

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE KARTING 2010

ACTUALIZAÇÃO EM 25-10-2010

I - GENERALIDADES

1.1 - O Karting é uma modalidade desportiva ou de lazer praticada exclusivamente sob a jurisdição da FPAK. São assim exigidos comportamentos e atitudes correctas por parte dos Concorrentes, Condutores e respectivos acompanhantes, Organizadores e Oficiais da Prova.

1.2 - A coordenação das provas de "Karting" é assegurada exclusivamente pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, adiante designada por FPAK.

II - DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 - As provas nacionais serão disputadas de harmonia com as presentes Prescrições Especificas de Karting (designadas PRK) e os respectivos regulamentos desportivos e técnicos aprovados pela FPAK. Essas provas deverão ser obrigatória e previamente inscritas no Calendário Desportivo Nacional de Karting elaborado anualmente pela FPAK.

2.2 - Nas provas nacionais ou regionais, apenas poderão participar Concorrentes e Condutores detentores de Licença Desportiva emitida pela FPAK.

2.3 - As provas internacionais serão disputadas em conformidade com o Regulamento Internacional de Karting do ano em curso, estabelecido pela CIK/FIA (Comissão Internacional de Karting da FIA). Essas provas deverão estar inscritas no Calendário Internacional CIK/FIA, devendo para o efeito ser pedida a sua inclusão dentro dos prazos determinados.

2.4 - Não será autorizada a realização de quaisquer outras provas de Karting, nas datas definidas para as competições nacionais promovidas pela FPAK, tais como definidas no Calendário Desportivo Nacional de Karting, a menos que integrem o programa de uma dessas provas.

2.5 - Exceptuar-se-á, contudo, o eventual caso de uma prova, cuja realização haja já sido anteriormente autorizada para uma data que, por motivos da eventual necessidade de alteração de datas do Calendário Desportivo Nacional, possa vir a coincidir com a (s) nova (s) data (s) então definida (s) para o Campeonato de Portugal de Karting, Troféu do Futuro, Troféu de Iniciação, Troféu Nacional e TPK.

III - ORGANIZAÇÃO DA PROVA

3.1 - O Clube Organizador, a sua denominação, o tipo de provas a disputar e a data da realização, são mencionados no Regulamento Particular de cada prova, que completa a presente regulamentação geral.

3.2 - Qualquer competição de Karting inscrita no Calendário Desportivo Nacional, é organizada de acordo com as normas do Código Desportivo Internacional, das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, das Prescrições Especificas de Karting e dos respectivos regulamentos particulares nacionais elaborados e publicados pela FPAK bem como dos regulamentos específicos dos Troféus (quando aplicável), os quais todos os Concorrentes e Condutores se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.

IV - LICENÇAS DESPORTIVAS

4.1 - Nas provas de Karting inscritas no Calendário Desportivo Nacional, podem participar todos os Concorrentes/Condutores detentores de Licença Desportivas válidas para o ano em curso.

4.2 - No caso em que o Concorrente não esteja a bordo do seu Kart, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade ao Condutor quando este tiver idade igual ou superior a dezoito anos.

Quando a idade do Condutor for inferior a dezoito anos essa responsabilidade incumbe exclusivamente ao Concorrente inscrito.

4.3 - As Licenças Desportivas serão obrigatoriamente apresentadas aos Organizadores das provas por todos os Concorrentes e Condutores regularmente inscritos em cada prova.

4.4 - Recorda-se que 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.

4.5. – Para que não existam quaisquer dúvidas no que concerne ao tipo de Licenças Desportivas a requerer, independentemente da Categoria em que se deseje competir, esclarece-se que o tipo de Licenças terá sempre que corresponder ao nível etário estabelecido para cada uma das Licenças Cadetes, Juvenis, ou Júnior/ (KF3).

Assim, e para participação nas:

- Categoria Troféu Iniciação: a Licença desportiva será “INICIAÇÃO”
- Categoria Cadetes: a Licença Desportiva será “CADETES”;
- Categoria Juvenis: a Licença Desportiva será “JUVENIS”,
- Categorias Júnior ou KF3: a Licença Desportiva será “JUNIOR”
- Categoria KZ2: a Licença Desportiva será “NACIONAL”

V – IDADES

5.1 - Em provas nacionais reconhecidas pela FPAK, a idade mínima é de 5 (cinco) anos, salvaguardando-se as exceções indicadas.

5.2 - Categorias:

Categoria	Idade mínima	Idade máxima	Observações
Troféu Iniciação	5	7	(a)
Cadetes	7	9	(a)
Juvenis	10	12	(b)
Júnior e KF3	12	15	(c)
KZ2	15	✓	(d)

a) Troféu de Iniciação: a partir do dia do 5º aniversário e até final do ano civil em que complete 7 anos;

a) Cadetes: a partir do dia do 7º aniversário e até final do ano civil em que complete 9 anos;

b) Juvenis: **a partir do início do ano em que cumpra o 10º aniversário** e até final do ano civil em que complete 12 anos;

c) Júnior: a partir do dia do 12º aniversário e até final do ano civil em que complete 15 anos;

d) KZ2: a partir do dia do 15º aniversário.

VI – PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES

6.1 - LICENÇAS REGIONAIS

6.1.1. – Aos Vencedores (do ano anterior) do Trofeu do Futuro (Categorias Cadetes) é autorizada, facultativamente, a participação na época seguinte na Categoria Juvenis ainda que a sua idade seja inferior aos mínimos estabelecidos para essa Categoria.

Tal opção deverá ser exercida na data da requisição inicial da Licença Desportiva, através de declaração expressa do responsável pelo poder paternal (ou tutor, se for o caso) e será irreversível.

6.1.2 - Para as categorias Juvenis, Júnior / KF3, KZ2, os Condutores poderão obter acesso antecipado a cada uma dessas categorias, sempre que a data do aniversário referida como mínimo para acesso à respectiva categoria, ocorra no decurso do ano civil em que se disputem as competições nacionais promovidas pela FPAK.

6.1.3 - Todos os Condutores titulares de uma licença desportiva específica para uma determinada categoria etária e que no decorrer do mesmo ano civil, requisitem a regraduação da sua licença para um grau superior, não mais poderão participar em provas da categoria etária inferior à que corresponda à nova licença de que passarem a ser detentores.

6.2 - LICENÇAS NACIONAL “C” OU INTERNACIONAIS:

6.2.1 – Júnior / KF3:

6.2.1.1 – No que se refere à emissão de Licenças Desportivas Nacional “C”, a FPAK poderá conceder uma derrogação ao limite mínimo de idade para acesso a esta categoria, desde que o 13º aniversário do Condutor ocorra no decurso do ano civil em que se disputem as competições e que o Condutor tenha tido um mínimo de duas classificações em provas de Campeonatos ou Troféus Nacionais ou Regionais de Karting. Tal opção será irreversível.

6.2.1.2 - De acordo com as normas regulamentares CIK-FIA, para participação nos Campeonatos CIK-FIA 2010, os condutores Júnior terão de ser portadores da licença desportiva Internacional “C Júnior”.

A qual poderá ser concedida nos termos definidos no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2010 da FPAK,

6.2.2. - De acordo com as normas regulamentares CIK-FIA, para participação nos outros Campeonatos CIK-FIA 2010 que tal o exijam, os condutores terão de ser portadores da licença desportiva Internacional “B”.

A qual poderá ser concedida nos termos definidos no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2010 da FPAK,

6.3 - Qualquer requisição e concessão de licença desportiva “C-Sénior” ou “B” no ano em curso, é definitiva e irreversível.

6.4 – A opção de acesso a categorias superiores deverá ser exercida na data da requisição inicial da Licença Desportiva e será irreversível.

6.5 – Todos os Condutores titulares de uma licença desportiva específica para uma determinada categoria etária e que no decorrer do mesmo ano civil, requisitem a regraduação da sua licença para um grau superior, não mais poderão participar em provas da categoria etária inferior à que corresponda à nova licença de que passarem a ser detentores.

VII – CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING

7.1 – Quaisquer competições oficiais de Karting só poderão ser efectuadas em circuitos ocasionais ou permanentes desde que previamente homologados pela FPAK e devidamente autorizados pelas Autoridades competentes.

7.2 - Dada a idade escolar da maioria dos Condutores participantes nas provas do Calendário Desportivo Nacional de Karting, a FPAK recomenda fortemente a não realização de quaisquer treinos privados nos dias úteis que antecedam a prova.

VIII – INSCRIÇÕES

8.1 - O número máximo de Condutores aceites para inscrição em cada prova é de:

Campeonato-de Portugal e outras competições promovidas pela FPAK	40 Condutores por categoria
Taça de Portugal	Sem limitações

8.2 - Toda a omissão danosa ou falsa declaração no que respeita aos dados do Concorrente, Condutor e restantes elementos da equipa, bem como das características do Kart inscrito implicarão a exclusão imediata do Concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

8.3 - No que respeita aos Karts de competição, fica subentendido que os Concorrentes inscrevem, sob sua inteira responsabilidade e honra, um Kart conforme ao Código Desportivo Internacional e seus Anexos, especificações técnicas em vigor em Portugal, assim como da regulamentação da categoria ou Troféu de marca que corresponda à sua inscrição.

8.4 - Cada Concorrente inscrito, deverá, obrigatoriamente, munir-se de uma cópia oficial das Fichas de Homologação (ou de Registo) do seu material (motor, chassis, carroçarias, carburador, ignições, escape, silenciador de escape, travões, caixas, etc.) quando requerido na sua categoria.

O CCD reservar-se-á o direito de recusar a participação na prova, de qualquer Concorrente que não apresente a respectiva Ficha de Homologação no momento das Verificações Técnicas iniciais.

8.4.1- Incumbe ao Concorrente provar aos Comissários Técnicos e aos Comissários Desportivos – a qualquer momento da prova – que o Kart por si inscrito está em integral conformidade com a regulamentação aplicável.

8.5 - Qualquer Concorrente poderá inscrever-se em mais do que uma categoria num mesmo programa de prova, desde que os respectivos Condutores detenham Licença Desportivas para as respectivas categorias. Nesse caso, será devida uma taxa por cada inscrição.

IX – EQUIPAS

9.1 - Cada Kart, quando em pista, não poderá em caso algum ter a bordo qualquer outra pessoa que não o Condutor designado no respectivo Boletim de Inscrição.

9.2 - Nos casos em que o Concorrente inscrito seja titular de Licença Desportiva Colectiva, um segundo Condutor poderá substituir o Condutor titular, em caso de impossibilidade por parte deste.

9.2.1 - A nomeação deste Condutor deverá ser comunicada aos Organizadores durante as Verificações Documentais antes da prova.

O Condutor substituto deverá apresentar a mesma documentação exigida ao Condutor inicialmente inscrito.

9.3 - Em qualquer caso, apenas os Condutores que tenham participado nos treinos cronometrados serão autorizados a tomar lugar na grelha de partida, mesmo que não tenham obtido qualquer tempo de volta cronometrada.

9.4 – É da inteira responsabilidade do Concorrente assegurar-se que todas as pessoas relacionadas com a sua inscrição numa prova respeitam todas as disposições do CDI, dos Regulamentos Técnico e Desportivo pelos quais as mesmas são disputadas.

9.4.1 - Qualquer Concorrente detentor de Licença Colectiva inscrito na prova, deve designar e identificar por escrito em papel timbrado do Concorrente, o seu representante oficial nessa prova, fazendo entrega desse documento o mais tardar nas verificações documentais.

Em qualquer momento da prova, o representante de um Kart nela inscrito é responsável conjunta e solidariamente com o Concorrente, pelo respeito do conjunto de disposições do CDI e da regulamentação FPAK (ou CIK/FIA, quando aplicável).

X – NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1 - Todo o Condutor inscrito deverá apresentar no seu Kart, desde o início dos treinos livres e de forma bem visível, o número de competição que lhe tiver sido atribuído.

10.2 - As placas porta-números montadas na traseira do Kart deverão ser constituídas em matéria plástica, flexível e opaca, de formato quadrado, com ângulos arredondados (diâmetro de arredondamento de 15 a 25 mm) e 22 cm de lado.

10.2.1 - Os algarismos de competição serão pretos sobre fundo amarelo, com os mínimos de altura de 15 cm e de espessura de traço de 2 cm e com o desenho de letra tipo “helvética bold” ou similar, conforme se indica. Numeração com forma digital é proibida.

124

236

10.2.2 - Deverão ser colocados na dianteira, traseira e nas caixas laterais (nestas, o mais próximo possível das rodas traseiras) do Kart e estarem devidamente montados em qualquer momento da prova, incluindo as sessões de treinos livres.

10.2.3 – O Concorrente é responsável por assegurar que em qualquer momento da prova e quando em pista, os números de competição são inteiramente visíveis pela Cronometragem e pelos Oficiais da Prova.

10.3 - A todos os Concorrentes de cada Categoria das competições nacionais promovidas pela FPAK, serão atribuídos números permanentes válidos para todas as provas oficiais do ano.

Para os Condutores inscritos nos Campeonatos de Portugal de Karting e Troféu do Futuro (Karting), os respectivos números de competição serão atribuídos pela FPAK.

No caso de Condutores não inscritos nos CPK ou TFK e para cada Condutor e em cada Categoria, esse número será atribuído pelo respectivo Organizador na primeira prova em que participe em 2010 e manter-se-á o mesmo ao longo de todo o ano.

A FPAK apenas atribuirá o primeiro número de cada série ao Campeão Nacional da respectiva Categoria do ano anterior, desde que este se mantenha a competir nessa mesma Categoria. No caso de o Campeão Nacional em título numa determinada Categoria não competir no ano em curso nessa Categoria, o primeiro número não será atribuído.

Os Organizadores de cada prova, depois de observados os números de competição atribuídos pela FPAK para os Condutores inscritos nos CPK ou TFK, deverão respeitar o seguinte critério para os números a atribuir obrigatoriamente de forma sequencial:

Nota: na primeira centena, os zeros antes do número, servirão apenas de referência sequencial, não fazendo parte do número de competição a atribuir – ex. 005 representará o número de competição 5.

Troféu Iniciação	001 ⇔ 050
Cadetes	051 ⇔ 100
Juvenis	101 ⇔ 150
Júnior (Karts KF3 e Júnior)	151 ⇔ 200
KZ2	201 ⇔ 299

10.4 - A FPAK registará em listagem específica, a publicar no sítio da Internet, após cada prova disputada e mediante a informação recebida do respectivo Organizador da Lista de Inscritos definitiva da sua prova, o número de competição que tiver sido atribuído a determinado Condutor, o qual será mantido cativo para toda a época.

Assim, o Organizador da prova seguinte deverá consultar a listagem publicada com os números já atribuídos, para que lhe seja possível atribuir novos números aos Condutores que se inscrevam na sua prova e que, ou não estejam inscritos nos CPK /TFK ou ainda não tenham qualquer número de competição atribuído no ano em curso.

Qualquer mudança de Categoria de um condutor obrigará a nova atribuição de número de competição correspondente à Categoria em que se inscrever pela primeira vez.

XI – EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

11.1 - Em conformidade com o descrito no Art.º 3, alínea 2) – Segurança do Kart e do Equipamento, transcrita no Regulamento Técnico de Karting CIK/FIA.

11.2 - Este equipamento será constituído por materiais resistentes e na medida do possível, ininflamáveis ou ignífugos.

11.3 - Todo o Condutor que se apresente não conforme com estas disposições, será impedido de participar na prova (treinos livres, cronometrados, carburação, mangas e corridas).

11.4 - A FPAK recomenda a utilização de um colar de protecção do pescoço a todos os praticantes de Karting. O uso deste dispositivo deve ser utilizado com capacete apropriado.

11.5 – Durante os treinos e corridas é proibido o uso pelos Condutores de quaisquer objectos de adorno, sob a forma de “piercings”, colares ou pulseiras de metal ou de qualquer outro material.

É igualmente proibido ao Condutor transportar (no seu fato de competição ou em qualquer local do Kart, mesmo que fixado), qualquer equipamento, ferramenta ou material sobressalente, que possibilite a reparação do kart durante os treinos ou corridas.

Verificações ao cumprimento deste procedimento poderão ser efectuadas antes do início dos treinos e corridas.

11.6 - Apenas para utilização em provas de “Resistência – Karting” (com duração superior a uma hora) e desde que o Regulamento Particular da prova (ou do Troféu) não o interdite, é autorizado o uso de aparelhos de comunicação via rádio entre o piloto e a sua equipa.

No entanto, estes aparelhos deverão respeitar as prescrições CIK – FIA.

11.7 – Prescrições CIK-FIA sobre os equipamentos de segurança:

O Condutor deve utilizar obrigatoriamente:

- Um capacete com uma protecção para os olhos eficiente e inquebrável. O capacete tem de ser usado obrigatória e devidamente apertado.

Para todas as categorias os capacetes devem estar conformes às seguintes prescrições:

- Snell Foundation, 1995-SA, K-98 and SA2000 (USA),
- British Standards Institution A-type and A/FR-type BS 6658-85, incluindo quaisquer aditamentos (Great Britain),
- SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1 and 31.2 (USA).
- Snell SA 2005 e Snell K 2005
- Snell – FIA CMH (Snell – FIA CMS 2007 e Snell – FIA CMR 2007), para Pilotos com menos de 15 anos (norma recomendada desde 2008 e obrigatória a partir de 01.01.2010)

Qualquer modificação a esta lista será publicada no Boletim CIK-FIA.

O peso dos capacetes pode ser verificado a qualquer momento da prova e não poderá exceder 1 800 gr ou 1 550 gr para a categoria Júnior.

Deverá ter-se em consideração que alguns tipos de capacetes não podem ser pintados nem aplicados sobre eles quaisquer autocolantes ou materiais adesivos, tal como definido no Anexo “L” ao CDI (Capítulo III, Artigo 1.2). Qualquer aplicação adicional – seja ou não aerodinâmica – sobre os capacetes, é proibida se não tiver sido homologada com o respectivo capacete.

- Um par de luvas que cubra completamente as mãos.
- Fato de competição que deve ser fabricado em tecido homologado ao “Nível 2” pela CIK-FIA e que ostentará de forma visível o número de homologação CIK-FIA. ´

Este deverá cobrir todo o corpo, incluindo os braços e as pernas.

Os fatos mantêm-se válidos até cinco anos após a sua data de fabricação e a homologação (possibilidade de produção) é válida por cinco anos.

Os fatos de cabedal que correspondam às normas da FIM são permitidos.

Para as provas em circuitos longos, os fatos em cabedal são obrigatórios, de acordo com as normas da FIM (moto, espessura 1,2 mm) sem forro ou com forro de seda, algodão ou Nomex.

- Um par de botas que devem cobrir os tornozelos.

XII – PUBLICIDADE

12.1 - A publicidade é autorizada em:

- a) Capacete, onde poderá constar o nome do Condutor
- b) Fato de competição
- c) Chassis, carenagens e barras de protecção dianteira
- d) Placa dianteira porta números, desde que esta não interfira com a fácil e imediata identificação do número de competição nela inscrito. Nesta placa, não é autorizada qualquer publicidade que ostente numeração.

12.2 - Toda a publicidade deverá estar conforme com o “Regulamento de Publicidade e Números de Competição”.

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

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

XIII – CONDIÇÕES DE ORGANIZAÇÃO

13.1 – Qualquer competição nacional promovida pela FPAK terá um Regulamento Tipo único (publicado no Anuário do Desporto Automóvel e do Karting em versão CD Rom e no site oficial da FPAK – www.fpak.pt), que todos os Organizadores e Concorrentes deverão obrigatoriamente respeitar.

Para o Campeonato de Portugal de Karting um programa de prova (grelha horária tipo) de cumprimento obrigatório será estabelecido e comunicado aos Organizadores.

Até 60 dias antes da data da prova, cada Organizador enviará para aprovação da FPAK, um projecto de Regulamento Particular da Prova nos termos dos § 2º e 3º do Art.º 3º das PGAPAK, contendo no mínimo:

- a) Menção da competição nacional ou regional em que a prova está integrada (Campeonato);
- b) Designação do Clube Organizador e número de alvará;
- c) Nome da prova;
- d) Indicação do Kartódromo, data da sua homologação, perímetro, largura, e sentido do percurso;
- e) Indicação das categorias admitidas e respectivo número de voltas em cada corrida;
- f) Indicação precisa do local do Briefing;
- g) Indicação do local do parque fechado;

- h) Indicação dos valores de inscrição por categoria (seguro incluído);
- i) Seguro: Identificação da Companhia Seguradora e montante do capital seguro;
- j) Inscrições: Indicação do local e horário onde, junto do Organizador ou FPAK, os Condutores que não se encontram inscritos no Campeonato de Portugal de Karting, poderão efectuar as inscrições. Mencionar igualmente data e hora do seu encerramento;
- k) Indicação precisa do local das Verificações Administrativas;
- l) Indicação precisa do local das Verificações Técnicas Iniciais;
- m) Indicação precisa da localização dos Quadros Oficiais de Afixação;
- n) Indicação do local onde se fará o controle Anti álcool e Antidopagem;
- o) Prémios: precisar o tipo, lista e local de entrega;
- p) Identificação dos Oficiais de Prova e respectivas licenças;
- q) Planta da pista – anexar planta da pista que fará parte integrante do Aditamento;
- r) Fluxograma da Zona Técnica – anexar modelo a distribuir;
- s) Boletim de inscrição – anexar um exemplar (apenas necessário para os Condutores que não fizeram a Pré-inscrição no Campeonato de Portugal de Karting).

13.2 - Nenhuma cláusula das Prescrições Específicas de Karting poderá ser revogada por um Regulamento Particular da Prova ou seus eventuais Aditamentos.

13.3 - Em todas as competições, cópias dos originais do Regulamento Particular, eventuais aditamentos, comunicações, apólice de seguro, alvará da prova, identificação – incluindo os números das Licenças Desportivas – de todos os Oficiais de Prova, bem como relação completa dos Comissários de Pista, deverão estar afixados permanentemente no Quadro Oficial da Prova.

13.4 - Se por obrigações comerciais (divulgação de patrocinadores, etc.) o Organizador quiser transcrever para distribuição o Regulamento Tipo, e vier a verificar-se erro ou omissão relativamente ao regulamento base publicado pela FPAK, fica claro que o Regulamento Tipo prevalecente será sempre o oficialmente publicado pela FPAK e seus eventuais aditamentos posteriores publicados pela FPAK.

Relativamente à TPK e tendo em conta a sua especificidade, o Organizador tendo por base o regulamento standard, elaborará em colaboração com a FPAK, o respectivo regulamento particular e o programa horário.

XIV – SISTEMA DE CRONOMETRAGEM – RECOLHA DE DADOS

14.1 - Será obrigatoriamente utilizada nos treinos livres, cronometrados e corridas, aparelhagem cujo registo de tomada de tempos (início e final) não seja comandado manualmente e esteja habilitada a medir até ao centésimo de segundo.

14.2 - Para as competições nacionais promovidas pela FPAK o sistema de Cronometragem deverá ser OBRIGATORIAMENTE electrónico com “transponders” AMB (TranX160).

14.2.1 – Um sistema paralelo, por célula, ou outro (não dependente do sistema electrónico) deverá ser utilizado para reconfirmação em caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do transponder, será válida a cronometragem alternativa. As células de Cronometragem deverão estar colocadas a uma altura máxima de 25 cm em relação à pista.

14.2.2 – Recomenda-se que todas as outras provas de Karting inscritas no Calendário Desportivo Nacional utilizem o mesmo sistema de cronometragem previsto nos números anteriores.

14.3 - Durante as corridas um sistema paralelo (manual ou outro), deverá permitir o registo do número de voltas efectuadas por cada Conductor.

14.4 - Dado que o sistema de cronometragem será automático, cada Conductor terá que, obrigatoriamente utilizar nos treinos livres, cronometrados, mangas e corridas, um “transponder” do modelo definido em 14.2.

14.4.1 - Para todos os Concorrentes é altamente recomendável a utilização de “TP” – Transponders pessoais (personal transponders) do mesmo tipo previsto em 14.2 e que devem ser por eles adquiridos directamente à

AMB, i.t. – Zuiderhoutlaan 4 – 2012 PJ Haarlem (HOLANDA) – E-mail: support@amb-it.com

Neste caso, deverão os Concorrentes informar o Organizador durante as Verificações Administrativas do número de identificação do seu “TP”, para que o mesmo possa ser registado no sistema de Cronometragem

14.4.2 - 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.

14.5. – Nos casos em que o Concorrente não disponha de “TP”, poderá o Clube Organizador (ou o respectivo Circuito) disponibilizar aos Concorrentes “transponders” do mesmo tipo, se deles dispuser. Nesse caso, o “transponder “ poderá ser levantado no decurso das Verificações Administrativas, mediante a entrega de uma caução a definir pela Organização, a qual será devolvida integralmente no final da prova, mediante a devolução do “transponder em perfeito estado de conservação.

Esta caução não poderá exceder o valor de € 400,00 (quatrocentos Euros).

14.5.1 - Os Organizadores estão autorizados a cobrar uma taxa de utilização por cada transponder que cedam a título provisório, a qual deverá constar do Regulamento Particular da Prova.

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

14.7 - Para possibilitar que os serviços de Cronometragem possam testar previamente o bom funcionamento de cada “transponder”, a sua utilização é obrigatória a partir do início dos treinos livres e para todas as categorias.

14.8 - Qualquer falta de atribuição de tempo nos treinos cronometrados, por razões que se prendam com a entrada em pista sem “transponder”, será da exclusiva responsabilidade do Conductor.

14.9 - A verificação da correcta colocação do “transponder” é da responsabilidade dos Comissários Técnicos. Contudo, a sua colocação é da responsabilidade do Concorrente, devendo o mesmo ser fixado na parte traseira do assento do Kart não podendo a sua colocação ultrapassar 40 cm de distância ao solo. Por determinação do Comissário Técnico Chefe e aprovação do CCD a sua colocação poderá ocorrer noutra local do Kart.

14.10 – Um sistema/dispositivo específico para a recolha de dados com vista à análise e controle do cumprimento da Regulamentação Técnica, poderá ser utilizado, o qual será utilizado de acordo com as normas que pela CIK-FIA e pela FPAK vierem a ser estabelecidas.

14.10.1 – Uma caução poderá ser aplicada pela utilização deste sistema/dispositivo.

XV – IDENTIFICATIVOS

15.1 - Cada Concorrente tem direito a ter (no máximo) dois “Assistentes”, devidamente licenciados pela FPAK.

15.1.1 – Nas Categorias etárias Troféu de Iniciação, Cadetes e Juvenis é permitida a entrada na Zona Técnica e Pré-Grelha de dois “Assistentes”.

Nos casos em que tal seja expressamente autorizado pelo Director de Prova ou pelo Colégio de Comissários Desportivos, poderão igualmente esses “Assistentes “ ter acesso à grelha de partida.

15.1.2 - Para todas as categorias, é expressamente interdito, quer o acesso quer a presença nas Zona Técnica, Pré-Grelha ou grelha de partida, de qualquer pessoa não detentora da respectiva Licença Desportiva e do identificativo oficial da prova.

15.2. - Nos documentos que a Direcção de Prova e/ou Colégio de Comissários Desportivos dirija ao Concorrente, deverá constar como prova de recepção a assinatura do Concorrente ou Condutor.

Da mesma forma, um Concorrente que pretenda entregar às Autoridades Desportivas da Prova, qualquer documento, deverá fazê-lo assinar pelo Concorrente ou Condutor

15.3 - Os Concorrentes são integral e solidariamente responsáveis nos termos do C.D.I. pelos actos praticados por todos e quaisquer elementos da sua equipa, incluindo aqueles a quem tenham sido emitidas pela FPAK, Licenças Desportivas de “Equipa/Assistente”.

A identificação destes elementos deve, obrigatoriamente, ser mencionada no Boletim de Inscrição da prova.

Para os Condutores que fizerem a sua Pré-inscrição no Campeonato de Portugal de Karting, a identificação dos Assistentes deve ser comunicada ao Organizador no horário previsto para as Verificações Administrativas da respectiva categoria, devendo ser apresentadas as correspondentes licenças desportivas.

15.4 - Os Organizadores fornecerão a cada Concorrente e durante as Verificações Documentais, os identificativos especiais para os elementos “Assistente” (com ou sem acesso à zona Técnica), “Condutor”, “Concorrente”, mencionados no Boletim de Inscrição, (ou, por comunicação do Concorrente para os casos dos Assistentes de um Condutor inscrito no CPK) e placa identificativa (medida aprox. 25x10 cm) para uma viatura com acesso ao Paddock.

Para o Concorrente possuidor de uma Licença Desportiva Colectiva, será entregue um identificativo que não dará acesso às zonas técnicas nem pista

Os identificativos, em cartão, com medidas aproximadas de 14 x 9,5 cm, deverão conter, o nome da prova – data: dias/mês/ano – n.º de competição – categoria – destinatário – logotipos da FPAK e do Clube Organizador.

Serão colocados em bolsas plásticas, devendo obrigatoriamente ter no verso a licença desportiva com a foto visível, devendo os seus utilizadores ostentá-los permanentemente e de forma facilmente identificável.

15.4.1 - Distribuição:

Condutor – 1

Assistente – 1 (sem acesso aos Parques)

Assistente/PARQUE – 1 (dois para as Categorias Iniciação, Cadetes e Juvenis)

Concorrente – 1 (Moral ou para Condutores menores de 18 anos),

(a um mesmo Concorrente apenas será distribuído um (1) identificativo “Concorrente”, mesmo que tenha inscrito vários Condutores)

Concorrente Moral – 2 passes de “CONVIDADO” por equipa

Placa para viatura – 1

15.4.2 - Havendo acumulação de funções, por exemplo Concorrente com Assistente ou outra situação, os cartões serão colocados na mesma bolsa.

15.5. - Para efeitos de rápida identificação, todos os elementos da equipa (Concorrente, Condutor e “Assistentes”) deverão ostentar permanentemente e de forma bem visível, os Identificativos Oficiais referidos em 15.4.

15.6 - Os Organizadores terão de efectuar obrigatoriamente nas Verificações Documentais, o controle das Licenças Desportivas de “Equipa/Assistente”.

Um documento com os dados identificativos de cada licenciado será emitido pela FPAK no acto da emissão da respectiva Licença Desportiva, do qual, deverá ser pelo Concorrente remetida fotocópia ao Organizador, juntamente com o respectivo Boletim de Inscrição, para facilidade da conferência dos dados fornecidos no acto da inscrição.

Para os Condutores inscritos no CPK, TFK e Troféu Iniciação a FPAK publicará no seu site oficial e enviará a cada Organizador, uma listagem completa com a identificação do Concorrente e do Condutor e os números das suas respectivas licenças.

15.7 - Os Organizadores deverão elaborar após o final das Verificações Documentais de cada categoria, uma relação onde conste a identificação do Concorrente, Condutor e “Assistentes”, e proceder à sua entrega ao Director da Prova e ao Presidente do Colégio de Comissários Desportivos, em momento anterior ao início dos treinos cronometrados.

15.8 - Um Condutor pode actuar como “Assistente” de outro Condutor participante, desde que devidamente licenciado como “Equipa/Assistente”

15.9 - Apenas poderá permanecer nas zonas de assistência rápida e ter acesso aos Parques Fechados de pneus e carburante, um dos “Assistentes” devidamente licenciado e com os passes específicos fornecidos pelo Organizador nos termos do n.º 15.4.

Por excepção e exclusivamente para as categorias Troféu Iniciação, Cadetes e Juvenis (face à idade reduzida dos Condutores), será autorizado o acesso simultâneo dos seus dois “Assistentes”.

Qualquer outra credencial (incluindo as de “Convidado”) fornecida pelo Clube Organizador, não poderá dar acesso a essas áreas.

15.10 - Apenas os operadores de imagem e fotógrafos credenciados pela FPAK ou pelo Clube Organizador e dispo de coletes identificativos “Media” fornecidos pelo Organizador, terão acesso ao interior da pista.

Os coletes não podem ser de cor igual ou confundível com a cor das bandeiras utilizadas pela Direcção da Prova e Comissários de Pista.

15.11 - Todas as identificações oficiais emitidas pela FPAK darão obrigatoriamente acesso (com as restrições nelas constantes) às instalações do circuito.

XVI – PISTAS

16.1 – As dimensões, traçado, pavimento e instalações de apoio de uma pista – permanente ou ocasional – estão regulamentadas no REGULAMENTO NACIONAL DE CIRCUITOS DE KARTING (COMPETIÇÃO e LAZER) e REGULAMENTO DE CIRCUITOS DE KARTING DA CIK/FIA.

16.2 – A corda será definida aquando da homologação da Pista.

Primeira curva a seguir à linha da meta para a esquerda: Corda do lado esquerdo.

Primeira curva a seguir à linha de meta para a direita: Corda do lado direito.

16.2.1 – A “ Pole – Position “ corresponderá sempre à posição da corda.

16.3 – Capacidade máxima das pistas homologadas em Grau 1 ou Internacional:

Corridas	34 Karts
Treinos Livres	40 Karts
Treinos Cronometrados	36 Karts

XVII – VERIFICAÇÕES

17.1 - Os Concorrentes serão informados através do Regulamento Particular da Prova, Programa da Prova (Grelha horária tipo) ou por convocação individual, do local e hora a que se devem apresentar com o seu Kart para as operações de verificação, que serão as seguintes:

17.1.1 - Verificação Administrativa:

- Verificação da documentação do Concorrente, do (s) Condutor (es), “Equipa/Assistentes”, validade e compatibilidade das Licenças Desportivas, levantamento obrigatório dos “transponders”, etc.

- A identificação dos “Assistentes” de cada Condutor deve ser fornecida prova a prova pelo Concorrente no acto das verificações;

17.1.2 – Verificação técnica de acordo com o programa da prova e as disposições previstas para este efeito no seu Regulamento Particular onde todos os Concorrentes inscritos são obrigados a submeter o seu material a um controle técnico – chassis completo (s), motor (es), carburador (es) ignição (ões), embraiagem e escape (s) e todo o material que os Comissários Técnicos, Comissários Desportivos ou FPAK, entendam verificar, selar ou marcar. Igualmente o capacete e vestuário poderão ser submetidos a verificação técnica.

17.2 - Todo o atraso sobre a hora de apresentação prevista no Programa da Prova ou na convocatória individual, e até ao limite de 30 (trinta) minutos, seja por atraso do Concorrente, seja do Kart, será penalizado com uma multa de € 250,00 (duzentos e cinquenta Euros), a qual reverte a favor dos Organizadores.

Esta multa deverá ser liquidada no Secretariado da Prova, até à abertura do Parque de Pneus para a Corrida 1 (ou Pré-Final) sem o que a participação do Condutor em causa será recusada.

17.3 - Ultrapassado o limite dos 30 (trinta) minutos sobre o horário da respectiva verificação, a mesma, só poderá vir a ser excepcionalmente efectuada, por proposta do Director de Prova e expressa autorização do Colégio de Comissários Desportivos, nos termos definidos no § 3º do Artigo 17º das Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting.

Esta autorização excepcional não anula a aplicação da penalização prevista no Art.º 17.2 nem as consequências previstas para o seu não pagamento.

17.4 - Simultaneamente à apresentação dos seus Karts nas Verificações Técnicas Iniciais, os Concorrentes deverão apresentar aos Comissários Técnicos, a ficha de verificação inicial (que lhes foi entregue nas verificações Administrativas) correctamente preenchida e quando exigidas, as fichas de homologação respectivas.

Para qualquer Concorrente, a falta de preenchimento da ficha de verificação é impeditiva de ser iniciada a verificação. Esse Concorrente seguirá para o último lugar da fila, onde aguardará a sua nova ordem de verificar.

No caso de ser o último Concorrente da sua categoria a ser verificado, e não apresente a ficha preenchida, o Comissário Técnico Chefe ou o seu Adjunto poderão indicar, facultativamente, um novo horário para essa verificação.

17.5 - Os Concorrentes e Condutores obrigar-se-ão a anuir a todas as solicitações dos Comissários Técnicos e dos Comissários Desportivos, para que estes estejam seguros de haverem sido respeitadas todas as prescrições regulamentares.

17.6 - A lista definitiva de Condutores autorizados a tomar parte na prova (lista de participantes) será definitivamente encerrada após o término das operações de verificação e obrigatoriamente afixada no Quadro Oficial da Prova.

17.7 - Qualquer Kart que após ter sido verificado pelos Comissários Técnicos da prova, seja objecto de qualquer modificação que possa afectar a sua segurança ou características correspondentes à Ficha de Homologação, bem como qualquer Kart que tenha estado envolvido em um acidente com consequências similares, deverá voltar a ser presente aos Comissários Técnicos para nova verificação, sob pena de exclusão da prova.

17.7.1 – A partir do momento do início dos treinos cronometrados de uma categoria, não mais será possível ao Condutor, substituir o seu material já identificado na Verificação Técnica inicial. Para as provas sem treinos cronometrados, esse prazo limite será o de até sessenta minutos antes do início da 1ª manga de qualificação ou 1ª corrida.

17.7.2 – A eventual substituição dentro dos prazos referidos em 17.7.1, só poderá ser efectuada por material da mesma marca (chassis e/ou motor) que o declarado no Boletim de Inscrição ou nas Verificações Técnicas Iniciais e deverá ser objecto de uma nova Verificação Técnica.

17.7.3 – Os pneus não poderão ser substituídos.

17.7.4 – Compete aos Organizadores prever a presença de Comissários Técnicos disponíveis para os efeitos previstos no Art.º 17.7.1, até ao início dos treinos cronometrados, ou se for o caso, até sessenta minutos antes do início da 1ª manga de qualificação ou 1ª corrida.

17.8 - O Director de Prova, poderá ordenar em qualquer momento da corrida ou dos treinos, que um Kart envolvido num acidente, seja mandado parar, para que uma verificação técnica sumária lhe seja efectuada pelos Comissários Técnicos.

17.9 - Os controles e verificações técnicas serão efectuados apenas por Comissários Técnicos licenciados pela FPAK, e sob a responsabilidade do Comissário Técnico Chefe e respectivo Adjunto. É da competência dos Comissários Técnicos Chefe e Adjunto, fazer cumprir todas as operações do Parque Fechado, incluindo as de controlo de acessos de pessoas e materiais.

17.10 – **SELAGEM E/OU MARCAÇÃO DOS MOTORES, CHASSIS E OUTROS ÓRGÃOS**

Durante as Verificações Técnicas Iniciais, poderá ser efectuada a selagem ou marcação dos motores, chassis, e/ou outros órgãos do Kart.

Será utilizado um selo ou marca oficial FPAK.

O selo ou marca oficial deverá manter-se intacto em qualquer momento da prova, não podendo ser retirado(a) ou modificado(a).

Em qualquer momento da prova, após as Verificações Técnicas Iniciais, um Oficial de Prova, actuando como Juiz de Facto, poderá verificar se o selo está intacto ou se a marca corresponde à que foi utilizada naquela prova, sendo da exclusiva responsabilidade do Concorrente qualquer irregularidade verificada.

Antes de entrar em pista, o Condutor deverá permitir a verificação do selo, ou marca, parando a marcha, se para tal for solicitado.

No Parque de Chegada, após os treinos cronometrados, mangas e corridas, deverá o próprio Condutor verificar se o selo está intacto e em boas condições, avisando imediatamente o Comissário Técnico, se verificar que o selo se perdeu ou quebrou. O Comissário Técnico substituirá ou reparará o selo e anotará o novo número do selo, dando do facto imediato conhecimento por escrito ao CCD.

A substituição do selo apenas poderá ser efectuada nestes casos e antes da saída do Parque de Chegada. Após a saída deste parque, nenhum selo poderá ser substituído, pelo que é da inteira e exclusiva responsabilidade do Condutor observar da integridade do selo.

Se à entrada do Parque de Montagem ou antes da partida para os treinos livres, treinos cronometrados, mangas ou corridas, for constatado que um selo foi violado, retirado ou perdido, tal facto determinará a exclusão do Condutor de toda a manifestação, a ser pronunciada, exclusivamente, pelo CCD, na sequência de relatório específico a ser-lhe apresentado pelo Comissário Técnico Chefe da prova.

Desta decisão não haverá reclamação ou apelo.

Na mesma infracção incorrem os Condutores que entre si troquem de material, sendo ambos os Condutores (o que cedeu e o que recebeu) excluídos da prova.

Se um Concorrente for detectado a utilizar fraudulentamente um selo ou marca, incorre numa pena de suspensão de 12 meses.

O Concorrente e todos os Condutores por si inscritos serão excluídos do Campeonato, Taça ou Troféu, em que o delito haja sido cometido.

É absolutamente interdito colocar qualquer material adicional (fita adesiva, silicone, cola etc.) à volta dos fios e do selo.

Apenas o Comissário Técnico Chefe da prova, poderá colocar um revestimento na extremidade do fio que se encontra após o selo.

17.11 – Reparação de motores: os motores apresentados a verificação poderão ser selados/marcados de forma a permitir a sua identificação.

A sua abertura e reparação durante a prova terá de ser previamente autorizada pelo Comissário Técnico Chefe depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico da FPAK, sem contudo ser permitida qualquer alteração à sua conformidade com os regulamentos técnicos.

Toda o pedido de autorização para a reparação de um motor terá de ser analisado caso a caso.

A extensão desta reparação será limitada ao mínimo indispensável para o funcionamento do motor.

Qualquer reparação entendida como demasiado extensa, será considerada como substituição de motor e sujeita a uma das penalidades previstas pela substituição do motor, a qual será comunicada de imediato ao Concorrente.

O local onde a reparação será efectuada será determinado pelos Comissário Técnico Chefe e Delegado Técnico da FPAK, devendo obrigatoriamente a reparação ser autorizada por estes e acompanhada por um Comissário Técnico.

Verificações técnicas rigorosas no sentido de verificar a sua total conformidade, serão efectuadas aleatoriamente durante qualquer fase da prova.

17.12 – No caso de se verificar ter havido substituição do (s) motor (es) ou chassis submetido (s) à verificação técnica inicial, ou se no decurso de uma verificação intermédia se verificar que o motor ou chassis não corresponde à ficha de homologação apresentada ou não está de acordo com o regulamento técnico da categoria, o Condutor será excluído do evento e o (s) seu (s) Assistente (s) constante (s) no boletim de inscrição serão punidos com uma pena de suspensão nas duas subseqüentes provas do Calendário Desportivo Nacional de Karting do ano em curso.

Na impossibilidade desta suspensão poder ser aplicada na época desportiva em curso, será a mesma transferida para as primeiras provas da época seguinte.

17.13 - A qualquer momento da prova, poderão ser efectuadas verificações técnicas adicionais, incluindo uma eventual desmontagem completa de motores.

17.14 - Após conclusão das Verificações Técnicas iniciais, o Comissário Técnico Chefe, providenciará a entrega ao CCD, de uma relação discriminativa completa (por Categoria e Condutor), onde conste o modelo da marcação utilizada na prova e/ou a numeração de todos os selos aplicados.

17.15 – Nas categorias Troféu Iniciação, Cadetes e Juvenis, os motores serão fornecidos pelas empresas com quem a FPAK celebre contrato para o fornecimento dos motores, os quais serão por estas devidamente selados, cabendo exclusivamente a estas efectuar qualquer reparação ou substituição de material seja durante as provas, se tal for viável, seja fora das provas para a normal manutenção ou reparação.

17.15.1 – Qualquer ausência de selo ou a sua violação implica imediata exclusão da manifestação.

XVIII – TROFÉUS / PROVAS DE RESISTÊNCIA / OUTRAS COMPETIÇÕES

18.1 – Os Troféus e Provas de Resistência de Karting, são provas oficiais, organizadas por entidades associadas da FPAK titulares do respectivo alvará de Organizador.

18.2 – Os Troféus de Karting deverão:

18.2.1 – Ter regulamento próprio aprovado pela FPAK;

18.2.2 – Realizar-se em circuitos homologados pela FPAK.

18.2.3 – Obedecer às Prescrições Específicas de Karting (PRK), Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting (PGAPAK) e Código Desportivo Internacional (CDI);

18.2.4 – À exceção de alguma competição a nível nacional oficializada pela FPAK, não é autorizada qualquer tabela classificativa que acumule classificações obtidas pelo mesmo Condutor em Troféus de Karting distintos.

18.3 - Os Troféus de Karting obedecerão às seguintes regras:

18.3.1. – Poderão integrar as categorias previstas nos Regulamento Técnico Nacional e Regulamento Técnico Internacional de Karting. Nesse caso, terão, obrigatoriamente, de respeitar essa regulamentação.

18.3.2. – Poderão ainda integrar categorias próprias, com ou sem regulamentação técnica. Contudo, um peso mínimo regulamentar do conjunto Kart/Condutor é obrigatório;

18.3.3. – Deverão, por norma, realizar-se num único circuito. Contudo, a FPAK poderá conceder excepcionalmente uma derrogação para que um mesmo Troféu se possa disputar em mais do que um circuito.

18.4. – Salvaguardando o disposto no artigo 2.6, nenhuma prova de um Troféu de Karting poderá ser realizada em data coincidente com as datas de realização das provas das competições nacionais promovidas pela FPAK, ou provas dos Campeonatos CIK-FIA realizadas em território nacional, excepto no caso de integrar o mesmo programa de uma dessas provas.

A FPAK não autorizará a realização de uma qualquer prova de Troféus de Karting cuja data de efectivação coincida com as datas acima referidas.

18.5. – Como Provas de Resistência, definem-se todas aquelas em que o mesmo Kart é conduzido por mais do que um Condutor.

As Provas de Resistência poderão ser organizadas de uma das seguintes formas

– Em quilometragem determinada

– Em tempo determinado

– Em número de voltas determinado

18.6. – Nas Provas de Resistência e nos Troféus de Karting, não são autorizadas as partidas tipo “Le Mans”.

18.7 - Os regulamentos particulares das Provas de Resistência deverão prever o número mínimo e máximo de Condutores por equipa.

18.8 - Por razões de segurança, cada Condutor não poderá conduzir, consecutivamente, mais de sessenta minutos em cada turno de condução.

O intervalo mínimo entre dois turnos de condução para o mesmo Condutor será:

- Provas até 60 (sessenta) minutos de duração: descanso mínimo de 15 minutos;

- Provas com duração compreendida entre 61 (sessenta e um) minutos e até 180 (cento e oitenta) minutos: descanso mínimo de 30 minutos;

- Provas com duração compreendida entre 181 (cento e oitenta e um) minutos e até 360 (trezentos e sessenta) minutos: descanso mínimo de 60 minutos

- Provas com duração superior a 360 (trezentos e sessenta) minutos: descanso mínimo de 120 minutos.

18.8.1 - Para o controle desses tempos limite de condução, os Organizadores deverão colocar um posto de controlo na entrada ou saída das Boxes, onde cada Condutor terá obrigatoriamente de parar. Qualquer infracção a esta disposição implicará a aplicação de uma penalidade em tempo.

18.9 - A idade mínima para participar em Provas de Resistência é de 16 anos.

18.10 – Recomenda-se que em Provas de Resistência sejam utilizados motores a 4 tempos, com potência limitada a 35 CV.

18.11. - Todos os reabastecimentos de carburante terão de ser feitos obrigatoriamente com o motor parado e com o Condutor fora do Kart, devendo observar-se todas as medidas de segurança aconselhadas para a operação.

18.12 - Os Regulamentos Particulares das Provas de Resistência deverão prever penalidades específicas, particularmente em número de voltas, em tempo a adicionar à classificação ou imobilizações temporárias.

18.13 – Quando um Promotor pretenda organizar um qualquer Troféu de Karting a disputar numa mesma pista (cf. 18.3.3), deverá previamente apresentar o respectivo projecto de regulamento à aprovação pela FPAK, indicando os respectivos locais de realização das provas que o compõem, a designação do Troféu, as categorias que dele farão parte, os respectivos regulamentos técnicos o valor das inscrições (no Troféu e nas provas que o compõem).

18.13.1 - Para que esse Troféu possa ser autorizado é necessário que os respectivos Clubes Organizadores confirmem à FPAK a sua aceitação de integração no Troféu e efectuem a correspondente inscrição da (s) (prova (s) que irão organizar, no Calendário Desportivo Nacional.

18.14 – Um qualquer Troféu de Karting só poderá ser autorizado pela FPAK após integral liquidação das Taxas de Direitos de Calendário correspondentes ao Troféu e às provas que o compõem.

XIX – SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS

19.1 - Conforme definido no Artigo 4 do Anexo 2 do Regulamento de Circuitos CIK/FIA.

19.1.1 – Significado das bandeiras apresentadas na linha de chegada e de uso exclusivo pela Direcção de Corrida:

a) BANDEIRA VERMELHA

Deve ser agitada na linha de partida, quando for decidido interromper/parar uma sessão de treinos ou corrida.

A Bandeira Vermelha pode ainda ser utilizada pelo Director de Corrida, ou seu adjunto, para fecho da pista.

Poderá igualmente ser utilizada para paragem dos Karts para formação das grelhas de partida.

Todos os postos de Fiscais de Pista serão dotados com esta mesma bandeira, apenas a exibindo por ordem expressa do Director de Prova ou de Corrida.

Quando mostrada para interrupção/paragem de treinos ou corrida, todos os Karts deverão imediata e eficazmente reduzir a velocidade e dirigir-se lentamente para o local que lhes for indicado pelos Oficiais de Prova.

b) BANDEIRA DE XADREZ PRETA E BRANCA

Deve ser mostrada agitada. Significa o final da sessão de treinos ou da corrida.

c) BANDEIRA PRETA

Informa o Condutor que na próxima passagem junto ao acesso à Zona Técnica, deverá entrar directamente no Parque de Desmontagem/Chegada. Esta bandeira será mostrada até ao máximo de quatro voltas consecutivas.

A decisão de apresentar esta bandeira cabe exclusivamente ao Director de Prova, o qual deverá de imediato informar o Colégio de Comissários Desportivos da decisão tomada.

d) BANDEIRA PRETA COM DISCO LARANJA

Informa um Condutor que o seu Kart apresenta problemas mecânicos susceptíveis de o colocar a si ou aos outros Condutores em perigo.

Na próxima passagem na área de reparação autorizada, deverá aí parar, só podendo regressar à pista após a resolução do problema.

Esta bandeira não será mostrada na última volta da corrida.

e) BANDEIRA PRETA E BRANCA DIVIDIDA DIAGONALMENTE

Constitui uma advertência ao Condutor, informando-o que praticou condução anti-desportiva e que por tal facto poderá vir a ser penalizado em caso de reincidência.

f) BANDEIRA AZUL E VERMELHA (Dupla diagonal)

Informa o Condutor que participa numa Pré-Final ou final e que esteja prestes a ser dobrado ou que já o tenha sido, que na sua próxima passagem junto ao acesso à Zona Técnica, deverá entrar directamente no Parque de Desmontagem/Chegada, não podendo regressar à corrida.

Esta bandeira só poderá ser utilizada se estiver prevista no Regulamento da Competição ou Regulamento Particular da Prova.

As bandeiras mencionadas nas alíneas d), e) e f) devem ser apresentadas imóveis e por uma única vez.

As bandeiras mencionadas nas alíneas c), d), e) e f) serão sempre mostradas acompanhadas por um painel (com fundo preto) com a indicação do número de competição (de cor branca) do Condutor a que se referem.

19.1.2 – Sinalização por bandeiras nos postos de vigilância:

a) Bandeira Amarela

Significa perigo e poderá ser apresentada aos Condutores de duas maneiras e com o seguinte significado:

Uma bandeira agitada: Reduzir a velocidade, não ultrapassar e estar preparado para mudar de direcção. Existe um problema na berma da pista e/ou parcialmente na pista.

Duas bandeiras agitadas: Reduzir a velocidade, não ultrapassar e estar preparado para mudar de direcção ou parar.

Existe um problema que bloqueia total ou parcialmente a pista.

As bandeiras amarelas apenas devem ser mostradas nos Postos de Comissários que precedam imediatamente o local do incidente.

As ultrapassagens são proibidas entre a primeira bandeira amarela e a bandeira verde mostrada após o incidente.

No posto imediatamente seguinte ao local da pista em que se deixou de verificar o facto que deu origem à apresentação da (s) bandeira (s) amarela (s), deve ser mostrada a bandeira verde a todos os Condutores a quem tenha (m) sido mostrada (s) a bandeira (s) amarela (s).

b) 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 amostragem da bandeira.

Deve ser 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.

c) Bandeira Azul

Deve ser apresentada agitada. Indica a um Condutor está prestes a ser ultrapassado.

d) Bandeira Branca

Deve ser apresentada agitada. Indica a existência em pista de um Kart em marcha anormalmente lenta no sector abrangido pela bandeira.

e) Bandeira Verde

Indica que a pista está limpa e o perigo terminou. Deve ser apresentada agitada e mostrada no posto dos Comissários imediatamente seguinte ao incidente.

Poderá igualmente indicar a partida para a volta de aquecimento ou formação e no início de uma sessão de treinos ou corrida.

f) Bandeira Vermelha

O seu significado e utilização são o que se refere na alínea a) do artigo 19.1.1. Todos os postos de Comissários de Pista deverão estar dotados com uma bandeira vermelha, exibindo-a apenas após expressa autorização do Director de Prova ou Corrida.

XX - OBRIGAÇÕES DOS CONDUTORES

20.1. - Os motores e todo o material anexo ao mesmo, os chassis e os pneus declarados por um Concorrente no respectivo Boletim de Inscrição de cada prova ou nas verificações administrativas ou nas Verificações Técnicas Iniciais, e os motores que venham a ser entregues a cada condutor pela (s) empresa (s) que com a FPAK tenha (m) contrato de fornecimento, são os únicos que o Concorrente poderá utilizar desde o início até ao final dessa mesma competição.

20.2 - Na (s) volta (s) de formação, é proibido fazer zig-zag na pista. O não cumprimento desta regra, implicará uma penalização de 10 segundos ao infractor a aplicar na classificação final obtida na corrida.

No caso de reincidência o infractor será desclassificado da corrida ou excluído da prova de acordo com a gravidade e consequências do ocorrido. Em qualquer dos casos, os procedimentos de partida não serão interrompidos, devendo o Director de Prova (ou o "Starter") dar início à corrida.

20.2.1 - Para imediata aplicação – por reincidência – pelo CCD da penalização de desclassificação da corrida ou de exclusão da prova, na (s) primeira (s) três passagens na linha de meta do Condutor infractor deverá ser-lhe mostrada a bandeira preta.

20.3 - No decorrer de uma corrida, qualquer Condutor que se encontre em infracção face ao Regulamento Técnico, e salvo se tal ocorrer na última volta, deverá obrigatoriamente parar na Zona de Assistência rápida e reparar a anomalia antes de retomar a pista. Esta obrigação deverá ser imediatamente cumprida a partir do momento em que o Condutor detecte a irregularidade, mesmo que ainda não lhe tenha sido mostrada pela Direcção da Prova a Bandeira Preta com Disco Laranja.

***Nota:** Nas situações em que o Condutor tenha conhecimento que o seu Kart apresenta uma qualquer anomalia que ponha em causa a segurança ou infrinja o regulamento técnico, deverá por sua própria iniciativa entrar na área de reparação, mesmo que esta bandeira não lhe tenha sido ainda mostrada.*

20.3.1 - Se uma infracção/avaria/anomalia (face ao Regulamento Técnico) se verificar no decurso dos treinos cronometrados, e mesmo que a "bandeira preta com disco laranja" lhe tenha sido mostrada pelo Director da Prova, apenas o Condutor poderá proceder à reparação sem contudo poder utilizar qualquer ferramenta ou equipamento ou dirigir-se à Zona de Assistência Rápida.

Nessa situação deverá imobilizar o Kart numa zona da pista que não ofereça perigo, nem a si próprio nem aos restantes Condutores.

Não conseguindo, sozinho, efectuar a reparação, não poderá regressar de novo à pista.

Se o Condutor optar por não efectuar ele próprio a reparação, dirigir-se-á obrigatória e imediatamente para o Parque de Pesagem, não podendo receber qualquer assistência/ajuda para reparar a avaria nem regressar à pista, dando por concluída a sua sessão de treinos cronometrados.

20.4 - O Condutor não poderá receber qualquer ajuda exterior na pista, durante o decorrer dos treinos livres, carburação, mangas e corrida, a não ser na zona de assistência rápida ou de apoio à partida, onde deverá chegar pelos seus próprios meios, sem que o possa fazer empurrando o Kart ao longo da pista.

Durante os treinos cronometrados, é expressamente proibida a presença na Zona de Assistência Rápida de quaisquer Assistentes ou Chefes de Equipa.

Durante os treinos cronometrados, é expressamente proibido a qualquer Kart em pista, entrar na Zona de Assistência Rápida. Toda a paragem de um Kart na Zona de Assistência Rápida será definitiva e em caso algum será autorizado a retomar os treinos cronometrados.

20.4.1. - Em situações excepcionais e de acordo com a localização do Kart, os Comissários de Pista poderão ajudar os Condutores a repor o Kart na pista, ou deslocá-lo para zonas de segurança, mas nunca auxiliar a repor o motor a trabalhar, seja por que meio for.

20.4.1.1 - Considera-se como situação excepcional para a reposição de um Kart na pista, uma eventual situação em que, na sequência de um despiste, um Kart esteja posicionado com parte do chassis na pista e outra parte na escapatória ou berma, e que apesar da vontade manifesta do Condutor em retomar a corrida, tal não lhe seja possível sem recorrer a ajuda exterior.

20.4.2. - Exclusivamente para as categorias etárias Troféu de Iniciação e Cadetes, é autorizado aos Comissários de Pista que no decurso dos treinos e corridas, auxiliem o Condutor a repor o motor do seu Kart a trabalhar, desde que se verifiquem estar reunidas todas as condições para o Condutor prosseguir os treinos ou a corrida. Porém, é interdita qualquer outra intervenção que permita a reparação de qualquer avaria mecânica ou outra.

20.5 - Em nenhum momento da prova e seja porque pretexto for, um Condutor poderá circular na pista, zona de assistência rápida e Boxes, com o seu Kart em sentido contrário ao da prova ou de normal circulação. A infracção a esta regra leva à pena de exclusão da prova.

20.6 - É proibido circular com o Kart fora dos limites da pista na qual se desenrola a prova. A infracção a esta regra poderá levar por decisão do CCD, à desclassificação dos treinos ou corrida ou ainda, e de acordo com a gravidade da infracção, à exclusão da prova.

20.7 – É proibido fumar ou foguear nos parques de combustível, montagem, desmontagem e Pré-Grelha. A penalização por esta infracção é uma multa de € 250,00 que reverterá a favor dos Organizadores.

20.8 – É proibido entrar nos parques de montagem e Pré-Grelha, com os Karts tapados/cobertos com capas ou qualquer outro material.

20.9 – Recomenda-se a utilização nos “porta-karts” de um extintor de fácil manuseamento e com a capacidade mínima de 2 kg.

20.10 - É proibida a utilização de pneus e jantes de Kart nos rodados dos porta-karts.

20.11 – À excepção das provas de resistência, a utilização de qualquer sistema de telemetria, bem como de qualquer sistema de comunicação via rádio, é proibida em todas as categorias.

20.12 - É proibido circular no Paddock com veículos motorizados (motos, scooters), animais e tudo o que perturbe o seu normal funcionamento. O uso de bicicletas é autorizado.

20.13 – É proibido empurrar um Kart ao longo da pista a fim de o fazer chegar à zona de assistência rápida, ou transpor a linha de chegada. A infracção a esta regra poderá levar à desclassificação da corrida, manga ou treino, por decisão do CCD.

20.14 - Os porta-karts não podem permanecer na zona da Pré-Grelha para além do tempo necessário à descarga do Kart e sua colocação no local que lhes tiver sido atribuído na mesma.

Nessa zona apenas é permitido utilizar o equipamento arrancador de motores e mudar uma vela.

20.15 - Os Condutores não poderão abandonar a zona da Pré-Grelha sem autorização dos Comissários no local.

20.16 - O Director de Prova (ou o Starter), poderá recusar a partida ou mandar parar todo o Condutor que esteja em infracção técnica ou desportiva.

20.17 - Todo o Condutor que por despiste, saia da pista, só poderá retomá-la no mesmo local onde saiu, após autorização do Comissário de Pista no local. Pelo desrespeito a esta regra serão aplicadas as seguintes penalizações:

a) Nos treinos cronometrados, desclassificação e colocação no último lugar da grelha de partida, ou, de acordo com a gravidade, à exclusão da prova.

b) Na corrida, desclassificação ou, de acordo com a gravidade, à exclusão da prova.

Os Comissários/Fiscais de Pista poderão retirar o Kart do local onde se encontra imobilizado. O Condutor será sempre o responsável, no caso de o regresso à pista ter sido efectuado de forma irregular, mesmo que para o efeito tenha sido ajudado pelos Comissários/Fiscais de Pista.

20.18 - Durante os treinos livres, cronometrados, de carburação e corridas, os “Assistentes” não poderão permanecer na pista nem nas respectivas bermas.

20.19 - Se um Condutor tiver necessidade de parar o seu Kart na pista, seja porque razão for, deve daí retirá-lo o mais rápido possível, a fim de não pôr em perigo os outros Condutores ou causar entraves ao desenrolar da corrida ou treinos. Contudo, o Condutor pode tentar reiniciar a corrida, usando no máximo duas tentativas para repor o seu Kart a trabalhar.

Se o Condutor, por si só, não for capaz de retirar o Kart numa situação perigosa, os Comissários de Pista devem ajudá-lo nessa operação. O Condutor deverá, obrigatoriamente, manter-se junto do seu Kart até ao fim dos treinos cronometrados ou da corrida, ficando proibido de abandonar o local (com ou sem o Kart), sendo-lhe ainda expressamente proibido atravessar a pista.

A penalização por infracção a esta regra é a desclassificação no respectivo treino ou corrida, ressalvando-se casos excepcionais devidamente autorizados pela Direcção da Prova.

É da responsabilidade dos Organizadores retirar o Kart do local onde tiver ficado imobilizado e levá-lo para o Parque de Pesagem, no final da sessão de treinos ou corrida.

20.20 - Os Karts que não arrancarem ao sinal de partida, ou que não consigam iniciar a corrida até à linha separadora que demarca o início da zona de partida (linha de 25 ou 50 metros), serão imediatamente removidos da pista, de modo a não constituírem obstáculo para os outros Concorrentes.

20.20.1 - Nesse caso, só poderão voltar a partir com autorização do “Starter”.

20.21 - Um Condutor que pretenda desistir de uma prova depois de a ter iniciado, deve solicitá-lo, obrigatoriamente e por escrito, ao Director de Prova, nos termos previstos nas Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting.

20.22 – Exclusivamente para as categorias com partida parada, é permitido fazer simulação de arranques durante os Treinos Livres e de Carburação em zona para tal definida pela Direcção da prova.

Para esse fim será criada entre a linha de partida e a linha de 25 metros, um corredor com uma largura máxima de 2 metros (a contar da berma da pista) delimitado na lateral mais próxima do centro da pista, com cones plásticos de cor fluorescente.

Este corredor terá obrigatoriamente de ficar situado junto a berma da pista contrária à trajectória ideal dos Karts.

Em nenhuma circunstância é autorizada a simulação simultânea de dois Karts colocados paralelamente.

20.22.1 - Nas categorias com partida lançada, é expressamente proibido fazer simulação de arranques durante os treinos livres, cronometrados ou voltas de formação.

O incumprimento desta regra será penalizado, de acordo com a sua gravidade, com a desclassificação dos treinos cronometrados, manga ou corrida a que a simulação se reportar. Podendo ir até à exclusão da prova caso a infracção seja considerada pelo CCD como muito grave.

20.23 – No horário previsto no programa da prova para a cerimónia de distribuição de prémios, os condutores classificados nos lugares previstos no Regulamento Particular de cada prova com direito a integrar esta cerimónia, deverão de imediato deslocar-se para o local definido para a cerimónia, equipados com o fato de competição completamente vestido, devendo igualmente ser portadores do respectivo capacete.

Finda a cerimónia de entrega de prémios, estes Condutores ficarão à disposição da Comunicação Social presente na manifestação para responder às diferentes entrevistas.

XXI – CARBURANTE

21.1 - Apenas carburante conforme definido no Art.º. 21º do Regulamento Internacional de Karting da CIK/FIA, é autorizado durante a totalidade da prova.

21.2 - Em cada prova das competições nacionais promovidas pela FPAK, o Organizador da prova indicará no Regulamento Particular, a identificação e localização do posto abastecedor de combustível (que pode ser o do próprio circuito), e identificação inequívoca do número da bomba, o qual para todos os efeitos será considerado como abastecedor oficial da prova.

Todos os Concorrentes farão a aquisição obrigatoriamente junto do distribuidor e bomba indicada.

Uma amostra do carburante oficial assim designado estará na posse do Organizador.

21.2.1 A conformidade do carburante será controlada por aparelho designado pela CIK/FIA (DT 15 Ray Godman) e pela medição da densidade (métodos ASTM D4052 ou ASTM D2398).

21.3 - O carburante ficará à ordem do Concorrente sendo armazenado obrigatoriamente em “jerrycans” metálicos que no exterior devem mencionar de forma visível e em tinta indelével o número de competição do kart a que se destina o combustível nele contido.

21.3.1 – No acto das Verificações Técnicas Iniciais, um elemento da equipa indicará ao Comissário Técnico, a marca e referência do lubrificante que irá utilizar (o qual deve constar na listagem de homologações publicada pela FPAK ou CIK) bem como a percentagem a considerar na mistura, ficando estes dados registados em impresso próprio, ratificado com a assinatura do elemento responsável da equipa

21.4 - Teste de Carburante

A partir do início dos treinos cronometrados, em qualquer momento da prova poderão ser efectuadas recolhas de carburante para análise.

21.5 - Procedimento de recolha

A recolha de amostras será efectuada em conformidade com os regulamentos CIK/FIA.

21.5.1 - A todo o momento da prova, o volume de carburante no reservatório do Kart deve ser superior ou igual a três litros.

21.5.2 – Nas categorias em que o reservatório de carburante tenha capacidade reduzida, a análise será efectuada retirando-se – no mínimo – um litro do reservatório do Kart, recorrendo-se ao “jerrycan” para obter a restante quantidade necessária para as análises.

21.5.3 – Por tal motivo e em qualquer momento da prova, o reservatório de cada Kart destas categorias deverá apresentar um mínimo de um litro de carburante.

21.5.4 – Para as categorias Troféu Iniciação, Cadetes, Juvenis, Júnior, KF3 e KZ2, os Condutores ficam obrigados ao uso de lubrificantes homologados, constantes da listagem publicada pela FPAK ou CIK/FIA.

21.5.5 – Cada equipa fica obrigada a ter permanentemente na sua boxe ou tenda, junto dos seus “jerrycans” (obrigatoriamente metálicos) de combustível, no mínimo dois extintores de 5 kg (cada) com validade actualizada. O incumprimento desta regra implicará a retenção pelo Organizador de todo o combustível existente na box ou tenda.

XXII – PNEUS

22.1 - Para cada Categoria será definida no Regulamento Técnico Nacional a quantidade e modelos exclusivos de pneus.

Não haverá Parque Fechado de Pneus. Os pneus marcados ficam à responsabilidade de cada Condutor, os quais obrigatoriamente deverão em todo o momento da prova apresentar de forma legível a marcação efectuada pelos Comissários Técnicos.

A marcação de pneus, pode, de acordo com as condições que vierem a ser definidas para as competições FPAK (Campeonato, Troféus e Taça de Portugal), ser efectuada de acordo com o seguinte:

a) Com fornecimento de pneus contratado pela FPAK:

No momento da aquisição em cada prova junto do distribuidor indicado pelo fornecedor estarão presentes Comissários Técnicos para proceder à imediata marcação dos pneus. Após efectuada a marcação os pneus serão levados por cada Condutor para o Paddock ficando à sua inteira e exclusiva responsabilidade. Toda a quantidade de pneus Slick que cada Condutor tiver direito a utilizar deve ser adquirida e marcada exclusivamente neste momento. Por opção do Condutor, os pneus de chuva poderão ser adquiridos e marcados apenas quando pelo Director de Prova for declarada corrida “à chuva”.

b) Sem fornecimento de pneus contratado pela FPAK:

Os pneus que cada Condutor adquirir fora do circuito, deverão ser apresentados no horário previsto para a marcação de pneus, no Parque Fechado onde os Comissários Técnicos procederão à sua marcação.

Após efectuada a marcação, os pneus serão levados por cada Condutor para o Paddock ficando à sua inteira e exclusiva responsabilidade. Toda a quantidade de pneus Slick que cada Condutor tiver direito a utilizar deve ser marcada exclusivamente neste momento. Por opção do Condutor, os pneus de chuva poderão ser marcados apenas quando pelo Director de Prova for declarada corrida “à chuva”.

Neste caso, em que não haja fornecedor contratado, todos os pneus Slick e de chuva, terão de ser apresentados no invólucro do fabricante, o qual não pode indiciar ter havido violação.

Todos os Karts deverão dar entrada no Parque de Partida para os treinos cronometrados e corridas, com os pneus oficiais de prova já montados.

Qualquer incumprimento à regular utilização dos pneus marcados, ou indício de viciação ou substituição/utilização fraudulenta, implicará imediata exclusão da manifestação.

22.1.1 - Para as Categorias Troféu de Iniciação, Cadetes, Juvenis, KF3, e KZ2, os pneus Slick terão o grau de dureza "HARD".

22.2 – Em cada prova das competições nacionais promovidas pela FPAK, cada Condutor tem direito a utilizar os seguintes pneus:

Categorias JUVENIS, Júnior / KF3 e KZ2:

- Um jogo completo de pneus «Slick», (dois da frente e dois de trás);
- Um pneu «Slick» suplente para a frente
- Um pneu «Slick» suplente para trás
- Até dois jogos completos de pneus de «chuva» (quatro da frente e quatro de trás), sendo permitido o uso desses dois jogos;

os quais serão os únicos que cada condutor poderá usar durante toda a prova, treinos cronometrados, corridas de qualificação e corrida final).

Categoria Troféu de Iniciação:

Para todas as provas do Troféu Iniciação – Tributo a Figueiredo e Silva 2010 e Taça de Portugal de Karting 2010, cada Condutor tem direito a utilizar os seguintes pneus:

- Um jogo completo de pneus «Slick» (dois da frente e dois de trás);
- Um pneu «Slick» suplente para a frente

- Um pneu «Slick» suplente para trás
- Pneus de chuva são proibidos.

Categoria Cadetes:

Em cada duas provas do Troféu do Futuro 2010, que um Condutor participe consecutivamente, o Condutor tem direito a utilizar os seguintes pneus:

- Um jogo completo de pneus «Slick» (dois da frente e dois de trás);
- Um pneu «Slick» suplente para a frente
- Um pneu «Slick» suplente para trás
- Pneus de chuva são proibidos

Entre as provas, a empresa Korridas & Kompanhia será responsável pela manutenção dos pneus em Parque Fechado.

Na prova da Taça de Portugal, será utilizado por todos os Condutores um jogo novo de pneus.

22.3.– Marcação de pneus:

Pneus Slick – No horário previsto no programa da prova é obrigatório marcar os pneus definidos nos Artigos 22.1 e 22.2.

Pneus de Chuva – Os pneus de chuva deverão apenas ser marcados quando o Director da Prova declarar “corrida à chuva”.

22.4 - Para cada categoria, o modelo e tipo de pneus a utilizar por cada Condutor é o que constar no regulamento técnico da respectiva categoria, devendo contudo, para as categorias que o exigirem, esses pneus constarem da lista de homologações de pneus divulgada pela CIK/FIA e/ou FPAK para a respectiva categoria.

22.5 – É proibida a utilização simultânea de pneus de modelo e tipo diferentes.

22.5.1 – Os pneus de seco e os pneus de chuva terão de ser da mesma marca.

22.6 – Para as categorias Juvenis, Júnior e KZ2, a gestão da utilização dos pneus é livre e da responsabilidade do Concorrente,

22.6.1 – Salvo qualquer disposição contrária prevista no Regulamento Técnico de cada categoria, ou nas “Normas de Funcionamento em relação ao fornecimento de pneus nas provas de Karting em 2010”, qualquer pneu que tenha sido marcado (mesmo que não tenha sido utilizado), não poderá voltar a ser utilizado em qualquer outra prova das competições nacionais promovidas pela FPAK.

22.6.2 - Os pneus de chuva apenas poderão ser utilizados quando o Director de Prova mandar apresentar o painel “Pista Molhada”, podendo ser somente marcados a partir desse momento.

22.7 - Sendo permitido o uso de pneus diferentes para piso seco e piso molhado, o número de pneus a utilizar, é contudo limitado.

22.8 - Por opção exclusiva da Equipa, na mesma prova, poderá ser substituída e novamente reutilizada, a totalidade dos pneus disponíveis para cada Condutor, desde que esses pneus hajam sido previamente marcados.

22.9 - Os Condutores só podem utilizar pneus de chuva quando o Director de Prova considerar que é uma “Competição à Chuva” (Piso Molhado) e após apresentação da placa “Pista Molhada”.

Compete ao Director de Prova e só a ele, julgar se a pista está molhada, para a utilização de pneus de chuva. A decisão será comunicada aos Concorrentes no mais curto espaço de tempo.

22.10 - A utilização de pneus de chuva é facultativa para as categorias autorizadas a utilizar este tipo de pneus. No entanto o Director de Prova poderá mandar sair da pista, através da exibição de Bandeira Preta, qualquer Condutor que apresente uma condução considerada perigosa.

22.11 - Cada Condutor não poderá utilizar em toda a prova (treinos cronometrados e corridas) outros pneus Slick ou de chuva, que não os marcados previamente pelos Comissários Técnicos expressamente para essa prova.

A utilização simultânea de pneus de diferentes modelos ou de Slick/pneus de chuva no mesmo Kart é proibida em todas as circunstâncias, sendo objecto de desclassificação.

22.12 - Qualquer infracção à regular utilização de pneus levará à exclusão da prova. Os Comissários Técnicos e Controladores de Parque são, para este efeito, considerados Juizes de Facto.

XXIII – CONHECIMENTO DO PERCURSO E DOS REGULAMENTOS

23.1 - Os Condutores dos Karts cuja inscrição foi aceite e confirmada, pelo simples facto de se apresentarem às operações de verificação, confirmam e declaram implicitamente, conhecer perfeitamente o percurso da prova, bem como o Regulamento da Competição e Regulamento Particular sob os quais a mesma é disputada.

23.2 – Todas as situações em que a ajuda dos “Assistentes” (ou de outros elementos) são autorizadas ou proibidas aos Condutores estão previstas nas presentes Prescrições.

XXIV – BRIEFING

24.1 - Revelando-se de grande importância na definição e esclarecimento dos Condutores, quanto às regras a cumprir nos diferentes circuitos de Karting, estabelece-se como obrigatória a distribuição nas Verificações Documentais, de um “Briefing” escrito, no qual serão abordados pelo Director da Prova, os pontos específicos do regulamento respeitantes à Organização, às noções de segurança, seja na generalidade, seja especificamente do circuito a utilizar, os procedimentos para a imobilização do Kart após avaria ou despiste, esclarecimentos sobre os procedimentos dos diferentes tipos de partida, delimitações do circuito de até onde é autorizada a ajuda para saída da Pré-Grelha, horários de fecho da Pré-Grelha, etc.

24.2 – Este “Briefing” escrito, que deve ser ratificado pela FPAK ou CCD, deverá ser entregue a todos os Condutores na forma de um Boletim, o qual e para efeitos de comprovação da sua entrega, deverá dispor em impresso próprio, do registo da assinatura do Concorrente, Condutor ou do *Chefe de Equipa (facultativo)*, confirmando o seu recebimento.

24.3 - Para cada categoria, um “Briefing” verbal entre o Director de Prova e o Starter e todos os Condutores participantes, será obrigatoriamente efectuado na Pré-Grelha da primeira corrida (ou manga de qualificação ou final), sendo nele obrigatória, sob pena de exclusão imediata, a presença de todos os Condutores.

XXV – TREINOS LIVRES

25.1 - Integrando o programa oficial da prova e desde que o Regulamento Particular de qualquer competição não o estipule diferentemente, serão obrigatoriamente realizadas para as categorias,

- **Troféu Iniciação**: uma sessão única de treinos livres com a duração de 10 minutos
- **Cadetes, Juvenis, Júnior / KF3 e KZ2**: uma sessão única de treinos livres (para cada categoria), com a duração de 20 (vinte) minutos

25.2 - É proibida a entrada na pista de qualquer membro da equipa, para ajudar, reparar ou retirar os Karts.

A remoção dos Karts é da única e exclusiva responsabilidade da Organização.

XXVI – TREINOS CRONOMETRADOS

26.1 – A realização dos treinos cronometrados obedecerá à seguinte mecânica de competição:

26.1.1 - Capacidade máxima da pista para treinos cronometrados: 36 Karts em simultâneo.

26.1.2 – Nas competições nacionais promovidas pela FPAK e desde que o Regulamento Particular da Prova ou o Regulamento Desportivo da própria competição não estipule o contrário, os treinos cronometrados serão efectuados numa única sessão de 15 (quinze) minutos, sendo cronometradas todas as voltas efectuadas por cada Condutor.

O melhor tempo por volta obtido por cada Condutor determinará a grelha de partida para a corrida 1.

A grelha de partida para a Corrida 2 será resultante da classificação final da Corrida 1.

A grelha de partida para a Corrida Final será resultante do somatório de pontos das duas corridas anteriores (1 e 2), em que pela classificação de cada uma será atribuída uma pontuação exclusivamente para formação da grelha desta corrida.

26.1.2.1 – Para efeitos de formação das grelhas de partida, nas situações em que uma categoria seja subdividida em Classes a correrem simultaneamente, não haverá qualquer extrapolação da classificação por Classes, quer da classificação dos treinos cronometrados, quer das corridas.

26.1.3 – Quando em qualquer categoria, o número de participantes for superior a 36 (trinta e seis) cada sessão será efectuada em duas séries.

Estas deverão obrigatoriamente disputar-se sucessivamente, com a composição de cada série a ser definida por sorteio prévio entre todos os Condutores participantes, os quais serão divididos equitativamente por cada uma das séries.

Cada série participará numa sessão de treinos cronometrados conjunta de 10 (dez) minutos.

26.2. – Em relação a cada uma das sessões e para a composição de cada série, será efectuado um sorteio pelo Director de Prova na presença de, pelo menos, um Condutor da categoria inscrito na prova.

26.3 - No caso do número de Condutores ser ímpar, a composição das séries será formada pela ordem sequencial de saída dos números a sortear.

O primeiro número sorteado corresponderá à 1ª série, o 2º número à 2ª série, o 3º número à 1ª série, o 4º número à 2ª série, e assim sucessivamente até ao último Condutor sorteado.

26.4 – No caso de haver necessidade de recorrer ao sistema de séries em qualquer sessão de treinos cronometrados, todos os Condutores darão entrada simultaneamente no parque de montagem.

26.5 – Qualquer comportamento considerado incorrecto e/ou anti-desportivo, verificado no decurso dos treinos cronometrados, e, nomeadamente, o desrespeito pelas normas estabelecidas no Anexo “L” ao CDI, será passível de sanções a aplicar pelo CCD, que poderão ir da desclassificação nos treinos cronometrados, ou segundo a gravidade, até à exclusão da prova.

26.5.1 – Qualquer infracção técnica detectada no decurso ou após conclusão dos treinos cronometrados implica a anulação de todos os tempos obtidos, sendo o Condutor posicionado no último lugar da grelha.

Havendo mais do que um Condutor nestas circunstâncias o posicionamento será de acordo com a ordem cronológica em que a infracção for verificada, ou na sua impossibilidade por sorteio.

26.5.2 - A detecção em qualquer momento dos treinos cronometrados de um peso inferior ao regulamentar implicará a anulação de todos os tempos até aí obtidos pelo respectivo Condutor relegando o Condutor infractor para o final da grelha de partida.

26.5.2.1 – Não haverá qualquer tolerância (em gramas) nos casos em que no controle do peso se verificar que o conjunto (kart / Condutor / equipamento) apresente peso inferior ao mínimo obrigatório de qualquer categoria.

26.6 – O Director de Prova indicará aos Condutores, através da bandeira verde, o início dos treinos cronometrados.

A partir da amostragem da bandeira verde e desde que se encontre posicionado na zona da Pré-Grelha, o Condutor entrará em pista no momento da sua escolha.

26.7 – Um controle do peso e largura das vias poderá ser efectuado aleatoriamente a qualquer momento dos treinos cronometrados. No final destes treinos, este controle será obrigatoriamente efectuado a todos os Karts participantes.

26.7.1 - Verificações a outros órgãos poderão ser efectuadas a qualquer momento, ou após conclusão dos treinos cronometrados.

26.7.2 - Todo o Condutor que venha a ser solicitado para verificação técnica do seu material no decurso dos treinos cronometrados, deverá aceder prontamente à solicitação, sem reclamar do tempo necessário à verificação.

O não cumprimento desta regra fica sujeita a penalidades a definir pelo CCD, que poderão ir até à desclassificação dos treinos cronometrados, ou face à gravidade das atitudes, até à exclusão da manifestação.

26.7.3 – Logo que seja mostrada a bandeira de xadrez no final dos treinos cronometrados, entram em vigor os Artigos 29.12, 34.3 e 34.3.1 do presente regulamento.

Qualquer infracção por parte dos Condutores a estes Artigos implicará a anulação imediata de todos os tempos obtidos nos treinos cronometrados pelo Condutor infractor, sendo este posicionado na grelha de partida para a 1ª Corrida, atrás de qualquer Condutor que tenha sido desclassificado por falta de peso (cf. Art.º 26.5.1).

26.8 – Qualquer Condutor que não tenha participado nos treinos cronometrados, poderá solicitar por escrito ao CCD autorização para a sua participação na corrida.

O CCD emitirá o seu parecer após consulta ao Director de Prova.

Da decisão do CCD sobre esta matéria não existe recurso.

26.8.1 – Considera-se que um Condutor participou numa sessão de treinos cronometrados, desde que inicie regularmente a sessão e ultrapasse a linha de início de contagem de tempo, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

26.8.2 - No caso de o parecer do CCD se revelar favorável à participação desse Condutor, o seu posicionamento na grelha de partida para a 1ª Corrida, será imediatamente antes de qualquer outro Condutor que haja sido desclassificado após os treinos cronometrados.

Existindo mais do que um Condutor que não tenha participado nos treinos cronometrados, e sejam autorizados pelo CCD a participar na 1ª corrida, será efectuado um sorteio pelo CCD que determinará as respectivas posições na grelha de partida.

26.9 – No decurso de qualquer sessão de treinos cronometrados é expressamente proibido a qualquer Condutor dirigir-se à Zona de Assistência Rápida para receber ajuda ou assistência.

Qualquer caso de avaria ou mau funcionamento, quando em pista, poderá apenas ser resolvido pelo respectivo Condutor, sem que, contudo, possa utilizar qualquer equipamento ou material sobressalente, conforme definido nos Art.º. 11.5 e 20.3.1.

26.10 - Para as categorias Troféu de Iniciação e Cadetes (salvo se o regulamento da competição o estipular diferentemente) não haverá treinos cronometrados em qualquer prova do Calendário Nacional de Karting, sendo as grelhas de partida formadas de acordo com os artigos 27.3.1 a 27.3.5 das presentes Prescrições.

XXVII – GRELHA DE PARTIDA

27.1 - A grelha de partida será constituída por duas filas alinhadas de Karts.

27.2 - A posição da “Pole-Position” encontra-se definida no alvará de homologação da pista, conforme previsto nos artigos 16.2 e 16.2.1 das PRK.

27.3 – Para todas as categorias, excepto Troféu de Iniciação e Cadetes, e desde que o Regulamento Particular da Prova ou o Regulamento Desportivo da própria competição não o estipulem diferentemente, as grelhas de partida da 1ª (primeira) corrida serão definidas de

acordo com os melhores tempos por volta obtidos por cada Condutor nas sessões de treinos cronometrados, nos termos definidos pelos Art. 26.1.2, 26.1.2.1, 26.7.3 e 26.8.

As grelhas de partida para a 2ª (segunda) corrida serão definidas pela ordem sequencial da classificação final da 1ª corrida.

A grelha de partida da 3ª (terceira) corrida (quando aplicável) será resultante do somatório de pontos obtidos nas duas corridas anteriores (1ª e 2ª), em que pela classificação de cada uma será atribuída a seguinte pontuação exclusiva para formação da grelha desta corrida:

Classificação	Pontuação	Classificação	Pontuação
1º	0	4º	4
2º	2	5º	5
3º	3	6º	6

e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto.

27.3.1 – Para as categorias Troféu Iniciação e Cadetes, a constituição da grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação será obrigatoriamente estabelecida por sorteio entre todos os participantes.

27.3.2 - Para a 2ª corrida de qualificação, a grelha de partida corresponderá à inversão absoluta da grelha estabelecida para a 1ª corrida.

27.3.3 – Contudo, qualquer Condutor que haja sido desclassificado da 1ª corrida (seja por que motivo for) ocupará na grelha da partida para a 2ª corrida a última posição da grelha.

27.3.4 – Verificando-se haver mais do que um Condutor nas condições referidas no artigo anterior, os seus respectivos posicionamentos nos últimos lugares da grelha de partida para a 2ª corrida, corresponderão à ordem inversa da sua passagem pela linha de meta no final da 1ª corrida.

27.3.5 - Para a formação da grelha para a corrida Final, contará o somatório de pontos das duas corridas de qualificação, em cada uma das quais será atribuída a pontuação prevista no Art.º 27.3.

27.4 – Se uma sessão de treinos cronometrados for efectuada numa única série, a grelha de partida será definida pela ordem sequencial dos melhores tempos obtidos, cabendo ao Condutor mais rápido o lugar correspondente à “Pole-Position”.

27.5 - No caso de qualquer sessão de treinos cronometrados ser efectuada em duas (ou mais) séries, a grelha de partida será definida pela ordem sequencial decrescente dos melhores tempos efectuados por cada Condutor, segundo o esquema previsto em 27.6.

27.6 - Os Condutores da série que obteve o melhor tempo absoluto serão sucessivamente alinhados longitudinalmente na grelha de partida, cabendo ao melhor tempo dessa série a Pole-Position.

Os restantes Condutores alinharão sequencialmente do mesmo lado da Pole-Position, ocupando o 3º, 5º, 7º, 9º, etc. lugares da grelha.

27.6.1 - Os Condutores da série cujo melhor tempo obtido seja superior ao melhor tempo da outra série, serão alinhados da mesma forma, no lado oposto da grelha de partida.

Cabendo a primeira posição desse lado, ao Condutor com o melhor tempo dessa série. Os restantes Condutores alinharão sequencialmente do mesmo lado, ocupando o 4º, 6º, 8º, 10º, etc. lugares da grelha.

27.7 – Excepto na Taça de Portugal de Karting, caso o número de participantes classificados nos treinos cronometrados seja superior à capacidade da pista (34 Karts em corrida), os Condutores que disputarem as corridas que pontuarão para as competições nacionais promovidas pela FPAK, serão seleccionados de acordo com o seguinte esquema:

27.7.1 - Treinos cronometrados numa única sessão:

Serão eliminados os Condutores que obtiverem os piores tempos;

27.7.2 - Treinos cronometrados disputados em duas séries numa mesma sessão:

A eliminação dos Condutores será efectuada alternadamente pelos piores tempos obtidos em cada série, até ser atingida a capacidade da pista para corridas (34 Karts).

O primeiro Conductor a eliminar será o que no conjunto das duas séries tenha obtido o pior tempo.

Exemplo: O pior tempo da sessão foi efectuado na 1ª série, o primeiro Conductor a eliminar será o último classificado na 1ª série, o segundo Conductor a eliminar será o pior classificado da 2ª série, o terceiro Conductor a eliminar será o penúltimo classificado da 1ª série, o quarto Conductor a eliminar será o penúltimo classificado da 2ª série, e assim sucessivamente até ser atingida a capacidade da pista.

27.8 – Em caso de “ex-aequo” para a definição da grelha de partida da 1ª corrida, utilizar-se-ão como factor de desempate os tempos da 2ª melhor volta nos treinos cronometrados dos respectivos Condutores.

Se mesmo assim subsistir o empate, utilizar-se-ão os tempos obtidos nas 3ª e seguintes melhores voltas dos respectivos Condutores até se desfazer o empate.

27.9 – Para o integral preenchimento da grelha de partida até à sua capacidade máxima (34 Karts) a escolha dos Condutores recairá segundo a seguinte ordem de preferência:

- a) Conductor participante nos treinos cronometrados, mas a quem não tenha sido cronometrada qualquer volta;
- b) Conductor que não tenha participado nos treinos cronometrados;
- c) Conductor desclassificado nos treinos cronometrados.

27.9.1 – Em caso de “ex-aequo” na pontuação final da 1ª e 2ª corridas a que se refere o Art.º 27.3, para definição da grelha de partida da 3ª corrida será seguida a seguinte ordem de desempate, que vai sendo sucessivamente aplicada segundo a ordem de preferência, até ser encontrado o desempate:

- a) 1ª Preferência: Conductor participante na Corrida 1 ou Corrida 2, mas que não tenha nenhuma volta registada, prefere a outro (s) que não tenha (m) participado numa corrida;
- b) 2ª Preferência: Conductor que não tenha participado na Corrida 1 ou Corrida 2, prefere a outro (s) que tenha (m) sido desclassificado numa corrida;
- c) 3ª Preferência: Conductor desclassificado na Corrida 1 ou Corrida 2, prefere a outro (s) que tenha (m) melhor tempo nos treinos cronometrados.
- d) 4ª Preferência: Se aplicando as anteriores preferências o empate se mantiver, será considerado o melhor tempo obtido nos treinos cronometrados. Subsistindo o empate na realização da melhor volta, serão consideradas a 2ª, 3ª e seguintes melhores voltas até se encontrar o desempate.
- e) 5ª Preferência: Nas situações em que a alínea d) não seja aplicável por não se realizarem treinos cronometrados, será considerado como factor de desempate o melhor resultado obtido na 1ª corrida da prova em que se vier a verificar o empate.

XXVIII – TIPOS DE PARTIDA

28 – Nas provas das competições nacionais promovidas pela FPAK, o tipo de partidas a aplicar para cada uma das categorias previstas nos Regulamentos Técnico Nacional e Internacional de Karting, será o seguinte:

Troféu de Iniciação	Partida Parada
Cadetes, Juvenis, Júnior/ KF3 e KF2	Partida Lançada

28.1. - **Partida Parada:** o Kart está imóvel no momento em que se inicia o procedimento de partida.

28.2. - **Partida Lançada:** partida controlada, a baixa velocidade, que se segue à volta de formação.

28.2.1 - A partida só pode ser dada, quando o Starter achar aceitáveis a velocidade e a formação, não sendo autorizada qualquer aceleração súbita ou ultrapassagem antes de ter sido dado o sinal de partida através da (s) luz (es) do semáforo.

28.3 - As partidas devem ser dadas da seguinte forma.

28.3.1 – **Partida Lançada:** em duas linhas, a velocidade reduzida.

28.3.1.1 – Antecedendo a linha, de partida, será pintada a toda a largura da pista uma linha vermelha que deverá ter, no mínimo, uma espessura de 10 cm.

Esta linha vermelha será pintada a uma distância entre 95 a 300 m da linha de partida e em local que não ponha em causa a correcta formação do pelotão.

Nos extremos da linha vermelha em cada um dos lados da pista, será colocado um cone plástico de cor fluorescente, indicado a localização precisa desta linha vermelha.

Todo o Condutor que na volta de formação do processo de partida lançada, ultrapasse a partir desta linha vermelha qualquer outro Condutor, sofrerá uma penalização de 10” a adicionar à classificação final da corrida em que esta infracção se verificar.

28.3.1.2 – Dois corredores de 2 (dois) metros de largura e ladeados de linhas de cor branca, serão pintados desde a linha de partida até aos 110 (cento e dez) metros que a antecedem, de acordo com o esquema do anexo 10 ao Regulamento Internacional de Circuitos de Karting CIK-FIA.

28.3.1.3 – A toda a largura da pista, será pintada nos 25 metros que antecedem a linha de partida, uma linha amarela com 10 cm de espessura:

28.3.2: - **Partida parada:** em filas de dois a dois, sem corredor central.

28.3.3 - Apenas em caso de avaria nos semáforos, as partidas paradas ou lançadas, poderão ser dadas por bandeiras, devendo, nesse caso, ser utilizadas em correspondência com o sistema de semáforos.

- Luz vermelha – bandeira do Clube Organizador ou bandeira Nacional levantada.

- Luz laranja – bandeira amarela agitada da “Pianha”, pelo Director de Prova / Starter.

- Luz verde – baixar da bandeira do Clube Organizador ou bandeira Nacional.

28.4. - As partidas tipo “Le Mans” são proibidas.

28.5 - A linha de partida e a linha de chegada poderão não ser coincidentes.

28.6 - O Starter dará a partida através de semáforos, estando obrigatoriamente posicionado num plano elevado e afastado da borda da pista.

28.6.1 - Este plano elevado (Pianha) deverá ter as dimensões mínimas de 1,5 metros de largura e 1 metro de altura, conforme especificado no R. I. K., estar colocado afastado da borda da pista e devidamente protegido.

28.7 – Os Comissários Desportivos poderão utilizar qualquer tipo de sistema de imagem vídeo ou electrónico susceptível de os ajudar a tomar uma decisão. As decisões dos Comissários Desportivos prevalecerão sobre as dos Juízes de Facto.

Toda a infracção às disposições do CDI ou das presentes Prescrições relativas ao procedimento de partida, poderão levar à exclusão do Condutor.

28.8 – Uma falsa partida ou a ultrapassagem após a linha vermelha (apenas nas partidas lançadas), será penalizada com 10 segundos.

Esta penalização será adicionada ao tempo de corrida efectuado pelo Condutor infractor.

28.8.1 – - Na eventualidade de uma qualquer penalização ter sido indevidamente assinalada a um Condutor, o Director de Prova mostrará em tempo útil ao mesmo Condutor uma placa “PENALIZAÇÃO ANULADA”, acompanhada do número de competição do Condutor a que se destina a indicação.

Esta placa deverá ser mostrada durante 4 voltas.

28.9 – Em caso de falsas partidas repetidas, o Director de Prova (ou o Starter), agindo na qualidade de Juiz de Facto, poderá parar o procedimento de partida através da bandeira vermelha e informar do facto o CCD.

O qual poderá aplicar ao infractor uma penalização de acordo com a regulamentação em vigor e que poderá ir até à exclusão do evento.

Uma nova partida poderá ser dada de imediato.

28.10 – Se durante a (s) volta (s) de formação, o Director de Prova (ou o Starter), tiver necessidade de parar o procedimento de partida, a grelha será formada pela mesma ordem inicial.

Na impossibilidade de qualquer Kart participar no novo procedimento de partida o seu lugar na grelha ficará vago. Nestas situações, a partida será dada de imediato

28.11 – Qualquer Kart que por avaria ou acidente tenha ficado imobilizado na pista durante a (s) volta (s) de formação, poderá no novo procedimento de partida retomar o seu lugar na grelha.

Se o Kart necessitar de qualquer intervenção mecânica, será colocado na zona de Pré-Grelha, onde apenas será autorizada a mudança da vela e a reparação de algum componente que ponha em causa a segurança.

Contudo, e para reiniciar o novo procedimento de partida, o Director de prova (ou Starter) não ficará obrigado a aguardar pela conclusão da eventual reparação mecânica de que o Kart necessite.

Nestas circunstâncias, o procedimento de partida é iniciado e entra em vigor o estabelecido no artigo 30.3 destas PRK.

28.12– À ordem dos Comissários Desportivos (CCD) ou da FPAK, todo o processo de partida poderá ser filmado com os meios disponibilizados pela Organização ou FPAK.

Nas partidas paradas, as imagens recolhidas deverão perfeitamente demonstrar de forma visível a evolução das luzes do semáforo e o máximo de linhas da grelha de partida, com especial destaque e visibilidade para as linhas da frente.

Recomenda-se que a recolha das imagens seja feita do fim da grelha em direcção aos semáforos.

Nas partidas lançadas, as imagens recolhidas deverão acompanhar o pelotão momentos antes da aproximação da linha vermelha e até ao momento em que a partida seja dada como efectiva, dando também especial destaque ao acompanhamento da primeira linha da grelha, para mais facilmente se detectar qualquer falsa partida.

Todas as imagens deverão ser recolhidas em formato digital e gravadas em computador, devendo em cada gravação ser identificada a corrida e categoria a que se refere o filme.

Estas imagens servirão de prova para aplicação pelos Comissários Desportivos de uma penalização e ficarão às ordens da FPAK no caso de se verificar qualquer Apelo como resultante de penalização aplicada por facto (s) constante (s) nessas imagens.

Em casos especiais, poderão os Comissários Desportivos servir-se de quaisquer outras imagens demonstrativas do incumprimento aos regulamentos. Neste caso, e desde que com base em tais imagens, seja aplicada uma qualquer penalização, essas imagens terão de ficar obrigatória e imediatamente à ordem do CCD, não sendo, em caso algum, permitido ao seu autor ou proprietário ausentar-se para proceder a qualquer cópia das imagens originais disponibilizadas ao CCD.

Por tal razão, deverão os Comissário Desportivos antes de visualizar as imagens, assegurar-se que o seu autor/proprietário as cede a título devolutivo futuro (se necessário) ao CCD.

XXIX – PROCEDIMENTO DE PARTIDA PARADA

29.1 - O acesso à Pré-Grelha fecha cinco minutos antes da hora da corrida. O responsável pela Pré-Grelha fará accionar um sinal sonoro nos 10 minutos anteriores ao início da manga ou corrida.

29.1.1 - Recomenda-se que a organização disponha, de forma visível para os Condutores, um relógio de ponteiros (diâmetro mínimo de 30 cm) no parque de montagem junto ao acesso à Pré-Grelha.

29.2 - O Starter logo que o entenda deve mandar mostrar a placa “Motores” ou bandeira verde.

Os Condutores, com os seus Karts em funcionamento, e saindo da Pré-Grelha, deverão efectuar UMA volta ao circuito e no final dessa volta, colocarem-se no seu lugar na grelha, que para melhor informação estará pintada no solo, para que cada Condutor possa facilmente colocar-se na sua posição exacta.

29.2.1 – Essa volta será considerada como volta de formação devendo os Condutores manter as suas posições originais da grelha de partida.

29.3 - Um Condutor retardatário terá a possibilidade de retomar o seu lugar na grelha até ao momento em que as luzes vermelhas da partida se acendam, sem que esta reocupação possa prejudicar qualquer outro Condutor. É interdita a utilização de outro percurso que não seja a pista utilizada para a corrida, para reocupar o seu lugar.

29.3.1 – No caso de um Condutor ficar imobilizado, impedido de prosseguir ou impossibilitado de ocupar o seu lugar, por infracção cometida por outro Condutor, o Director de Prova poderá optar por autorizar uma (ou mais) volta (s) suplementar (es) de formação, parar a volta de formação e recomeçar o procedimento de partida com a grelha original, ou ainda autorizar o Condutor prejudicado a retomar o seu lugar.

29.3.2 - Caso um Condutor não tenha podido arrancar da Pré-Grelha até ao acender da luz vermelha, por não conseguir colocar o motor a trabalhar ou por o motor estar a trabalhar deficientemente, será autorizada apenas a mudança da vela na Pré-Grelha.

29.3.3 - Só poderá partir para a corrida, após ter sido dada a partida efectiva e a totalidade do pelotão haver transposto a linha de partida para início da 1ª volta de corrida. No caso da saída da Pré-Grelha se situar após a linha de partida, só poderá partir às ordens do “Starter” e depois de todo o pelotão haver passado em frente à saída da Pré-Grelha após se ter iniciado a 1ª volta de corrida.

29.3.4 - Se após completadas 2 (duas) voltas de corrida o Kart não estiver em condições de entrar em pista, deve ser de imediato retirado da Pré-Grelha e entregue no parque de chegada

29.4 – No final da volta de formação, será mostrada no centro da linha de partida uma bandeira vermelha fixa levantada.

Todos os Condutores devem parar nos seus lugares da grelha de partida.

Todas as luzes dos semáforos estarão desligadas até que o último Condutor em condições de partir, tome posição no seu lugar na grelha.

A partir do momento em que o Starter verificar que estão reunidas todas as condições de partida, mandará retirar a bandeira vermelha e acenderá a luz vermelha.

Passados 1 a 3 segundos acenderá a luz verde para a partida efectiva, ou no caso em que os semáforos estejam de acordo com o regulamento CIK/FIA acenderá uma a uma as luzes vermelhas do semáforo, efectivando-se a partida quando em simultâneo todas as luzes vermelhas se apagarem.

Não é permitida nas partidas, a utilização de semáforos no sistema “flash”.

Se não estiver satisfeito com o procedimento de partida, acenderá a luz laranja do semáforo (ou bandeira amarela agitada da “Pianha”, em caso de avaria dos semáforos) a qual significa que uma volta de formação suplementar deverá ser efectuada.

Se um Condutor não estiver em condições de partir, deverá obrigatoriamente permanecer no seu Kart assinalando a sua dificuldade pelo levantamento dos braços.

29.4.1 – Por excepção e unicamente para a categoria Cadetes, sem prejuízo dos procedimentos a adoptar durante a volta de formação, se se verificar que os Condutores

chegam à grelha de partida incorrectamente posicionados – relativamente ao lugar que deveriam ocupar – o Starter poderá mandar desligar os motores, autorizando os respectivos Assistentes a recolocar os Condutores nas suas posições correctas.

Após autorização do Starter, os Assistentes recolocarão os motores a trabalhar, abandonando de imediato a pista.

Se um qualquer motor apresentar dificuldades em ser colocado em funcionamento, o Assistente abandonará o Kart, apenas podendo tentar novamente, após a partida ter sido dada e todos os Condutores terem transposto a linha de partida.

Para efectivar a partida, o Starter não é obrigado a aguardar por qualquer Condutor que, por qualquer razão, tenha ficado imobilizado na pista durante as voltas de formação.

Assim que a grelha de partida estiver em conformidade, será de imediato dada a partida, sem necessidade de qualquer volta de formação suplementar.

29.5 - Caso o “Starter” considere que não estão reunidas todas as condições para ser dada a partida, mandará agitar a bandeira vermelha sobre a linha de partida, devendo os Condutores desligar os motores dos seus Karts.

Uma placa «Partida atrasada» (Start Delayed) poderá ser mostrada na linha de partida.

29.6 – Se o procedimento de partida tiver sido interrompido por culpa de um ou vários Condutor (es), este (s) será (ão) penalizado (s) com a sua colocação no final da grelha de partida, respeitando-se a ordem das suas anteriores posições respectivas na grelha. O (s) lugar (es) anteriormente ocupado (s) por este (s) Condutor (es) não poderá (ão) ser preenchido (s).

29.7 - Se ao sinal de partida (*luz vermelha* ⇒ *luz verde, ou luzes vermelhas apagadas*), um ou mais Condutores não estiverem em condições de partir, não deverão abandonar o Kart e deverão levantar imediatamente os braços para assinalar que o não podem fazer.

Os Comissários de Pista agitarão de imediato junto do (s) Kart (s) imobilizado (s), bandeiras amarelas, para que todos os outros Condutores colocados atrás da linha em que aquele se encontra, sejam avisados de que um Kart está imobilizado na grelha e não vai arrancar.

29.8. - A partida será dada e após os Karts terem arrancado, os Comissários de Pista deverão retirar esse (s) Kart (s) para fora da pista e posicioná-lo em lugar seguro.

29.9 - Aquando da partida, e salvo em caso de força maior devidamente reconhecido pelo Starter e pelo CCD, são proibidas sob pena de imediata desclassificação, as ultrapassagens das linhas laterais delimitadoras da pista pintadas no solo (ou bermas materiais).

29.10 - Durante as voltas de formação e corrida, um Condutor que tenha uma avaria, não poderá receber em pista qualquer ajuda do (s) “Assistente (s)”, ou de qualquer outro Condutor em prova, sob pena de desclassificação. O Condutor poderá resolver a avaria pelos seus próprios meios, desde que não cause qualquer obstáculo ao normal desenvolvimento da prova.

29.11 - Em caso de falsa partida ou desrespeito pelo correcto posicionamento na grelha, os Comissários Desportivos aplicarão ao (s) infractor (es) uma penalidade em tempo de 10 segundos. Se as condições da corrida o permitirem, poderá o Director de Prova informar o (s) Condutor (es) dessa penalização por meio de um painel e indicação do número de competição respectivo. Essa penalização será adicionada ao tempo real efectuado na corrida em questão.

29.12 - Logo que a bandeira de xadrez seja apresentada a um Condutor no final dos treinos cronometrados, manga e corrida, este deverá dirigir-se directamente para o Parque de Pesagem, percorrendo apenas o percurso autorizado para o efeito,

29.12.1 - Nenhum “Assistente” se poderá aproximar de um Kart / Condutor, até que esteja efectuado e concluído o respectivo controlo de pesagem.

XXX – PROCEDIMENTO DE PARTIDA LANÇADA

30.1 - O acesso à Pré-Grelha fecha cinco minutos antes da hora prevista para o início da manga ou corrida. O responsável pela Pré-Grelha fará accionar um sinal sonoro nos 10 minutos anteriores ao início da manga ou corrida.

30.1.1 - Recomenda-se que a organização disponha, de forma visível para os Condutores, um relógio de ponteiros (*diâmetro mínimo de 30 cm*) no parque de montagem junto ao acesso da Pré-Grelha.

30.2 – O Starter logo que o entenda deve mandar mostrar a bandeira verde ou placa “Motores”, indicando que a volta (única) de formação poderá ser iniciada.

30.2.1. - Os Condutores, com os seus Karts em funcionamento e a partir da Pré-Grelha, entrarão em pista rodando uma volta em velocidade lenta até à linha vermelha, ficando “às ordens do Starter”, não podendo receber qualquer assistência exterior para reparação ou regulação de material.

30.2.2 - Esta volta será considerada volta de formação, devendo os Condutores manter as suas posições originais da grelha de partida, sendo proibida qualquer ultrapassagem.

Contudo, um Condutor retardatário tem a possibilidade de retomar o seu lugar na grelha até à linha vermelha pintada na pista, sem que esta reocupação possa prejudicar qualquer outro Condutor.

É interdita a utilização de outro percurso que não seja a pista utilizada para a corrida, para reocupar o seu lugar.

30.2.3 – No caso de um Condutor ficar imobilizado, impedido de prosseguir, ou impossibilitado de ocupar o seu lugar, por falta cometida por outro Condutor, o Director de Prova poderá optar por autorizar uma (ou mais) volta (s) suplementar (es) de formação, parar a volta de formação e recomeçar o procedimento de partida com a grelha original, ou ainda autorizar o Condutor prejudicado a retomar o seu lugar.

30.3. - Um Condutor que não tenha podido arrancar da Pré-Grelha quando da amostragem da bandeira verde ou da placa “motores” só poderá partir para a corrida, após ter sido dada a partida efectiva, e a totalidade do pelotão haver transposto a linha de partida para início da 1ª volta de corrida.

No caso da saída da Pré-Grelha se situar após a linha de partida, só poderá partir às ordens do “Starter” e após todo o pelotão haver passado em frente à saída da Pré-Grelha no decurso da 1ª volta de corrida.

30.4. - Exclusivamente durante o procedimento de partida se um Kart não “pegar” imediatamente após a apresentação da bandeira verde para início da volta de formação, é permitida a ajuda dos “Assistentes” (exclusivamente para empurrar) a qualquer Condutor, no percurso de ligação da Pré-Grelha até à linha de partida. Nestas situações, e apenas na Pré-Grelha, é autorizada a mudança da vela. Em qualquer circunstância, esta ajuda (empurrar) apenas será autorizada no caso do Director de prova (ou Starter) considerar que este procedimento não coloca em causa a segurança dos Condutores e do “Assistente”

Se após completadas 2 (duas) voltas de corrida o Kart não estiver em condições de entrar em pista, deve ser de imediato retirado da Pré-Grelha para o parque de chegada.

30.4.1 - Em circuitos onde a distância da Pré-Grelha à linha de partida apresente uma distância que não possibilite essa ajuda em condições de segurança, será definida pelo Starter no Briefing escrito, o local exacto do circuito até onde será permitida essa ajuda aos Condutores.

30.5. - Se o andamento imposto por um dos Condutores das duas primeiras linhas da grelha impedir o “Starter” de dar regularmente a partida, será aplicada ao Condutor responsável uma penalização de 10 segundos que será adicionada à classificação final da corrida.

30.5.1 - Se ainda por esse motivo, o pelotão estiver de tal forma disperso que de todo impossibilite efectivar a partida, obrigando à paragem para repetição dos procedimentos de partida, o (s) Condutor (es) infractor (es) será (ão) colocado (s) no final da grelha de partida.

30.5.2 - Sem prejuízo da penalização a aplicar por desrespeito pela velocidade na volta de formação, ao Condutor que ocupa o 1º lugar da grelha (ou a outros Condutores nos casos previstos no Art.º 30.5.4) não lhes poderá ser aplicada uma penalização por falsa partida.

30.5.3 - Cabe ao Condutor que ocupa o 2º lugar da grelha acompanhar o andamento do "Pole-Position" sendo-lhe aplicada uma penalização de 10 segundos por falsa partida sempre que após a linha vermelha circule adiantado em relação ao detentor da Pole-Position.

30.5.4 - No caso de o Condutor detentor da Pole-Position não participar na corrida, ou participando, não estiver na cabeça do pelotão, a responsabilidade recai sobre o Condutor que ocupar o 2º lugar da grelha.

30.5.5 - O mesmo critério será aplicado para os restantes Condutores, quando, por qualquer razão, os Condutores da (s) linha (s) da frente não participem na corrida ou participando não estejam posicionados correctamente na volta de formação.

30.6 - Na curva que antecede a linha de partida, o Condutor que circula no interior deverá reduzir o andamento de forma a não se adiantar ao Condutor que circula no exterior.

30.7 - Compete aos Condutores conservar as suas posições na grelha, mesmo que o lugar à sua frente não esteja ocupado.

30.8 - O Starter não é obrigado a dar qualquer volta de formação suplementar, para permitir que um Condutor recupere o seu lugar.

30.9 - Se um Condutor, por uma qualquer razão, parar na volta de formação, não pode tentar voltar a partir, sem ter deixado passar todo o pelotão.

30.10 - O Starter poderá parar uma qualquer volta de formação e recomeçar o procedimento de partida com a grelha original, se considerar que um (ou mais) Condutor (es) está (ão) parados na pista por falta imputável a outro (s).

30.11 - O Starter dará a partida desde que esteja satisfeito com a formação.

30.12 - Quaisquer tentativas para antecipar ou atrasar a partida, serão sancionadas pelo CCD, na sequência da proposta do Director de Prova (ou "Starter").

30.13 – PARTIDA EFECTIVA DA CORRIDA (Lançada)

30.13.1 – Dois corredores, de 2 (dois) metros de largura e ladeados de linhas de cor branca, serão pintados desde a linha de partida até os 110 metros que a antecedem, conforme esquema representado no anexo 10 ao Regulamento Internacional de Circuitos de Karting CIK-FIA. Uma Linha Amarela será pintada 25 metros antes da Linha de Partida. Para as partidas lançadas, esta Linha Amarela, será igualmente materializada pela colocação de cones flexíveis (1 cone de cada lado da pista).

30.13.1.1 – Na (s) volta (s) de formação que antecede (m) a partida, todos os Condutores são obrigados na fase de aproximação à linha de partida, a circular dentro dos corredores desde o início destes. Qualquer saída destes corredores será sancionada pelos Comissários Desportivos, com uma penalidade em tempo de 3 (três) segundos por uma saída parcial do corredor e de 10 (dez) segundos por uma saída integral do corredor. Estas penalizações serão adicionadas ao tempo real efectuado na corrida

30.13.2 - 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.

30.13.3 – Na fase de aproximação da linha de partida, o semáforo vermelho estará aceso. Nenhum Kart poderá acelerar ou ultrapassar até à linha dos 25 m e em qualquer caso até que as luzes vermelhas dos semáforos se apaguem (ou se acenda a luz verde).

30.13.4 – Tendo sido respeitado os alinhamentos o Starter dará a partida apagando todas as luzes vermelhas (*no caso de semáforos de acordo com a regulamentação CIK-FIA*) ou acendendo a luz verde do semáforo (ou ainda baixando a bandeira em caso de avaria do semáforo).

Se não estiver satisfeito com o procedimento de partida, acenderá a luz laranja do semáforo (ou bandeira amarela agitada da “Pianha” em caso de avaria dos semáforos), a qual significa que uma volta de formação suplementar deverá ser efectuada.

30.13.5 - Caso se verifiquem falsas partidas, o procedimento de partida não será parado.

30.13.5.1 - Nesse caso, o Starter proporá ao C.C.D. a aplicação de uma penalização de 10 segundos, sendo o (s) Condutor (es) informado (s) dessa penalização por meio de um painel com a indicação do número de competição respectivo.

30.13.5.2 - Esta penalização será adicionada ao tempo real efectuado na corrida.

30.13.5.3 – No caso de falsas partidas repetidas, são aplicáveis as mesmas sanções previstas no Art.º 28.9 das presentes Prescrições.

30.13.5.4 – O deslocamento de um Condutor para linha contrária à que corresponda a sua posição na grelha de partida implicará a aplicação de uma penalização de 10 segundos por falsa partida.

30.14 – Logo que a Bandeira de Xadrez for apresentada no final da corrida, entra imediatamente em vigor os Artigos 29.12 e 34.3 (e seus parágrafos) das PRK.

30.15 – As penalizações em tempo previstas nos artigos 30.3.1.1. e 30.13.5.1 podem, de acordo com a situação e por decisão do CCD, ser aplicáveis cumulativamente.

XXXI – ENTRADA/SAÍDA DAS BOXES – ASSISTENCIA RÁPIDA

31.1 - Será posto à disposição dos Concorrentes no interior do circuito um local de paragem e assistência aos Karts, denominado como “zona de assistência rápida”.

31.2 - Fica expressamente determinado aos Concorrentes/Condutores que, durante os treinos livres e corridas, todo o acesso dos Karts de competição a esta zona, não poderá ser efectuado por outra via que não a reservada para esse fim, denominada “zona de desaceleração”.

31.3 - É interdito qualquer acesso à zona de desaceleração por quaisquer outros meios ou vias. É proibida a ultrapassagem da linha marcada no solo que materializa a zona de desaceleração. A infracção a esta obrigatoriedade implica a imediata desclassificação.

31.4 - É absolutamente interdita a presença de animais na zona técnica, pista, áreas reservadas aos espectadores e outras que sejam indicadas pelos Oficiais de Prova, salvo em caso de animais eventualmente utilizados pelas forças de segurança.

31.5 - Todo o Condutor que entre na zona de assistência rápida deverá obrigatoriamente parar sob pena de imediata desclassificação da corrida.

31.6 – A entrada, saída e circulação dos Karts na zona de assistência rápida tem de ser efectuada em velocidade moderada e reduzida.

Qualquer uso de velocidade considerada excessiva nesta zona é penalizado com a desclassificação da corrida ou a exclusão da prova de acordo com a gravidade do caso.

31.7 - Durante os treinos cronometrados, é expressamente proibido a qualquer Kart em pista, entrar na Zona de Assistência Rápida, pelo que toda a paragem de um Kart na Zona de Assistência Rápida será definitiva e em caso algum será autorizado a retomar os treinos cronometrados.

XXXII – NEUTRALIZAÇÃO DE CORRIDA

a) O Director de Corrida ou o Director de Prova, poderão decidir neutralizar uma Manga, uma Corrida de Qualificação ou uma Corrida Final.

Esta decisão não poderá ser tomada senão em casos em que a pista esteja obstruída ou se os Condutores, os Oficiais, os Comissários de Pista ou quaisquer outros elementos da Organização, corram perigo físico iminente, mas em circunstâncias tais que não justifiquem a paragem da corrida.

b) Quando a ordem para neutralizar a corrida for dada, em todos os postos de Comissários de Pista serão de imediato apresentadas bandeiras amarelas agitadas e painéis «SLOW»

(painel de fundo amarelo, com dimensões aproximadas de 60 x 80 cm, com a inscrição «SLOW» a preto) que serão mantidos até final da neutralização.

Na linha de chegada, as luzes laranjas do semáforo serão mantidas intermitentes até final do período de neutralização.

c) Todos os Karts em corrida reduzirão drasticamente a velocidade, devendo colocar-se em fila imediatamente atrás do kart que nesse momento seja o primeiro classificado, sendo absolutamente interdito efectuar qualquer ultrapassagem.

Contudo, e exclusivamente se um Kart estiver a circular anormalmente lento por razões de avaria ou problema grave, as ultrapassagens a esse kart serão autorizadas.

Qualquer ultrapassagem que seja efectuada sem que haja razões consideradas justificáveis (*ex.: avaria do Kart ultrapassado*) ou que o DP ou o CCD concluam ter havido conivência entre o Kart ultrapassado e o que ultrapassou, será, no mínimo, penalizada com a desclassificação do (s) Conductor (es) envolvido (s).

d) No momento em que seja indicada a neutralização da corrida (painéis “SLOW”), o Kart classificado em primeiro lugar passará de imediato a ser o responsável pela cadência da velocidade (muito reduzida) a que todos os restantes Conductores ficarão obrigados nas voltas de neutralização.

Todos os restantes Karts terão de se manter próximos entre si e em fila tão cerrada quanto possível.

e) Durante a neutralização, os Karts poderão entrar na zona de reparação (assistência rápida), não podendo reentrar em pista sem prévia autorização do Comissário que esteja nesse local.

Um kart que reentre em pista, deve circular a velocidade apropriada até atingir a extremidade da fila dos Karts que se encontram atrás do Kart que encabeça o pelotão.

f) Logo que o Director de Corrida ou o Director de Prova decidam terminar a neutralização, desligar-se-ão as luzes laranjas intermitentes do semáforo, sendo esta a indicação para os Conductores de que a corrida será reiniciada na próxima passagem pela linha de partida.

Nesta última volta de neutralização, os painéis «SLOW» serão mantidos em todos os postos, passando as bandeiras amarelas a ser mostradas apenas fixas.

g) O Kart que se encontrar na cabeça do pelotão continuará a ditar a cadência, circulando a velocidade reduzida.

O reinício da corrida será sinalizado na linha de partida pelo Director de Corrida ou pelo Director de Prova, através da amostragem de uma bandeira verde agitada.

Ao aproximarem-se da linha de partida, onde a bandeira verde agitada será mostrada, os Conductores não poderão acelerar até à linha amarela (25m) que antecede a linha de partida.

Nenhum kart poderá efectuar ultrapassagens antes de haver passado sobre a linha de partida, o que, e para cada Conductor, determinará o final da neutralização.

h) Na primeira volta de reinício de corrida, os Comissários de Pista recolherão os painéis «SLOW» e simultaneamente substituirão a bandeira amarela por uma bandeira verde agitada, que será mostrada a todos os conductores até que seja completada essa primeira volta após o reinício da corrida.

i) Todas as voltas cumpridas durante a neutralização serão consideradas como voltas de corrida.

j) Se o número total de voltas previsto para a corrida se vier a completar durante o período de neutralização, será mostrada a bandeira de xadrez a todos os Karts, no momento exacto em que se completar esse número total de voltas.

Nessa situação, continuará a não ser autorizada qualquer ultrapassagem entre os Conductores em pista.

A classificação final da manga, corrida de qualificação ou corrida final, será a que resultar da ordem de passagem na linha de chegada aquando da amostragem da bandeira de xadrez.

k) Se a qualquer momento, o Director de Corrida ou o Director de Prova, considerarem que a neutralização da corrida não é suficiente para garantir as condições de segurança necessárias, poderão, com a amostragem da bandeira vermelha na linha de partida e em todos os postos de Comissários de Pista, parar a neutralização.

Passando a partir desse momento a vigorarem as normas regulamentares previstas para a interrupção de uma corrida.

XXXIII – INTERRUPTÃO DA CORRIDA OU TREINOS

33.1 - A decisão de parar uma corrida ou treinos apenas poderá ser tomada pelo Director de Prova, ou no seu eventual impedimento, pelo Director Adjunto. Igualmente, o CCD por razões que reconheça como importantes poderá mandar parar uma corrida.

33.1.1 - Se for necessário parar uma corrida ou treinos, devido a acidente que provoque a obstrução da pista, ou porque as condições climatéricas a tornaram impraticável, ou ainda por quaisquer outras razões de força maior, o Director de Prova exibirá uma bandeira vermelha agitada na zona da meta e, simultaneamente, todos os postos de sinalização exibirão bandeiras vermelhas agitadas.

Todos os Condutores cessarão imediatamente de correr reduzindo substancialmente a velocidade e dirigindo-se lentamente para a linha de partida ou outro local indicado pelos Oficiais de Prova, devendo preparar-se para parar a qualquer momento seguindo as instruções dos Comissários.

33.1.2 – Após a paragem dos treinos:

33.1.2.1 – Treinos livres e “Warm Up” – os Condutores seguirão directamente para o Parque de Chegada.

33.1.2.2 – Treinos cronometrados – os Condutores seguirão directamente para o Parque de Pesagem, em estrito cumprimento do artigo 34.3 destas PRK.

33.2 - Após a paragem da corrida:

33.2.1 - Caso o Conductor que lidera a corrida no momento da interrupção não tenha ainda completado duas voltas, a corrida será repetida (tão logo as condições da pista o permitam) na distância total prevista inicialmente e a grelha de partida será a mesma da partida inicial.

33.2.2 - **CASO 1**: se a corrida for interrompida quando tiver sido percorrido pelo Conductor que a lidera, um número de voltas superior a 2 mas inferior a 60% do número total de voltas previstas, a corrida será repetida até 30 minutos depois e na distância total prevista inicialmente. A primeira partida será declarada nula e sem efeito. Quaisquer penalizações em tempo serão igualmente anuladas.

Serão admitidos todos os Condutores que tenham iniciado a corrida que foi interrompida, desde que se encontrem em condições de participar até ao limite de tempo para o fecho da Pré-Grelha para a nova partida.

33.2.3 - Uma nova hora de partida será anunciada (através de afixação no Quadro Oficial da Prova e/ou da aparelhagem sonora do circuito), devendo a nova partida ser dada com todos os procedimentos de partida, até 30 minutos após o momento de paragem da corrida, sendo o acesso à Pré-Grelha (que excepcionalmente nestes casos poderá funcionar junto da linha de partida) fechado 5 minutos antes da hora estabelecida para a nova partida.

33.2.3.1 – Os Karts deverão parar junto da linha dos 25 metros, onde será mostrada uma bandeira vermelha. Será aí que será formada a grelha para a nova partida.

Os “Assistentes” apenas poderão empurrar os Karts até à linha de partida, não lhes sendo permitido ultrapassar a referida linha.

Qualquer infracção a esta regra levará à imediata desclassificação do Concorrente, a pronunciar pelo Colégio de Comissários Desportivos.

33.2.4 - Em caso de força maior, o Colégio de Comissários Desportivos poderá autorizar a extensão do período que antecede a nova partida, mas o momento do fecho do acesso à Pré-Grelha não será prolongado em nenhuma circunstância.

33.2.5 - É autorizada a reparação dos Karts pelos "Assistentes", até ao limite do tempo estabelecido para reinício do processo da nova partida.

33.2.6 – Qualquer reabastecimento de combustível só é autorizado nas condições iniciais, ou seja no Parque de Combustível.

33.2.7 - Não será atrasada a nova partida, para aguardar a reparação/reabastecimento de qualquer Kart.

Nessas circunstâncias um Kart apenas poderá reiniciar a corrida, após ter sido dada a partida efectiva e de acordo com os artigos 29.3.4 e 30.4.

33.2.8 - **CASO 2:** se a corrida for interrompida, quando a distância percorrida pelo Conductor que a lidera seja igual ou superior a 60% das voltas previstas, a corrida é considerada como efectuada e a classificação será estabelecida, segundo a ordem da classificação na penúltima passagem na meta, antes de haver sido dado o sinal de paragem da corrida.

Ex.: bandeira vermelha no decorrer da 14ª volta – classificação final pela ordem da classificação registada no final da 12ª volta.

33.3 - Estes mesmos critérios deverão ser seguidos no caso de interrupção numa corrida de Troféus de Karting.

33.3.1 – Recomenda-se que para as provas de Resistência, estes critérios não sejam aplicados.

Deverão ser definidos períodos de 30 minutos para afixação das classificações parciais da corrida, devendo a grelha de partida para reinício da corrida ter em conta a última classificação afixada e as penalizações até então aplicadas a cada equipa.

Para cálculo do tempo necessário à conclusão da corrida, deverá subtrair-se ao tempo ou distância total da corrida, o período de tempo ou a distância já cumpridos.

33.4 - O Director da Prova deverá entregar aos Comissários Desportivos, um relatório escrito sobre os motivos e circunstâncias que hajam motivado a interrupção da corrida, bem como dos procedimentos seguidos e, se for o caso, das circunstâncias que levaram ao impedimento da repetição da corrida

XXXIV – CHEGADA

34.1 - A chegada será controlada sobre uma linha situada em frente do posto de cronometragem. O sinal de fim de corrida será dado neste local através da exibição de uma bandeira de xadrez preto e branco.

34.1.2 - No início da última volta da corrida, o Director de Prova mostrará ao Conductor classificado em primeiro lugar e aos seguintes, uma placa com a indicação "ÚLTIMA VOLTA".

34.2 - Desde que a bandeira de xadrez é apresentada ao Conductor no final da corrida, este deve dirigir-se directamente para o Parque Fechado, percorrendo apenas o percurso autorizado.

34.3 - A partir do momento em que o Conductor passe a bandeira de xadrez, estará colocado sob regime de Parque Fechado, não podendo fazer nenhuma alteração nem qualquer regulação no seu Kart e em todo o material ou equipamento, à excepção de qualquer componente (p.ex. bico ou caixas laterais) que se tenha solto do Kart no decurso da corrida.

Este material poderá ser entregue por um elemento da organização, antes da pesagem do conjunto Kart/Conductor.

34.3.1 - Nenhum "Assistente" se poderá aproximar do Kart/Conductor, até que lhe seja efectuado o controle de pesagem.

34.4 - O Organizador deverá disponibilizar pessoal para pegar nos Karts durante a operação de pesagem.

34.5 - O Regulamento Particular da Prova indicará, claramente, qual a localização deste Parque Fechado, o qual deverá ser completamente vedado.

34.6 - Os Organizadores deverão, em caso de manifesta impossibilidade dos Condutores, devidamente reconhecida pelo Colégio de Comissários Desportivos (*ex.: caso de acidente*), promover a remoção dos respectivos Karts, quando classificados, para o Parque Fechado.

34.7 - O Colégio de Comissários Desportivos terá sempre a faculdade de decidir sobre a escolha de quais os Karts classificados, que deverão ser objecto de Verificação Técnica final conforme previsto no Art.º 57º das Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting.

34.8 – Entre as várias corridas de cada categoria, os Karts apenas poderão sair do Parque de Desmontagem decorridos que sejam 15 (quinze) minutos após a amostragem da bandeira de xadrez.

Qualquer reclamação de ordem técnica contra qualquer Kart, deverá ser apresentada também ao CCD dentro dos 15 (quinze minutos) subsequentes à amostragem da bandeira de xadrez – independentemente de a classificação da respectiva corrida haver já sido ou não afixada – decidindo o CCD por indicação dos Comissários Técnicos, se o material reclamado (e do reclamante) poderá sair do parque, depois de devidamente selado (s) para posterior verificação, ou pela retenção do material do reclamado (e do reclamante).

34.8.1 – Após o final da última corrida de cada categoria, os Karts permanecerão em Parque Fechado até que o Colégio de Comissários Desportivos dê autorização para a sua saída, decorridos que sejam, no mínimo, trinta minutos sobre a hora de afixação no Quadro Oficial, da classificação final provisória da prova.

34.8.2 – Caso um Condutor classificado numa corrida, tenha dado entrada do seu Kart no Parque Fechado e não pretenda participar na (s) corrida (s) seguinte (s), o Kart deverá permanecer no Parque Fechado até à sua abertura definitiva após o final da última corrida da respectiva categoria.

34.8.3- Qualquer infracção a estas normas implicará a exclusão da prova.

XXXV – PESAGEM

35.1 - Após terminarem os treinos cronometrados e as corridas, cada kart que passe a Linha de Chegada será pesado.

Se o kart, não puder chegar até à Zona de Pesagem pelos seus próprios meios, ele será colocado sob o controle exclusivo dos Comissários de Pista, que o conduzirão ou o farão conduzir para a zona de pesagem.

O Condutor deverá acompanhar o Kart e deverá esperar na Zona de Pesagem antes de regressar ao Paddock, a fim que o seu peso seja estabelecido.

35.2 - À saída dos Treinos de Qualificação, o Piloto e o seu kart serão pesados simultaneamente e depois em separado. Se por razões de força maior, o Piloto não tiver possibilidade de se apresentar na balança no final duma Corrida de Qualificação ou duma Corrida Final, o seu kart será pesado e ao peso do kart será adicionado o peso do Piloto que foi registado no início dos Treinos Qualificativos.

35.3 - Nenhuma matéria ou substância sólida, líquida, gasosa ou de qualquer outra natureza poderá ser acrescentada ao kart ou ser colocada ou suprimida antes da pesagem (salvo por um Comissário Técnico no seu quadro de actividades oficiais).

35.4 – Além do Condutor, apenas os Comissários Técnicos e os Oficiais de Prova poderão entrar na Zona de Pesagem. Nenhuma intervenção, qualquer que ela seja, é autorizada nessa Zona, a menos que seja permitida por estes Oficiais.

35.5 - Um kart ou um Condutor não poderão deixar a Zona de Pesagem sem autorização do Delegado Técnico da FPAK (ou do Comissário Técnico).

35.6 - Qualquer infracção às presentes disposições relativas à pesagem, poderão levar à exclusão do Condutor.

35.7 - A Organização deverá ter disponível à entrada do Parque de Chegada (numa área preferencialmente coberta) uma balança. Devendo prever colaboradores suficientes para

assegurar a colocação do kart na balança. Os Assistentes deverão ser impedidos de aceder à Zona de Pesagem até que o procedimento de pesagem do seu kart termine.

35.8 – De acordo com o Artigo 2.4.2 do Regulamento Técnico Internacional de Karting os pesos indicados nos Regulamentos Técnicos de cada categoria, são os mínimos absolutos que devem ser verificados no controle de peso efectuado durante uma prova e devem poder ser lidos no visor da balança ou por impressão (seja qual for o seu grau de precisão) com o piloto munido de todo o seu equipamento normal (capacete, óculos, fato, luvas, e botas).

Toda a infracção constatada numa verificação de peso, levará obrigatoriamente à exclusão dos Treinos Cronometrados ou da Corrida em que se tenha verificado a infracção.

35.9 – Nas operações de controlo do peso, não haverá qualquer tolerância (em gramas) nos casos em que se verificar que o conjunto (kart / Condutor / equipamento) apresente peso inferior ao mínimo obrigatório de qualquer categoria.

XXXVI – CLASSIFICAÇÃO

36.1 - Todos os Condutores terminarão a corrida no momento em que lhes for mostrada a bandeira de xadrez.

36.1.1 – Apenas a título informativo e a partir do momento em que o líder da corrida se prepara para dar entrada na última volta da corrida, deverá a Organização mandar exibir antes da linha de meta e a todos os Condutores em pista, uma placa informativa com a indicação “Última Volta”. Esta placa não tem qualquer valor regulamentar servindo apenas de referência para os Condutores em pista.

Uma eventual amostragem dessa placa informativa em momento não coincidente com a efectiva entrada para a última volta do líder da corrida, não terá quaisquer efeitos na classificação final da corrida, já que a corrida só termina para cada Condutor em pista no momento exacto em que lhe é exibida a bandeira de xadrez sobre a linha de meta.

36.2 - Se o sinal de fim de corrida (bandeira de xadrez) for mostrado por razão diferente da de ter sido completado o número total de voltas (erro de cronometragem ou do Director de Prova, por exemplo), a corrida será considerada como terminada, para efeitos de classificação, no momento em que o Kart que comanda a corrida passou na meta pela penúltima vez antes de ser mostrado o sinal de fim de corrida.

36.3 - Se, por outro lado, o sinal de fim de corrida (bandeira de xadrez) for mostrado tardiamente, seja porque razão for, a classificação final considerada válida, será a do momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

36.4 - Os serviços de cronometragem encerrarão, para todos os Condutores, três minutos após a passagem pela meta do primeiro classificado no final da corrida.

36.5 - Os Condutores serão classificados segundo o número de voltas completas efectuadas ao circuito e, para aqueles que tenham cumprido o mesmo número de voltas, segundo a ordem da última passagem pela linha de chegada.

36.6 - As classificações oficiais devem ser sempre afixadas quinze minutos após ter sido dada a bandeira de xadrez ao último Concorrente classificado.

Se por qualquer razão tal não for possível, o Organizador terá que afixar no Quadro Oficial da Prova uma informação com a nova hora de afixação das classificações.

36.7 – Se as classificações forem afixadas antes de decorridos quinze minutos após ter sido dada a bandeira de xadrez ao último Concorrente classificado, o prazo de trinta minutos para reclamação previsto nos Art.º 171 a 174 do C.D.I., só começará a contar a partir do exacto momento em que deveriam ter sido afixadas.

36.7.1 - Exceptua-se contudo o caso previsto em 34.8, em que o prazo de reclamação técnica entre duas corridas da mesma categoria é reduzido aos 15 minutos (quinze minutos) subsequentes à amostragem da bandeira de xadrez, independentemente de a classificação da respectiva corrida haver já sido afixada.

36.8 – Para efeitos de classificação numa Corrida, considera-se que um Condutor participou numa corrida, desde que tenha tomado lugar na grelha de partida efectiva e ultrapassado a linha de partida ao sinal de partida, mesmo que não haja conseguido completar uma única volta.

36.9 – Quando dois ou mais Condutores, após a partida efectiva, não concluíam uma volta, o desempate para a classificação na corrida será efectuada pelo melhor tempo que cada um deles haja obtido nos treinos cronometrados.

36.10 - Final da corrida sem Karts na pista: aplicar o § 3º do Art.º 21º das PGAPAK, considerando as alíneas a), b) e c) para as corridas em tempo e as alíneas d), e) e f) para as corridas disputadas em número de voltas.

XXXVII – PENALIDADES – DESCLASSIFICAÇÃO – EXCLUSÃO

37.1 - Os Comissários Desportivos poderão aplicar as penalidades previstas pelo Regulamento Desportivo ou as penalidades previstas no Art.º 153 do C.D.I

37.1.1 - Além destas, ou em substituição das penalidades previstas no Art.º 153 do C.D.I., os Comissários Desportivos poderão ainda determinar as seguintes penalidades mínimas, por falsa partida, utilização sistemática das bermas exteriores da pista, condução anti-desportiva, ajudas e assistências interditas, bem como quaisquer outras previstas nestas PRK.

- a) Falsa partida: 10 segundos;
- b) Por desrespeito ao alinhamento nas partidas ou circular fora dos corredores: 10 segundos;
- c) Comportamento que impeça o Starter de dar regularmente a partida lançada: 10 segundos;
- d) Condutor sem capacete, sem luvas ou sem botas calçadas: imobilização imediata e desclassificação do treino ou corrida em que o facto se verificar;
- e) Comportamento perigoso em treinos ou corrida: desclassificação ou de acordo com a gravidade exclusão do evento;
- f) Condutor em infracção técnica:
 - Infracção técnica da embraiagem na Pré-Grelha – impossibilidade de participar nos treinos cronometrados ou corridas (o controle das embraiagens será efectuada por um Comissário Técnico ou Delegado Técnico, que actuarão como Juizes de Facto, com poderes para impedir a participação)
 - Durante ou após os treinos cronometrados: anulação dos tempos obtidos.
 - Nas corridas: desclassificação da prova quando detectada na última corrida, ou exclusão imediata da manifestação quando detectada nas corridas 1 ou 2
- g) Recusa de se submeter às Verificações Técnicas: exclusão;
- h) Comportamento ou conduta anti-desportiva: exclusão.
- i) Falta de peso: desclassificação dos treinos cronometrados ou corrida / manga de qualificação em que foi detectado.
- j) Ultrapassagem sob bandeira (s) amarela (s): desclassificação da corrida ou exclusão obrigatória (em caso de reincidência numa mesma prova).
- l) Reocupação de lugar ou ultrapassagem após passar a linha vermelha (durante a volta de formação das partidas lançadas): 10 segundos
- m) Utilização ou substituição fraudulenta de pneus marcados: exclusão do evento.

As penalidades acima descritas serão aplicáveis sem prejuízo de que outras eventuais sanções disciplinares venham a ser posteriormente aplicadas pela FPAK.

37.2 – O Colégio de Comissários Desportivos poderá ainda determinar:

a) A exclusão da prova por conduta anti-desportiva, nomeadamente toques repetidos e intencionais a outro (s) Condutor (es) após eventual aviso prévio com bandeira de triângulos preta e branca.

Bem como em caso de desrespeito a qualquer determinação do Director de Prova ou dos Comissários Desportivos;

b) A desclassificação por infracção que tenha repercussão directa sobre a classificação da prova, limitar-se-á à manga/corrida em que a infracção tenha sido constatada e deverá ser imediatamente comunicada ao Concorrente ou Chefe de Equipa (facultativo);

c) A exclusão – ou a atribuição de uma penalização em tempo ou em pontos – referente à classificação final de um Condutor, que tenha sido já objecto de uma outra qualquer sanção no decurso de uma manga/corrida e/ou que tenha cometido outra ou outras infracções;

37.3 - Toda a decisão de exclusão, desclassificação ou penalização de um Condutor, que só poderá ser pronunciada pelo Colégio de Comissários Desportivos, será comunicada da seguinte forma:

Através de notificação escrita entregue ao Concorrente, o qual deverá confirmar por assinatura o seu recebimento.

Qualquer eventual recusa por parte do Concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, deverá ser reportada de imediato ao CCD, o qual registará no original do documento a seguinte menção:

”NOTIFICADO ÀS ...h ...m, MAS RECUSANDO ASSINAR A NOTIFICAÇÃO”

o que, e para todos os efeitos legais, passará a ter efeito probatório.

Pelo que, a eventual recusa de assinatura da notificação não poderá servir de alegação de desconhecimento da penalização aplicada, desde que o acto da notificação tenha sido confirmado por duas testemunhas.

37.4 - Qualquer decisão tomada ou qualquer penalidade imposta pelo C.C.D., sê-lo-á sempre sem prejuízo do disposto nos artigos 160 e 161 do C. D. I.

XXXVIII – DEFINIÇÃO DE INCIDENTE

38 - Incidente significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais Condutores, ou qualquer acção por parte de um Condutor, que seja reportada ao Director de Prova ou ao Colégio de Comissários Desportivos, e que na opinião do CCD:

- Obrigue à paragem de uma corrida nos termos das PRK;
- Constitua infracção a este Regulamento ou ao CDI;
- Provoque a falsa partida de um ou mais Condutores;
- Provoque uma colisão evitável;
- Force um outro Condutor a sair da pista;
- Não permita intencionalmente uma manobra de ultrapassagem.
- Constitua desrespeito à sinalização por bandeiras
- Constitua uma falsa partida

XXXIX – REGRAS DE CONDUTA

39 - Qualquer infracção às normas de condução em pista será severamente analisada.

Se, através de registos vídeo, se verificar que poderá ter existido alguma infracção às normas de condução em circuito, a FPAK poderá, dentro das competências que lhe são inerentes, instaurar um inquérito sobre tal infracção.

Independentemente do Colégio de Comissários Desportivos da prova haver ou não investigado/reportado tal incidente e sobre o mesmo haver pronunciado decisão.

XL – CONTROLE ANTIDOPAGEM – CONTROLE ANTI-ÁLCOOL

40 A) Controle Antidopagem:

De acordo com o estabelecido no Art.º. 44º. das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

Este controle será sempre efectuado em instalações apropriadas do circuito onde se desenrolar a prova.

40 B) Controle Anti-alcool:

De acordo com o estabelecido no Art.º. 45º. das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

XLI – SEGURO DA PROVA

41.1 - O Clube Organizador deverá obrigatoriamente ter contratado o seguro de responsabilidade civil de todos os Concorrentes e/ou Condutores, nos termos definidos no Artigo 35º das Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting.

41.2 - Fotocópia da Apólice de Seguro será obrigatoriamente exposta em permanência no Quadro Oficial da Prova.

41.3 - Em caso de acidente, o Concorrente ou seu representante, deverá fazer de imediato um relatório escrito completo, indicando os nomes e moradas das testemunhas, o qual deverá ser entregue no Secretariado da Prova no mais curto espaço de tempo possível.

41.4 - Os Concorrentes e Condutores, pelo simples facto da sua inscrição, aceitam renunciar a qualquer tipo de indemnização em caso de acidente, bem como ilibam de toda a responsabilidade os Organizadores e promotores da prova, renunciando igualmente a formular qualquer reclamação contra estes.

41.5 - Não são considerados terceiros os Condutores e respectivos Karts entre si.

XLII – MODIFICAÇÕES – ADITAMENTOS

42.1 - O Clube Organizador dará conhecimento aos Condutores, através do Regulamento Particular da Prova ou ainda através de circulares especiais, de todas as prescrições ou aditamentos que entenda dever publicar e que tenham merecido a prévia aprovação da FPAK.

42.2 - Os casos não previstos nestas Prescrições Específicas de Karting e seus anexos e no Regulamento Particular da prova e seus Aditamentos, serão analisados pelo Colégio de Comissários Desportivos, de acordo com as normas do CDI e dos Regulamentos da FPAK.

42.3 - Os Comissários Desportivos poderão, a título excepcional, dar instruções aos Concorrentes, através de circulares especiais (Aditamentos) nos termos do C.D.I.

Tais circulares, datadas e numeradas sequencialmente, deverão ser entregues a todos os Concorrentes que deverão confirmar, por assinatura, o seu recebimento, devendo ser impressas em papel de cor diferente dos demais documentos a afixar ou distribuir. Para uma melhor uniformização de procedimentos, recomenda-se que o papel destas circulares seja de cor amarela.

42.4 - Qualquer decisão e/ou comunicação dos Comissários Desportivos ou do Director de Prova que diga respeito a um determinado Concorrente, deverá ser-lhe comunicada de imediato e por escrito.

42.5 - Todas as classificações, sejam de treinos, mangas ou de corrida, bem como todas as decisões tomadas pelos Oficiais da Prova, deverão ser afixadas no Quadro Oficial da Prova.

XLIII – LOCAL RESERVADO A SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES

43.1 - Apenas os “Assistentes” de cada Condutor, que estejam credenciados para entrar na Zona Técnica, serão admitidos junto à pista, em local especialmente designado para o efeito.

Esses “Assistentes” poderão fornecer aos seus Condutores, através de sinalização apropriada, as informações que entendam convenientes. Não podem ser utilizadas para esse efeito bandeiras idênticas às utilizadas pela Organização.

43.2 - Sendo reservado o acesso a esse local, tal só poderá ser efectuado imediatamente antes do início de cada treino, manga ou corrida do respectivo Conductor.

Os “Assistentes” que aí estejam colocados não poderão abandonar o local antes do final dos treinos, mangas ou corridas, bem como a ele não terão acesso após o início dos treinos, mangas ou corridas.

43.3 - Após o final dos treinos, mangas ou corridas, os “Assistentes” aí colocados deverão abandonar o local de imediato, permitindo a entrada dos “Assistentes” da categoria seguinte.

43.4 – Nos termos definidos pelo Art.º 20.4 das presentes Prescrições, não é autorizado aos “Assistentes” permanecerem na Zona de Assistência Rápida no decurso dos treinos cronometrados.

XLIV – PISTA

44.1 - A pista será delimitada pelas bermas naturais ou simplesmente por traços pintados no solo.

44.2 - No caso de utilização de escapatórias, a reentrada em pista apenas poderá ser feita após autorização expressa do Comissário de Pista no local.

Recomenda-se que os Organizadores refiram expressamente no Regulamento Particular da Prova ou em Aditamento, quais as escapatórias do circuito, nas quais estará colocado um Comissário de Pista que controle a reentrada na pista dos Conductores que nelas tenham entrado.

44.2.1 - No caso de tal indicação não constar do Regulamento Particular da Prova ou nos seus eventuais Aditamentos, a reentrada em pista processar-se-á sob inteira responsabilidade do Conductor.

44.4 - Apenas a pista poderá ser utilizada pelos Conductores durante todo o desenrolar da prova.

44.3.1- É proibida, em qualquer momento da prova, a utilização da totalidade dos percursos alternativos à pista que funcionem como escapatórias, para nela reentrar em local diferente do utilizado para saída de pista por escapatória (salvo se expressamente prevista no Regulamento Particular da Prova).

44.3.2 - Tal infracção, que será analisada pelo Colégio de Comissários Desportivos, poderá conduzir à desclassificação imediata do Conductor.

44.4 - Salvo em caso de força maior, o uso das bermas é formalmente interdito, mesmo que disponham de pavimento estabilizado.

44.4.1 - O uso sistemático das bermas implicará imediata desclassificação.

44.5 – Obrigatoriamente, quaisquer factos constatados pelos Comissários de Pista, deverão ser comunicados por estes, sem demora, via rádio, ao Director de Prova.

No final da corrida deverá ser de imediato elaborado relatório escrito detalhado o qual deverá ser entregue urgentemente ao Director de Prova, onde conste a hora da ocorrência, a identificação do Comissário de Pista e eventuais testemunhas.

44.5.1 - Por no máximo cada 3 postos de Comissários de Pista, deverá ser designado um Chefe de Posto, cabendo a este a elaboração de qualquer relatório escrito, em relação a um eventual incidente que tenha ocorrido na sua zona de jurisdição.

44.6 - Os Comissários Desportivos analisarão a gravidade da infracção e poderão aplicar multas ou pronunciar a desclassificação do treino ou corrida, ou ainda a exclusão da manifestação por falta reiterada ou de gravidade considerada excepcional.

XLV – IMOBILIZAÇÃO DE KARTS NO CIRCUITO (POR AVARIA OU ACIDENTE)

45.1 - Qualquer Conductor que se veja obrigado a imobilizar o seu Kart em qualquer ponto da pista ou fora desta, em local considerado perigoso, deverá tão rápido quanto possível, fazê-lo deslocar para local seguro de forma a não constituir obstáculo aos outros Conductores e ao normal desenrolar da prova.

45.2 - Os Karts acidentados ou sem possibilidade de continuarem em prova deverão ser, de imediato, removidos para a berma da pista pelo Condutor ou com a ajuda dos Comissários de Pista que estejam mais próximos, a fim de não prejudicar a normal passagem dos outros Condutores.

Esta operação será feita sob protecção do sinal regulamentar (bandeira amarela).

45.3 - O regresso de um Kart imobilizado na pista ao Paddock ou Zona Técnica (Parque de Pesagem) apenas será efectuado no final das sessões de treinos ou corridas. Para tal, o Condutor deverá submeter-se às instruções dos Comissários de Pista.

45.4 - À excepção das zonas de Paddock, parques de montagem, desmontagem, assistência rápida, Pré-Grelha e apoio à partida, nos casos em que tal é expressamente autorizado, todas as reparações nos Karts apenas poderão ser efectuadas pelo Condutor, sem que, contudo, possa utilizar qualquer equipamento ou material sobressalente, conforme definido nos Art.º 11.5, 20.3.1 e 26.9.

XLVI – DIVERSOS

46.1 - Os Organizadores deverão obrigatoriamente permitir a todos os Concorrentes /Condutores que participam na prova, que assistam às outras corridas da mesma prova e que circulem dentro do circuito sem contudo terem acesso à pista e às zonas condicionadas.

46.2 - O número de credenciais de acesso a atribuir a cada Concorrente deverá obrigatoriamente ser referido no Regulamento Particular da Prova, bem como eventuais restrições à sua utilização.

XLVII – OFICIAIS DA PROVA

47.1 - Uma prova na qual se disputem corridas de várias categorias poderá ter Directores de Corrida diferentes.

Nesse caso, os seus nomes deverão constar do Regulamento Particular da Prova, tal como a identificação do Director da Prova, que será o responsável por todos os Directores de Corrida.

47.2 - Em caso de qualquer modificação à lista de Oficiais da Prova, a rectificação deverá ser comunicada por Aditamento a entregar a todos os Concorrentes e afixada no Quadro Oficial da prova, antes do seu início.

47.3 - Não poderão constar no Regulamento Particular da Prova, nomes de Oficiais de Prova que não sejam titulares das Licença Desportivas correspondentes à actividade que vão desempenhar, válidas para o ano em curso.

XLVIII – RECLAMAÇÕES E APELOS

48 - Nos termos dos Art. 24º a 27º e 60º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, em vigor no ano em curso.

XLIX – DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

49.1 - Se a distribuição de prémios tiver lugar no mesmo dia do final da prova (em cada categoria) e à hora prevista no Regulamento Particular da Prova, os Condutores classificados que não se apresentem pessoalmente na cerimónia, perderão direito aos prémios, sem que daí resulte qualquer alteração na classificação ou nos prémios dos restantes Concorrentes.

49.1.1 - Se a distribuição de prémios estiver programada para mais de duas horas depois da afixação das classificações finais, os Condutores não serão obrigados a comparecer. Nesse caso, cabe aos Organizadores remetê-los aos premiados no mais curto espaço de tempo possível.

49.2 – Efectuando-se obrigatoriamente uma distribuição de prémios oficiosa após o final da última corrida, com base nas classificações finais provisórias, da prova e se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelo CCD ou pela FPAK (TAN), tal obrigará a

que de imediato, os Condutores a quem tenham sido indevidamente entregues – mesmo que oficiosamente – esses prémios, procedam à devolução dos mesmos à Organização.

49.2.1 - Na eventual impossibilidade dessa devolução poder acontecer no mesmo dia da manifestação (por ausência do premiado ou outra razão justificável), o Organizador notificará nos (3) três dias seguintes à manifestação, por qualquer meio futuramente comprovável, o Concorrente em causa, o qual nos 8 (oito) dias seguintes deverá devolver os prémios indevidamente recebidos.

49.2.2 – No caso de não haverem sido devolvidos aos Organizadores, será aplicável pelo CCD ou pela FPAK, ao Concorrente em falta, uma multa entre € 500,00 e € 1 250,00, a qual reverterá a favor dos Organizadores.

Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK.

L - ALTERAÇÕES AO PRESENTE REGULAMENTO

50.1 - Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO em (data)

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

ANEXO 1 – CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITOS DE KARTING (CIK-FIA)

1 – Respeito da sinalização

As indicações constantes do Artigo 2.15 das Prescrições Gerais CIK-FIA e do Artigo 2.3 do Regulamento de Circuitos CIK-FIA (Parte II) são consideradas como parte integrante do presente Código de Conduta.

Todos os Pilotos devem a ele submeter-se.

2 – Ultrapassagens durante uma corrida

a) Um kart que se encontre na pista pode utilizar toda a largura da mesma.

No entanto, quando for alcançado por um Kart que esteja prestes a ganhar-lhe uma volta, o Piloto deve permitir ao Piloto mais rápido de o ultrapassar na primeira oportunidade possível.

Se o Piloto do Kart alcançado aparentar não se aperceber de que pretendem ultrapassá-lo, os Comissários de Pista mostrarão bandeiras azuis agitadas, para prevenir de que um Piloto mais rápido está a tentar ultrapassá-lo.

Qualquer Piloto que ignore deliberadamente as bandeiras azuis será reportado aos Comissários Desportivos da prova.

b) As ultrapassagens, tendo em conta as possibilidades do momento, podem efectuar-se pela direita ou pela esquerda.

Não obstante, as manobras susceptíveis de impedir a passagem aos restantes Pilotos, tais como:

- mudar várias vezes de direcção para defender uma posição
- ocasionar voluntariamente que outros Karts saiam além dos bordos da pista

ou

- proceder a qualquer mudança perigosa de direcção

são estritamente proibidas.

Todo o Piloto considerado culpado por uma das infracções acima mencionadas, será reportado aos Comissários Desportivos da prova.

c) Os pilotos devem utilizar a pista a todo o instante. A fim de dissipar qualquer dúvida:

As linhas brancas são consideradas como fazendo parte da pista, mas não as bermas,

Um piloto será considerado como tendo saído da pista se nenhuma parte do seu kart tiver qualquer contacto com a pista.

Se um kart deixar a pista por uma razão qualquer e sem prejuízo do ponto 2d) a seguir indicado, o Piloto pode retomar a corrida.

Todavia, isso não se poderá fazer sem respeitar a segurança e sem daí retirar qualquer vantagem, seja ela qual for.

d) A repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de domínio do kart (tal como uma saída de pista) serão reportadas aos Comissários Desportivos de prova.

Que poderão decidir até à exclusão do Piloto em questão.

e) **Toques/colisões (durante a corrida, incluindo na volta de desaceleração):**

poderão ser impostas sanções a qualquer Piloto que empurre outro Piloto.

3 – Karts que parem durante uma corrida

a) O Piloto de qualquer kart que deixe a pista por não conseguir manter a velocidade de corrida, deverá manifestar a sua intenção de o fazer e cabe-lhe certificar-se de que a manobra é realizada de modo seguro e o mais próximo possível de um ponto de saída.

b) Se um kart parar fora de via das boxes ou fora da Zona de Reparação, deverá ser retirado o mais rapidamente possível, para que a sua presença não represente um perigo para os outros Concorrentes nem prejudique os outros Pilotos em prova.

Se o Piloto não tiver possibilidade de retirar o seu kart, será dever do (s) Comissário (s) de Pista prestar-lhe assistência.

Se através desta assistência o Piloto conseguir retomar a corrida, tal deverá ser feito no respeito total dos regulamentos e sem retirar qualquer vantagem desse facto.

c) Todo e qualquer reabastecimento é proibido, salvo quando o kart pare numa zona expressamente prevista para esse efeito.

d) À excepção do Piloto e dos Oficiais devidamente designados, ninguém está autorizado a tocar num kart imobilizado, salvo se este se encontrar na via dos boxes ou na Zona de Reparação.

e) Não é permitido empurrar um kart sobre ou ao longo da pista.

f) Excepto durante uma paragem da corrida, todo o kart abandonado no circuito pelo respectivo Piloto (mesmo que temporariamente) será considerado como se tendo retirado da corrida.

4 - Entrada nas boxes (ou Zona de Reparações ou Parques de Assistência)

a) A zona dita de desaceleração faz parte da área das boxes.

b) Durante os treinos e a corrida, só é permitido o acesso às boxes ou à Zona de Reparações pela zona de desaceleração. Qualquer infracção a esta regra implicará a exclusão do Piloto.

c) Qualquer Piloto que tenha intenção de abandonar a pista ou de voltar à sua box ou ao Parque de Assistência ou à Zona de Reparações deve manifestar a sua intenção antecipadamente e certificar-se de que pode fazê-lo com segurança.

d) Salvo em caso de força maior (reconhecido enquanto tal pelos Comissários Desportivos da corrida), a transposição, em qualquer sentido, da linha de demarcação entre a zona de desaceleração e a pista é interdita.

e) Salvo em caso de força maior (reconhecido enquanto tal pelos Comissários Desportivos da corrida), qualquer linha pintada na pista à saída das boxes ou da Zona de Reparações (com o objectivo de separar os Karts que saem das boxes) ou da Zona de Reparações dos Karts em pista, não poderá ser transposta por nenhuma parte de um kart que saia das boxes.