

TAÇA DE PORTUGAL de KARTING 2010

REGULAMENTO

ACTUALIZAÇÃO EM 01-10-2010

1. DEFINIÇÃO

A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting organiza em 2010, uma manifestação desportiva de carácter nacional, designada “Taça de Portugal de Karting”, a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Específicas de Karting (PRK), pelos Regulamento Técnico Nacional de Karting (RTNK) e Regulamento Técnico Internacional de Karting (RTNIK) pelas Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting e pelo presente regulamento.

2. CALENDÁRIO DE PROVA

13 e 14 de Novembro de 2010 – Kartódromo Internacional do Algarve

Clube Organizador: **ACDME e AIA MOTOR CLUBE**

3. INSCRIÇÕES NA PROVA – TAXA DE INSCRIÇÃO – SEGURO

3.1 – A inscrição na Taça de Portugal de Karting 2010 é da responsabilidade do Concorrente e deverá ser feita pelos interessados junto do Organizador, no prazo estipulado no respectivo Regulamento Particular.

Por opção dos Concorrentes, as inscrições poderão igualmente, dentro dos prazos estabelecidos, ser efectuadas na FPAK:

Sede – Rua Fernando Namora, 46 C/D – 1600-454 LISBOA

Delegação Norte – Rua Sousa Aroso, 1083 – 4450-291 MATOSINHOS

Delegação da Madeira – Rua dos Aranhas, 53 – 2º Sala F – 9000-044 FUNCHAL

3.2 – Anexo à Taxa de Inscrição será cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos no Artigo 35º das Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting.

3.3 – Na Taça de Portugal de Karting 2010 não haverá em qualquer categoria limitação ao número de inscritos.

4. LICENÇAS DESPORTIVAS

4.1 - A Taça de Portugal de Karting 2010 é aberta a todos os licenciados titulares de uma licença desportiva de Concorrente / Condutor válida para o ano em curso, segundo os mesmos e exactos termos definidos nos Regulamentos de 2010 do Campeonato de Portugal de Karting, do Troféu do Futuro (Karting), do Troféu de Iniciação – Tributo a Figueiredo e Silva e do Troféu Nacional KZ2.

5. KARTS ADMITIDOS

5.1 - A Taça de Portugal de Karting 2010 é reservada a Condutores cujos Karts pertençam às seguintes categorias:

♦ Iniciação, Cadetes e Juvenis (de acordo com o Regulamento Técnico Nacional de Karting 2010)

♦ Júnior (Karts Júnior 2007 e KF3) e KZ2 (Júnior: de acordo com o RTIK 2007 / KZ2 e KF3: de acordo com o RTIK 2010)

♦ **Parilla X 30** – de acordo com o Regulamento Técnico do Troféu Parilla CUP X30 2010.

♦ **Livre 125 de acordo com o Regulamento Técnico da categoria Formula Livre 125, publicado pela FPAK para o ano de 2007.**

5.2 – Em todas as Categorias cada Condutor poderá apresentar: apenas um chassis e um motor

5.2.1 – No decurso da Taça de Portugal de Karting 2010, o Condutor de qualquer Categoria poderá substituir apenas ou o chassis ou o motor ficando contudo sujeitos às penalizações descritas nos artigos 5.5 e 5.6.

Em caso algum é autorizada a substituição do chassis e do motor, nem a reutilização nessa prova do chassis ou do motor substituído.

5.2.2 – A substituição de apenas um destes componentes terá de ser autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos, depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico da FPAK, ficando contudo sujeita às penalizações descritas nos artigos 5.5 e 5.6 do presente regulamento.

5.3 – A substituição do motor nas Categorias Iniciação, Cadetes e Juvenis fica sujeita às condições previstas nos respectivos Regulamentos Técnicos.

5.4. – Para qualquer Categoria, o material de substituição terá de ser previamente sujeito a Verificação Técnica e selado ou marcado.

5.5 – A substituição do equipamento que cada condutor está autorizado a substituir no decurso da prova, implicará as seguintes penalizações:

a) Substituição a partir dos Treinos Cronometrados (inclusive): o Condutor recuará 10 (dez) posições na grelha de partida (em relação ao posicionamento que o melhor tempo por si registado nos treinos cronometrados lhe atribuiria) para a 1ª corrida de qualificação;

b) Substituição apenas a partir da 1ª corrida de qualificação (inclusive): o Condutor será colocado no final na grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação, independentemente do tempo que haja registado nos treinos cronometrados.

No caso de haver mais do que um Condutor nessa situação a colocação no final da grelha corresponderá ao escalonamento inverso dos melhores tempos obtidos por cada um dos Condutores assim considerados.

c) Substituição apenas a partir da 2ª corrida de qualificação (inclusive): o Condutor será colocado no final na grelha de partida para a 2ª corrida de qualificação, independentemente da classificação que haja registado na 1ª corrida de qualificação.

No caso de haver mais do que um Condutor nessa situação, a colocação no final da grelha corresponderá ao escalonamento da classificação final de cada um dos Condutores assim considerados na 1ª corrida de qualificação.

d) Substituição apenas na corrida Final: ao Condutor será atribuída uma penalização em tempo de 20 segundos, a somar ao tempo total que vier a registar na corrida FINAL.

Com a conseqüente correcção a ser introduzida na ordem da classificação final dessa corrida.

5.6. – **No caso de haver recurso a grupos, a substituição do equipamento que cada condutor está autorizado a substituir no decurso da prova, implicará as seguintes penalizações:**

a) Substituição no decurso de qualquer corrida de apuramento ou corrida de repescagem: O condutor manterá o seu posicionamento nas grelhas de partida estabelecidas para as corridas de apuramento, e na classificação final das corridas de apuramento, resultante dos pontos obtidos em cada uma delas, será colocado no último lugar da classificação.

No caso de haver mais do que um Condutor nessa situação, a colocação no final da grelha corresponderá ao escalonamento da classificação final de cada um dos Condutores assim considerados na 1ª corrida de apuramento.

b) Substituição na corrida pré-final:

O Condutor será colocado no final da grelha de partida nas corridas pré-final e Final.

c) Substituição na corrida final:

O Condutor será colocado no final da grelha de partida para a corrida Final.

6. GENERALIDADES

6.1 - Os Condutores deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada nos termos do Capítulo XIX das PRK e do Art. 4 do Anexo 2 do Regulamento de Circuitos CIK/FIA.

6.1.1 - Na corrida Final, será utilizada a Bandeira Azul e Vermelha (Dupla Diagonal) prevista na alínea f) do Art.º 19.1.1 das PRK a qual será exibida a todo o Condutor que esteja prestes a ser dobrado ou que já o tenha sido.

Na sua próxima passagem junto ao acesso à Zona Técnica, o Condutor deverá entrar directamente no Parque de Desmontagem/Chegada, não podendo regressar à corrida.

6.2 - Um “Briefing escrito” para todos os Condutores e Chefes de Equipa (*quando os Condutores são menores de 18 anos*) será distribuído nas Verificações Documentais.

Contudo, um Briefing presencial com o Director de Prova / Starter e todos os Condutores de cada categoria será efectuado na Pré-Grelha da 1ª corrida de qualificação ou 1ª corrida de apuramento.

Igualmente um 2º Briefing presencial será efectuado na Pré-Grelha da corrida Final.

Nas categorias em que se venha a verificar o recurso a uma pré-final, o 2º Briefing será efectuado apenas na Pré-Grelha da pré-final.

7. PNEUS

7.1 - Para as categorias dos Regulamentos Técnicos Nacional e Internacional e do Regulamento Técnico do Troféu Parilla Cup X30 – de acordo com as normas estabelecidas em todos os artigos do Capítulo XXII – Pneus das PRK 2010 e os Regulamentos Técnicos de cada Categoria.

7.2 - A marca, modelo e tipo dos pneus autorizados, é a que estiver especificada, nacionalmente, nos respectivos Regulamentos Técnicos.

8. CARBURANTE E TESTE DE CARBURANTE

De acordo com as normas estabelecidas em todos os artigos do Capítulo XXI – Carburante das PRK e RTIK.

9. CRONOMETRAGEM

9.1 - A cronometragem obedecerá às normas estabelecidas no Capítulo XIV – Sistema de Cronometragem das PRK.

9.2 - Dado que o sistema de cronometragem será automático, cada Condutor terá que, obrigatoriamente, utilizar durante os treinos livres e cronometrados, mangas e corridas, um “transponder” oficial.

9.2.1 - Aos Concorrentes é fortemente recomendada a utilização de transponders pessoais (personal transponders) “TP”.

Nesse caso, deverão durante as verificações administrativas informar o Organizador do número de identificação do seu “TP” para que este possa ser registado no sistema de cronometragem.

9.3 - O “transponder” da Organização terá de 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.

Os Organizadores estão autorizados a cobrar uma taxa de utilização por cada transponder, a qual deverá constar do Regulamento particular da prova.

9.4 – Para possibilitar que os serviços de Cronometragem possam testar previamente o bom funcionamento de cada “transponder”, a sua utilização é obrigatória desde o início dos treinos livres.

10. QUADRO OFICIAL DA PROVA

Todas as eventuais comunicações do CCD ou do Director de Prova, as classificações, a definição das sessões/séries para os treinos cronometrados, o horário da prova, as grelhas de partida para cada manga de qualificação e corridas, bem como os documentos referidos nas PRK, estarão afixados no (s) Quadro (s) Oficial (is) da Prova, instalado (s) em local identificado no Regulamento Particular da prova, a distribuir pela Organização.

11. CONTROLES ANTIDOPAGEM E DE ALCOOLÉMIA

De acordo com os Art. 44º e 45º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting e o Regulamento Oficial de Controlo Antidopagem, os controles efectuar-se-ão em local a indicar no Regulamento Particular da prova, a distribuir pela Organização.

12. PUBLICIDADE

De acordo com o Capítulo XII – Publicidade das PRK.

13. EQUIPAS

13.1 - Entende-se por equipa o conjunto constituído pelo Condutor inscrito e pelos seus dois Assistentes e, eventualmente, pelo Concorrente Moral (ou seu representante) para Condutores menores de 18 (dezoito) anos.

13.2 - Caso o Concorrente não esteja a bordo do seu kart, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade ao Condutor desde que este tenha idade igual ou superior a dezoito anos. Quando a idade do Condutor for inferior, essa responsabilidade pertence ao Concorrente inscrito

14. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

14.1 - A data e hora das verificações administrativas e técnicas são as constantes no programa da prova, a distribuir pelo Organizador.

14.2 - O Organizador deverá indicar no Regulamento Particular da prova, o local exacto onde as mesmas se realizam.

14.3 - A apresentação das fichas de homologação dos chassis, motores, carburadores e demais componentes sujeitos a homologação, a utilizar pelos Concorrentes, é obrigatória no acto das verificações técnicas e sempre que exigidas.

14.4 - No final da Taça de Portugal de Karting 2010, o Clube Organizador obriga-se a fazer as Verificações Técnicas definidas no Art. 57º das Prescrições Gerais.

Todos os restantes Concorrentes classificados serão mantidos no Parque Fechado sob reserva até à abertura oficial do mesmo, para eventuais verificações técnicas.

15. HORÁRIO DA PROVA

De acordo com a grelha horária a distribuir pelo Organizador.

16. DESENVOLVIMENTO DA COMPETIÇÃO

16.1 - A prova única da Taça de Portugal de Karting 2010 será disputada numa única jornada de dois dias com o seguinte esquema:

◆ **Treinos livres** (mínimo de três sessões de 10 minutos cada)

◆ **Treinos cronometrados** (uma sessão de 15 minutos)

◆ **Treinos de carburação** (uma sessão de 5 minutos, apenas no (s) dia (s) e para as categorias em que o programa da prova não se inicie com treinos livres)

◆ **Duas corridas de Qualificação**

◆ **Uma corrida Final**

16.1.1 - A classificação registada na corrida Final definirá a classificação da Taça de Portugal de Karting 2010 em cada uma das categorias: Iniciação, Cadetes, Juvenis, Júnior, KZ2, **Livre 125** e Parilla X30.

16.1.2 – A categoria Livre 125 correrá em simultâneo com a categoria KZ2, sem qualquer extrapolação de classificação nos treinos cronometrados e corridas de Qualificação.

16.2 - As distâncias de cada corrida, arredondadas por excesso para a volta superior, são de:

CATEGORIA	QUALIFICAÇÃO	FINAL
Iniciação	5 Voltas	5 Voltas
Cadetes	8 Km	12 Km
Juvenis	10 Km	15 Km
Júnior	12 Km	18 Km
KZ 2 e Livre 125	16 Km	22 Km
X30	16 Km	22 Km

16.3 – Na Taça de Portugal de Karting 2010 não haverá treinos cronometrados para a categoria Iniciação.

- a) a constituição da grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação será obrigatoriamente estabelecida por sorteio entre todos os participantes.
- b) Para a 2ª corrida de qualificação, a grelha de partida corresponderá à inversão absoluta da grelha estabelecida para a 1ª corrida.
- c) Corrida Final: pelo somatório de pontos obtidos nas duas corridas de Qualificação, em que pela classificação de cada uma delas será atribuída a seguinte pontuação exclusivamente para formação da grelha da Corrida Final:

Classificação	Pontuação
1º	0
2º	2
3º	3
4º	4
5º	5
6º	6
7º	7

e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto.

16.3.1 – Para efeitos de pontuação em cada corrida, considera-se que um Condutor participa numa corrida, desde que participe regularmente na partida efectiva e ultrapasse a linha de partida, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

16.3.2 – Se um Condutor não participar numa das corridas, ser-lhe-ão atribuídos «N+2» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

16.3.3 – Ao Condutor desclassificado numa corrida serão atribuídos «N+3» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

16.3.4 – Em caso de «ex-aequo» no somatório de pontos das duas corridas o desempate para a formação da grelha da corrida Final, far-se-á aplicando o Art.º 27.9.1 das PRK.

16.3.5 - Quando se verificar um número de Condutores superior à capacidade da pista, a definição das grelhas de partida será estabelecida nos termos definidos nas PRK.

16.4 - Na Taça de Portugal de Karting 2010, os treinos cronometrados das Categorias Cadetes, Juvenis, Júnior, KZ2, **Livre 125** e Parilla X30, serão efectuados numa única sessão de 15 (quinze) minutos, sendo cronometradas todas as voltas efectuadas por cada Condutor.

Se o número de participantes inscritos numa categoria for superior a 36, esta sessão será dividida em duas séries, conforme definido nas PRK.

16.4.1 - Para a formação da grelha para a 1ª corrida de qualificação, serão considerados os melhores tempos dos treinos cronometrados, de acordo com o estabelecido nas PRK.

16.4.2 – Qualquer Condutor que:

a) - Tenha participado na sessão de treinos cronometrados mas não tenha obtido qualquer tempo;

b) - Não tenha participado na sessão de treinos cronometrados;

c) - Tenha sido desclassificado na sessão de treinos cronometrados;

será colocado na grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação de acordo com sequência dos factos descritos nas alíneas anteriores (*ex. um Condutor abrangido pela a) será colocado à frentes do (s) Condutores abrangidos pelas alíneas b) e c). Um condutor abrangido pela alínea b) será colocado à frentes do (s) Condutores abrangidos pela alínea c).* Em caso de haver mais do que um Condutor nas mesmas circunstâncias dentro de cada um desses grupos, o desempate entre eles far-se-á a favor do número de competição mais baixo.

16.4.3 - Para a 2ª corrida de qualificação, a grelha de partida será constituída segundo a classificação final da 1ª corrida.

16.4.4 - 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 seguinte pontuação:

Classificação	Pontuação
1º	0
2º	2
3º	3
4º	4
5º	5
6º	6
7º	7

e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto.

16.4.4.1 – Para efeitos de pontuação em cada corrida, considera-se que um Condutor participa numa corrida, desde que participe regularmente na partida efectiva e ultrapasse a linha de partida, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

16.4.4.2 – Se um Condutor não participar numa das corridas de qualificação, ser-lhe-ão atribuídos «N+2» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

16.4.4.3 – Ao Condutor desclassificado numa corrida de qualificação serão atribuídos «N+3» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

16.4.4.4 – Em caso de «ex-aequo» no somatório de pontos das duas corridas de qualificação o desempate para a formação da grelha da corrida Final far-se-á pela seguinte ordem:

- a) Condutor participante nas duas corridas de qualificação, mas que não tenha nenhuma volta registada;
- b) Condutor que não tenha participado numa das corridas de qualificação;
- c) Condutor desclassificado numa das corridas de qualificação.
- d) 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.

17. Composição de grupos

17.1 - Quando em qualquer das categorias (excepto Iniciação), o número de participantes for superior à capacidade da pista, a competição desenrolar-se-á pelo esquema de grupos conforme se descreve em seguida.

17.2 - O número de Condutores em cada grupo é de dezoito no máximo.

A sequência dos melhores tempos dos treinos cronometrados determinará a constituição dos grupos, que poderão ser: A – B – C; A – B – C – D; A – B – C – D – E; etc., como segue:

Exemplo para três grupos:

O Condutor que obtenha o melhor tempo partirá no grupo A, o 2º no grupo B, o 3º no grupo C, o 4º no grupo A, depois o 5º no grupo B, o 6º no grupo C, o 7º no grupo A, o 8º no grupo B, etc.

Todos os grupos definidos correrão entre si, conforme os seguintes exemplos:

A ⇨ B / A ⇨ C / B ⇨ C

(num total de 3 mangas, 2 por grupo)

ou para 4 grupos:

A ⇨ B / C ⇨ D / A ⇨ D / B ⇨ C / A ⇨ C / B ⇨ D

(num total de 6 mangas, 3 por grupo)

Se o número de participantes não for suficientemente elevado, é permitido aos organizadores fazer alinhar três grupos em cada corrida (ABC, ABD, ACD, BCD).

17.2.1 – Se na categoria Iniciação o número de participantes for superior à capacidade da pista, a definição dos grupos será efectuada por sorteio.

A colocação de cada Condutor no respectivo grupo será efectuada pela ordem do sorteio (*ex. 1º Kart a ser sorteado partirá no grupo A, o 2º sorteado no grupo B, o 3º sorteado no grupo C, o 4º sorteado no grupo A o 5º sorteado no grupo B, o 6º sorteado no grupo C, o 7º sorteado no grupo A, o 8º sorteado no grupo B, etc.*)

17.3 - A competição desenrolar-se-á nas seguintes fases:

17.3.1 - Corrida de apuramento em grupos (A - B - C - D)

Cada corrida terá 60% do número de voltas da corrida Final. Nesta fase, serão apurados directamente para as finais, os 28 Condutores melhor classificados. Da classificação obtida em cada corrida de apuramento será aplicada a pontuação prevista nos n.º 16.3 e 16.4.4.

17.3.2 - Corrida de repescagem

Cada corrida terá 40% do número de voltas da corrida Final, e em que os restantes Condutores alinharão, em função das pontuações obtidas nas corridas de apuramento. Os 6 primeiros classificados são apurados para a pré-final.

17.3.3 – Pré-final

Numa corrida com 60% do número de voltas da corrida Final, em que os Condutores alinham em função do número de pontos obtidos nas corridas de apuramento, com os 6 apurados na corrida de repescagem a alinharem nos últimos postos, ordenados de acordo com a classificação.

Qualquer caso de empate será decidido pelos tempos dos treinos cronometrados.

17.3.4 - Final – Em que as posições da grelha de partida serão determinadas pela ordem de chegada na pré-final.

18. CLASSIFICAÇÃO FINAL – PRÉMIOS

18.1 - O Condutor que na corrida Final da Taça de Portugal de Karting 2010 se classifique em 1º lugar em cada categoria (cf. 5.1) será declarado Vencedor da Taça de Portugal de Karting 2010 da respectiva categoria.

18.1.1 – Da classificação da corrida final que integra as categorias KZ2 e Livre 125, será extrapolada uma classificação para cada uma das categorias KZ2 e Livre 125, sendo declarado Vencedor da Taça de Portugal de Karting 2010, o Condutor que se classifique em 1º lugar em cada uma destas categorias.

18.1.2 – A cada uma destas categorias e pela extrapolação da classificação, são aplicáveis os art.º 18.2 e 18.4.

18.1.2.1 – Apenas será atribuído o título de Vencedor da Taça de Portugal de Karting 2010 em qualquer categoria, se na lista de participantes dessa categoria se verificar um número de condutores igual ou superior a cinco.

18.1.3 - Contudo, e no caso de o vencedor da corrida Final, ser eventualmente um cidadão estrangeiro detentor de Licença Desportiva emitida por uma outra ADN que não a FPAK, será declarado vencedor da Taça de Portugal 2010 nessa categoria, o Condutor que se classifique imediatamente a seguir e que seja detentor de Licença Desportiva FPAK, a quem será atribuída uma réplica da Taça de Portugal de Karting.

18.2 – Tendo em atenção o disposto no Art. 18.1.3 aos Condutores classificados em 2º e 3º lugares em cada uma das Categorias da Taça de Portugal de Karting 2010, serão atribuídas Taças.

18.3 - De qualquer forma, e no caso de ter sido aplicado o disposto no Art.º 18.1.3, deverão estar presentes na cerimónia de pódio, além dos três primeiros classificados da TPK, qualquer (isquer) outro (s) Condutor (es) que se haja (m) classificado nos três primeiros lugares da corrida Final, a quem deverão ser entregues pelo Organizador os prémios correspondentes à sua classificação efectiva na corrida.

18.4 - À Condutora melhor classificada em cada Categoria da Taça de Portugal de Karting 2010 será atribuída uma Medalha de Honra.

18.5 – No Regulamento Particular da prova da TPK, o Organizador deverá definir quais os prémios a serem atribuídos aos Condutores das Categorias definidas no Art. 5.1.

18.6 - Os prémios da Taça de Portugal de Karting 2010 só serão entregues aos Condutores que se apresentem pessoalmente na respectiva cerimónia, que decorrerá imediatamente após a corrida Final da respectiva categoria ou no final da prova, segundo o programa estabelecido no respectivo Regulamento Particular.

18.6.1 - Os Condutores que não estejam presentes nesta cerimónia, perderão o direito aos prémios que lhes sejam destinados, sem que por isso, se verifique qualquer alteração, quer na classificação, quer nos prémios destinados aos restantes Condutores.

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

19. CERIMÓNIA DE APRESENTAÇÃO DOS CONDUTORES

No último dia da competição, e em momento que anteceda o início das finais, o Organizador deverá providenciar uma cerimónia de apresentação dos Condutores de todas as Categorias (Art. 5.1) participantes na prova, em conformidade com as normas publicadas pela FPAK para o efeito.

Um responsável pela cerimónia deve ser designado pelo Organizador e o seu nome constará do Regulamento Particular da Prova.

A presença nesta cerimónia é obrigatória para todos os Condutores e Oficiais de Prova.

A todos os Condutores participantes na Taça de Portugal de Karting 2010, será entregue pelo Organizador durante a Cerimónia de Apresentação dos Condutores, uma placa comemorativa da sua participação.

20 - CASOS OMISSOS – MODIFICAÇÕES – ADITAMENTOS

20.1 - Eventuais casos omissos ou dúvidas suscitadas na interpretação do presente Regulamento serão analisadas e decididas pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, em conformidade com as disposições do CDI e da Regulamentação nacional em vigor.

20.2 - 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)

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