

ÍNDICE

ART. 1.	DISPOSIÇÕES GERAIS.....	3
ART. 2.	ORGANIZAÇÃO DA PROVA/EVENTO	3
ART. 3.	LICENÇAS DESPORTIVAS	3
ART. 4.	IDADES CATEGORIAS CPK	4
ART. 5.	PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES.....	5
ART. 6.	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING	5
ART. 7.	INSCRIÇÕES.....	5
ART. 8.	EQUIPAS.....	6
ART. 9.	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO.....	6
ART. 10.	EQUIPAMENTOS DOS CONDUTORES	7
ART. 11.	PUBLICIDADE.....	8
ART. 12.	CONDIÇÕES DE ORGANIZAÇÃO	9
ART. 13.	SISTEMA DE CRONOMETRAGEM: RECOLHA DE DADOS	10
ART. 14.	IDENTIFICATIVOS: PULSEIRAS E PASSES.....	11
ART. 15.	PISTAS	12
ART. 16.	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS.....	13
ART. 17.	TROFÉUS/PROVAS DE RESISTÊNCIA/OUTRAS PROVAS	15
ART. 18.	SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS	16
ART. 19.	OBRIGAÇÕES DOS CONDUTORES	17
ART. 20.	CARBURANTES	20
ART. 21.	PNEUS	21
ART. 22.	CONHECIMENTO DO PERCURSO E REGULAMENTOS	22
ART. 23.	BRIEFING.....	23
ART. 24.	TREINOS LIVRES OFICIAIS E NÃO OFICIAIS	23
ART. 25.	TREINOS CRONOMETRADOS.....	23
ART. 26.	GRELHAS DE PARTIDA.....	25
ART. 27.	TIPOS DE PARTIDA	26
ART. 28.	PROCEDIMENTO DE PARTIDA PARADA	27
ART. 29.	PROCEDIMENTO DE PARTIDA LANÇADA.....	29
ART. 30.	ENTRADA/SAÍDA DAS BOXES: ASSISTÊNCIA RÁPIDA	32
ART. 31.	NEUTRALIZAÇÃO DE CORRIDA.....	32
ART. 32.	INTERRUPÇÃO DE CORRIDA OU TREINOS: BANDEIRA VERMELHA.....	33
ART. 33.	CHEGADA	35
ART. 34.	PESAGEM	36
ART. 35.	CLASSIFICAÇÃO	36
ART. 36.	DEFINIÇÃO DE INCIDENTE	37
ART. 37.	REGRAS DE CONDUTA	38
ART. 38.	PENALIDADES	38

ART. 39.	MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS	41
ART. 40.	LOCAL RESERVADO A SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES	41
ART. 41.	IMOBILIZAÇÃO DE KARTS NO CIRCUITO	41
ART. 42.	DIVERSOS	41
ART. 43.	OFICIAIS DA PROVA	42
ART. 44.	DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS	42
ART. 45.	SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL	42
ANEXO I -	CÓDIGO DE CONDUTA DA CIK-FIA SOBRE A CONDUÇÃO EM CIRCUITOS DE KARTING	43
ATUALIZAÇÕES		45

ART. 1. DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1. Normas para organização de provas nacionais

De acordo com as normas do Código Desportivo Internacional (CDI) e seus Anexos, Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), Prescrições Específicas de Karting (PEK), Regulamentos Desportivos nacionais e internacionais específicos e respetivos regulamentos de prova, elaborados e publicados pela FPAK, bem como dos regulamentos específicos dos troféus, os quais todos os concorrentes e condutores se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.

1.2. Normas para organização de provas internacionais

Serão disputadas em conformidade com os Regulamentos Internacionais de Karting do ano em curso, estabelecido pela CIK-FIA (Comissão Internacional de Karting da FIA). Essas provas têm de estar inscritas no calendário Internacional CIK-FIA, tendo para o efeito de ser pedida a sua inclusão dentro dos prazos determinados.

ART. 2. ORGANIZAÇÃO DA PROVA/EVENTO

2.1. O CPK, TPK e Troféus, são reservados a condutores, cujos karts estejam em conformidade com as categorias estabelecidas no regulamento técnico nacional e internacional de karting ou nos regulamentos técnicos específicos de cada troféu, desafios, series ou critérios.

2.2. Os regulamentos de prova/evento de todas as provas estabelecerão a mesma diferenciação por categorias, independentemente de, em cada uma dessas provas/eventos, pontuarem ou não, para o CPK ou TPK, todas as categorias participantes.

2.3. Pistas

As provas que compõem os Campeonatos de Karting terão de ser disputadas em circuitos/Kartódromos diferentes, sendo proibida a repetição do mesmo circuito/Kartódromo no decurso do mesmo Campeonato.

2.4. Atribuição de provas

A atribuição aos clubes organizadores das provas de karting que compõem as competições da FPAK (Campeonatos, Taças, etc.), é da competência exclusiva da Direção da FPAK.

ART. 3. LICENÇAS DESPORTIVAS

3.1. Nas provas/eventos de karting inscritas no calendário desportivo nacional, podem participar todos os concorrentes/condutores detentores de licença desportiva válidas, sendo a idade mínima os 5 anos.

3.2. 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.

3.3. As licenças desportivas serão obrigatoriamente apresentadas aos organizadores das provas/eventos por todos os concorrentes e condutores regularmente inscritos em cada prova/evento.

3.4. 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 legal tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respetivo condutor.

3.5. O tipo de licenças desportivas nacionais a requerer, e independentemente da categoria em que se deseje competir, terá sempre de corresponder ao nível etário estabelecido para cada uma das licenças no respetivo Regulamento Desportivo.

Licenças Nacionais de Karting	
Licença	Idade
K5	5 - 7
K4	6 - 10
K3	8 - 12
K2	12 - 14
K1	14 +

3.6. De acordo com as normas regulamentares CIK-FIA, para participação nas provas inscritas no Calendário desportivo Internacional CIK-FIA, os condutores terão de ser portadores da licença desportiva Internacional de condutor/piloto de grau G, F e E.

3.7. Qualquer requisição e concessão de licença desportiva internacional no ano em curso será definitiva e irreversível.

ART. 4. IDADES CATEGORIAS CPK

4.1. Categorias CPK:

Categoria	Subcategorias	Idade mínima	Idade máxima	Observações
Cadete	-	6	9	a)
X30 Mini	U10	8	10	b)
	-	10	12	c)
X30 Júnior	-	12	14	d)
X30 Sénior	-	14	✓	e)
KZ 2	KZ2 Sénior	15	✓	f)
	KZ2 Master	30	✓	g)
	KZ2P Sénior	15	✓	h)
	KZ2P Master	30	✓	i)
X30 Super Shifter	X30 SS Sénior	15	✓	j)
	X30 SS Master	30	45	k)
	X30 SS Gentleman	45	✓	l)

a) Cadete

A partir do dia em que faça o 6º aniversário e até final do ano civil em que faça 9 anos. Autorizada a participação na Categoria Cadete, no máximo em duas épocas;

b) X30 U10

A partir do início do ano em que faça o 8º aniversário e até final do ano civil em que faça 10 anos;

c) X30 Mini

A partir do início do ano em que faça o 8º aniversário e até final do ano civil em que faça 12 anos;

d) X30 Júnior

A partir do início do ano em que faça o 12º aniversário e até final do ano civil em que faça 14 anos;

e) X30 Sénior

A partir do início do ano em que faça o 14º aniversário;

f) KZ2 Sénior

A partir do início do ano em que faça o 15º aniversário;

g) KZ2 Master

A partir do início do ano em que faça o 30º aniversário;

h) KZ2P Sénior

A partir do início do ano em que faça o 15º aniversário;

i) KZ2P Master

A partir do início do ano em que faça o 30º aniversário;

j) X30 SS Sénior

A partir do início do ano em que faça o 15º aniversário;

k) X30 SS Master

A partir do início do ano em que faça o 30º aniversário e até final do ano civil em que faça 45 anos;

I) X30 SS Gentleman

A partir do início do ano em que faça o 45º aniversário.

ART. 5. PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES**5.1. Das categorias Cadete / X30 Mini / Júnior**

Aos pilotos vencedores no ano anterior nestas categorias, é autorizada, com aplicação em território nacional, depois de analisada e autorizada pela FPAK, a participação na época seguinte, na categoria superior, ainda que a sua idade seja inferior (no máximo 1 ano) aos mínimos estabelecidos para essa categoria.

A opção tem de ser exercida na data da requisição da licença desportiva, através de declaração do responsável pelo poder paternal (ou tutor, se for o caso) e será irreversível, estando sujeita a análise e decisão da FPAK.

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

5.3. Opção de acesso a categorias superiores

Tem de ser exercida na data da requisição inicial da licença desportiva e será irreversível.

ART. 6. CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING**6.1. Homologação de circuitos**

Quaisquer provas oficiais de karting só poderão ser efetuadas em circuitos ocasionais ou permanentes desde que previamente homologados pela FPAK ou CIK-FIA.

6.2. Treinos privados

De 2ª feira a 5ª feira (inclusive) imediatamente anteriores a cada prova/evento do CPK / TPK é expressamente proibido a utilização da pista onde a prova/evento se realiza, por karts com motores a 2 tempos.

6.2.1. Pilotos autorizados nos treinos privados da 6ª feira

Conforme artº 24.4.1 destas PEK.

6.3. Paddock, montagem de tendas

Não há quaisquer restrições quanto à data de montagem de tendas, e ocupação do paddock pelas equipas e concorrentes participantes nas provas/eventos do CPK/TPK.

ART. 7. INSCRIÇÕES**7.1. Número máximo de inscrições:**

Campeonato de Portugal e outras provas promovidas pela FPAK	40 condutores por categoria
Taça de Portugal	Sem limitações

7.2. Omissão ou falsa declaração sobre elementos da equipa / kart

A omissão ou falsa declaração sobre dados de elementos da equipa, e/ou características do kart inscrito, implicarão a desqualificação da prova do concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

7.3. Responsabilidade de inscrição de um kart

No que respeita aos karts de prova, fica subentendido que os concorrentes inscrevem sob sua inteira responsabilidade e honra, um kart em conformidade com a regulamentação técnica da prova/evento a que corresponda à sua inscrição.

7.4. Apresentação das Fichas de Homologação

É recomendável que cada concorrente inscrito, seja portador 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.).

Em caso de dúvida sobre a legalidade do material apresentado/verificado, o CCD, de acordo com os poderes que lhe estão conferidos pelo CDI tomará uma decisão com base no relatório técnico que pelo DT ou CTC lhe for entregue.

7.4.1. Incumbe ao concorrente provar aos Comissários Técnicos (CT) e ao CCD - a qualquer momento da prova/evento - que o kart por si inscrito está em integral conformidade com a regulamentação técnica aplicável.

7.5. Participação em categorias diferentes

Em cada prova/evento do CPK, TPK e troféus, um condutor não poderá participar em mais de duas categorias, ressalvando-se sempre a graduação da respetiva licença de condutor, no caso de detentores de licenças de karting. No caso de um condutor ser inscrito em duas categorias na mesma prova/evento, tem de preencher um boletim de Inscrição por categorias sendo ainda devida uma taxa de inscrição para cada categoria.

7.6. Indicação de categoria em cada prova/evento

O concorrente tem de mencionar no boletim de inscrição, a(s) categoria(s) e subcategorias em que pretende participar, o número da licença desportiva e a completa identificação do condutor por si designado.

ART. 8. EQUIPAS

8.1. Condutor designado

Cada kart quando em pista, não poderá ter a bordo qualquer outra pessoa, que não o condutor designado na lista de participantes ou lista de admitidos à partida.

8.2. Impossibilidade de substituição de concorrente

Após a publicação da lista de inscritos não é autorizada a admissão de qualquer outro, conforme Art 7.4 das PGAK.

8.3. Substituição de um ou mais condutores

Após a publicação da lista de inscritos a mudança de um condutor só poderá ser efetuada de acordo com a comissão organizadora, e unicamente se não implicar a mudança de concorrente, até à publicação da lista de participantes admitidos, conforme Art 7.5 das PGAK.

ART. 9. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

9.1. Apresentação do número de competição atribuído

Todo o condutor inscrito tem de apresentá-lo no seu kart, desde o início dos treinos livres e de forma bem visível e nos locais de colocação conforme Artigo 9.5. A ausência dos números em qualquer destes locais implica a proibição do piloto entrar em pista.

9.2. Material, formato e medida das placas porta-números

São montadas na traseira do kart e têm de 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.

124

236

9.3. Algarismos de prova

Serão pretos sobre fundo amarelo, com altura de 15 cm e espessura de traço de 2 cm e com o desenho de letra tipo *Arial*, conforme se indica. Numeração com forma digital é proibida.

9.4. Cadete

Para esta categoria, as medidas das placas porta-números indicadas no Art 9.2 bem como a altura e espessura dos algarismos indicados no Art 9.3, poderão não ser respeitadas, sem, contudo, excederem aquelas dimensões e têm de ser adaptadas à configuração das placas aplicadas nos respetivos chassis. Mínimo recomendado, altura de 12 cm e espessura de traço de 2 cm.

9.5. Locais de colocação

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/evento, incluindo as sessões de treinos livres oficial. Recomenda-se que estes números estejam já colocados nos treinos livres privados que decorram na sexta-feira imediatamente anterior à prova.

9.6. Visibilidade dos números

O concorrente é responsável por assegurar que durante a prova/evento estes são inteiramente visíveis pela cronometragem e pelos oficiais da prova.

9.7. Numeração no Campeonato, Taça de Portugal

Os números de competição são permanentes para toda a época e são escolhidos pelo concorrente no [PORTAL FPAK](#). Nos casos em que o concorrente não escolha o número, o mesmo será atribuído pela FPAK.

9.8. Atribuição de número ao campeão nacional da categoria

O primeiro número de cada série será atribuído exclusivamente ao campeão nacional da respetiva categoria do ano anterior, desde que se mantenha a competir na mesma categoria. No caso do campeão nacional ou vencedor de troféu em título numa determinada categoria não competir no ano em curso nessa categoria, o primeiro número não será atribuído.

9.9. Numeração por categoria

Os organizadores de cada prova/evento, depois de observados os números de competição escolhidos no [PORTAL FPAK](#) pelos concorrentes do CPK e da Taça de Portugal, têm de respeitar o seguinte critério para os números de competição. a atribuir obrigatoriamente de forma sequencial aos concorrentes definidos no Art. 9.7:

Cadete		001 ⇔ 099
X30 Mini	U 10	101 ⇔ 149
	Mini	151 ⇔ 199
X30 Júnior		201 ⇔ 299
X30 Sénior		301 ⇔ 399
KZ2	KZ2 Sénior	401 ⇔ 499
	KZ2 Master	501 ⇔ 599
	KZ2P Sénior	601 ⇔ 650
	KZ2P Master	651 ⇔ 699
X 30 Super Shifter	X30 SS Sénior	701 ⇔ 799
	X30 SS Master	801 ⇔ 899
	X30 SS Gentleman	901 ⇔ 999

Nota: Na primeira centena, os zeros antes do número, servirão apenas de referência sequencial, não fazendo parte do número de competição a atribuir.

Exemplo: 005 representará o número de competição 5.

9.10. Mudança de categoria/subcategoria

Qualquer mudança de categoria ou subcategoria de um condutor obrigará a nova atribuição de número de competição correspondente à categoria ou subcategoria em que se inscrever.

ART. 10. EQUIPAMENTOS DOS CONDUTORES

10.1. Conformidade dos equipamentos

Conforme o descrito no Art. 7 – Equipamento de Segurança do Piloto do Regulamento Técnico de Karting CIK-FIA.

10.2. Tipo de materiais

Será constituído por materiais resistentes à abrasão e a rasgões.

10.3. Não conformidade com as disposições acima

O condutor será impedido de participar na prova/evento.

10.4. Colar de proteção cervical

Obrigatório para as categorias Cadete e fortemente recomendado para as restantes categorias.

10.5. Objetos interditos aos pilotos

Durante os treinos e corridas é proibido o uso de quaisquer objetos de adorno, de qualquer material sob a forma de *piercings*, colares ou pulseiras. É igualmente proibido transportar no seu fato de prova 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. Assim, poderão ser efetuadas verificações ao cumprimento deste procedimento antes do início dos treinos e corridas.

10.6. Aparelho de rádio comunicação em provas de Resistência

Apenas em corridas com duração superior a uma hora e o regulamento da prova/evento (ou do troféu) o permita, é autorizado o uso de aparelhos de comunicação via rádio entre o piloto e a sua equipa. No entanto, estes aparelhos têm de respeitar as prescrições CIK-FIA.

10.7. Prescrições CIK-FIA sobre os equipamentos de segurança (Art. 7 RT CIK-FIA):

O condutor tem de utilizar:

- Um capacete que ofereça uma proteção eficaz e inquebrável para os olhos.
- Viseira do capacete terá de ser do mesmo fabricante do capacete e a mesma deverá conter gravação do fabricante e da sua data de produção.

Os capacetes têm de estar em conformidade com as seguintes prescrições (Art 7.1 do RT CIK-FIA):

Para os Pilotos com menos de 15 anos:

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 e Snell-FIA CMR2016)

Para os Pilotos com mais de 15 anos:

Snell Foundation, K2015, K2020 e SA 2015, SA 2020

- FIA 8859-2015, 8859-2024 e 8859-2024 ABP

- FIA 8860-2010, FIA 8860-2018 e FIA 8860-2018-ABP

- FIA 8878-2024

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 e Snell-FIA CMR2016)

Quaisquer alterações à lista acima serão publicadas no Boletim CIK.

Nota: Alguns tipos de capacetes não devem ser pintados nem neles ser colocado material adesivo. Em conformidade com o Anexo L do CDI (Capítulo III, Art. 1.4), qualquer adição de dispositivos aerodinâmico ou não, aos capacetes é proibida se não tiver homologado para o capacete em causa.

- Um par de luvas que cubra completamente as mãos e os pulsos (Art. 7.3 RT CIK-FIA);

- Um fato que tem de constar na Lista Técnica CIK-FIA e ostentará de forma visível o número de homologação da norma 2013-1 *Nível 2* da CIK-FIA e o holograma FIA, tendo que cobrir todo o corpo, incluindo as pernas e os braços (Art. 7.2 RT CIK-FIA).

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 (espessura 1,2 mm) são permitidos sendo que para provas/eventos em circuitos longos, os fatos em cabedal são obrigatórios, sem forro ou com forro de seda, algodão ou Nomex.

- Os fatos, botas e luvas aprovados de acordo com a Norma FIA nº 8877-2022 Grade 1 ou Grade 2, serão autorizados a partir de 19-10-2022. Com início na época de 2026 passa a ser obrigatório o uso de luvas e botas que estejam homologadas pela CIK-FIA.

- Um par de botas têm de cobrir os tornozelos (Art. 7.4 RT CIK-FIA).

- O uso de cachecol, lenço ou outro vestuário *flutuante* ao nível do pescoço, é proibido mesmo que esteja por dentro do fato.

- Os cabelos longos têm de estar amarrados de forma a permanecerem contidos dentro do capacete, balaclava ou fato.

A partir de 1 de janeiro de 2022, o uso de proteções corporais de Karting de acordo com a Norma FIA 8870-2018 será obrigatório para todos os pilotos em todos os eventos internacionais de Karting. Com início em 2026 será obrigatório o uso de coletes de proteção homologados, nas competições nacionais.

10.8. Carenagem frontal e kit de fixação

É obrigatório em todas as provas/eventos promovidas pela FPAK o uso da carenagem frontal homologada para o período, 2021- 2024 e 2022-2024, 2025-2027, tendo de respeitar integralmente a regulamentação CIK designadamente o Art. 31 das Prescrições Específicas da CIK, o Art 9.5.2 e 10.5.2 do Regulamento Técnico CIK e o desenho técnico nº 2.2 e 3.2.

10.8.1. Instalação da Carenagem frontal

Instalada com a ajuda de um kit de montagem próprio, tem de estar em posição correta em qualquer momento dos treinos e corridas, nos termos previsto no desenho técnico nº 2.2.1 e 3.2.1 da CIK, salvo se regulamentado diferentemente no RTNK ou noutro regulamento nacional de Karting. A sua inconformidade fica sujeito às penalidades previstas para o efeito no Art. 38.2 q).

Os Karts têm de aceder ao parque de montagem com a carenagem solta, só podendo ser fixa neste parque de montagem. Não será atrasado o início dos treinos cronometrados ou corridas, se qualquer piloto tiver dificuldade na montagem/fixação da carenagem frontal.

ART. 11. PUBLICIDADE

11.1. Locais onde a publicidade é autorizada

a) Capacete, onde poderá constar o nome do condutor

b) Fato de prova

c) Chassis, carenagens e barras de proteção dianteira

d) Placa dianteira porta números, desde que esta não interfira com a fácil identificação do número de competição, não sendo autorizada qualquer publicidade que ostente numeração.

11.2. Conformidade

Toda a publicidade tem de estar conforme com o *Regulamento para os Números de competição e Publicidade em Automóveis que Participem em Provas Desportivas* e Art 15 das PGAK.

ART. 12. CONDIÇÕES DE ORGANIZAÇÃO

12.1. Regulamento Tipo

Qualquer prova nacional terá um regulamento tipo único, publicado no site oficial da FPAK, www.fpak.pt, que todos os organizadores e concorrentes terão de respeitar.

12.1.1. Regulamento da prova/evento

Entre 90 e 60 dias antes da data da prova/evento, cada organizador enviará para aprovação da FPAK, um projeto de regulamento da prova/evento nos termos do Art. 3.5 b) das PGAK, contendo no mínimo:

- a) Menção da prova/evento nacional, internacional ou regional em que a prova está integrada (campeonato);
- b) Designação do clube organizador e número de alvará;
- c) Nome da prova/evento;
- d) Nome do kartódromo, data da sua homologação, perímetro, largura, pole-position e sentido do percurso;
- e) As categorias admitidas e respetivo número de voltas em cada corrida;
- f) O local do parque fechado;
- g) Os valores de inscrição por categoria (seguro incluído);
- h) Seguro - identificação da companhia seguradora e montante do capital seguro;
- i) Inscrições - Indicação do local e horário onde, junto do organizador ou FPAK, os condutores poderão efetuar as inscrições. Mencionar igualmente data e hora do seu encerramento;
- j) Local e hora das Verificações Administrativas;
- k) Local e hora das Verificações Técnicas Iniciais;
- l) Localização dos quadros físicos oficiais de afixação, se houver e indicação do modo de aceder ao quadro digital;
- m) Local onde se fará o controlo Anti-álcool e Antidopagem;
- n) Prémios - precisar o tipo, lista e local de entrega;
- o) Identificação dos oficiais de prova e respetivas licenças;
- p) Planta da pista - anexar planta da pista com indicação da localização dos postos de fiscais de pista;
- q) Fluxograma da zona técnica - anexar modelo a distribuir;
- r) Boletim de inscrição - anexar um exemplar;
- s) Identificação das cores das pulseiras a distribuir cf. Art 14.3, com indicação do destinatário e acesso;
- t) Plano de segurança.

12.2. Horário Tipo

Para as provas/eventos que integram o CPK e TPK será estabelecido pela FPAK um programa de prova (grelha horária tipo) de cumprimento obrigatório e comunicado aos organizadores.

12.3. Nenhuma cláusula das PEK poderá ser revogada por um regulamento da prova/evento ou seus eventuais Aditamentos.

12.4. Documentação a afixar no Quadro Oficial de Prova

12.4.1. Nos termos do Artº 5.8.1 das PGAK um quadro de afixação digital poderá coexistir com o quadro físico.

12.4.2. Em todas as provas/eventos, a cópia do original do regulamento de prova/evento, eventuais aditamentos, comunicações, apólice de seguro, alvará da prova/evento, identificação - incluindo os números das licenças desportivas - de todos os oficiais de prova, bem como relação completa dos comissários de pista, têm de estar afixados permanentemente no quadro oficial da prova e digital caso exista.

12.5. Regulamento que prevalece

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

12.6. Regulamento Tipo da TPK

Tendo em conta a sua especificidade, o organizador tendo por base o regulamento tipo, elaborará em colaboração com a FPAK, o respetivo regulamento da prova/evento e o programa horário.

12.7. Nos documentos oficiais que a direção de prova e/ou CCD dirija ao concorrente, tem de constar como prova de receção a assinatura do concorrente ou condutor.

Da mesma forma, um concorrente que pretenda entregar às autoridades desportivas da prova/evento, qualquer documento, tem de fazê-lo depois de assinado pelo concorrente ou condutor.

ART. 13. SISTEMA DE CRONOMETRAGEM: RECOLHA DE DADOS

13.1. Tipo de aparelhagem

Em provas/eventos do CPK-e TPK durante os treinos livres, cronometrados e corridas, o sistema de cronometragem para registo de tempos (início e final) tem de ser automático e estar habilitado a medir até ao centésimo de segundo.

13.2. Especificações técnicas dos *Transponders*

Para as provas nacionais promovidas pela FPAK o sistema de cronometragem tem de ser eletrónico com *transponders* AMB (TranX160).

Marca: AMB/MYLAPS

Referência: TranX160, X2Karting, ou TR2Karting ou anteriores a estes modelos específicos para karting.

Características: Autónimo

Ou compatíveis com descodificadores AMB/MYLAPS.

13.3. Sistema alternativo de cronometragem

Tem de ser utilizado um sistema paralelo, por célula, ou outro (não dependente do sistema eletrónico) 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.

13.4. Sistema de cronometragem em outras provas

Recomenda-se que todas as outras provas de karting inscritas no calendário desportivo nacional utilizem o mesmo sistema de cronometragem previsto nos números anteriores.

13.5. Contador de voltas

Durante as corridas um sistema paralelo (eletrónico ou manual) tem de permitir o registo do número de voltas efetuadas por cada condutor.

13.6. Utilização de *Transponders*

Dado que o sistema de cronometragem será automático, cada condutor terá que, utilizar nos treinos livres, cronometrados, mangas e corridas, um *transponder* do modelo definido no Art.13.2, corretamente colocado, sob pena de ser impedido de participar na mesma. Mesmo que as verificações administrativas decorram até uma hora posterior ao início dos treinos livres, recomenda-se que cada condutor providencie o levantamento do *transponder* ou identifique o seu *transponder* pessoal (doravante designados por *TP*) antes de efetuar as suas verificações administrativas, de forma que nos treinos livres o seu kart esteja dotado deste equipamento.

13.7. *Transponders* pessoais (TP)

É altamente recomendável a utilização de *transponders* pessoais do mesmo tipo previsto no Art. 13.2. Neste caso os concorrentes têm de informar o organizador antes dos treinos livres, do número de identificação do seu TP, para que seja registado no sistema de cronometragem

13.8. Deficiências em *Transponder*

Qualquer deficiência verificada num *transponder* que tenha implicações na classificação, não poderá ser imputada ao organizador, assumindo o concorrente todas as consequências resultantes do seu eventual mau funcionamento.

13.9. Disponibilização de *Transponders* pelo organizador ou circuito

Nos casos em que não disponham de *TP*, o clube organizador ou o próprio circuito, poderão disponibilizar aos concorrentes, *transponders* do mesmo tipo, caso disponham deles. Nesse caso, o *transponder* poderá ser levantado no decurso das Verificações Administrativas, mediante a entrega de uma caução a definir pelo organizador no regulamento da prova/evento, a qual será devolvida integralmente no final da prova/evento, mediante a devolução do *transponder* em perfeito estado de conservação.

13.9.1. Os organizadores estão autorizados a cobrar uma taxa de utilização por cada *transponder* que cedam a título provisório, a qual tem de constar do regulamento da prova/evento.

13.10. Falta de *transponder* durante os treinos livres e corridas

O condutor será avisado através da bandeira preta com disco laranja, tendo de sair da pista para providenciar a sua imediata montagem, após o que poderá reiniciar os treinos ou corrida.

13.11. Falta de *transponder* durante os treinos cronometrados

Considerando o disposto no Art. 19.6 o condutor não será avisado da falta do *transponder* ou da falta de registo de tempos. No caso de não ter obtido qualquer registo de tempo, será aplicada a regra de formação de grelha de partida prevista no Art. 25.15.

13.12. Entrada em pista sem Transponder

Qualquer falta de atribuição de tempo nos treinos cronometrados e corridas, por razões que se prendam com a entrada em pista sem *transponder*, será da exclusiva responsabilidade do condutor.

13.13. Local e verificação da colocação do transponder

A verificação da colocação do *transponder* é da responsabilidade dos CT. Contudo, a sua colocação é da responsabilidade do concorrente, tendo de ser fixado na parte traseira do assento do kart não podendo ultrapassar 40 cm de distância ao solo. Por determinação do CTC e aprovação do CCD a sua colocação poderá ocorrer noutro local do kart.

13.14. Dispositivo de recolha de dados técnicos

Um sistema com vista à análise e controlo do cumprimento da regulamentação técnica, poderá ser utilizado, de acordo com as normas que a CIK-FIA e a FPAK vierem a estabelecer, podendo ser aplicada uma caução e/ou taxa pela sua utilização.

O controle da embraiagem nas categorias em que o regulamento técnico o preveja, será efetuada através do sistema Unilog que obrigatoriamente terá de estar montado e ligado nos karts.

13.14.1. O concorrente e condutor são os responsáveis pelo bom estado de conservação do aparelho UNILOG que em cada prova/evento lhe for cedido, sendo sua responsabilidade ressarcir a FPAK/RIAKART no valor da reparação ou do custo integral do equipamento quando não for possível a sua reparação.

ART. 14. IDENTIFICATIVOS: PULSEIRAS E PASSES**14.1. Número de Assistentes por piloto**

Máximo, de dois *Assistentes* com licença desportiva válida.

14.2. Identificativos

Os organizadores fornecerão a cada concorrente durante as Verificações Administrativas, os identificativos especiais para os *Assistentes*. (com ou sem acesso à zona técnica), condutor, concorrente, mencionados no boletim de inscrição e placa identificativa (medida aproximada 25x10 cm) para uma viatura com acesso ao paddock. Para o concorrente possuidor de uma licença desportiva coletiva, será entregue um identificador que não dará acesso às zonas técnicas nem pista.

Os identificativos, em forma de pulseira (destrutível ao retirar-se do pulso) têm de identificar a prova/evento, n.º de prova, destinatário, dialogo FPAK / clube organizador devendo ter cores distintas para cada um dos grupos destinatários.

14.3. Distribuição pulseiras e placa identificativas

Condutor - 1

Assistente - 1 (sem acesso aos parques) (cor própria)

Assistente/Parque - 1 (dois para a categoria Cadete e X30 Mini) (cor própria)

Concorrente - 1 (Moral ou para condutores menores de 18 anos), (a um mesmo concorrente apenas será distribuído uma pulseira Concorrente, mesmo que tenha inscrito vários condutores) (cor própria)

Concorrente Moral - 2 passes de *Convidado* por equipa nos casos em que haja controlo de acesso do público às instalações.

Placa para viatura - 1 (quando haja controlo de acesso a viaturas)

14.4. Acumulação de funções

Por exemplo, concorrente com *Assistente* ou outra situação, serão distribuídas as pulseiras correspondentes.

14.5. Controlo de licenças desportivas de Assistente

Será efetuado durante as Verificações Administrativas,

14.6. Documento identificativo de concorrente, condutor e assistente

O organizador tem de elaborar entre o final das Verificações Administrativas e início dos treinos cronometrados, uma relação por categoria com a identificação do concorrente, condutor e *Assistentes*, para ser entregue ao diretor da prova e ao presidente do CCD.

14.7. Condutor como Assistente de outro condutor

Um condutor pode atuar como *Assistente* de outro condutor participante, desde que devidamente licenciado como *Assistente de Equipa*.

14.8. Permissão de acessos

Apenas poderá permanecer nas zonas de assistência rápida e ter acesso aos parques fechados de pneus e carburante (quando existam) e pré-grelha, um dos *Assistentes* licenciado e com a pulseira com a cor específica fornecida pelo organizador nos termos do Art. 14.2.

Na categoria Cadete e X30 Mini, face à idade reduzida dos pilotos, é permitida a entrada na Zona Técnica e pré-grelha de 2 *Assistentes*.

Nos casos em que seja autorizado pelo diretor de prova ou pelo CCD, poderão igualmente esses *Assistentes* ter acesso à grelha de partida.

14.8.1. Interdição de acesso

Para todas as categorias é interdito, quer o acesso quer a presença na zona técnica, pré-grelha ou grelha de partida, de qualquer pessoa não detentora da respetiva licença desportiva e do identificativo oficial da prova/evento.

14.9. Operadores de imagem e fotógrafos, acesso ao interior da pista

Só os operadores de imagem e fotógrafos credenciados pela FPAK ou pelo organizador, dispondo de coletes identificativos *Media* fornecidos pelo organizador – que não podem ser de cor igual ou confundível com a das bandeiras de sinalização nem com os coletes dos elementos da organização, têm acesso ao interior da pista, sendo, contudo, interdito a sua permanência em zonas consideradas perigosas definidas pelo organizador

14.9.1. O acesso aos parques de partida, parque de chegada, balança, parque fechado e outros parques técnicos terá de ser autorizada pelo Comissário Técnico Chefe ou Delegado Técnico.

ART. 15. PISTAS

15.1. Regulamentação de pistas permanentes ou ocasionais

As dimensões, traçado, pavimento e instalações de apoio estão regulamentadas no Regulamento Nacional de Circuitos de Karting (prova e lazer) e Regulamento de Circuitos de Karting da CIK-FIA.

15.2. Lado da Pole-position

Está definido na homologação da pista.

15.3. Capacidade máxima das pistas homologadas em Grau 1 ou Internacional:

Art.º 17 das Prescrições Específicas Karting CIK-FIA		
Treinos Livres	51 karts	Simultâneos
Treinos Cronometrados	36 karts	
Corridas	36 karts	

15.4. Delimitação da pista

Será delimitada pelas bermas naturais ou simplesmente por traços pintados no solo.

15.5. Restrição à utilização de percursos alternativos da pista

Apenas a pista/traçado prevista para a corrida e constante no anexo ao regulamento particular poderá ser utilizada pelos condutores durante toda a prova/evento, pelo que é proibida, em qualquer momento da prova/evento, a utilização voluntária dos percursos alternativos (salvo se expressamente prevista no regulamento da prova/evento).

15.6. Tal infração, que será analisada pelo CCD, poderá conduzir à desqualificação imediata do condutor.

15.7. Uso de bermas de pista

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

15.8. Uso sistemático das bermas

Poderá implicar uma penalização que pode ir até à desqualificação.

15.9. Constatação de factos pelos comissários de pista

Quaisquer factos constatados pelos comissários de pista, têm de ser comunicados sem demora, via rádio, ao diretor de prova/corrida.

No final da corrida tem de ser de imediato elaborado relatório escrito detalhado o qual tem de ser entregue ao diretor de prova/corrida, onde conste o local e a hora da ocorrência, a identificação do comissário de pista e eventuais testemunhas.

15.10. O CCD analisará a gravidade da infração e nos termos dos artigos 12.3 e 12.4 do CDI poderão aplicar, entre outras, multas ou pronunciar a desqualificação do treino ou corrida, ou até a desqualificação da prova/evento por falta reiterada ou de gravidade considerada excecional.

ART. 16. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

16.1. Informação aos concorrentes do local e hora

Serão informados através do regulamento da prova/evento, programa da prova/evento ou corrida (grelha horária tipo) ou por convocação individual.

16.2. Verificação Administrativa

Será verificada a documentação do concorrente, do(s) condutor(es), *Assistentes*, validade e compatibilidade das licenças desportivas. É recomendável que antes das verificações se proceda ao levantamento dos *transponders* (caso não sejam possuidores de TP) ou fornecimento do nº do seu TP, etc.

16.2.1. Verificação Administrativa no dia anterior à prova/evento

O organizador pode, por sua exclusiva opção, efetuar na véspera da prova/evento verificações administrativas facultativas, devendo para isso estabelecer um horário de início e de fim. O horário e local deverá ser informado aos concorrentes.

16.3. Identificação dos *Assistentes*

Tem de ser fornecida em cada prova/evento pelo concorrente no ato das verificações, com apresentação das respetivas licenças desportivas.

16.4. Verificação Técnica Inicial

Serão verificados o(s) chassis(s) completo(s), motor(es), carburador(es) ignição(ões), embraiagem e escape(s) e todo o material que os CT, CCD ou FPAK, entendam verificar, selar ou marcar (ver Art. 16.15). O capacete e vestuário poderão igualmente ser submetidos a verificação técnica.

16.5. Apresentação da Ficha de Verificação Inicial e de Homologação

Simultaneamente os concorrentes terão de apresentar aos CT, a ficha de verificação inicial recebida nas Verificações Administrativas, se este sistema for usado pela organização, e, recomendavelmente as fichas de homologação respetivas.

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 CTC ou o seu adjunto poderão indicar, facultativamente, um novo horário para essa verificação.

Em substituição da ficha de verificação inicial (física), pode ser usado um sistema informático desde que conectado entre as Verificações Administrativas e as Verificações Técnicas Iniciais.

16.6. Respeito pelas indicações dos CT e CCD

Os concorrentes e condutores obrigam-se a anuir a todas as solicitações para que estes estejam seguros de haverem sido respeitadas todas as prescrições regulamentares.

16.7. Kart modificado ou objeto de acidente após VTI

Terá de ser presente aos CT para nova verificação, sob pena de desqualificação da prova/evento.

16.8. Interdição de substituição de material

Salvo nas situações previstas nos regulamentos das provas/competições, a partir do início dos treinos cronometrados de uma categoria, não será possível ao condutor, substituir o seu material já identificado na VTI. Para as provas sem treinos cronometrados, esse prazo limite será até trinta minutos antes do início da 1ª manga ou corrida.

16.9. Restrição à substituição de material

A eventual substituição dentro dos prazos referidos no Art. 16.8, só poderá ser efetuada por material da mesma marca (chassis e/ou motor) declarado no Boletim de Inscrição ou nas VTI e terá de ser objeto de uma nova Verificação Técnica.

16.10. Substituição do material no decurso de uma prova

Tem de respeitar os procedimentos previstos nos regulamentos desportivos (CPK ou TPK).

16.11. Pneus

Não poderão ser substituídos.

16.12. Prever a presença de CT para efeitos do Art. 16.8

Compete aos organizadores prever a presença de CT disponíveis até ao início dos treinos cronometrados, ou se for o caso, até trinta minutos antes do início da 1ª manga ou corrida.

16.13. Verificação técnica sumária após acidente

O diretor de prova, poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou da corrida, que um kart envolvido num acidente, seja mandado parar, para se efetuar uma verificação técnica sumária.

16.14. Responsabilidade de controlos e verificações

Serão efetuados apenas por CT, e sob a responsabilidade do Delegado Técnico. É da competência do CTC e adjuntos, fazer cumprir todas as operações do parque fechado, incluindo as de controlo de acessos de pessoas e materiais.

16.15. Selagem e/ou marcação dos motores, chassis e outros

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

Será utilizado um selo ou marca oficial FPAK que tem de manter-se intacto em qualquer momento da prova/evento, não podendo ser retirado(a) ou modificado(a).

16.16. Relação de selos utilizados

Após conclusão das Verificações Técnicas Iniciais, o CTC entregará ao Delegado Técnico, uma relação discriminativa completa (por categoria e condutor), onde conste o modelo da marcação utilizada na prova/evento e/ou a numeração de todos os selos aplicados, que poderá ser dispensada no caso de os selos serem registados por leitura ótica num sistema informático da FPAK.

16.17. Verificação de conformidade da marca ou selo

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

Antes de entrar em pista, o condutor tem de permitir a verificação do selo, ou marca, parando a marcha, se lhe for solicitado.

16.18. Responsabilidade do condutor na verificação da marca ou selo

No parque de chegada, após os treinos livres, treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, o próprio condutor tem de verificar se a marca ou selo está intacta e em boas condições, avisando imediatamente o CT, se verificar que esta se tornou ilegível. O CT substituirá ou reparará o selo e anotará o novo número do selo, a marca dando de imediato conhecimento por escrito ao Delegado Técnico.

16.19. Substituição de selo

Apenas poderá ser efetuada 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 a sua integridade.

16.20. Violação, retirada ou perda de selo

Se à entrada do parque de montagem ou antes da partida para os treinos livres, treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corridas finais, for constatado que um selo foi violado, retirado ou perdido, o facto determinará a desqualificação do condutor da prova/evento, a ser pronunciada, pelo CCD, na sequência de relatório específico apresentado pelo CTC da prova, não havendo lugar a reclamação ou apelo.

16.21. Troca de material entre concorrentes e/ou condutores

Recetor e cedente incorrem na mesma penalidade do Art. 16.20.

16.22. Utilização fraudulenta ou revestimento dos fios, marca ou selo

Se um concorrente for detetado a utilizar fraudulentamente um selo ou marca, será desqualificado do evento podendo incorrer em outras penalidades a atribuir pela FPAK. É interdito colocar qualquer material adicional (fita adesiva, silicone, cola etc.) à volta dos fios e do selo. Neste caso apenas o CTC da prova, poderá colocar um revestimento na extremidade do fio que se encontra após o selo.

16.23. Reparação de motores

Os motores apresentados na verificação, terão de ser selados/marcados de forma a permitir a sua identificação, sendo autorizada a sua reparação.

16.24. Substituição indevida de motores/chassis após a VTI

No caso de se verificar a substituição do(s) motor(es) ou chassis submetido(s) à verificação técnica inicial, ou se no decurso de uma verificação aleatória se verificar que o motor ou chassis não corresponde ao registado nas verificações técnicas iniciais, ou em substituição posterior autorizada, ou não está de acordo com o regulamento técnico da categoria, o condutor será desqualificado do evento podendo incorrer em outras penalidades a atribuir pela FPAK.

16.25. Verificações Técnicas adicionais

Poderão ser efetuadas a qualquer momento da prova/evento, incluindo uma eventual desmontagem completa de motores.

16.26. Inconformidade técnica:

a) Quando detetada no decurso ou após conclusão dos treinos cronometrados, implicará a anulação automática 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 efetuado de acordo com a ordem cronológica, em que a infração tiver sido verificada. Se tal não for possível, o CCD determinará o posicionamento através de um sorteio.

b) Quando verificada nas mangas de qualificação ou corridas, implicará a desqualificação da manga, corrida onde foi verificada a infração.

c) No caso de se ter verificado nas Verificações Técnicas Finais, salvo os casos mencionados nas alíneas d) e e), determinará a desqualificação da prova/evento.

d) Sempre que, numa Verificação Técnica Final, um componente/equipamento seja encontrado em inconformidade com o Regulamento Técnico, o piloto será desqualificado de todas as fases competitivas dessa prova ocorridas até ao momento em que a inconformidade seja detetada. Se, por outro lado, o mesmo componente/equipamento já tiver sido verificado e encontrado em conformidade com o Regulamento Técnico nessa mesma prova, a desqualificação recairá apenas nas fases competitivas da prova disputadas posteriormente à última verificação desse componente/equipamento.

e) Quando, após verificação de um motor substituído e o mesmo não respeitar o regulamento técnico, o piloto será desqualificado de todas as fases competitivas em que usou esse motor.

f) Nas competições disputadas em prova única (Taça de Portugal), as alíneas d) e e) não é aplicada, sendo o piloto desqualificado de todo o evento quando nas VTF for encontrada uma irregularidade.

g) Estas penalizações serão aplicadas, sem prejuízo de outras sanções disciplinares que a FPAK entenda vir a aplicar.

16.27. Verificações técnicas finais - falta de condições ou meios

Não havendo condições ou meios, para proceder a alguma verificação técnica no local da prova/evento, a FPAK, por proposta do seu Delegado Técnico, pode reter o material / peça e providenciar a sua verificação por entidade externa de competência técnica reconhecida. Até ao resultado final dessa verificação, as classificações finais oficiais dessa categoria, ficarão suspensas. Do resultado dessa verificação, será dado conhecimento ao CCD, que tomará a competente decisão e notificará o concorrente que poderá recorrer ao direito de apelo previsto no CDI.

ART. 17. TROFÉUS/PROVAS DE RESISTÊNCIA/OUTRAS PROVAS

17.1. Definição

São provas oficiais, organizadas por associados da FPAK titulares do respetivo alvará de organizador, tendo de ter regulamento próprio aprovado pela FPAK, realizar-se em circuitos homologados pela FPAK e obedecer ao CDI, PGAK e às presentes prescrições, e que não se enquadram nas provas nacionais da FPAK que atribuem aos respetivos vencedores títulos nacionais.

17.2. Apresentação do regulamento desportivo e técnico

Quando um promotor pretenda organizar uma prova de karting a disputar numa mesma pista (cf. Art.17.7), tem de previamente apresentar o respetivo projeto de regulamento à aprovação pela FPAK, indicando o local de realização das provas/eventos que a compõem, a sua designação, as categorias que dele farão parte, os respetivos regulamentos técnicos o valor das inscrições (na prova e nas provas/eventos que a compõem).

17.3. Autorização da prova

É necessário que os clubes organizadores confirmem à FPAK a sua aceitação e efetuem a correspondente inscrição da(s) (prova(s) que irão organizar, no calendário desportivo nacional.

17.4. Liquidação de taxas

Um troféu de karting só poderá ser autorizado após integral liquidação das taxas correspondentes à prova e às provas/eventos que o compõem.

17.5. Acumulação de classificações em troféus, séries, distintos

À exceção de alguma prova a nível nacional oficializada pela FPAK, não é autorizada qualquer tabela classificativa que acumule classificações obtidas pelo mesmo condutor.

17.6. Os troféus de karting obedecerão às seguintes regras:

17.6.1. Categorias nacionais

São as previstas no Regulamento Técnico Nacional de Karting (RTNK), tendo de respeitar essa regulamentação. Não é autorizado o nome identificativo das categorias nacionais quando estas não respeitem integralmente o RTNK.

17.6.2. Categorias próprias

Poderão ainda integrar categorias próprias, com ou sem regulamentação técnica. Contudo, um peso mínimo regulamentar do conjunto kart/condutor é obrigatório.

17.7. Realização em circuito único

Deverão por norma, realizar-se num único circuito. Contudo, a FPAK poderá conceder, excecionalmente, uma derrogação para que um troféu se possa disputar em mais do que um circuito.

17.8. Coincidência de datas com provas/eventos do CPK ou campeonatos CIK-FIA

Nenhuma prova/evento de um troféu de karting, poderá ser realizada em data coincidente com as de realização das provas/eventos das provas nacionais promovidas pela FPAK, ou provas/eventos dos campeonatos CIK-FIA realizadas em território nacional, exceto no caso de integrar o mesmo programa de uma dessas provas/eventos.

A FPAK não autorizará a realização de uma qualquer prova/evento de troféu/série/desafio de karting cuja data de efetivação coincida com as datas acima referidas.

17.8.1. Fim de semana anterior

No fim de semana anterior à realização das provas/eventos nacionais de karting promovidas pela FPAK, ou provas/eventos dos campeonatos CIK-FIA realizadas em território nacional, não é autorizada a realização de qualquer outra prova de Karting.

17.9. Provas de Resistência

São provas em que o mesmo kart é conduzido por mais do que um condutor, sendo a sua duração determinada por quilometragem ou por tempo ou ainda por número de voltas.

17.9.1. Partidas tipo *Le Mans*

Não são permitidas.

17.9.2. Número mínimo/máximo de condutores por equipa em provas de resistência

Têm de ser previstos nos regulamentos das provas/eventos.

17.9.3. Tempo máximo de turno de condução por condutor

Até sessenta minutos.

17.9.4. Intervalo mínimo entre dois turnos de condução para o mesmo condutor:

- a) Prova/evento até 60 minutos - descanso mínimo de 15 minutos;
- b) Prova/evento entre 61 minutos e até 180 minutos - descanso mínimo de 30 minutos;
- c) Prova/evento entre 181 minutos e até 360 minutos - descanso mínimo de 60 minutos
- d) Prova/evento superior a 360 minutos - descanso mínimo de 120 minutos.

17.9.5. Controlo do tempo limite de condução

Os organizadores têm de colocar um posto de controlo na entrada ou saída das boxes, onde cada condutor terá de parar. Qualquer infração a esta disposição implicará a aplicação de uma penalidade em tempo a definir pelo CCD.

Qualquer uso de velocidade excessiva nesta zona será penalizado, podendo o CCD aplicar uma penalidade que pode ir até à desqualificação de acordo com a gravidade do caso.

17.9.6. Idade mínima

16 anos.

17.9.7. Tipo de motores

Recomenda-se que em provas de resistência sejam utilizados motores a 4 tempos, com potência limitada a 35 CV.

17.9.8. Reabastecimentos

Os reabastecimentos de carburante terão de ser feitos com o motor parado e com o condutor fora do kart, devendo observar-se todas as medidas de segurança aconselhadas para a operação.

17.9.9. Tipo de penalizações

Os regulamentos das provas de resistência têm de prever penalidades específicas, particularmente em número de voltas, em tempo a adicionar à classificação ou imobilizações temporárias.

ART. 18. SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS

18.1. Conforme definido no Art 2.15 das Prescrições Gerais CIK-FIA.

18.2. Bandeiras para uso exclusivo pela Direção de Corrida:**a) Vermelha**

É sempre apresentada agitada na linha de partida, pelo diretor de prova ou corrida, quando for decidido interromper/parar uma sessão de treinos ou corrida, podendo ainda ser utilizada para fecho da pista, ou para paragem dos karts para formação das grelhas de partida.

Os postos de comissários de pista apenas a poderão exibir por ordem expressa do diretor de prova ou de corrida.

Quando mostrada para interrupção/paragem de treinos ou corrida, todos os karts têm imediatamente de reduzir a velocidade e dirigir-se lentamente para o local que lhes for indicado pelos oficiais de prova.

b) Xadrez (preta e branca)

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

c) Preta

Informa o condutor para na próxima passagem junto ao acesso à Zona Técnica, entrar diretamente no parque de desmontagem/chegada e dirigir-se ao diretor de prova/corrida. É mostrada até ao máximo de quatro voltas consecutivas, por decisão exclusiva do diretor de prova, o qual tem de imediato informar o CCD da decisão tomada.

d) Preta com disco Laranja

Informa um condutor que o seu kart apresenta problemas mecânicos suscetíveis de o colocar a si ou aos outros condutores em perigo.

Na próxima passagem na área de reparação autorizada, tem de parar, só podendo regressar à pista, após a resolução do problema. Não será mostrada na última volta da corrida.

e) Preta e Branca dividida diagonalmente

Condutor, que praticou condução antidesportiva e que poderá vir a ser penalizado em caso de reincidência. Condutor está sob investigação.

f) 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, tem de entrar diretamente no parque de desmontagem/chegada, não podendo regressar à corrida. Esta bandeira só poderá ser utilizada se estiver prevista no regulamento desportivo ou regulamento da prova/evento.

As bandeiras mencionadas em d) e) e f) são apresentadas imóveis e por uma única vez.

As bandeiras mencionadas em c) d) e) e f) serão sempre apresentadas imóveis, acompanhadas por um painel de fundo preto e número de competição branco do condutor a que se referem.

18.3. Sinalização por bandeiras nos postos de vigilância:**a) Amarela**

Significa perigo e será apresentada aos condutores de duas maneiras:

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

Duas bandeiras amarelas agitadas - Reduzir a velocidade, não ultrapassar e estar preparado para mudar de direção ou parar. Existe um problema que bloqueia total ou parcialmente a pista.

São 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), tem de ser mostrada a bandeira verde a todos os condutores a quem tenha(m) sido mostrada(s) a bandeira(s) amarela(s).

b) Amarela com riscas Vermelhas

Apresentada imóvel, indica uma deterioração na aderência da pista no sector seguinte à sua amostragem. Tem de 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) Azul

Indica a um condutor que está prestes a ser ultrapassado e tem de ser apresentada agitada.

d) Branca

Indica a existência em pista de um kart em marcha anormalmente lenta no sector abrangido pela bandeira e tem de ser apresentada agitada

e) Verde

Indica que a pista está limpa e o perigo terminou. E tem de ser apresentada agitada e mostrada no posto de 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) Vermelha

Conforme descrito no Art. 18.2 a).

ART. 19. OBRIGAÇÕES DOS CONDUTORES

19.1. Os motores e todo o material anexo ao mesmo, os chassis e os pneus, indicados no Regulamento Técnico Nacional de Karting e declarados por um concorrente no respetivo boletim de inscrição de cada prova/evento 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 prova/evento e corridas.

19.2. Proibição de zigzaguear durante as voltas de formação

O não cumprimento desta regra, implicará uma penalização de 5 segundos a adicionar ao tempo total efetuado pelo infrator nessa corrida.

No caso de reincidência o infrator será desqualificado da corrida ou da prova/evento de acordo com a gravidade e consequências do ocorrido. Em qualquer dos casos, os procedimentos de partida não serão interrompidos, tendo de o diretor de prova/corrida /starter dar início à corrida.

19.3. Para imediata aplicação - por reincidência - pelo CCD da penalização de desqualificação da corrida ou da prova/evento, preferencialmente na(s) primeira(s) quatro passagens na linha de meta do condutor infrator tem de lhe ser mostrada a bandeira preta, o qual, após a paragem tem de se dirigir, de imediato, ao diretor de prova/corrida.

19.4. No decorrer de uma corrida, qualquer condutor que se encontre em infração face ao Regulamento Técnico, ou cujo kart apresente problemas de segurança, e salvo se tal ocorrer na última volta, tem de parar na zona de assistência rápida e reparar a anomalia antes de retomar a pista. Esta obrigação tem de ser imediatamente cumprida a partir do momento em que o condutor detete a irregularidade, mesmo que ainda não lhe tenha sido mostrada pela direção da prova a bandeira preta com disco laranja.

19.5. Se uma infração/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 diretor da prova, o piloto dirigir-se-á obrigatória e imediatamente para o parque de pesagem, não podendo receber qualquer assistência/ajuda, terminando assim o seu treino.

19.6. O condutor não poderá receber qualquer ajuda exterior na pista, durante o decorrer dos treinos livres, treinos de carburação, treinos cronometrados, manga de qualificação e corrida, a não ser na zona de assistência rápida ou de apoio à partida, onde tem de 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*.

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.

19.7. Ajuda para repor um kart em pista

Em situações excecionais 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.

19.8. Definição de condição excecional

Considera-se como situação excecional 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.

19.9. Ajuda à categoria de Cadete

Exclusivamente para esta categoria, 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.

19.10. Proibição de condução em sentido contrário

Em nenhum momento da prova e seja por que pretexto for, um condutor poderá circular na pista ou zona de assistência rápida com o seu kart em sentido contrário ao da prova ou de normal circulação. A infração a esta regra, consoante a sua gravidade, pode levar à desqualificação da prova/evento.

19.11. Circulação de um kart fora dos limites de pista

É proibido. A infração a esta regra poderá levar por decisão do CCD, à desqualificação dos treinos ou corrida ou ainda, e de acordo com a gravidade da infração, à desqualificação da prova/evento.

19.12. Fumar ou foguear

É proibido nos parques técnicos de combustível, montagem, desmontagem e pré-grelha. A penalização por esta infração é uma multa de 250 € que reverterá a favor dos organizadores.

19.13. É proibido entrar nos parques de montagem e/ou de partida e pré-grelha, com os karts tapados/cobertos com capas ou qualquer outro material.

19.14. Extintor

Recomenda-se a utilização nos porta-karts de um extintor de fácil manuseamento com capacidade mínima de 2 Kg.

19.15. Porta-karts

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

19.16. Telemetria/rádios

À exceção 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.

19.17. Veículos motorizados no paddock

É proibido circular no paddock com veículos motorizados de combustão ou elétricos (motos, scooters, trotinetes, hoverboard, etc), animais e tudo o que perturbe o seu normal funcionamento. O uso de bicicletas é autorizado. O desrespeito por esta regra, será penalizada pelo CCD com uma multa de € 150,00 a qual reverterá a favor do Organizador.

19.18. Proibição de empurrar um kart

É proibido fazê-lo ao longo da pista a fim de o fazer chegar à zona de assistência rápida, ou transpor a linha de chegada. A infração a esta regra poderá levar à desqualificação do treino cronometrado, da corrida de qualificação ou corridas finais, por decisão do CCD.

19.19. Permanência dos porta-karts na zona de pré-grelha

Não podem permanecer para além do tempo necessário à descarga e colocação do kart no local que lhe tiver sido atribuído. Nessa zona apenas é permitido utilizar o equipamento arrancador de motores e mudar uma vela.

19.20. Os condutores não poderão abandonar a zona da pré-grelha sem autorização dos comissários no local.

19.21. O diretor de prova/corrída/starter, o Comissário Técnico Chefe e o Delegado Técnico, poderá recusar a partida ou mandar parar todo o condutor que esteja em infração técnica ou desportiva.

19.22. Retornar à pista

Todo o condutor que saia da pista, só poderá retomá-la em local diferente de onde saiu, desde que o faça em condições de segurança e disso não retire qualquer vantagem.

Qualquer circulação sem justificação fora dos limites da pista será analisada pelo CCD que decidirá pela penalização a aplicar.

Pelo desrespeito a esta regra serão aplicadas as seguintes penalizações:

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

b) Nas corridas, desqualificação da corrida ou, de acordo com a gravidade, à desqualificação da prova/evento.

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 efetuado de forma irregular, mesmo que para o efeito tenha sido ajudado pelos comissários/fiscais de pista.

19.23. Interdição a Assistentes

Durante os treinos livres, cronometrados, de carburação (quando os haja) e corridas, não poderão permanecer na pista nem nas respetivas bermas.

19.24. Procedimento para a retirada de um kart da pista

Se um condutor tiver necessidade de parar o seu kart na pista, seja por que razão for, tem de retirá-lo o mais rápido possível, a fim de não pôr em perigo os outros condutores ou causar entraves ao desenrolar dos treinos e corridas. 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 tem de manter-se junto do seu kart ou no posto mais próximo 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 infração a esta regra pode ir até à desqualificação do respetivo treino ou corrida.

É da responsabilidade dos organizadores retirar o kart do local onde tiver ficado imobilizado e levá-lo para o parque de estacionamento, no final da sessão de treinos ou corrida.

19.25. 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 metros), serão imediatamente removidos da pista, de modo a não constituírem obstáculo para os outros concorrentes.

19.25.1. Nesse caso, só poderão voltar a partir com autorização do diretor de prova/corrída/starter.

19.26. Um condutor que pretenda desistir de uma prova/evento depois de a ter iniciado, tem de solicitá-lo, obrigatoriamente e por escrito, ao diretor de prova, salvaguardando sempre o previsto no Art 10.10 das PGAK.

19.27. Simulação de arranques

Permitido às categorias com partida parada, apenas após a bandeirada de xadrez no final dos treinos livres, cronometrados e de carburação (quando haja).

Para esse fim, os concorrentes que o pretenderem fazer, após a bandeirada de fim de treino, em vez de se dirigirem para as boxes, poderão dirigir-se à linha de meta e parar numa das posições da grelha de partida, local que estará pré assinalado com 2 bandeiras amarelas agitadas.

Após o OK do diretor de prova/corrida, efetuarão o seu arranque pela ordem de chegada. Após essa simulação, dirigir-se-ão então para as boxes.

Em nenhuma circunstância é autorizada a simulação simultânea entre dois ou mais karts.

19.28. Interdição de simulação de arranques

Nas categorias com partida lançada é proibido fazê-lo, durante os treinos livres, cronometrados ou voltas de formação.

O incumprimento desta regra será penalizado, de acordo com a sua gravidade, com a desqualificação dos treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corrida final a que a simulação se reportar, podendo ir até à desqualificação da prova/evento caso a infração seja considerada pelo CCD como muito grave.

19.29. Procedimento para cerimónia de distribuição de prémios

No horário previsto no programa da prova/evento, os condutores classificados nos lugares previstos no regulamento particular com direito a integrar esta cerimónia, têm de imediato, deslocar-se para o local definido para a cerimónia, equipados com o fato de prova completamente vestido, tendo igualmente ser portadores do respetivo capacete. Finda a cerimónia de entrega de prémios, estes condutores ficarão à disposição da Comunicação Social.

19.30. Funcionamento de motores fora da pré-grelha

Apenas autorizado no paddock nos 30 minutos que antecedem o horário previsto para 1ª entrada em pista da primeira categoria no dia de sábado e domingo da prova/evento.

Fora deste horário, é estritamente proibido colocar os motores dos karts em funcionamento no paddock, sendo apenas permitido colocar os motores em funcionamento durante 5 segundos no parque de partida sob a vigilância de um Comissário e na pré-grelha para poder iniciar os treinos e corridas.

Para meter o motor em funcionamento é proibido retirar o Kart para fora do perímetro das instalações do circuito (paddock incluído).

Os concorrentes prevaricadores serão penalizados na 1ª infração com uma repreensão, na 2ª infração na mesma prova/evento com uma multa de 150€ e na 3ª infração na mesma prova/evento com a desqualificação da prova/evento. Em situações excecionais deverão os concorrentes contactar o Delegado Técnico da FPAK que decidirá sobre a necessidade, o local e tempo de duração do teste.

ART. 20. CARBURANTES

20.1. Apenas carburante conforme definido no Regulamento Técnico Nacional de karting (RTNK), é autorizado durante a totalidade da prova/evento, sendo o único que os karts podem usar nos treinos cronometrados e corridas.

20.2. Em cada prova/evento do CPK e TPK, o organizador da prova/evento 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/evento. Todos os concorrentes farão a aquisição obrigatoriamente junto do distribuidor e bomba indicada. Não havendo parque fechado para o carburante, todos os concorrentes ficarão responsáveis e fiéis depositários do seu próprio combustível, no qual deverão efetuar a mistura com o óleo e percentagem indicados no RTNK, sendo estritamente proibida a adição de qualquer tipo de aditivo e/ou algum tipo de *power boosting* ao carburante.

Uma amostra do carburante oficial estará na posse do organizador, misturado com o óleo e percentagem indicados no RTNK.

20.3. No parque de partida que antecede a pré-grelha, e/ou no final dos treinos cronometrados e corridas poderá ser executada sem qualquer aviso prévio, uma análise ao carburante, através da máquina Digatron DT-64. Uma amostra será retirada do depósito do kart a qual será comparada com a amostra em posse da organização.

20.4. Outros testes ou análises ao carburante que venham a ser considerados necessários serão mandados executar em laboratório certificado, sendo os custos debitados ao concorrente/condutor, no caso de se vir a comprovar a irregularidade do carburante.

20.5. Para todos os efeitos, será considerada como amostra oficial e comparativa na análise, o carburante em posse da organização, cujo abastecimento será efetuado na mesma bomba e estação de serviço indicada para cada prova/evento e a mistura efetuada com o mesmo óleo e percentagem prevista no RTNK para cada categoria.

20.6. A qualquer momento da prova/evento e em função do resultado da análise efetuada, os CT têm o direito de substituir a gasolina dos depósitos dos karts, por gasolina oficial fornecido pela organização, o qual respeitará as condições previstas no Art. 20.5.

20.6.1. Substituição gasolina

Quando no parque de partida se verifique que o resultado da análise comparativa à gasolina do kart é divergente dos resultados da gasolina oficial em posse da organização (amostra), o Comissário Técnico, agindo na qualidade de Juiz de Facto, não autorizará o condutor a entrar na pré-grelha, sendo-lhe dada a possibilidade de a gasolina que tem no reservatório do kart ser substituída por gasolina oficial em posse da organização. A recusa desta substituição impedirá sempre a participação nos treinos ou corridas.

20.6.2. Quando, no final dos treinos cronometrados ou das corridas, se verifique que o resultado da análise comparativa à gasolina do kart é divergente dos resultados da gasolina oficial (amostra) em posse da organização, o CCD decidirá pela anulação de todos os tempos obtidos nos treinos cronometrados, e pela desqualificação da corrida onde se vier a verificar divergência de resultados na análise. Quando a divergência na análise comparativa se verificar na última corrida e não tenha em corridas anteriores sido efetuada qualquer análise, ou tendo sido efetuada, apresentou também inconformidade tendo levado à desqualificação, o condutor será desqualificado de toda a prova/evento.

20.7. Procedimento de recolha de amostras

Será efetuado em conformidade com os regulamentos CIK-FIA.

20.8. Limite mínimo de carburante num kart

Durante a prova/evento, o volume de carburante no reservatório do kart tem de ser superior ou igual a 1,5 litros.

20.9. Reservatórios de capacidade reduzida

Nesses casos a análise será efetuada retirando-se, no mínimo, um litro do reservatório do kart, pelo que nas categorias Cadete e X30 Mini, tem de apresentar um mínimo de um litro de carburante.

20.10. Parque fechado de combustível

Não haverá.

ART. 21. PNEUS

21.1. Pneus a utilizar

Em cada prova/evento das provas nacionais promovidas pela FPAK, para cada categoria, a marca, modelo e tipo de pneus a utilizar é o que constar no RTNK da respetiva categoria, pelo que o fornecedor tem de colocar em caixas no parque fechado de pneus, à ordem do organizador.

Os condutores, contra a entrega do *voucher* que confirma a respetiva aquisição, receberão os pneus *Slick* ou *Wet* (conforme os casos) que serão escolhidos à sorte. Estes pneus poderão ser montados no parque de montagem. Não havendo parque fechado de pneus, ficam estes, durante toda a prova/evento, à inteira e exclusiva responsabilidade do concorrente

21.2. Marcação, controlo técnico e entrega dos pneus

São efetuadas no parque de pneus, sendo a entrega e marcação registada pelo organizador podendo ser validada pela assinatura de um elemento da equipa (condutor ou assistente).

21.2.1. Marcação de pneus por código de barras

Quando da distribuição, os pneus serão imediatamente marcados e os códigos de barras inscritos em cada pneu serão registados informaticamente por leitura ótica e alocados a cada condutor.

Pneus Slick

No horário previsto no programa da prova/evento é obrigatório marcar os pneus definidos no Art. 21.1.

Pneus de Chuva

Poderão ser marcados, após o diretor da prova ter declarado *corrida à chuva*, e dentro do limite de tempo que esteja estabelecido no regulamento da competição.

Pneu(s) suplentes

O(s) pneu(s) suplente(s) autorizados, poderão ser comprados e marcados apenas no momento em que for(em) considerados necessário(s).

21.3. Compra do voucher e marcação de pneus contra apresentação do voucher

Para a marcação dos pneus *slick*, e de chuva, o concorrente tem de estar na posse do *voucher*. À exceção do(s) pneu(s) suplentes e de chuva, não será autorizado, senão em casos excecionais reconhecidos pelo CCD, a venda de quaisquer *vouchers* fora do horário previsto no programa da prova/evento.

21.4. Utilização simultânea de pneus de modelo e tipo diferentes

É proibida.

21.5. Marca dos pneus

Os pneus slick e os de chuva terão de ser da mesma marca.

21.6. Gestão de utilização dos pneus

É livre e da responsabilidade do concorrente.

21.7. Sistema de aquecimento prévio de pneus

Não é permitida a sua utilização.

21.8. Limite de pneus

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

21.9. Reutilização de pneus durante a mesma prova/evento

Por opção da equipa, poderá ser substituída e novamente reutilizada, a totalidade dos pneus disponíveis para cada condutor, desde que hajam sido previamente marcados.

21.10. Pneus de chuva

Os condutores só podem utilizar pneus de chuva quando o diretor de prova considerar que é uma *Prova à Chuva* (Piso Molhado) e após apresentação da placa *Pista Molhada* ou outra similar. A decisão será comunicada aos concorrentes no mais curto espaço de tempo.

21.10.1. Utilização facultativa de pneus de chuva

Após a apresentação da placa *Pista Molhada* a utilização de pneus de chuva é facultativa; contudo o diretor de prova/corrida poderá mandar sair da pista, através da exibição de bandeira preta, qualquer condutor que apresente uma condução considerada perigosa.

21.11. Cada condutor não poderá utilizar nos treinos cronometrados e corridas, outros pneus *slick* ou de chuva, que não os marcados previamente pelos CT expressamente para essa prova/evento.

21.12. Infração à regular utilização de pneus

Qualquer infração poderá levar à desqualificação da prova/evento, pelo que os CT e controladores de parque são, para este efeito, considerados Juizes de Facto.

21.13. Controlo dos Pneus

No acesso à pré-grelha dos treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, serão efetuados os seguintes tipos de controlo:

21.13.1. Código Barras

Através de dispositivo de leitura ótica serão verificados se os códigos de barras gravados nos pneus correspondem ao registo que foi alocado ao respetivo condutor aquando da distribuição.

Se se verificar que num ou mais pneus não há correspondência entre a leitura do código de barras e o nº de prova do condutor, não será autorizado a entrada na pré-grelha, não sendo aceites reclamações contra este procedimento. Protestos e Apelos sobre esta proibição de aceder à pré-grelha, não têm efeitos suspensivos.

21.13.2. Medição VOC (Volatile Organic Compounds)

Será usado um dispositivo de controlo e medição *MiniRAE Lite*, no acesso à pré-grelha dos treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, para verificar se os pneus estão em conformidade com os regulamentos. Esta verificação pode também ser efetuada aleatoriamente, em qualquer momento da prova/evento.

A medição de VOC dos pneus não pode exceder 4 ppm (valor limite máximo) em qualquer circunstância.

Se pela medição VOC se verificar que um ou mais pneus não estão em conformidade com os regulamentos, o condutor e o kart não serão autorizados a entrar na pré-grelha para participar na correspondente corrida. Nestas circunstâncias, o CT agirá na qualidade de Juiz de Fato. Não serão aceites reclamações contra este procedimento. Protestos e Apelos sobre esta proibição de aceder à pré-grelha, não têm efeitos suspensivos.

ART. 22. CONHECIMENTO DO PERCURSO E REGULAMENTOS**22.1. Conhecimento da pista e regulamentos**

Os condutores 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/evento, bem como o regulamento desportivo, regulamento técnico e regulamento da prova/evento sob os quais a mesma é disputada.

ART. 23. BRIEFING

23.1. Briefing

Para esclarecimento dos condutores, quanto às regras a cumprir nos diferentes circuitos de karting, é obrigatória uma informação do Diretor de Corrida, a qual poderá ser feita de forma verbal em reunião conjunta com todos os pilotos em horário a estabelecer pela organização, ou em alternativa, a distribuição nas Verificações Administrativas, de um documento escrito, no qual serão abordados pelo diretor da prova/corrida, os pontos específicos do regulamento respeitantes à organização, às noções de segurança, seja na generalidade, seja especificamente do circuito, bem como 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.

A regulamentação publicada pela FPAK, sobrepõe-se a qualquer eventual incorreção regulamentar mencionada no briefing.

23.2. Aprovação

Tem de ser ratificado pela FPAK ou CCD, e tem de ser entregue a todos os condutores na forma de um boletim, o qual e para efeitos de comprovação da sua entrega, tem de dispor em impresso próprio, do registo da assinatura do concorrente, condutor *ou do Chefe de Equipa (facultativo)*, confirmando o seu recebimento.

23.3. Briefing na pré-grelha

Quando julgado conveniente poderá ser efetuado por categoria, e pelo diretor de prova/corrida/starter a todos os condutores na pré-grelha.

23.4. Briefing à categoria Cadete

Nestas, têm de estar também presentes os respetivos concorrentes ou progenitores ou o(s) Assistente credenciados.

ART. 24. TREINOS LIVRES OFICIAIS E NÃO OFICIAIS

24.1. No regulamento de cada prova/evento de karting promovida pela FPAK, estará previsto o número de sessões de treinos livres oficiais para cada categoria, as quais farão obrigatoriamente parte integrante do programa oficial de cada prova/evento /corrida.

24.2. Sessões conjuntas

Algumas das sessões de treinos livres podem decorrer com o agrupamento das categorias, desde que previsto no regulamento da prova/evento e horário aprovados pela FPAK.

24.3. Remoção de karts da pista

É da única e exclusiva responsabilidade da organização, sendo, por isso, interdita a entrada em pista de um qualquer membro da equipa.

24.4. Treinos livres não oficiais

Nas pistas onde se disputam o CPK e TPK, é expressamente proibido, de 2ª feira a 5ª feira (inclusive) imediatamente anteriores a cada prova/evento, a utilização da pista por Karts com motor a 2 tempos.

Sanções disciplinares poderão ser aplicadas pelo incumprimento desta regra.

Para poderem receber provas do CPK/TPK, os circuitos assumem implicitamente com a FPAK, o compromisso do cumprimento desta regra de utilização da pista.

24.4.1. Pilotos autorizados

Durante o horário previsto no Art. 2 b) do caderno de encargos para organizadores de provas de karting, que prevê o período para os treinos privados da sexta-feira imediatamente anterior a cada prova, apenas são autorizados a participar nestes treinos privados, os pilotos que constem na lista de inscritos da prova em referência.

ART. 25. TREINOS CRONOMETRADOS

25.1. Capacidade máxima da pista

De acordo com o Art. 15.3.

25.2. Mecânica de um treino cronometrado

Nas provas nacionais promovidas pela FPAK e desde que o regulamento da prova ou o regulamento desportivo não estipule o contrário, os treinos cronometrados serão efetuados numa única sessão de 8 minutos, sendo cronometradas

todas as voltas efetuadas por cada condutor. O melhor tempo por volta obtido por cada condutor determinará a grelha de partida para a 1ª Manga de Qualificação.

25.3. Grelha em categoria subdividida

Para efeitos de formação das grelhas de partida, para categorias que corram conjuntamente bem como para qualquer categoria que seja subdividida em subcategorias e/ou classes a correrem simultaneamente, não haverá qualquer extrapolação da classificação por categorias, subcategorias/classes, quer da classificação dos treinos cronometrados, quer das corridas.

25.4. Treino com mais de 36 participantes

O treino será dividido em duas sessões equitativas com a duração de 8 min com a composição de cada série a ser definida por sorteio prévio entre todos os participantes.

25.4.1. Número ímpar de participantes

Neste caso a composição das séries/sessões será formada pela ordem sequencial de saída dos números a sortear; o primeiro número sorteado corresponderá à 1ª sessão, o segundo número à 2ª sessão, o terceiro número à 1ª sessão e assim sucessivamente.

25.4.2. Sistema de séries

Caso haja necessidade de recorrer ao sistema de séries / sessões, todos os condutores darão entrada simultaneamente no parque de montagem.

25.5. Comportamento incorreto e/ou antidesportivo

Qualquer comportamento assim considerado e verificado, nomeadamente o desrespeito pelas normas estabelecidas no Anexo L do CDI ou no Código de Conduta da CIK-FIA sobre a condução em circuitos de Karting (Anexo 1 às presentes PEK), será passível de sanções a aplicar pelo CCD, que poderão ir da desqualificação nos treinos cronometrados, ou segundo a gravidade, até à desqualificação da corrida ou mesmo prova/evento.

25.6. Detecção de um peso inferior ao regulamentar

Implicará a anulação de todos os tempos até aí obtidos pelo condutor infrator relegando-o para o final da grelha de partida da manga de qualificação.

25.7. Controlo de pesos

Não haverá qualquer tolerância (em gramas) caso se verifique que o conjunto (kart/condutor/equipamento) apresente peso inferior ao mínimo obrigatório de qualquer categoria.

25.8. Controlo de peso e largura de vias

Poderá ser efetuado aleatoriamente a qualquer momento dos treinos cronometrados. No final destes, este controlo será efetuado a todos os karts participantes.

25.9. Verificação a outros órgãos

Poderão ser efetuadas a qualquer momento, ou após conclusão dos treinos.

25.10. Solicitação para verificação técnica no decurso dos treinos

Todo o condutor tem de 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 desqualificação dos treinos cronometrados, ou face à gravidade das atitudes, até à desqualificação da corrida ou mesmo da prova/evento.

25.11. Início dos treinos

A partir do momento em que o diretor de prova/corrida mostre a bandeira verde, e desde que se encontre posicionado na zona da pré-grelha, o condutor entrará em pista no momento da sua escolha.

25.11.1. Acesso à pré-grelha

Exclusivamente nos treinos cronometrados, o acesso à pré-grelha não será encerrado, podendo ser efetuado a qualquer tempo durante o decurso dos treinos cronometrados. Porém uma vez entrados na pré-grelha não mais poderão regressar ao parque de partida nem efetuar qualquer afinação ou reparação nem substituição de pneus ou outro material.

25.12. Definição de participação numa sessão de treinos

Considera-se desde que um condutor inicie regularmente a sessão e ultrapasse a linha de início de contagem de tempo, mesmo que não consiga concluir uma volta completa

25.13. Qualquer condutor que, não tenha participado nos treinos cronometrados, só será autorizado a participar nas corridas de qualificação e Final, com autorização do CCD.

25.14. Participação e posicionamento na pré-grelha, de um condutor participante, mas sem tempo numa sessão de treinos. No caso de o parecer do CCD se revelar favorável à participação desse condutor, o seu posicionamento na grelha de partida para a Manga/Corrida de Qualificação, será imediatamente antes de qualquer outro condutor que haja sido desqualificado após os treinos cronometrados.

Existindo mais do que um condutor nestas condições, será efetuado um sorteio pelo CCD que determinará as respetivas posições na grelha de partida.

Um piloto desqualificado não será considerado no sorteio sendo colocado no final da grelha. Havendo mais do que um piloto desqualificado, será efetuado sorteio entre eles.

25.15. Bandeira de xadrez - Regime parque fechado

Logo que seja mostrada a bandeira de xadrez no final dos treinos, entram em vigor os Art. 33.3 e 33.4 do presente regulamento.

Qualquer infração por parte dos condutores a estes artigos implicará a anulação imediata de todos os tempos obtidos nos treinos cronometrados pelo condutor infrator, sendo este posicionado na grelha de partida para a Manga/Corrida de Qualificação, atrás de qualquer condutor que tenha sido desqualificado por falta de peso.

ART. 26. GRELHAS DE PARTIDA

26.1. Constituição

A grelha de partida será constituída por duas filas alinhadas de karts.

26.2. Posição da pole-position

Encontra-se definida no regulamento da prova/evento em conformidade com o alvará de homologação da pista, conforme previsto nos Art. 15.2 das PEK.

26.3. Formação Grelhas de Partida

De acordo com as regras e condições previstas no regulamento desportivo de cada prova/evento.

26.4. Treinos cronometrados em uma sessão

A grelha de partida será definida pela ordem sequencial dos melhores tempos obtidos, cabendo ao condutor mais rápido o lugar correspondente à *pole position*, o 2º classificado ocupará o 2º lugar da grelha, o 3º classificado ocupará o 3º lugar da grelha e assim sucessivamente.

26.5. Treinos cronometrados em mais de uma sessão

Os condutores serão divididos, por sorteio, em duas séries com o mesmo número de pilotos, quando possível, sendo a classificação final dos TC corresponderá à ordem sequencial dos melhores tempos de volta obtidos por todos os condutores no conjunto das duas sessões. A grelha de partida será definida pela ordem sequencial crescente dos melhores tempos efetuados por cada condutor e formada da seguinte forma:

Categorias sem recurso a grupos

O 1º classificado ocupará a pole-position, o 2º classificado ocupará o 2º lugar da grelha, o 3º classificado ocupará o 3º lugar da grelha e assim sucessivamente, até que seja atingido o limite de Karts autorizado na pista para as corridas, sendo os restantes condutores eliminados da prova/evento.

Categorias com recurso a grupos

O 1º classificado ocupará a pole-position do Grupo A, o 2º classificado ocupará a pole-position do Grupo B, o 3º classificado ocupará o 2º lugar da grelha do Grupo A, o 4º classificado ocupará o 2º lugar da grelha do Grupo B, o 5º classificado ocupará o 3º lugar da grelha do Grupo A e assim sucessivamente.

26.6. Não atribuição de tempo

Quando a um condutor não tenha sido registado qualquer tempo de volta ele ocupará o último lugar da grelha (se aplicável). Se esta situação se verificar com vários condutores o seu posicionamento na grelha será obtido por sorteio. O mesmo procedimento será usado para o (s) condutor (es) que tenham faltado aos TC e sejam autorizados pelo CCD a prosseguir em prova.

26.7. Ex-aequo para a definição da grelha de partida da corrida de qualificação

Nesse caso utilizar-se-ão como fator de desempate os tempos da 2ª melhor volta nos treinos cronometrados dos respetivos condutores e se mesmo assim subsistir o empate, utilizar-se-ão os tempos obtidos nas 3ª e seguintes melhores voltas dos respetivos condutores até se desfazer o empate.

26.8. Em caso de "ex-aequo" na pontuação final das corridas de qualificação

Será considerado como fator de desempate o melhor tempo de volta obtido nos treinos cronometrados pelos respetivos condutores. Se mesmo assim o desempate se mantiver, será considerado como fator de desempate os tempos da 2ª melhor volta nos treinos cronometrados dos respetivos condutores e se ainda assim subsistir o empate, utilizar-se-ão os tempos da 3ª e seguintes melhores voltas dos respetivos condutores até se desfazer o empate.

26.9. Qualquer condutor que numa prova não tenha participado nos treinos cronometrados nem na primeira manga/corrida de qualificação ou corrida, não será autorizado a participar na prova/evento, podendo o regulamento desportivo da competição definir de forma diferente.

ART. 27. TIPOS DE PARTIDA

27.1. Tipo de partidas das diferentes categorias

Nas provas/eventos das competições nacionais promovidas pela FPAK, o tipo de partidas a aplicar para cada uma das categorias previstas nos regulamentos desportivos do CPK e TPK, será o seguinte:

Categorias	Tipo partida
KZ 2 e X30 Super Shifter	Parada
Cadete, X30 Mini, Júnior e X30 Sénior	Lançada

27.2. Partida lançada

Partida controlada, a baixa velocidade, em duas linhas que se segue à(s) volta(s) de formação.

27.2.1. Critério para dar a partida

Só pode ser dada, quando o diretor de prova/corrida/starter achar aceitável a velocidade e a formação, não sendo autorizada qualquer aceleração súbita ou ultrapassagem, antes de ter sido dado o sinal de partida.

27.2.2. Linha vermelha

Antecedendo a linha de partida, e a uma distância entre 95 a 300 m será pintada a toda a largura da pista uma linha vermelha que deverá ter no mínimo, uma espessura de 10 cm, e em local que não ponha em causa a correta formação do pelotão.

Nos extremos da linha vermelha será colocado um cone plástico de cor fluorescente, indicando a localização precisa desta.

Todo o condutor que na última volta de formação ultrapasse a partir desta linha vermelha qualquer outro condutor, sofrerá uma penalização de 5 segundos a adicionar ao tempo da corrida em que esta infração se verificar.

27.2.3. Corredores

Dois corredores de 2 metros de largura e ladeados de linhas de cor branca, serão pintados desde a linha de partida até aos 110 metros que a antecedem, de acordo com o esquema do Anexo 10 do Regulamento Internacional de Circuitos de Karting CIK-FIA.

27.2.4. Linha Amarela

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

27.3. Partida parada

O kart está imóvel no momento em que se inicia o procedimento do semáforo, em filas de dois a dois, sem corredor central.

27.3.1. Alternativa aos semáforos

Apenas em caso de avaria, as partidas paradas ou lançadas, poderão ser dadas por amostragem da bandeira verde agitada a qual informa os condutores que a partida foi dada.

27.4. As partidas tipo *Le Mans* são proibidas.

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

27.6. Partidas através de semáforo

O diretor de prova/corrida/starter dará a partida através de semáforos, estando obrigatoriamente posicionado num plano elevado (peanha) com as dimensões mínimas de 1,5 metros de largura e 1 metro de altura, colocado afastado da borda da pista, e devidamente protegido, salvo no caso do Art. 27.3.1.

27.7. Utilização de imagens vídeo pelo CCD

Poderão utilizá-las por forma a ajudá-los a tomar uma decisão. As decisões do CCD prevalecerão sobre as dos Juizes de Facto.

As imagens são para visualização exclusiva da Direção de Prova e do CCD como meio de análise a qualquer incidente ocorrido, não havendo qualquer obrigação de as mostrar a qualquer Concorrente ou Condutor penalizado.

27.8. Penalização por falsa partida ou ultrapassagem após a linha vermelha

5 segundos a adicionar ao tempo de corrida efetuado pelo condutor infrator.

27.8.1. Anulação de penalização durante uma corrida

Na eventualidade de uma qualquer penalização ter sido indevidamente assinalada a um condutor, o diretor de prova/corrida mostrar-lhe-á em tempo útil uma placa, acompanhada do seu número de competição:

PENALIZAÇÃO ANULADA

999

Esta placa tem de ser mostrada durante 4 voltas, podendo ser retirada antes das 4 voltas se o condutor sinalizar ao diretor de prova/corrida, que tomou conhecimento desta indicação.

27.9. Falsas partidas repetidas

O diretor de prova/corrida/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 infrator uma penalização de acordo com a regulamentação em vigor e que poderá ir até à desqualificação do evento.

Uma nova partida poderá ser dada de imediato.

27.10. Necessidade de parar o procedimento de partida durante a(s) volta(s) de formação

Se durante a(s) volta(s) de formação, o diretor de prova/corrida/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.

27.11. Kart acidentado/imobilizado durante as voltas de formação

Poderá no novo procedimento de partida retomar o seu lugar na grelha sem ajuda exterior (exceto nas categorias onde a ajuda é autorizada).

27.12. Necessidade de intervenção mecânica

Nesse caso, se possível, 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.

27.13. Reiniciar um novo procedimento de partida

O diretor de prova/corrida/starter não ficará obrigado a aguardar pela conclusão da reparação mecânica de qualquer kart. Nestas circunstâncias, o procedimento de partida é iniciado e entra em vigor o estabelecido no Art. 29.3 destas PEK.

27.14. Filmagem do processo de partida

Poderá ser efetuado por ordem do CCD ou FPAK, com os meios disponibilizados pela organização ou FPAK.

Partidas paradas

As imagens recolhidas têm de demonstrar de forma visível a evolução das luzes do semáforo (ou das bandeiras) e o máximo de linhas da grelha de partida, com especial destaque e visibilidade para as linhas da frente.

Partidas lançadas

As imagens recolhidas têm de acompanhar o pelotão momentos antes da aproximação da linha vermelha e até ao momento em que a partida seja dada, dando também especial destaque ao acompanhamento da primeira linha da grelha, para mais facilmente se detetar qualquer falsa partida.

Uma duplicação de semáforos de partida (contra semáforo) será fortemente recomendada para que nas filmagens das partidas possa ser visível a sua evolução. Este semáforo duplicado tem de obrigatoriamente estar ligado ao semáforo principal e atuar em simultâneo com ele.

27.14.1. Formato de recolha e identificação das imagens e seu objetivo

Em formato digital e gravadas em computador, tendo em cada gravação de ser identificada a corrida e categoria ou número(s) do(s) piloto(s) envolvido(s), a que se refere o filme. Estas imagens servirão de prova para aplicação pelo CCD de uma penalização e ficarão às ordens da FPAK no caso de se verificar qualquer Apelo resultante de penalização aplicada por facto(s) constante(s) nessas imagens.

27.14.2. Suporte de decisões através de outras imagens

Em casos especiais, poderá o CCD 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, o CCD antes de visualizar as imagens, tem de assegurar-se que o seu autor/proprietário aa cede a título devolutivo futuro (se necessário) ao CCD.

ART. 28. PROCEDIMENTO DE PARTIDA PARADA**28.1. Acesso à pré-grelha**

Fecha cinco minutos antes da hora da corrida. O responsável pela pré-grelha fará acionar um sinal sonoro nos 10 minutos anteriores ao início da manga ou corrida. Uma vez entrados na pré-grelha não mais poderão regressar ao parque de partida nem efetuar qualquer afinação ou reparação nem substituição de pneus ou outro material.

28.1.1. Relógio de ponteiros no acesso à pré-grelha

Recomenda-se à organização que disponha de um e de forma visível para os condutores, com um diâmetro mínimo de 30cm.

28.2. Procedimento de saída da pré-grelha para as voltas de formação

O Diretor de Prova/Corrida/Starter logo que o entenda tem de mandar mostrar a placa abaixo:



Ou a bandeira verde. Os condutores, com os seus karts em funcionamento, e saindo da pré-grelha, farão as voltas de formação previstas no regulamento particular e no final da última volta, colocarem-se no seu lugar na grelha pintada no solo.

28.2.1. Número de voltas de formação

No mínimo será efetuada uma volta de formação, porém no regulamento particular será indicado o nº de voltas de formação previsto. No briefing verbal o DP/DC informará também o nº de voltas de formação.

Caberá ao DP/DC/Starter, durante o procedimento de partida, decidir sobre a necessidade de efetuar volta de formação suplementar ao estipulado.

28.3. Conductor 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.

28.3.1. Volta de formação suplementar

Caso um condutor fique imobilizado, impedido de prosseguir ou impossibilitado de ocupar o seu lugar, por infração cometida por outro condutor, o diretor de prova/corrida poderá optar por autorizar uma, ou mais volta(s) suplementar(es) de formação, parar a volta de formação e recomençar o procedimento de partida com a grelha original, ou ainda autorizar o condutor prejudicado a retomar o seu lugar.

28.3.2. 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.

28.3.3. Condição para um kart partir da pré-grelha para a corrida

Após ter sido dada a partida efetiva e a totalidade do pelotão haver transposto a linha de partida. No caso da saída da pré-grelha se situar após a linha de partida, só poderá partir às ordens do diretor de prova/corrida/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. Tendo a partida sido dada, o momento da entrada em pista após a saída da pré-grelha será considerado para este(s) piloto(s) o início de corrida.

28.3.4. Kart sem condições de entrar em pista após completadas 2 voltas

Tem de ser de imediato retirado da pré-grelha, não sendo autorizado a iniciar a corrida.

28.4. Procedimento de partida após as voltas de formação

Será mostrada no centro da linha de partida uma bandeira vermelha fixa levantada, tendo os condutores de parar nos seus lugares da grelha de partida com as rodas dianteiras alinhadas paralelamente com a linha frontal da caixa, e sem que estas transponham a linha frontal da sua caixa de partida que se encontra pintada na pista.

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 diretor de prova/corrida/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 efetiva, ou no caso em que os semáforos estejam de acordo com o regulamento CIK-FIA acenderá uma a uma as luzes vermelhas do semáforo, efetivando-se a partida quando em simultâneo, todas as luzes vermelhas se apagarem.

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

28.4.1. Abortar o procedimento de partida

Se não estiver satisfeito com o procedimento de partida, o diretor de prova/corrida/starter acenderá a luz laranja do semáforo (ou bandeira amarela agitada da pianha) a qual significa que tem de ser efetuada uma volta de formação suplementar.

28.4.2. Dificuldade de colocar um motor em funcionamento na pré-grelha

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 diretor de prova/corrída/starter considerar que este procedimento não coloca em causa a segurança dos condutores e do *Assistente*.

Se após completadas 2 voltas de corrida o kart não estiver em condições de entrar em pista, tem de ser de imediato retirado da pré-grelha.

28.4.3. 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 Diretor de Corrida/Prova no Briefing, o local exato do circuito até onde será permitida essa ajuda aos condutores.

28.4.4. Para efetivar a partida, o diretor de prova/corrída/starter não é obrigado a aguardar por qualquer condutor que, tenha ficado imobilizado na pista durante as voltas de formação.

28.5. Falta de condições para ser dada a partida

Caso o diretor de prova/corrída/starter considere não estarem reunidas as condições para ser dada a partida, mandará agitar a bandeira vermelha sobre a linha de partida, tendo os condutores de desligar os motores. Nesse caso poderá ser mostrada na linha de partida, a placa:

PARTIDA ATRASADA

START DELAYED

28.6. Procedimento de partida interrompido, por ação de um ou mais condutores

Poderão ser penalizados com a sua colocação no final da grelha de partida, com os lugares anteriormente ocupados por estes condutores a não poderem ser preenchidos.

28.7. Procedimento para karts sem condições de partir

Se ao sinal de partida um ou mais condutores não estiverem em condições de partir, terão de permanecer no seu kart assinalando a sua dificuldade levantando um dos braços, mantendo o outro no volante. Nesta circunstância, se tal for detetado pelo DP, será mostrada uma bandeira amarela e uma nova volta de formação será efetuada.

No final desta volta de formação, os condutores que, entretanto, conseguiram partir, não estão autorizados a retomar o seu lugar na grelha, tendo de colocar-se no final da grelha de partida.

28.8. Momento para se retirar um kart de pista

Após a partida os comissários de pista terão de retirar esse(s) kart(s) para fora da pista e posicioná-lo em lugar seguro. Apenas o condutor poderá tentar solucionar o problema, e sem o mover para qualquer outro local.

28.9. Interdição de ultrapassar as linhas limitadoras da pista

Aquando da partida, e salvo em caso de força maior devidamente reconhecido pelo diretor de prova/corrída/starter e posteriormente pelo CCD, são proibidas sob pena de imediata desqualificação, as ultrapassagens das linhas laterais delimitadoras da pista (ou bermas materiais).

28.10. Interdição de ajuda em pista

Durante a(s) volta(s) de formação e corrida, um condutor que tenha uma avaria, não poderá receber em pista, qualquer tipo de ajuda sob pena de desqualificação, mas poderá resolver a avaria pelos seus próprios meios, desde que não cause qualquer obstáculo ao normal desenvolvimento da corrida.

28.11. Em caso de falsa partida ou desrespeito pelo correto posicionamento na grelha, o CCD aplicará ao(s) infrator(es) uma penalidade de 5 segundos. Se as condições da corrida o permitirem, poderá o diretor de prova informar o(s) condutor(es) dessa penalização por meio de um painel e indicação do número de competição respetivo. Essa penalização será adicionada ao tempo total efetuado pelo(s) condutor(es) na corrida em questão.

ART. 29. PROCEDIMENTO DE PARTIDA LANÇADA

29.1. Acesso à pré-grelha

O acesso à pré-grelha fecha cinco minutos antes da hora prevista para o início da corrida. O responsável pela pré-grelha fará acionar um sinal sonoro nos 10 minutos anteriores ao início da corrida. Uma vez entrados na pré-grelha não mais poderão regressar ao parque de partida nem efetuar qualquer afinação ou reparação nem substituição de pneus ou outro material.

29.1.1. Relógio de ponteiros no acesso à pré-grelha

Recomenda-se que a organização disponha, de forma visível para os condutores, um relógio de ponteiros (*diâmetro mínimo de 30 cm*) no acesso da pré-grelha.

29.1.2. Voltas de formação

No mínimo será efetuada uma volta de formação, porém no regulamento particular será indicado o nº de voltas de formação previsto. No briefing verbal o DP/DC informará também o nº de voltas de formação.

Caberá ao DP/DC/Starter, durante o procedimento de partida, decidir sobre a necessidade de efetuar volta de formação suplementar ao estipulado.

29.2. Procedimento de saída da pré-grelha para as voltas de formação

Logo que o entenda o diretor de prova/corrida/starter tem de mandar mostrar a bandeira verde ou placa Motores, indicando o início da(s) volta(s) de formação:



29.2.1. Os condutores, com os seus karts em funcionamento e a partir da pré-grelha, entrarão em pista rodando a(s) volta(s) de formação previstas no regulamento particular. Na última volta de formação terão de rodar em velocidade lenta a partir da linha vermelha, ficando às ordens do diretor de prova/corrida/starter, não podendo receber qualquer assistência exterior para reparação ou regulação de material.

29.2.2. Manutenção das posições originais

Na última volta de formação os condutores têm de 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.

29.2.3. Número de voltas de formação

No regulamento particular será indicado o nº de voltas de formação previsto. No briefing verbal o DP/DC informará também o nº de voltas de formação.

29.2.4. No caso de um condutor ficar imobilizado, impedido de prosseguir, ou impossibilitado de ocupar o seu lugar, por falta cometida por outro condutor, o diretor de prova/corrida 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. 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, antes que os karts que ocupam a primeira linha da grelha de partida passem a linha vermelha pintada na pista que antecede a linha de partida. Depois que os karts da 1ª linha da grelha passem a linha vermelha, o condutor parado na pré-grelha, só poderá partir após ter sido dada a partida efetiva, 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 diretor de prova/corrida/starter e após todo o pelotão haver passado em frente à saída da pré-grelha no decurso da 1ª volta de corrida. Tendo a partida sido dada, o momento da entrada em pista após a saída da pré-grelha será considerado para este(s) piloto(s) o início de corrida.

29.4. Exclusivamente durante o procedimento de partida se um motor não *pegar*, imediatamente após a apresentação da bandeira verde para início das voltas 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 ou até ao local previsto no artº 29.4.1. Nestas situações, e apenas na pré-grelha, é autorizada a mudança da vela.

Em qualquer circunstância, esta ajuda (empurrar) apenas será autorizada no caso diretor de prova/corrida/starter considerar que este procedimento não coloca em causa a segurança dos condutores e do *Assistente*, tendo de ser empurrado sempre no lado contrário ao da normal trajetória de corrida.

Se após completadas 2 voltas de corrida o kart não estiver em condições de entrar em pista, tem de ser de imediato retirado da pré-grelha não sendo autorizado a iniciar a corrida.

29.4.1. 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 Diretor de Prova no Briefing, o local exato do circuito até onde será permitida essa ajuda aos condutores.

29.5. Impedimento de dar a partida por culpa de um condutor

Se o andamento imposto por um dos condutores das duas primeiras linhas da grelha impedir o diretor de prova/corrida/starter de dar regularmente a partida, será aplicada ao(s) condutor(es) responsável(eis), uma penalização de 5 segundos a adicionar à classificação final da corrida.

29.5.1. Colocação de condutores no final da grelha de partida

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

29.5.2. Sem prejuízo da penalização a aplicar por desrespeito pela velocidade nas voltas de formação, ao condutor que ocupa o 1º lugar da grelha (ou a outros condutores nos casos previstos no Art. 29.5.4) não lhes poderá ser aplicada uma penalização por falsa partida.

29.5.3. Cabe ao condutor que ocupa o 2º lugar da grelha acompanhar o andamento do pole-position sendo-lhe aplicada uma penalização de 5 segundos por falsa partida sempre que no momento da partida circule adiantado em relação ao detentor da pole-position.

29.5.4. Responsabilidade do 2º lugar da grelha de partida

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.

29.5.4.1. Mesmo critério para os condutores seguintes

Será aplicado para os restantes condutores, sempre que, por qualquer razão, os condutores da(s) linha(s) da frente não participem na corrida ou participando não estejam posicionados corretamente na última volta de formação.

29.6. Velocidade do kart que circula no interior da curva antes da linha de partida

Tem de reduzir o andamento por forma a não se adiantar ao condutor que circula pelo exterior.

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

29.8. O diretor de prova/corrída/starter não é obrigado a dar qualquer volta de formação suplementar, para permitir que um condutor recupere o seu lugar.

29.9. 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.

29.10. O diretor de prova/corrída/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) parado(s) na pista por falta imputável a outro (s).

29.11. O diretor de prova/corrída/starter dará a partida desde que esteja satisfeito com a formação.

29.12. Quaisquer tentativas para antecipar ou atrasar a partida, serão sancionadas pelo CCD, na sequência da proposta do diretor de prova/corrída/starter.

29.13. Partida Efetiva da Corrida (Lançada)

29.13.1. Dois corredores, de 2 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).

29.13.2. Circulação dentro dos corredores

Na(s) volta(s) de formação, após a passagem da linha vermelha, os condutores têm de apresentar-se a velocidade moderada e alinhados, sendo obrigados na fase de aproximação à linha de partida e no momento em que as luzes do semáforo indicarem que a partida foi dada, a circular dentro dos corredores. Qualquer saída destes corredores poderá ser sancionada pelo CCD, com uma penalidade em tempo de 3 segundos por uma saída parcial do corredor e de 5 segundos por uma saída integral do corredor que serão adicionadas ao tempo real efetuado na corrida.

29.13.3. Na fase de aproximação da linha de partida, o semáforo vermelho estará aceso. Nenhum kart poderá acelerar ou ultrapassar até que o sinal de partida seja dado, sob pena de vir a ser considerada falsa partida, e aplicada a penalização prevista para esta falta.

29.13.4. Tendo sido respeitado os alinhamentos, o diretor de prova/corrída/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 agitando a bandeira verde 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 tem de ser efetuada uma volta de formação suplementar.

Nestas circunstâncias, um condutor retardatário que na volta de formação inicial não tenha conseguido recuperar a sua posição na grelha de partida até à linha vermelha, poderá nesta volta de formação suplementar, reocupar a sua posição na grelha de partida até à linha vermelha, sem que com isso possa prejudicar qualquer outro condutor.

29.13.5. Falsa partida

O procedimento de partida não será parado, sendo aplicado pelo CCD, por proposta do diretor de prova/corrída/starter uma penalidade de 5 segundos a adicionar ao tempo real efetuado na corrida tendo o(s) condutor(es) de ser(em) informado(s) por meio de um painel com a indicação do seu número de competição, ou após o final da corrida.

29.13.6. Falsas partidas repetidas

No caso de falsas partidas repetidas, são aplicáveis as mesmas sanções previstas no Art. 27.9 das presentes prescrições.

29.13.7. Posição incorreta numa grelha de partida

O deslocamento de um condutor para uma posição diferente à que lhe corresponda implicará a aplicação de uma penalização de 5 segundos.

29.14. Penalizações cumulativas

As penalizações em tempo previstas nos Art. 29.13.2, 29.13.5 e 29.13.6 podem, de acordo com a situação e por decisão do CCD, ser aplicadas cumulativamente.

29.15. Procedimento de partida interrompido, por ação de um ou mais condutores

Poderão ser penalizados com a sua colocação no final da grelha de partida, com os lugares anteriormente ocupados por estes condutores a não poderem ser preenchidos.

ART. 30. ENTRADA/SAÍDA DAS BOXES: ASSISTÊNCIA RÁPIDA**30.1. Zona de assistência rápida**

Será posto à disposição dos concorrentes no interior do circuito um local de paragem e assistência.

30.2. Zona de desaceleração

É a única zona por onde os karts poderão aceder à zona de assistência rápida.

30.3. Interdição de ultrapassagem na zona de desaceleração

É interdito qualquer acesso a esta zona por quaisquer outros meios ou vias, e proibida a ultrapassagem da linha marcada no solo que materializa a zona de desaceleração. A infração a esta obrigatoriedade será penalizada pelo CCD de acordo com a gravidade do caso.

30.4. Paragem na zona de assistência rápida

Todo o condutor que entre na zona de assistência rápida terá de parar sob pena de imediata sanção a aplicar pelo CCD que pode ir, segundo a gravidade, até desqualificação da corrida.

30.5. Velocidade dentro da zona de assistência rápida

A entrada, circulação e saída dos karts tem de ser efetuada em velocidade moderada e reduzida.

Qualquer uso de velocidade considerada excessiva nesta zona é penalizado pelo CCD de acordo com a gravidade do caso.

30.6. Interdição de entrada durante uma sessão de treinos cronometrados

É expressamente proibido um kart em pista, entrar nesta zona, pelo que toda a paragem será definitiva e em caso algum será autorizado a retomar os treinos cronometrados.

30.7. Interdição de animais em diversas zonas

É 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.

ART. 31. NEUTRALIZAÇÃO DE CORRIDA**31.1.** O diretor de prova/corrída, poderão decidir neutralizar 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.

31.2. 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 (ou bandeira amarela agitada) serão mantidas intermitentes até final do período de neutralização.

31.3. Todos os karts em corrida reduzirão drasticamente a velocidade, tendo de colocar-se em fila, imediatamente atrás do kart que nesse momento seja o primeiro classificado, sendo absolutamente proibido efetuar 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 efetuada sem que haja razões consideradas justificáveis (*ex.: avaria do kart ultrapassado*) ou que o DP/DC ou o CCD concluam ter havido conivência entre o kart ultrapassado e o que ultrapassou, será aplicada ao(s) condutor(es) envolvido(s) uma das penalizações previstas no Art. 12.4 do CDI.

31.4. 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 condutores ficarão obrigados a respeitar nas voltas de neutralização.

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

31.5. 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, tem de circular a velocidade apropriada até atingir a extremidade da fila dos karts que se encontram atrás do kart que encabeça o pelotão, não podendo voltar a recuperar a posição que detinha na altura em que entrou na zona de reparação (assistência rápida), mantendo-se na cauda do pelotão.

31.6. Logo que o diretor de prova/corrída decidam terminar a neutralização, desligar-se-ão as luzes laranjas intermitentes do semáforo (ou retira-se a bandeira amarela), sendo esta a indicação para os condutores 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.

31.7. 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 diretor de corrida ou pelo diretor 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 condutores não poderão acelerar até à linha amarela (25m) que antecede a linha de partida.

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

31.8. 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 condutores até que seja completada essa primeira volta após o reinício da corrida.

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

31.10. 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 exato em que se completar esse número total de voltas.

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

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

31.11. Se a qualquer momento, o diretor de corrida ou o diretor 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 simultaneamente 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.

ART. 32. INTERRUÇÃO DE CORRIDA OU TREINOS: BANDEIRA VERMELHA

32.1. Decisão de parar uma corrida ou treinos

Será tomada pelo diretor de prova ou diretor de corrida, ou no seu eventual impedimento, pelo diretor adjunto. O CCD por razões que reconheça como importantes, poderá igualmente mandar parar uma corrida.

32.1.1. Procedimento

O diretor de prova/corrída 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, têm de preparar-se para parar a qualquer momento seguindo as instruções dos comissários.

32.1.2. Durante os treinos livres

Os condutores seguirão diretamente para o parque de chegada.

32.1.3. Durante os treinos cronometrados

Os condutores seguirão diretamente para o parque de pesagem, em estrito cumprimento do Art. 33.3 destas PEK.

32.2. Durante as corridas:

32.2.1. Caso A - Até menos de 2 volta

Caso o condutor 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.

32.2.2. Caso B - Mais de 2 voltas, mas inferior a 75% do número total de voltas (arredondado ao número inteiro superior)
Se o Diretor de prova/corrída considerar que estão reunidas condições para a corrida poder ser reiniciada, a grelha de partida será elaborada em fila única e de acordo com a classificação verificada na volta anterior à amostragem da bandeira vermelha. Só os pilotos que cruzaram a linha de chegada no fim da volta anterior à da amostragem da bandeira vermelha, ou que se encontravam na assistência rápida na volta anterior à amostragem da bandeira verde, serão autorizados a tomar parte na nova partida para reinício da corrida.

A corrida será retomada cumprindo-se os procedimentos previstos nos Artºs. 31.6, 31.7 e 31.8, no sistema de procedimento SLOW, com os karts alinhados em fila única de acordo com a classificação da corrida verificada na volta anterior à da amostragem de bandeira vermelha.

(Exemplo: bandeira vermelha no decorrer da 14ª volta - classificação será a verificada no final da 13ª volta).

A distância da "nova corrida" será igual à diferença entre o número de voltas previstas para a totalidade da corrida e o número de voltas que faltam completar para atingir a totalidade das voltas previstas para a corrida.

32.2.3. Penalizações

Eventuais penalizações atribuídas na 1ª parte da corrida serão tidas em conta para a elaboração da classificação na volta anterior à da amostragem da bandeira vermelha.

32.2.3.1. Carenagens

No momento da paragem da corrida serão verificadas as carenagens frontais, sendo aplicada as penalizações de 5 segundos ou desqualificação da prova/evento, previstas no Artº 38 q). Para reinício da corrida, a carenagem poderá ser repostada na posição correta, apenas depois de autorizado por um dos Comissários.

Uma nova penalização de 5 segundos será aplicada se no final da corrida reiniciada, ao mesmo piloto for verificado que a carenagem está fora da correta posição.

32.2.4. Nova hora de partida

Será anunciada através de afixação no quadro físico oficial da prova/evento, e quadro digital se existir e/ou da aparelhagem sonora do circuito, tendo de ser dada, até 30 minutos após o momento de paragem da corrida, sendo o acesso à pré-grelha (que excepcionalmente nestes casos poderá, por opção do diretor de prova/corrída, funcionar junto da linha de partida) fechado 5 minutos antes da hora estabelecida para a nova partida.

32.2.5. Extensão do período que antecede a nova partida

Em caso de força maior, o CCD poderá autorizar a sua extensão do período que antecede a nova partida. Sendo os condutores informados do novo horário, dos procedimentos e local para formação da nova pré-grelha ou grelha de partida.

32.2.5.1. Alteração da ordem sequencial das categorias

Nas situações em que a corrida interrompida tenha de ser reiniciada, o CCD, sob proposta do diretor de prova/corrída, pode autorizar que a ordem sequencial das categorias seja alterada, passando a ordem sequencial das categorias a correr de acordo com a decisão do CCD que venha a ser comunicada aos Concorrentes.

32.2.6. Reparação dos karts

É autorizada a sua reparação pelos *Assistentes*, até ao limite do tempo estabelecido para reinício do processo da nova partida. Não será atrasada a nova partida, para aguardar a reparação/reabastecimento de um kart. Nessas circunstâncias apenas poderá reiniciar a corrida, após ter sido dada a partida efetiva e de acordo com os Art. 28.3.4 e 29.4.

32.2.7. Reabastecimento de combustível

Qualquer reabastecimento de combustível só é autorizado nas condições iniciais, ou seja, no parque de combustível/parque de partida.

32.2.8. Caso C: Igual ou superior a 75 % ao número total de voltas (Arredondado para o número inteiro superior)

A corrida é considerada como efetuada e a classificação será estabelecida, segundo a ordem da classificação na última passagem na meta, antes de haver sido dado o sinal de paragem da corrida.

Exemplo: Bandeira vermelha no decorrer da 14ª volta - classificação final pela ordem da classificação registada no final da 13ª volta.

Se da classificação desta corrida resultarem pontos para o Campeonato, a totalidade dos pontos são atribuídos.

32.3. Interrupção durante uma corrida de Troféu

Estes critérios têm de ser seguidos.

32.3.1. Interrupção durante uma corrida de Resistência

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, tem de subtrair-se ao tempo ou distância total da corrida, o período de tempo ou a distância já cumpridos.

32.4. Relatório escrito por interrupção de uma corrida

Tem de ser entregue pelo diretor da prova/corrída ao CCD, relatando os motivos, bem como dos procedimentos seguidos e, se for o caso, das circunstâncias que levaram ao impedimento da repetição da corrida.

ART. 33. CHEGADA

33.1. Definição de chegada

Será controlada sobre uma linha situada em frente do posto de cronometragem, sinalizada através de uma bandeira de xadrez.

33.2. Informação de entrada na última volta

Quando o líder da corrida se preparar para dar entrada na última volta, a organização tem de exibir antes da linha de meta a todos os condutores em pista, uma sinalização com a indicação *Última Volta* ou *Last Lap*:

ÚLTIMA VOLTA	LAST LAP
--------------	-------------

Esta placa não tem qualquer valor regulamentar servindo apenas de referência para os condutores em pista.

Uma eventual ausência da placa ou a amostragem dessa placa informativa em momento não coincidente com a efetiva 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 exato em que lhe é exibida a bandeira de xadrez sobre a linha de meta.

33.3. Procedimento após bandeira de xadrez

Após a sua apresentação no final dos treinos cronometrados, corridas de qualificação e corrida final, o concorrente tem de dirigir-se diretamente para o parque fechado ou parque de pesagem, percorrendo apenas o percurso autorizado.

33.4. Regime de parque fechado

Depois de passar a bandeira de xadrez, o concorrente estará colocado sob regime de parque fechado, não podendo fazer nenhuma alteração nem qualquer regulação ou reparação no seu kart e ou reposição de material ou equipamento, (p. ex. a carenagem frontal ou traseira ou caixas laterais) que se tenha soltado do kart no decurso da corrida. A falta da carenagem frontal ou o seu incorreto posicionamento, montagem ou fixação, fica sujeito à penalização prevista no Art. 38.2 alínea q).

Este material só poderá ser entregue por um elemento da organização após a pesagem do conjunto kart/condutor.

33.5. Restrições aos Assistentes

Nenhum *Assistente* se poderá aproximar do kart/condutor, até que lhe seja efetuado o controlo de pesagem.

33.6. Remoção de karts

Os organizadores em caso de manifesta impossibilidade dos condutores, devidamente reconhecida pelo DP/DC (ex.: *caso de acidente*), têm de promover a remoção dos respetivos karts para o Parque Fechado.

33.7. Verificação de karts por categoria

O CCD determinará obrigatoriamente no final de cada prova/evento, a verificação técnica dos seguintes karts:

a) Do 1º classificado de cada categoria.

b) De um condutor sorteado em cada categoria, escolhido entre os restantes condutores.

Tal verificação respeitará, no mínimo, a *check list* obrigatório constante do caderno de encargos para organizadores.

A sua extensão poderá ser eventualmente ampliada a outros órgãos, por determinação exclusiva do CCD, ou na sequência de proposta do CTC ou do Delegado Técnico.

33.8. Saída de um parque de desmontagem

Entre as várias corridas de cada categoria, os karts apenas poderão sair, decorridos que sejam 15 minutos após a amostragem da bandeira de xadrez ao último condutor classificado.

Qualquer reclamação de ordem técnica contra qualquer kart, tem de ser apresentada ao CCD nos 10 (dez) minutos subsequentes à amostragem da bandeira de xadrez - independentemente da classificação da respetiva corrida haver já sido ou não afixada - decidindo o CCD por indicação dos CT, 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).

33.9. Verificação do kart reclamado e reclamante

No caso de uma qualquer reclamação técnica apresentada por um concorrente contra um kart de determinada categoria, o (s) kart (s) - da mesma categoria - inscritos pelo concorrente reclamante, será(ão) obrigatória e igualmente verificado (s) nos mesmos pontos que os do kart objeto de reclamação

33.10. Autorização para a saída dos karts do parque fechado

Após o final da última corrida de cada categoria, os karts permanecerão em parque fechado até que o CCD dê autorização para a sua saída, decorridos que sejam, no mínimo, trinta minutos sobre a hora de afixação no quadro oficial e digital caso

exista, da classificação final provisória da prova/evento, com exceção dos karts que forem sujeitos às verificações técnicas finais.

33.11. Condutor que não pretenda participar na corrida seguinte

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 tem de permanecer no parque fechado até à sua abertura definitiva após o final da última corrida da respetiva categoria.

33.12. Penalidade

Qualquer infração a estas normas poderá implicar a desqualificação da prova/evento.

ART. 34. PESAGEM

34.1. Pesagem após os treinos cronometrados e corridas

Cada kart que passe a linha de chegada será pesado.

Se este, não puder chegar até à zona de pesagem pelos seus próprios meios, será colocado sob o controlo dos comissários de pista, que o conduzirão ou o farão conduzir, tendo o condutor de acompanhar o kart e esperar, a fim de que o seu peso seja estabelecido.

34.2. Pesagem simultânea e em separado de kart e condutor

À saída dos treinos de qualificação. 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 de qualificação.

34.3. Interdição de acrescentar ou suprimir qualquer matéria

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.

34.4. Restrição do acesso à zona de pesagem durante o procedimento

Além do condutor, apenas os CT e os oficiais de prova terão acesso a esta. Nenhuma intervenção, qualquer que ela seja, é autorizada nessa zona, a menos que seja permitida pelos CT.

34.5. Autorização para deixar a zona de pesagem de um kart e condutor

Somente com a autorização do Delegado Técnico ou de um CT.

34.6. Infrações às presentes disposições

Poderão levar à desqualificação do condutor.

34.7. Disponibilidade de uma balança pela organização

À entrada do parque de chegada (numa área preferencialmente coberta), tendo de prever colaboradores suficientes para assegurar a colocação do kart na balança. Os *Assistentes* são impedidos de aceder à zona de pesagem até que o procedimento de pesagem do seu kart termine.

34.8. Pesos mínimos absolutos de cada categoria

De acordo com o Art. 3.6 do RTIK os pesos indicados nos regulamentos técnicos têm de ser verificados no controlo de peso efetuado durante uma prova/evento e têm de 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 infração constatada numa verificação de peso levará à desqualificação dos treinos cronometrados, da manga ou da corrida em que se tenha verificado a infração.

34.9. Tolerância de pesos

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.

ART. 35. CLASSIFICAÇÃO

35.1. Definição de terminus de uma corrida

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

35.2. Mostragem da bandeira de xadrez antecipada

A corrida será considerada como terminada, para efeitos de classificação, no momento em que o kart que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrado o sinal de fim de corrida.

Exemplo: Corrida com 15 voltas, bandeira de xadrez mostrada no final da 14ª volta - classificação final pela ordem da classificação registada no final da 13ª volta.

35.3. Mostragem da bandeira de xadrez tardiamente

A classificação final considerada válida, será a do momento exato em que a corrida deveria ter terminado.

Exemplo: Corrida com 15 voltas, bandeira de xadrez mostrada no final da 17ª volta - classificação final pela ordem da classificação registada no final da 15ª volta.

35.4. Encerramento dos serviços de cronometragem

Três minutos após a passagem pela meta do primeiro classificado no final da corrida.

35.5. Modo para estabelecer uma classificação

Segundo o número de voltas completas efetuadas ao circuito e, para aqueles que tenham cumprido o mesmo número de voltas, segundo a ordem da última passagem pela linha de chegada.

35.6. Publicação de classificações oficiais

Têm de ser afixadas 15 minutos após ter sido dada a bandeira de xadrez ao último concorrente classificado.

Se por qualquer razão tal não for possível, o organizador terá de afixar no quadro oficial e digital caso exista, na prova/evento uma informação com a nova hora de afixação das classificações.

35.7. Prazo para reclamação

Sem prejuízo do prazo previsto no Art. 33.8 destas PEK para uma reclamação técnica, qualquer outra reclamação e apelo só pode, nos termos do Art. 25 das Prescrições Específicas da CIK, ser apresentado nos 10 minutos seguintes à hora de afixação dos resultados dos treinos cronometrados e mangas de qualificação e nos 30 minutos seguintes à hora de afixação dos resultados da corrida final.

35.8. Definição de participação para efeitos de classificação numa corrida

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

35.9. Desempate entre 2 ou mais condutores que não concluem 1 volta

O desempate para a classificação na corrida será efetuado pelo melhor tempo entre os mesmos nos treinos cronometrados.

ART. 36. DEFINIÇÃO DE INCIDENTE

36.1. Um incidente significa uma qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais condutores, que seja reportado ao diretor de prova/corrída ou ao CCD e que na opinião deste:

- Obrigue à paragem de uma corrida nos termos das PEK;
- Constitua infração a este regulamento, aos regulamentos da prova ou ao CDI;
- Constitua uma falsa partida;
- Provoque a falsa partida de um ou mais condutores;
- Parte para a corrida numa posição incorreta relativamente ao seu lugar na grelha (por exemplo, à frente do pole-position durante uma partida lançada);
- Provoque uma colisão;
- Force um outro condutor a sair da pista;
- Não permita intencionalmente uma manobra de ultrapassagem;
- Ter a carenagem dianteira do kart em posição incorreta.
- Constitua desrespeito à sinalização por bandeiras;
- Constitua a formulação geral e afixação de declarações ou comentários políticos, religiosos e pessoais, nomeadamente em violação do princípio geral de neutralidade da FIA e FPAK nos termos dos seus Estatutos, salvo aprovação prévia por escrito da FIA para as Competições ou da FPAK para as Competições Nacionais sob sua jurisdição.
- Constitua qualquer incitação pública à violência ou ao ódio.
- Considere qualquer má conduta contra, mas não limitada a:

Licenciados;

Oficiais;

Dirigentes ou membros da equipa FPAK;

Membros da equipa do Organizador;

Membros da equipa dos Concorrentes;

Fornecedores de produtos ou serviços;

Oficiais do controle antidoping, ou qualquer outra pessoa envolvida num controle antidoping.

36.2. Caberá aos Comissários Desportivos decidir se um ou vários condutores estão envolvidos num incidente, os quais não devem abandonar o circuito sem autorização dos comissários desportivos.

36.3. Se um condutor estiver envolvido num Incidente, e se tiver sido informado pelos comissários desportivos trinta minutos após o final da corrida, ele não deve deixar o circuito sem o consentimento destes.

36.3.1. Os Comissários Desportivos podem usar qualquer vídeo ou sistema eletrónico que possa ajudá-los a tomar uma decisão.

36.4. Os comissários devem aplicar uma penalidade de tempo de 5 segundos a qualquer condutor que tenha causado um Incidente. Se o Incidente foi causado durante uma sessão de treinos cronometrados proceder-se-á ao cancelamento dos três melhores tempos de volta que ele alcançou na sessão em questão. No entanto, dependendo da gravidade da infração, os comissários desportivos podem decidir, em vez da penalidade de 5 segundos, numa das penalidades previstas na tabela de penalidades do Art. 12.4 do Código, a menos que a infração esteja relacionada com posição da carenagem dianteira do kart.

ART. 37. REGRAS DE CONDUTA

37.1. Análise de infrações em pista

As infrações às normas de condução serão analisadas através de registos vídeo, ou por relatórios dos oficiais de prova. Se se verificar ter existido alguma infração às normas de condução em circuito, a FPAK poderá, dentro das competências que lhe são inerentes, instaurar um inquérito sobre tal infração, independentemente do CCD da prova/evento haver ou não investigado/reportado tal toque e sobre o mesmo haver pronunciado decisão.

37.2. Código de Conduta em Circuitos de Karting (CIK-FIA)

Publicado como Anexo a estas PEK, tem de ser respeitado, tendo o CCD em caso do seu eventual incumprimento de aplicar penalizações.

ART. 38. PENALIDADES

38.1. Quem as aplica

Só o CCD poderá aplicar as penalidades previstas nos regulamentos desportivos nacionais de karting, nos regulamentos CIK, nas PGAK bem como as penalidades previstas no Art. 12 do CDI.

38.2. Diversas penalidades

Além destas, ou em substituição das penalidades previstas no Art. 12 do CDI, poderão ainda determinar as seguintes penalidades mínimas, bem como quaisquer outras previstas nestas PEK.

a) Falsa partida

5 segundos;

b) Por desrespeito ao alinhamento nas partidas

5 segundos;

b1) Posicionamento incorreto nas caixas da grelha de partida (partidas paradas) (art 28.4)

5 segundos (mínimo)

b2) Circular fora dos corredores (Art 29.13.2)

Saída parcial 3 segundos e saída total 5 segundos;

c) Comportamento que impeça o diretor de prova/corrida/starter de dar regularmente a partida lançada

5 segundos, ou colocação no final da grelha.

d) Condutor sem vestuário aprovado

Imobilização imediata e desqualificação do treino ou corrida em que o facto se verificar. Verificando-se na pré-grelha o condutor fica impedido de entrar em pista;

e) Comportamento perigoso em treinos ou corrida

Desqualificação ou de acordo com a gravidade desqualificação do evento;

f) Condutor em infração técnica de embraiagem

Desqualificação dos treinos ou corrida onde se verificar.

g) Condutor em infração técnica durante ou após os treinos cronometrados

Anulação de todos os tempos obtidos.

h) Condutor em infração técnica durante ou após as corridas

A penalização será aplicada de acordo com o previsto no artº 16.26 destas PEK.

i) Recusa de se submeter às Verificações Técnicas (incluindo pesagem)

Desqualificação da prova/evento;

j) Comportamento ou conduta antidesportiva

A analisar pelo CCD, podendo ir até à desqualificação da prova/evento;

k) Falta de peso

Desqualificação dos treinos ou corrida onde se verificar;

l) Ultrapassagem sob bandeira(s) amarela(s)

Penalidade em tempo de 5 segundos, ou de acordo com a gravidade do incidente outra penalização que pode ir até à desqualificação da corrida ou da prova/evento (em caso de reincidência nessa prova/evento).

Quando ocorra durante os treinos cronometrados serão canceladas as 3 melhores voltas efetuadas pelo infrator.

m) Reocupação de lugar ou ultrapassagem após passar a linha vermelha (durante a última volta de formação das partidas lançadas)

5 segundos;

n) Utilização ou substituição fraudulenta de pneus marcados

Ao critério do CCD podendo ir até à desqualificação da prova/evento;

o) Não respeitar a sinalização das bandeiras Preta ou Preta com disco Laranja

Desqualificação dos treinos cronometrados ou da corrida ou da prova/evento;

p) Carenagem frontal (kart sem a carenagem)

Será mostrada bandeira preta com círculo laranja;

q) Carenagens frontais fora da posição

Quando se verifique que estas, previstas no Art. 10.8, não estão na posição correta conforme regulamentos CIK, não será dada indicação desse facto ao condutor através da bandeira preta com disco laranja.

Se um comissário atuando como Juiz de Facto reportar que no momento em que for mostrada uma bandeira de xadrez, um condutor cruzou a linha de chegada sem que a carenagem frontal do seu karts estivesse corretamente fixada, ou que na zona de pesagem a carenagem se encontre fora da correta posição, será, em qualquer circunstância e independentemente das razões que levaram à deslocação da carenagem, imposta automaticamente, sem audição e assinatura do Concorrente e/ou Condutor, uma penalização em tempo de cinco (5) segundos que será adicionado ao tempo total de corrida, efetuado por esse condutor. Quando esta situação se verificar nos treinos cronometrados, serão anulados os três melhores tempos de volta efetuados pelo respetivo condutor. Estas penalizações não são suscetíveis de *Apelo*.

Quando após a bandeira de xadrez, um piloto, na volta de desaceleração ou na chegada à balança, comprovadamente, tiver recolocado na posição correta a carenagem frontal que estava fora da sua normal posição, ser-lhe-á aplicada a penalização de desqualificação da prova/evento.

Estas penalidades em tempo não são suscetíveis de *Apelo* nos termos do Art 14.3.5 das PGAK.

r) Circular no paddock com veículos motorizados com desrespeito ao Artº 19.7

Multa de €150,00

38.3. Carburante

Divergência na análise comparativa:

38.3.1. Parque de Partida

Quando detetada no parque de partida que antecede pré-grelha, o condutor não alinha e é-lhe dada a possibilidade de substituir o seu combustível por combustível da organização.

38.3.2. Final dos treinos cronometrados

Anulação de todos os tempos obtidos.

38.3.3. Nas corridas

Desqualificação da corrida onde for detetada divergência do resultado da análise comparativa, porém, quando a inconformidade for detetada na última corrida e ao mesmo kart não tenha sido efetuada análise em corrida(s) anterior(es) ou tendo sido feita, a(s) análise(s) efetuada(s) resultaram também inconformidade levando à desqualificação de qualquer corrida, o condutor será penalizado com a desqualificação de toda a prova/evento.

38.4. Outras penalidades:**a) Conduta anti-desportiva**

A decidir pelo CCD podendo ir até à desqualificação da corrida ou prova/evento, nomeadamente toques repetidos e intencionais a outro(s) condutor(es) após aviso prévio com bandeira de triângulos preta e branca. Bem como em caso de desrespeito a qualquer determinação do diretor de prova ou do CCD.

b) Desqualificação

Por infração que tenha repercussão direta sobre a classificação da prova/evento, limitar-se-á à corrida em que a infração tenha sido constatada e tem de ser imediatamente comunicada ao concorrente ou chefe de equipa;

c) Desqualificação ou a atribuição de uma penalização em tempo

Referente à classificação final de um condutor, que tenha sido já objeto de uma outra qualquer sanção no decurso de uma corrida e/ou que tenha cometido outra ou outras infrações;

d) Notas de briefing - desrespeito

A decidir pelo CCD podendo ir até à desqualificação da corrida ou prova/evento;

e) Notas do Diretor Prova/Diretor de Corrida - desrespeito

A decidir pelo CCD podendo ir até à desqualificação da corrida ou prova/evento;

f) Decisões dos Comissários Desportivos - não cumprimento

A decidir pelo CCD podendo ir até à desqualificação da corrida ou prova/evento.

38.5. Toda a decisão de desqualificação, ou penalização de um condutor (exceto as previstas no artº 38.8), será comunicada da seguinte forma:

Através de notificação escrita entregue ao concorrente, o qual tem de confirmar por assinatura o seu recebimento. Qualquer eventual recusa por parte do concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, tem de 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 ato da notificação tenha sido confirmado por duas testemunhas.

38.6. Qualquer decisão tomada ou qualquer penalidade imposta pelo CCD, sê-lo-á sempre sem prejuízo do disposto nos Art. 14 do CDI.

38.7. Penalidades em tempo

Nos termos do Art. 14.3.5 das PGAK, as penalidades em tempo aplicadas por infração às PEK bem como aos Regulamentos Desportivos ou Técnicos Nacionais de Karting, não são suscetíveis de apelo.

38.8. Penalidades automáticas

As penalidades em tempo que não precisem de investigação por serem suficientes as evidências em posse do CCD, são aplicadas automaticamente sem audição e sem necessidade de assinatura do concorrente. Entre estas estão as infrações por saída dos corredores no procedimento de partida lançada, falsa partida, ultrapassagem sob bandeira amarela, ultrapassagem após linha vermelha na volta de formação, irregular posicionamento na grelha de partida, irregular posicionamento da carenagem frontal. Porém, na classificação da corrida a que as penalizações se referem, tem de estar mencionada para cada condutor, a causa da penalização.

38.9. Race Control

Como suporte para as decisões a tomar pela Direção de Prova ou do CCD, podem as corridas ser cobertas, total ou parcialmente, por um sistema de CCTV e com gravação das mesmas. A cobertura CCTV pode estender-se aos parques de partida e chegada, pré-grelha, zona da balança e paddock. Todo o controle, registo e gravação de imagens terá de funcionar no "Race Control", com operadores experientes e conhecedores da regulamentação desportiva, liderados por um Juiz de Facto licenciado e nomeado em Regulamento ou Aditamento. Este Juiz de Facto que estará em permanente comunicação rádio com o DP, reportará ao DP/DC e CCD os incidentes ocorridos e enviará as respetivas imagens. Estas imagens constituirão um suporte de análise e prova para o CCD aplicar os regulamentos, não havendo qualquer obrigatoriedade de os Concorrentes e/ou Condutores penalizados, ou outros, visualizarem as imagens do incidente que der origem à penalização. Estas imagens ficam na posse do CCD e da FPAK, podendo ser cedidas ao Conselho de Disciplina ou Tribunal de Apelação.

Os incidentes verificados pelo DP em pista ou noutras áreas do circuito, deverão ser reportados de imediato à "Race Control", com o maior detalhe (hora, fase da prova/evento - *partida, nº da volta, chegada, balança etc* - local da pista - *nº curva/nº de posto etc* - nºs de kart(s) envolvidos, etc), que face a esta informação será investigado o incidente e recolhidas as respetivas imagens.

38.10. Convocatória (concorrentes e/ou condutores)

Para audição de condutor(es) e/ou concorrente(s) na sequência de algum incidente em que se encontrem envolvidos ou sejam testemunhas, o CCD procederá à sua convocação para audição, podendo esta convocatória ser efetuada de modo escrito, eletrónico, telefónico (SMS), ou outro. O CCD deve ficar com registo dessa convocatória e comprovativo do seu recebimento.

ART. 39. MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

39.1. O clube organizador dará conhecimento aos condutores, através do regulamento da prova/evento 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.

39.2. Casos não previstos nas PEK, anexos, regulamento da prova e aditamentos

Serão analisados pelo CCD, de acordo com as normas do CDI e dos Regulamentos CIK-FIA e da FPAK.

39.3. O CCD poderá, a título excecional, dar instruções aos concorrentes, através de circulares especiais (Aditamentos) nos termos do Art. 3.6.1 das PGAK.

As circulares, datadas e numeradas sequencialmente, têm de ser entregues a todos os concorrentes que têm de confirmar, por assinatura, o seu recebimento.

Para uma melhor uniformização de procedimentos, o papel destas circulares terá de ser de cor amarela.

39.4. Qualquer decisão e/ou comunicação do CCD ou do diretor de prova que diga respeito a um determinado concorrente, tem de lhe ser comunicada de imediato e por escrito, nos termos definido no Art. 38.5, quando aplicável.

ART. 40. LOCAL RESERVADO A SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES**40.1. Informação dos Assistentes aos condutores**

Apenas estes e estando credenciados para entrar na zona técnica, serão admitidos junto à pista, em local especialmente designado para o efeito, podendo fornecer aos seus condutores, através de sinalização apropriada, as informações que entendam convenientes, mas nunca utilizando bandeiras idênticas às utilizadas pela organização.

40.2. Acesso ao local reservado aos Assistentes

Só poderá ser efetuado imediatamente antes do início de cada treino ou corrida do respetivo condutor, não podendo abandonar o local antes do final dos treinos ou corridas, bem como a ele não terão acesso após o início dos treinos ou corridas.

40.3. Abandono do local

Após o final dos treinos ou corridas, os *Assistentes* têm de abandonar o local de imediato, permitindo a entrada dos *Assistentes* da categoria seguinte.

40.4. Interdição de permanência na zona de assistência rápida

Nos termos definidos pelo Art. 19.6, não lhes é autorizado no decurso dos treinos cronometrados.

ART. 41. IMOBILIZAÇÃO DE KARTS NO CIRCUITO

41.1. Qualquer condutor que se veja obrigado a imobilizar o seu kart em qualquer ponto da pista ou fora desta, em local considerado perigoso, tem de, tão rápido quanto possível, fazê-lo em local seguro de forma a não constituir obstáculo aos outros condutores e ao normal desenrolar da prova/evento.

41.2. Os karts acidentados ou sem possibilidade de continuarem em prova têm de ser, de imediato, removidos para o exterior 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 proteção do sinal regulamentar (bandeira amarela).

41.3. Remoção de um kart para o paddock ou zona técnica apenas será efetuado no final das sessões de treinos ou corridas, tendo o condutor submeter-se às instruções dos comissários de pista.

ART. 42. DIVERSOS**42.1. Permissão e restrições de acessos a concorrentes/condutores**

Os organizadores têm de lhes permitir assistir às outras corridas e a circularem dentro do circuito, sem, contudo, terem acesso à pista e às zonas condicionadas.

42.2. Credenciais de acesso

O número de credenciais a atribuir a cada concorrente terá de ser referido no regulamento da prova/evento, bem como eventuais restrições à sua utilização.

42.3. Drones

Durante o período em que os karts se encontrem em pista, é proibido, por razões de segurança, sobrevoar a pista com *Drones*, tecnicamente designadas aeronaves civis pilotadas remotamente.

ART. 43. OFICIAIS DA PROVA

43.1. Diretores de corrida na mesma prova

Uma prova/evento na qual se disputem corridas de várias categorias poderá ter diretores de corrida diferentes, tendo nesse caso os seus nomes de constar no regulamento da prova/evento, tal como a identificação do diretor da prova, que será o responsável por todos os diretores de corrida.

43.2. Nomeação de um diretor de corrida

Poderá ser feito pela FPAK para as provas/eventos do CPK e TPK, que exercerá as suas funções nos termos do Artº 11.10 do CDI.

43.3. Modificação da lista de oficiais de prova

Qualquer modificação tem de ser comunicada por Aditamento a entregar a todos os concorrentes e a afixar no quadro oficial da prova/evento e digital caso exista.

ART. 44. DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

44.1. Se a distribuição de prémios tiver lugar no mesmo dia do final da prova/evento (em cada categoria) e à hora prevista no regulamento da prova/evento, os condutores e concorrentes 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 condutores.

44.1.1. 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.

44.2. Efetuando-se obrigatoriamente uma distribuição de prémios oficiosa após o final da última corrida, com base nas classificações finais provisórias, da prova/evento e se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelo CCD ou pela FPAK (TAN), 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.

44.2.1. 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 dias seguintes à manifestação, por qualquer meio futuramente comprovável, o concorrente em causa, o qual nos 8 dias seguintes tem de devolver os prémios indevidamente recebidos.

44.2.2. No caso de não haverem sido devolvidos aos organizadores, será aplicável pelo CCD ou pela FPAK, ao concorrente em falta, uma multa entre 500 € e 1250 €, a qual reverterá a favor dos organizadores.

Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK.

ART. 45. SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

45.1. Sustentabilidade ambiental

Contentores específicos para separação de diferentes resíduos (óleos, pneus e outros produtos poluentes, vidros, lixo orgânico, etc.) deverão estar instalados em diferentes locais do paddock, bem como nas zonas de público.

Utilização de sistemas de proteção dos solos nos locais de controlo e abastecimento das viaturas, devem ser previstos.

Painéis informativos para sensibilização do público, concorrentes, pilotos, oficiais e demais agentes envolvidos no evento, deverão ser colocados em locais estratégicos do paddock e zonas de público.

ANEXO I - CÓDIGO DE CONDUTA DA CIK-FIA SOBRE A CONDUÇÃO EM CIRCUITOS DE KARTING

(A REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA NACIONAL DEVERÁ SER RESPEITADA QUANDO CONTRARIE AS DISPOSIÇÕES DESTES CÓDIGO)

3.6 - Código de conduta de condução em circuitos de karting

3.6.1 - Observância de sinais

As instruções detalhadas no Artigo 2.15 das Prescrições Gerais CIK-FIA e no Artigo 2.3 do Regulamento do Circuito (Parte II) da CIK-FIA, são consideradas como parte deste Código de Conduta de Condução. Todos os condutores devem obedecer.

3.6.2 - Ultrapassar durante uma corrida

a) Um kart sozinho na pista pode usar toda a largura da pista. No entanto, assim que for apanhado por um kart que está prestes a ganhar-lhe uma volta, deve permitir ao piloto mais rápido que o ultrapasse na primeira oportunidade possível. Se o piloto que foi apanhado não se aperceber que o outro piloto quer ultrapassar, os Comissários de Pista agitarão bandeiras azuis para indicar que um piloto mais rápido quer ultrapassar.

b) Uma ultrapassagem, de acordo com as circunstâncias do momento, pode ser feita pela direita ou pela esquerda. No entanto, manobras que possam interferir com outros pilotos, como mudar de direção várias vezes para defender uma posição, conduzir voluntariamente karts para além da borda da pista ou fazer outras mudanças perigosas na direção, são estritamente proibidas.

Qualquer piloto considerado culpado de qualquer das ofensas acima mencionadas será reportado aos Comissários Desportivos da prova/evento.

c) Os condutores devem usar a pista em todos os momentos. Para evitar dúvidas:

- As linhas brancas que definem as bordas da pista são consideradas parte da pista, mas os corretores não são.

- Um piloto será considerado como tendo estado fora da pista se nenhuma parte do kart permanece em contato com a pista.

Se um kart sair de pista por qualquer motivo, e sem prejuízo de 2d) abaixo, o condutor poderá regressar à corrida. No entanto, isso só pode ser feito sem pôr em causa a segurança, em condições e sem obter qualquer vantagem. (**Nota:** ter em conta a regulamentação portuguesa que regulamenta esta situação, designadamente os Artºs. 15.5 e 19.22 das PEK)

d) A repetição de faltas graves ou a evidência de falta de controlo sobre o kart (como a saída da pista) serão comunicados aos Comissários Desportivos da prova/evento e poderão implicar a desqualificação de quaisquer Condutores em causa.

e) Contatos / colisões (durante a corrida, a volta da desaceleração incluída): sanções podem ser impostas a um piloto que empurrar outro concorrente.

3.6.3 - Karts parando durante uma corrida

a) O Condutor de qualquer kart que saia da pista por ser incapaz de manter a velocidade de corrida deverá, em tempo útil, sinalizar a intenção de o fazer e é responsável por assegurar que a manobra será realizada com segurança e o mais próximo possível de um ponto de Saída.

b) Se um kart parar fora do pit lane ou fora da Área de Reparação, deve ser removido o mais rapidamente possível, para que a sua presença não constitua um perigo ou inconveniente para outros pilotos.

Se o piloto não puder remover o kart, será dever dos Comissários de Pista ajudar. Se tal ajuda resultar no regresso do piloto à corrida, isso deve ser feito sem cometer qualquer violação dos regulamentos e sem obter qualquer vantagem.

c) O reabastecimento de qualquer espécie é proibido, exceto quando o kart em questão estiver em uma área específica para esse fim.

d) Além do piloto e dos Oficiais devidamente nomeados, ninguém pode tocar num kart parado, exceto quando estiver no pit lane ou na área de reparação.

e) Exceto durante uma suspensão de corrida, qualquer kart abandonado no circuito pelo seu Condutor, mesmo que temporariamente, será considerado como retirado da corrida.

3.6.4 - Entrada para o pit lane (para a área de reparação ou para os parques de manutenção)

a) A chamada «zona de desaceleração» é uma parte da área das boxes. A secção da pista que conduz às boxes deve ser designada por «entrada nas boxes».

b) Durante as sessões de treinos e a corrida, o acesso às boxes, à Zona de Reparação ou aos Parques de Manutenção só é permitido através da entrada do box, zona de desaceleração. A penalidade por uma violação desta regra será a desqualificação da corrida.

c) Qualquer Piloto que pretenda abandonar a pista ou entrar no pit lane, boxes ou no Parque de serviço ou na Área de Reparações deve assinalar a sua intenção em tempo útil e deve certificar-se de que é seguro fazê-lo.

d) Exceto em casos de força maior (aceite como tal pelos Comissários Desportivos da prova/evento), é proibido atravessar em qualquer direção, a linha que separa a entrada da zona de desaceleração e a pista.

e) Exceto em casos de força maior (aceite como tal pelos Comissários Desportivos da prova/evento), qualquer linha pintada sobre a pista na saída das boxes ou da Zona de Reparação com a finalidade de separar os karts que saem das

boxes ou da Zona de Reparação, daqueles karts que estão em pista, não poderá ser atravessada por nenhuma parte de um kart que esteja a deixar as boxes.

ATUALIZAÇÕES						
Data	Estado	Artigo				
23/01/2026	Atualizado	4.1.				
23/01/2026	Novo	4.1.j)				
23/01/2026	Novo	4.1.k)				
23/01/2026	Atualizado	9.9. Numeração por categoria Os organizadores de cada prova/evento, depois de observados os números de competição escolhidos no PORTAL FPAK pelos concorrentes do CPK e da Taça de Portugal, têm de respeitar o seguinte critério para os números de competição. a atribuir obrigatoriamente de forma sequencial aos concorrentes definidos no Art. 9.7:				
		Cadete		001 ⇔ 099		
		X30 Mini	U 10	101 ⇔ 149		
			Mini	151 ⇔ 199		
		X30 Júnior		201 ⇔ 299		
		X30 Sénior		301 ⇔ 399		
		KZ2		401 ⇔ 499		
		X 30 Super Shifter	X30 SS Sénior	501 ⇔ 599		
			X30 SS Master	601 ⇔ 699		
			X30 SS Gentleman	701 ⇔ 799		
<i>Nota: Na primeira centena, os zeros antes do número, servirão apenas de referência sequencial, não fazendo parte do número de competição a atribuir.</i> Exemplo: 005 representará o número de competição 5.						
23/01/2026	Atualizado	26.9.				
29/01/2026	Atualizado	4.1. Categorias CPK:				
		Categoria	Subcategorias	Idade mínima	Idade máxima	Observações
		Cadete	-	6	9	a)
		X30 Mini	U10	8	10	b)
			-	10	12	c)
		X30 Júnior	-	12	14	d)
		X30 Sénior	-	14	✓	e)
		KZ 2	-	15	✓	f)
			KZ2P Sénior	15	29	j)
			KZ2P Master	30	✓	k)
		X30 Super Shifter	Sénior	15	29	g)
			X30 SS Master	30	45	h)
			X30 SS Gentleman	45	✓	i)
		29/01/2026	Atualizado	4.1.g) X30-SS Sénior A partir do início do ano em que faça o 15º aniversário e até final do ano civil em que faça 29 anos;		
29/01/2026	Atualizado	4.1.h) X30-SS Master A partir do início do ano em que faça o 30º aniversário e até final do ano civil em que faça 45 anos;				
29/01/2026	Atualizado	4.1.i) X30-SS Gentleman A partir do início do ano em que faça o 45º aniversário;				
29/01/2026	Atualizado	4.1.j) KZ2P Sénior A partir do início do ano em que faça o 15º aniversário e até final do ano civil em que faça 29 anos;				
29/01/2026	Atualizado	4.1.k) KZ2P Master A partir do início do ano em que faça o 30º aniversário.				
29/01/2026	Novo	4.1.l)				

(...)

29/01/2026	Atualizado	<p>9.9. Numeração por categoria</p> <p>Os organizadores de cada prova/evento, depois de observados os números de competição escolhidos no PORTAL FPAK pelos concorrentes do CPK e da Taça de Portugal, têm de respeitar o seguinte critério para os números de competição. a atribuir obrigatoriamente de forma sequencial aos concorrentes definidos no Art. 9.7:</p> <table border="1"> <tr> <td>Cadete</td><td></td><td>001 ⇔ 099</td></tr> <tr> <td rowspan="2">X30 Mini</td><td>U 10</td><td>101 ⇔ 149</td></tr> <tr> <td>Mini</td><td>151 ⇔ 199</td></tr> <tr> <td>X30 Júnior</td><td></td><td>201 ⇔ 299</td></tr> <tr> <td>X30 Sénior</td><td></td><td>301 ⇔ 399</td></tr> <tr> <td rowspan="2">KZ2</td><td>Sénior</td><td>401 ⇔ 460</td></tr> <tr> <td>Master</td><td>461 ⇔ 499</td></tr> <tr> <td rowspan="3">X 30 Super Shifter</td><td>X30 SS Sénior</td><td>501 ⇔ 599</td></tr> <tr> <td>X30 SS Master</td><td>601 ⇔ 699</td></tr> <tr> <td>X30 SS Gentleman</td><td>701 ⇔ 799</td></tr> </table>	Cadete		001 ⇔ 099	X30 Mini	U 10	101 ⇔ 149	Mini	151 ⇔ 199	X30 Júnior		201 ⇔ 299	X30 Sénior		301 ⇔ 399	KZ2	Sénior	401 ⇔ 460	Master	461 ⇔ 499	X 30 Super Shifter	X30 SS Sénior	501 ⇔ 599	X30 SS Master	601 ⇔ 699	X30 SS Gentleman	701 ⇔ 799				
Cadete		001 ⇔ 099																														
X30 Mini	U 10	101 ⇔ 149																														
	Mini	151 ⇔ 199																														
X30 Júnior		201 ⇔ 299																														
X30 Sénior		301 ⇔ 399																														
KZ2	Sénior	401 ⇔ 460																														
	Master	461 ⇔ 499																														
X 30 Super Shifter	X30 SS Sénior	501 ⇔ 599																														
	X30 SS Master	601 ⇔ 699																														
	X30 SS Gentleman	701 ⇔ 799																														
30/01/2026	Atualizado	4.1.																														
30/01/2026	Atualizado	4.1.f)																														
30/01/2026	Atualizado	4.1.h)																														
30/01/2026	Atualizado	<p>4.1.j) X30 Super Shifter</p> <p>A partir do início do ano em que faça o 15º aniversário;</p>																														
30/01/2026	Atualizado	<p>9.9. Numeração por categoria</p> <p>Os organizadores de cada prova/evento, depois de observados os números de competição escolhidos no PORTAL FPAK pelos concorrentes do CPK e da Taça de Portugal, têm de respeitar o seguinte critério para os números de competição. a atribuir obrigatoriamente de forma sequencial aos concorrentes definidos no Art. 9.7:</p> <table border="1"> <tr> <td>Cadete</td><td></td><td>001 ⇔ 099</td></tr> <tr> <td rowspan="2">X30 Mini</td><td>U 10</td><td>101 ⇔ 149</td></tr> <tr> <td>Mini</td><td>151 ⇔ 199</td></tr> <tr> <td>X30 Júnior</td><td></td><td>201 ⇔ 299</td></tr> <tr> <td>X30 Sénior</td><td></td><td>301 ⇔ 399</td></tr> <tr> <td rowspan="4">KZ2</td><td>KZ2</td><td>401 ⇔ 499</td></tr> <tr> <td>KZ2 Master</td><td>501 ⇔ 599</td></tr> <tr> <td>KZ2P</td><td>601 ⇔ 650</td></tr> <tr> <td>KZ2P Master</td><td>651 ⇔ 699</td></tr> <tr> <td rowspan="3">X 30 Super Shifter</td><td>X30 Super Shifter</td><td>701 ⇔ 799</td></tr> <tr> <td>X30 SS Master</td><td>801 ⇔ 899</td></tr> <tr> <td>X30 SS Gentleman</td><td>901 ⇔ 999</td></tr> </table> <p>Nota: Na primeira centena, os zeros antes do número, servirão apenas de referência sequencial, não fazendo parte do número de competição a atribuir.</p> <p>Exemplo: 005 representará o número de competição 5.</p>	Cadete		001 ⇔ 099	X30 Mini	U 10	101 ⇔ 149	Mini	151 ⇔ 199	X30 Júnior		201 ⇔ 299	X30 Sénior		301 ⇔ 399	KZ2	KZ2	401 ⇔ 499	KZ2 Master	501 ⇔ 599	KZ2P	601 ⇔ 650	KZ2P Master	651 ⇔ 699	X 30 Super Shifter	X30 Super Shifter	701 ⇔ 799	X30 SS Master	801 ⇔ 899	X30 SS Gentleman	901 ⇔ 999
Cadete		001 ⇔ 099																														
X30 Mini	U 10	101 ⇔ 149																														
	Mini	151 ⇔ 199																														
X30 Júnior		201 ⇔ 299																														
X30 Sénior		301 ⇔ 399																														
KZ2	KZ2	401 ⇔ 499																														
	KZ2 Master	501 ⇔ 599																														
	KZ2P	601 ⇔ 650																														
	KZ2P Master	651 ⇔ 699																														
X 30 Super Shifter	X30 Super Shifter	701 ⇔ 799																														
	X30 SS Master	801 ⇔ 899																														
	X30 SS Gentleman	901 ⇔ 999																														