### ART. 25 – COMBUSTÍVEIS

A Comissão Organizadora poderá, através de comunicado a afixar no Secretariado das Provas com uma antecedência mínima de 48 horas em relação ao horário definido para o início das verificações administrativas, estabelecer o local de abastecimento de combustível obrigatório para essa prova.

#### ART. 26 – DIREITOS DE IMAGEM

**26.1** - Os direitos de Imagem – recolha, emissão e venda de imagens em qualquer suporte – das provas da Challenge Desafio Único, são, por derrogação específica da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, exclusivos da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

Assim, e à excepção das imagens recolhidas por qualquer órgão de comunicação em cumprimento da legislação específica em vigor e nomeadamente do direito à informação, qualquer outra transmissão, retransmissão ou reprodução de imagens, sem prévia autorização da Comissão Organizadora do Challenge Desafio Único, é expressamente proibida.

**26.2** - Por exclusiva solicitação da Comissão Organizadora do Challenge Desafio Único, os Concorrentes terão de instalar uma câmara de vídeo no interior da viatura nos suportes existentes nas armações de segurança destinadas a este efeito.

Os Concorrentes seleccionados para a instalação destas câmaras serão obrigados a inserir a publicidade indicada pela Comissão Organizadora na frente da câmara.

Não será permitida a inserção de qualquer outra publicidade no cockpit sem a prévia autorização da Comissão Organizadora.

**26.3** - A correcta instalação e as condições de segurança das câmaras “in-car” deverão ser obrigatoriamente confirmadas durante as Verificações Técnicas iniciais de cada prova, pelos Comissários Técnicos da mesma.

No seu relatório das verificações técnicas, o Comissário Técnico Chefe informará o Colégio de Comissários Desportivos da prova, de quais as viaturas em que, devidamente autorizadas, se encontram instaladas câmaras vídeo.

A montagem de câmaras vídeo em qualquer outro momento da prova, só poderá ser efectuada após expressa autorização do Colégio de Comissários Desportivos, o qual determinará que o Comissário Técnico Chefe confirme as condições de segurança dessa instalação.

**26.4** - O Colégio de Comissários Desportivos poderá ainda determinar em qualquer momento da prova, a selagem de quaisquer câmaras – vídeo instaladas em viaturas participantes na competição e a entrega para efeitos de visionamento pelo CCD, das “cassetes” nelas montadas.

Após visionamento, e salvo se for entendimento do CCD que a “cassete” deva ser retida – ou que lhe seja disponibilizada de imediato uma cópia exacta da mesma – para posterior procedimento disciplinar, a “cassete” deverá ser devolvida à respectiva equipa ou à Comissão Organizadora da Challenge Desafio Único.

#### ART. 27 – DESVANTAGEM DE PESO

**27.1** – No final de cada prova serão calculadas as desvantagens de peso que serão impostas a cada Condutor (individualmente) para a prova seguinte

A desvantagem de peso será aplicada através de um lastro cujo peso será calculado da seguinte forma:

a) Às equipas classificadas nos quatro primeiros lugares de cada prova da Challenge Desafio Único, o lastro será imposto a cada um dos Conductores de acordo com a seguinte escala:

FEUP1 –	1º +20 kg	2º +15 kg	3º +10 kg	4º +5 kg
FEUP2 –	1º +30 kg	2º +20 kg	3º +10 kg	4º 0 kg

b) Aos Conductores classificados nos quatro primeiros lugares da classificação geral, o lastro será imposto ao respectivo Condutor (independentemente da equipa em que participa) de acordo com a seguinte escala:

FEUP1 –	1º +20 kg	2º +15 kg	3º +10 kg	4º +5 kg
FEUP2 –	1º +30 kg	2º +20 kg	3º +10 kg	4º 0 kg

**27.2** – As desvantagens de peso a) e b) são cumulativas. Contudo, o valor máximo de desvantagem de peso atribuível a cada Condutor é de 40 kg para a categoria FEUP1 e de 60 kg para a categoria FEUP2. A desvantagem de peso imposta pela classificação na prova (a) é cumulativa de prova para prova. A desvantagem de peso imposta pela classificação geral (b) é definida e aplicada prova a prova.

**27.3** – O “lastro” para cumprimento da desvantagem de peso tem de respeitar o disposto nos Nrs. 4.2 e 4.3 do Artigo 257A do Anexo “J” ao CDI.

Um sistema simples de selagem terá que estar disponível.

**27.4** – As desvantagens de peso impostas terão de ser utilizadas nos treinos livres, cronometrados e mangas da prova para a qual foram atribuídas.

Em caso de cancelamento de uma prova as desvantagens de peso serão transferidas para a prova seguinte.

**27.5** – A redução da desvantagem de peso imposta por classificação nas provas (a) Art.º 27.1) será aplicada para ambas as categorias de acordo com a seguinte escala:

**FEUP 1**

- 6º menos 5 kg; 7º menos 10 kg; 8º menos 15kg; a partir do 9º menos 20 kg.
- todos os carros que iniciaram a prova mas não a tenham terminado: menos 20 kg

**FEUP 2**

- 5º menos 10 kg; 6º menos 20 kg; a partir do 7º menos 30 kg.
- todos os carros que iniciaram a prova mas não a tenham terminado: menos 30 kg

**27.6** – Em cada prova, a desvantagem de peso atribuível a cada Equipa, corresponderá à maior desvantagem de peso que haja sido atribuída a um dos Condutores que a constituam.

**27.7** – Nas provas de Montanha, as desvantagens de peso não são aplicáveis. Contudo, e em relação à prova imediatamente seguinte do calendário da Challenge Desafio Único 2010, a aplicação ou redução das desvantagens de peso, resultará do disposto nos Art. 27.1 e 27.5 do presente regulamento, em relação à classificação verificada nessa prova de Montanha.

**Art. 28 – COMISSÃO DE HONRA / COMISSÃO TÉCNICA**

**28.1** – A Comissão de Honra da Challenge Desafio Único é constituída pelas seguintes personalidades:

António Pinto Barbedo Magalhães (Prof. Dr.)	Responsável pelos Projectos LIDERA da Universidade do Porto
António Torres Marques (Prof. Dr.)	Director do Departamento de Engenharia Mecânica da FEUP
Carlos Albino Veiga da Costa (Prof. Dr.)	Director da FEUP
Luiz Pinto de Freitas	Presidente da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting
Manuel Vieira (Eng.º)	Elemento da Comissão Organizadora nas edições 2007 e 2008 da Challenge Desafio Único

**28.2** – A Comissão Técnica da Challenge Desafio Único 2010 é constituída pelos seguintes elementos:

- **Ágata Sousa**
- **Bruno Santos**
- **Diogo Santos**
- **José Ferreira Duarte**
- **Jorge Pinto**
- **Luís Costa**
- **Ruben Cardoso**
- **Sérgio Moreira**

## ANEXO 2

**PORMENORES REFERENTES À PUBLICIDADE**  
(EM DOCUMENTO ANEXO)