

ACTUALIZADO EM 13-07-2015

Novos Artigos incluídos no final deste regulamento

16.1.2 - Em 20-03

3.6 e 3.7 - Em 13-07

REGULAMENTO

Art. 1 - DEFINIÇÃO

1.1 - A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2015 o Campeonato Nacional de Karting (CNK) a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Específicas de Karting (PEK), pelos Regulamento Técnico Nacional de Karting (RTNK) e Regulamento Técnico Internacional de Karting (RTIK) pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelo presente regulamento, pelos Regulamentos Particulares das provas que o compõem e pelos anexos a estes.

1.2 - Integradas nestas manifestações, serão disputadas as seguintes competições:

Campeonato Nacional de Karting - Categoria JUVENIS

Campeonato Nacional de Karting - Categoria JUNIOR

Campeonato Nacional de Karting - Categoria X30

Campeonato Nacional de Karting - Categoria X30 Shifter

Art. 2 - CALENDÁRIO

2.1 - As provas que integram o Campeonato Nacional de Karting 2015 (CNK), em número total de cinco, são as seguintes:

PROVA	ORGANIZADOR
CIRCUITO DE KARTING DE VIANA DO CASTELO	SPORT C. DO PORTO
CIRCUITO DE KARTING DE FÁTIMA	N. D. M. DE LEIRIA
CIRCUITO DE KARTING DE BRAGA	C. A. DO MINHO
CIRCUITO DE KARTING DE VIANA DO CASTELO II	MOVIMENTO S. CLUBE
CIRCUITO DE KARTING DO BOMBARRAL	A. C. D. M. ESTORIL

2.2 - No programa das provas que integram o CNK 2015, além da inclusão das categorias que participam no CNK, devem ser também obrigatoriamente incluídas as categorias Iniciação e Cadetes, que integram respectivamente, o Troféu Figueiredo e Silva (TFS) 2015 e o Troféu António Dinis (TAD) 2015.

Art. 3 - INSCRIÇÕES NOS CAMPEONATOS

3.1 - Para efeitos de pontuação no CNK, apenas serão considerados os condutores que hajam efectuado previamente a sua inscrição oficial no CNK, através do preenchimento e entrega do respectivo *boletim de inscrição no CNK* acompanhado da correspondente liquidação da *taxa de inscrição no campeonato*, a qual terá o valor de:

Juvenis e Júnior: 100,00 €
X30 e X30 Shifter: 125,00 €

3.2 - Quaisquer pontuações para o CNK só serão atribuíveis a partir do momento em que o respectivo condutor haja oficializado a sua inscrição no campeonato, nos termos constantes do presente artigo.

3.3 - Quaisquer outros condutores que pontualmente participem nas corridas pontuáveis para o CNK, mas não se encontrem neles inscritos oficialmente, não obterão quaisquer pontuações nem retirarão pontos aos condutores oficialmente inscritos no CNK.

3.4 - Para efeitos de inscrição no Campeonato Nacional de Karting, a entrega dos boletins de inscrição, deverá ser efectuada na:

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

Tel. 217 112 800 - Fax 217 112 801 - E-mail: licencias1@fpak.pt; licencias2@fpak.pt

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

Tel. 229 352 168 - Fax 229 382 875 - E-mail: norte@fpak.pt

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

Tel. 291 224 688 - Fax 291 229 724 - E-mail: madeira@fpak.pt

3.5 - Só poderão ser aceites inscrições no CNK desde que o respectivo concorrente ou condutor sejam detentores (à data de inscrição no CNK) de licença desportiva válida.

E em caso de menores, desde que acompanhada de declaração assinada pelos pais (ou tutor se for o caso) autorizando a participação do condutor nas provas do CNK.

3.6 -

3.7 -

Art. 4 - LICENÇAS

4.1 - O CNK 2015 é aberto a todos os licenciados titulares de uma licença desportiva de concorrente / condutor válida para o ano em curso, segundo os termos definidos pelo Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas e pelas PEK 2015.

Sendo que para as categorias X30 e X30 Shifter o condutor deverá ser obrigatoriamente titular de uma Licença Desportiva NACIONAL (ou superior).

4.2 - Recorda-se que nos termos do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor, e por força da Regulamentação Internacional - transcrita para a regulamentação nacional - os menores de 18 anos não poderão ser detentores de licença de concorrente.

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

4.3 - Em cada prova do CNK serão admitidos como concorrentes, os próprios condutores e/ou os detentores de licenças colectivas. No caso de o concorrente não ser o próprio condutor, o concorrente deverá ser obrigatoriamente titular de uma licença desportiva NACIONAL (ou superior).

4.4 - O regulamento particular da prova deverá especificar qual o tipo de licenças desportivas exigível para as restantes categorias admitidas a participar no programa da prova.

Art. 5 - INSCRIÇÕES NAS PROVAS

5.1 - A taxa de inscrição em cada prova do CNK é livre, sendo definida no regulamento particular da prova, sendo que e em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos pelo Art. 31 das PGAK.

5.2 - A inscrição em cada prova pontuável para o CNK será da responsabilidade dos respectivos concorrentes e deverá ser feita pelos interessados junto das entidades organizadoras das diferentes competições, nos prazos estipulados nos respectivos regulamentos particulares.

5.3 - Considerando a validade de 365 dias a contar da data da emissão da licença, todo(s) o(s) concorrente(s) e condutor(es) cuja(s) licença(s) caduque(m) no decurso do campeonato, não poderão

participar numa prova sem que previamente tenham procedido à renovação da licença obrigando-se a apresentá-la no ato das verificações documentais.

5.4 - Fica impedido de participar na prova todo o condutor e concorrente, que não esteja na posse de licença desportiva válida.

Art. 6 - KARTS ADMITIDOS

6.1 - Em todas as provas pontuáveis para o CNK serão admitidas a participar as categorias de Karts, **Juvenis, Júnior, X30 e X30 "Shifter"**, tais como definidas pelos Regulamentos Técnico Nacional e Internacional de Karting.

6.1.1 - A categoria X30 terá uma subcategoria designada X 30 Master, destinada a condutores com idade igual ou superior a 32 anos, existindo igualmente uma subcategoria na X 30 Shifter, denominada X 30 Shifter Master, destinada a condutores com idade igual ou superior a 32 anos.

6.2 - Nos termos das PEK 2015, o número máximo de Karts admitidos em pista é de:

Corridas	34 Karts
Treinos Livres	40 Karts
Treinos Cronometrados	36 Karts

6.3 - Em cada prova do CNK 2015, cada condutor pode apresentar à verificação inicial, no máximo:

6.3.1 - JUVENIS - um chassis e dois motores, nos termos dos seguintes artigos:

6.3.1.1 - No decurso de uma prova, o condutor da categoria Juvenil poderá utilizar os dois motores que apresentar na verificação técnica Inicial, sem que lhe seja aplicada qualquer penalização. Porém, após as verificações técnicas Iniciais, um dos dois motores verificados terá de ficar obrigatoriamente em parque fechado, só podendo dali sair por troca, contra a entrega do motor que, pelo mesmo condutor, foi até ali utilizado, o qual ficará também em parque fechado, à guarda dos Comissários Técnicos (CT). O motor substituído não mais poderá ser reutilizado na mesma prova.

6.3.1.2 - No decurso da mesma prova é autorizado a troca do chassis nos mesmos e exatos termos definidos para as restantes categorias, ficando sujeito às penalizações previstas no Art. 6.3.2.3.

6.3.2.3 - e sem qualquer permissão de reutilização na mesma prova do chassis substituído.

6.3.1.3 - A troca de motor e do chassis terá de ser autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD), depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico da FPAK.

6.3.2 - JÚNIOR, X30 e X30 SHIFTER - um chassis e um motor

6.3.2.1 - No decurso de uma prova, o condutor poderá substituir apenas ou o chassis ou o motor. Em caso algum, é autorizada a substituição no mesmo evento do chassis e do motor, nem a reutilização nessa prova do chassis e/ou motor substituído. A Juvenil não poderá reutilizar o motor substituído.

6.3.2.1.1 - A substituição de apenas um destes componentes terá de ser autorizada pelo CCD, depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico da FPAK.

6.3.2.2 - O material substituído terá de ser sujeito a verificação técnica e selado ou marcado. Essa verificação técnica apenas poderá ocorrer a partir do momento em que pelo CCD haja sido emitida (por escrito) a respectiva autorização de substituição.

6.3.2.3 - Em qualquer circunstância, a substituição do chassis ou do motor no decurso de uma prova implicará as seguintes penalizações:

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

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

No caso de haver mais do que um condutor nessa situação a colocação no final da grelha corresponderá à classificação do treino cronometrado.

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

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

d) Substituição nas corridas Final 1 e Final 2 - ao condutor será atribuída uma penalização em tempo de 20 segundos, a somar ao tempo total que vier a registar na corrida em que se verificar a substituição (Final 1 ou Final 2).

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

6.4 - Mudança de material (chassis) - para todas as categorias, a marca do chassis apresentado por um condutor na verificação técnica inicial da primeira prova do CNK em que participar, terá que manter-se inalterada durante todo o campeonato.

Excepcionalmente, e no decurso do CNK 2015, será autorizada a mudança da marca do chassis, mudança essa que será irreversível a partir do momento em que seja efectuada.

Um eventual incumprimento desta norma impedirá o condutor de participar na prova em que tal situação seja verificada, ou no caso desse incumprimento vir a ser verificado posteriormente, serão retirados e anulados os pontos que nessa(s) prova(s) tenha(m) sido obtido(s) para o CNK.

Art. 7 - GENERALIDADES

7.1 - Os condutores deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada nos termos do Art. 19 das PEK e do 2.15 Prescrições Gerais CIK/FIA.

7.2 - Um *briefing* escrito para todos os condutores será distribuído nas verificações documentais. Contudo, um briefing presencial com o director de prova / starter e todos os condutores de cada categoria será efectuada na pré-grelha da 1ª corrida dessa categoria.

Caso o director de prova / starter, entenda ser importante efectuar qualquer outro esclarecimento após a 1ª corrida, este poderá ser realizado na pré-grelha de qualquer das corridas subsequentes.

Art. 8 - PNEUS

8.1 - A quantidade, marca, modelo e tipo de pneus, são definidos de acordo com o RTNK, das categorias, Juvenil, Júnior, X 30 e X 30 Shifter

8.2 - Em cada competição e de acordo com o horário oficial da prova, um voucher deve ser adquirido junto da Riakart, fornecedor exclusivo dos pneus para o CNK. Contra a entrega do voucher, a distribuição dos pneus efectuar-se-á na zona técnica, sendo os pneus ali em stock, escolhidos à sorte e entregues ao respetivo condutor.

Os pneus poderão ser numerados e os códigos de barras correspondentes registados e alocados informaticamente a cada condutor.

8.3 - Não haverá parque fechado de pneus, ficando estes, durante toda a prova, à inteira e exclusiva responsabilidade do concorrente.

8.4 - Um dispositivo de controle e medição *MiniRAE Lite*, será usado 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 efectuada aleatoriamente, em qualquer momento da prova.

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

Na montagem de pneus só é permitida a utilização de água e sabão de modo a não interferir nas leituras da máquina.

Não é permitido adicionar qualquer produto aos pneus que lhes altere as características de origem e/ou altere o seu desempenho em pista.

8.5 - 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 facto.

Não serão aceites reclamações contra este procedimento. Protestos e Apelos sobre esta proibição de aceder à pré-grelha, não têm efeitos suspensivos.

Art. 9 - CARBURANTE E TESTE DE CARBURANTE - De acordo com as normas estabelecidas no Art. 21 das PEK e RTNK.

Art. 10 - CRONOMETRAGEM

10.1 - A cronometragem obedecerá às normas estabelecidas no Art. 14 das PEK.

10.2 - Dado que o sistema de cronometragem será automático, cada condutor terá que, obrigatoriamente, utilizar durante os treinos livres e cronometrados, mangas e corridas, um *transponder* oficial.

10.2.1 - Aos concorrentes é autorizado a utilização de *transponders* pessoais (personal transponders) TP, desde que o mesmo seja compatível com o sistema de cronometragem.

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

10.3 - O *transponder* da organização poderá ser levantado no decurso das verificações administrativas, mediante a entrega de uma caução a definir pela organização, a qual será devolvida integralmente no final da prova, mediante a devolução do *transponder* em perfeito estado de conservação.

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

10.4 - Para possibilitar que os serviços de cronometragem possam testar previamente o bom funcionamento de cada *transponder*, a sua utilização é obrigatória desde o início dos treinos livres.

Art. 11 - EQUIPAS

11.1 - Entende-se por *equipa*, o conjunto constituído pelo concorrente/condutor inscrito e pelos seus 2 *assistentes* e, eventualmente, pelo *concorrente moral*.

11.2 - 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 pertence ao concorrente inscrito.

Art. 12 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

12.1 - A data e hora das verificações administrativas e técnicas são as constantes da grelha horária tipo do CNK 2015.

12.2 - O organizador deverá indicar no regulamento particular complementar o local exacto onde as mesmas se realizam.

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

12.4 - No final de cada prova do CNK 2015, o clube organizador obriga-se a fazer as verificações técnicas definidas no Art. 43 das PGAK.

Todos os karts dos restantes concorrentes classificados serão mantidos sob reserva no parque fechado e até à abertura oficial do mesmo, para eventuais verificações técnicas.

Art. 13 - HORÁRIO DA PROVA - De acordo com a grelha horária tipo (de cumprimento obrigatório) do CNK 2015, publicado pela FPAK em www.fpak.pt.

Art. 14 - DESENVOLVIMENTO DA COMPETIÇÃO

14.1 - Para todas as categorias, o programa de cada prova do Campeonato Nacional de Karting 2015, será disputado numa jornada de 2 dias, com o seguinte esquema:

➤ **Treinos livres** (uma sessão única de 10 minutos)

➤ **Treinos cronometrados** - (uma sessão de 10 minutos)

➤ **Treinos de carburação** - (uma sessão de 10 minutos, apenas no dia em que o programa da prova não se inicie com treinos livres para a respectiva categoria)

➤ **Duas corridas de qualificação**

➤ **Uma corrida final 1**

➤ **Uma corrida final 2**

Apenas as corridas final 1 e final 2 pontuarão individualmente para o CNK 2015 nos termos previstos no Art.16.

14.1.1 - As subcategorias Master correrão em todas as fases da prova em simultâneo e nas mesmas condições dos restantes condutores das categorias X30 e X30 Shifter.

14.2 - Treinos livres - nos termos previstos no Art. 25 das PEK.

14.3 - Treinos cronometrados - nos termos previstos no Art. 26 das PEK.

14.4 - Grelhas de partida:

14.4.1 - Para cada corrida serão definidas nos termos estabelecidos no Art. 27 das PEK:

a) 1ª corrida de qualificação, de acordo com os melhores tempos de volta obtidos por cada condutor nos treinos cronometrados;

b) 2ª corrida de qualificação: pela ordem da classificação final da 1ª corrida de qualificação;

c) corrida final 1: pelo somatório de pontos obtidos nas duas corridas de qualificação, em que pela classificação de cada uma delas será atribuída a seguinte pontuação exclusivamente para formação da grelha da corrida final 1:

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

e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto

d) corrida final 2: pela ordem da classificação final da corrida final 1.

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

14.4.3 - Se um condutor não participar numa das corridas, ser-lhe-ão atribuídos **N+2** pontos, sendo **N** o número total de condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

14.4.3.1 - Ao condutor desclassificado numa corrida serão atribuídos **N+3** pontos, sendo **N** o número total de condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

14.4.4 - Em caso de «ex-aequo» no somatório de pontos das duas corridas o desempate para a formação da grelha da corrida final 1, far-se-á aplicando o Art. 27.9.1 das PEK.

14.4.5 - Quando em qualquer categoria se verificar um número de condutores superior à capacidade da pista, a definição das grelhas de partida será estabelecida nos termos definidos nas PEK.

Art. 15 - CORRIDAS - PRÉMIOS

15.1 - As distâncias de cada corrida, arredondadas por excesso para a volta superior, são as indicadas no quadro seguinte.

CATEGORIA	QUALIFICAÇÃO	FINAL 1 e 2
	Distância	Distância
Juvenis	12 Km	16 Km
Júnior	16 Km	18 Km
X30	16 Km	18 Km
X30 Shifter	13 Km	16 Km

15.2 - Nas corridas final 1 e final 2, será utilizada a bandeira azul e vermelha (dupla diagonal) prevista na alínea f) do Art. 19.1.1 das PEK, a qual será exibida a todo o condutor que esteja prestes a ser dobrado ou que já o tenha sido.

Na sua próxima passagem junto ao acesso à zona técnica, o condutor deverá entrar directamente no parque chegada, não podendo regressar à corrida.

15.3 - Pela classificação obtida em cada uma das corridas final 1 e final 2, serão premiados, em cerimónia de pódio distintas:

- a)** No mínimo os 3 primeiros classificados na corrida final 1;
- b)** No mínimo os 3 primeiros classificados na corrida final 2;
- c)** O concorrente (equipa) do vencedor da corrida final 1;
- d)** O concorrente (equipa) do vencedor da corrida final 2;
- e)** No mínimo os 3 primeiros classificados da subcategoria X30 Master na corrida final 1;
- f)** No mínimo os 3 primeiros classificados da subcategoria X30 Master na corrida final 2;
- g)** No mínimo os 3 primeiros classificados da subcategoria X30 Shifter Master na corrida final 1;
- f)** No mínimo os 3 primeiros classificados da subcategoria X30 Shifter Master na corrida final 2;

15.3.1 - Para efeitos de distribuição de prémios não será extrapolada qualquer classificação de entre os condutores inscritos e os não inscritos no Campeonato Nacional de Karting.

15.4 - O organizador indicará no respectivo regulamento particular a lista de prémios e o local da sua distribuição.

15.5 - Os concorrentes e condutores (equipa) que não estejam presentes nas cerimónias de distribuição de prémios de cada prova, perderão o direito aos prémios que lhes sejam destinados, sem que por isso se verifique qualquer alteração, quer na classificação, quer nos prémios destinados aos restantes condutores.

Art. 16 - PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES NO CNK

16.1 - Em cada uma das provas definidas no Art. 2.1 e segundo a classificação final de cada uma das corridas, final 1 e final 2, os condutores obterão (tendo em atenção o disposto no Art. 3), os seguintes pontos para o CNK 2015, previstos no Art. 20.3 das PGAK:

CORRIDAS - FINAL 1 e FINAL 2			
1º	25 Pontos	9º	4 Pontos
2º	20 Pontos	10º	2 Pontos
3º	17 Pontos	Restantes classificados	1 Ponto
4º	14 Pontos		
5º	12 Pontos		
6º	10 Pontos		
7º	8 Pontos		
8º	6 Pontos		

16.1.1 - Adicionalmente, nos termos do Art. 20.4 das PGAK e tendo em atenção o disposto nos Art. 3, serão ainda atribuídos os seguintes pontos extras para o CNK 2015:

	Pontos extra
Melhor tempo nos Treinos Cronometrados (pole position)	1
Volta mais rápida na corrida final 1 e Final 2	1

16.2 - Para a pontuação e definição da classificação final do Campeonato Nacional de Karting 2015, em cada categoria e subcategorias Master das categorias X30 e X30 Shifter, serão consideradas as pontuações obtidas nas corridas final 1 e final 2.

Para o apuramento da pontuação será considerado o máximo de até 4 resultados obtidos na totalidade das finais 1 e o máximo de até 4 resultados obtidos na totalidade das finais 2, subtraindo-se ao total, a pior pontuação obtida na final 1 e final 2.

Porém, se para a contabilização referida anteriormente, numa qualquer destas corridas um piloto for desclassificado ou excluído, os zero pontos obtidos não poderão ser contabilizados como pior pontuação. Neste caso, ser-lhe-á retirada a pior pontuação de entre as outras que tenha obtido e que sejam de valor igual ou superior a 1 ponto.

16.3 - No final do CNK 2015, eventuais casos de igualdade de pontuação serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 20.5 das PGAK 2015.

Art. 17 - PRÉMIOS FINAIS

17.1 - Ao condutor que no final do Campeonato Nacional de Karting 2015 e em cada categoria (ou subcategoria), tenha obtido o maior número de pontos (de acordo com os Art. 3 e 16 do presente regulamento), será atribuído o título de CAMPEÃO NACIONAL DE KARTING 2015 na respectiva categoria (ou subcategoria).

17.1.1 - Aos classificados em segundo e terceiro lugar em cada uma das categorias (ou subcategoria) serão atribuídas Taças.

17.1.2 - Às condutoras com maior pontuação em cada categoria (ou subcategoria) do CNK, serão atribuídas taças.

17.1.3 - Ao condutor que no final do Campeonato Nacional de Karting 2015, nas categorias Juvenil Júnior, X 30, X 30 Master, X 30 Shifter e X 30 Shifter Master, tenha obtido o maior número de pontos (de acordo com os Art. 3 e 16 do presente regulamento) será oferecido um voucher que inclui a inscrição na corrida e os respectivos pneus de corrida para a *Final Internacional lame*, a decorrer no ano de 2016, em país a designar.

Art. 18 - CASOS OMISSOS - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS - Eventuais casos omissos ou dúvidas suscitadas na interpretação do presente regulamento serão analisadas e decididas pela FPAK, em conformidade com as disposições do CDI e da regulamentação nacional em vigor.

ALTERAÇÕES

14.1 - .../

➤ **Treinos livres** (uma sessão única de **15** minutos) **alterado em 08-04**

...

➤ **Duas corridas de qualificação**

➤ **Uma corrida final 1**

➤ **Uma corrida final 2**

As corridas **de qualificação 1, qualificação 2** e as final 1 e final 2 pontuarão individualmente para o CNK 2015 nos termos previstos no Art. 16.

16.1.2 - **Em cada uma das duas corrida de qualificação e segundo a classificação final de cada uma delas, os condutores obterão para o CNK 2015 (tendo em atenção o disposto no**

Art. 3), 50% (cinquenta por cento) dos pontos previstos no Art. 16.1 do presente regulamento.

CORRIDAS - QUALIFICAÇÃO 1 e 2			
1º	12,5 Pontos	9º	2 Pontos
2º	10 Pontos	10º	1 Pontos
3º	8,5 Pontos	Restantes classificados	0,5 Ponto
4º	7 Pontos		
5º	6 Pontos		
6º	5 Pontos		
7º	4 Pontos		
8º	3 Pontos		

16.2 - Para a pontuação e definição da classificação final do Campeonato Nacional de Karting 2015, em cada categoria e subcategorias Master das categorias X30 e X30 Shifter, serão consideradas as pontuações obtidas **em cada uma das 2 (duas) corridas de qualificação e final 1 e final 2.**

Reactualização em 26-03 e 08-04

Para as subcategorias Master das categorias X30 e X30 Shifter, será extrapolada da classificação geral das corridas de qualificação 1 e 2 e das Finais 1 e 2, uma classificação específica sendo por ela atribuída a pontuação prevista nos Arts. 16.1, 16.1.1 e 16.1.2.

Para o apuramento da pontuação será considerado **o máximo de até 4 resultados obtidos na totalidade das qualificações 1, o máximo de até 4 resultados obtidos na totalidade das qualificações 2, o máximo de até 4 resultados obtidos na totalidade das finais 1 e o máximo de até 4 resultados obtidos na totalidade das finais 2, o máximo de 4 pontos extra pelo melhor tempo dos treinos cronometrados, e o máximo de 4 pontos extra obtidos pela volta mais rápida na final 1 e o máximo de 4 pontos extra obtidos pela volta mais rápida na final 2, subtraindo-se ao total, a pior pontuação obtida na qualificação 1, qualificação 2, final 1 e final 2 e os eventuais pontos extra obtidos pelo melhor tempo dos treinos cronometrados e pela volta mais rápida em cada uma das finais 1 e final 2, que excedam os 4 a considerar para o apuramento da pontuação final.**

Porém, se para a contabilização referida anteriormente, numa qualquer destas corridas um piloto for desclassificado ou excluído, os zero pontos obtidos não poderão ser contabilizados como pior pontuação. Neste caso, ser-lhe-á retirada a pior pontuação de entre as outras que tenha obtido e que sejam de valor igual ou superior a **0,5** ponto.

Eliminados em 23-03

~~**9.1** - Em cada competição e de acordo com o horário oficial da prova, um voucher deve ser adquirido junto do fornecedor oficial do carburante.~~

~~**9.2** - Em todas as provas do CNK, a gasolina oficial de prova, já misturada, será fornecida exclusivamente pela RIAKART, nas condições constantes no RTNK.~~

~~**9.3** - Antecedendo o acesso à pré-grelha para os treinos cronometrados e corridas, o programa oficial da prova, prevê um horário para o abastecimento do carburante, que contra a entrega do voucher, será efetuado na zona técnica. No ato do abastecimento, os reservatórios dos Karts, obrigatoriamente terão de estar vazios e sem quaisquer resíduos sólidos ou líquidos.~~

~~**9.4** - Qualquer atraso no abastecimento por culpa do condutor, não obriga a alterar a hora de encerramento do acesso à pré-grelha.~~

~~**9.5** - A qualquer momento da prova poderá ser executada uma análise ao carburante sem qualquer aviso prévio, através da seguinte máquina: FT-64 - Deluxe Fuel Teste.~~

5.2 - A inscrição em cada prova pontuável para o CNK será da responsabilidade dos respectivos concorrentes e deverá ser feita pelos interessados junto das entidades organizadoras das diferentes competições, nos prazos estipulados nos respectivos regulamentos particulares. **Os Concorrentes das subcategorias Master, que se enquadrem no Art 6.1.1 do presente regulamento, deverão inequivocamente inscrever-se na respectiva subcategoria da categoria a que pertençam.**

Alterado em 27-03

8.4 - De 15 ppm para 4 ppm

Alterado em 08-04

6.3.2.3 - Em qualquer circunstância, a substituição do chassis ou do motor no decurso de uma prova implicará as seguintes penalizações:

a) Substituição depois das Verificações Técnicas Iniciais e antes dos Treinos Cronometrados

- o condutor recuará 10 posições na grelha de partida (em relação ao posicionamento que o melhor tempo por si registado nos treinos cronometrados lhe atribuiria) para a 1ª corrida de qualificação;

b) Substituição depois dos treinos cronometrados e antes da 1ª corrida de qualificação - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação, independentemente do tempo que haja registado nos treinos cronometrados.

No caso de haver mais do que um condutor nessa situação a colocação no final da grelha corresponderá à classificação do treino cronometrado.

c) Substituição depois da 1ª corrida de qualificação e antes da 2ª corrida de qualificação - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a 2ª corrida de qualificação, independentemente da classificação que haja registado na 1ª corrida de qualificação.

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

d) Substituição depois da 2ª corrida de qualificação e antes de qualquer das corridas Final 1 e Final 2 - ao condutor será atribuída uma penalização em tempo de 20 segundos, a somar ao tempo total que vier a registar na corrida em que se verificar a substituição (Final 1 ou Final 2).

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

Alterado em 18-05

17.1.3 - Ao condutor que no final do Campeonato Nacional de Karting 2015, nas categorias **Juvenil** Júnior, X 30, X 30 Master, X 30 Shifter e X 30 Shifter Master, tenha obtido o maior número de pontos (de acordo com os Art. 3 e 16 do presente regulamento) será oferecido um voucher que inclui a inscrição na corrida **e os respectivos pneus de corrida** para a *Final Internacional lame*, a decorrer no ano de 2016, em país a designar.

Alterado em 13-07

3.6 - A Inscrição para no CNK, terá que se realizar, até ao dia do fecho das inscrições da respectiva prova (com exceção da 1ª prova que será um dia antes das verificações administrativas).

3.7 - **Data limite para a inscrição no CNK** - Até ao prazo do fecho das inscrições da 4ª prova do calendário