

Publicado em 13-02-2016

ARTIGO	DESCRIÇÃO
1	DISPOSIÇÕES GERAIS
2	ORGANIZAÇÃO DA PROVA
3	LICENÇAS DESPORTIVAS
4	IDADES
5	PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES
6	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING
7	INSCRIÇÕES
8	EQUIPAS
9	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
10	EQUIPAMENTOS DOS CONDUTORES
11	PUBLICIDADE
12	CONDIÇÕES DE ORGANIZAÇÃO
13	SISTEMA DE CRONOMETRAGEM / RECOLHA DE DADOS
14	IDENTIFICATIVOS
15	PISTAS
16	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS
17	TROFÉUS / PROVAS DE RESISTÊNCIA / OUTRAS PROVAS
18	SINALIZAÇÃO POR BANDEIRAS
19	OBRIGAÇÕES DOS CONDUTORES
20	CARBURANTE
21	PNEUS
22	CONHECIMENTO DO PERCURSO E REGULAMENTOS
23	BRIEFING
24	TREINOS LIVRES
25	TREINOS CRONOMETRADOS
26	GRELHA DE PARTIDA
27	TIPOS DE PARTIDA
28	PROCEDIMENTO DE PARTIDA PARADA
29	PROCEDIMENTO DE PARTIDA LANÇADA
30	ENTRADA / SAÍDA DAS BOXES / ASSISTÊNCIA RÁPIDA
31	NEUTRALIZAÇÃO DE CORRIDA
32	INTERRUPÇÃO DE CORRIDA OU TREINOS
33	CHEGADA
34	PESAGEM
35	CLASSIFICAÇÃO
36	DEFINIÇÃO DE ACIDENTE
37	REGRAS DE CONDUTA
38	PENALIDADES
39	MODIFICAÇÕES E ADITAMENTOS
40	LOCAL RESERVADO À SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES
41	IMOBILIZAÇÃO DE KARTS NO CIRCUITO
42	DIVERSOS
43	OFICIAIS DE PROVA
44	DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

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 respectivos 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 deverão estar inscritas no calendário Internacional CIK/FIA, devendo para o efeito ser pedida a sua inclusão dentro dos prazos determinados.

Art. 2 - ORGANIZAÇÃO DA PROVA

2.1 - O CNK, 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 de todas as competições estabelecerão a mesma diferenciação por categorias, independentemente de, em cada uma dessas provas, pontuarem ou não, para o CNK ou TPK, todas as categorias participantes.

Art. 3 - LICENÇAS DESPORTIVAS

3.1 - Nas provas de karting inscritas no calendário desportivo nacional, podem participar todos os concorrentes/condutores detentores de licença desportiva válidas.

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 por todos os concorrentes e condutores regularmente inscritos em cada prova.

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 tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respectivo condutor.

3.5 - Para evitar dúvidas no que diz respeito ao tipo de licença desportivas a requerer e independentemente da categoria em que se deseje competir, esclarece-se que o tipo de licenças terá sempre que corresponder ao nível etário estabelecido para cada uma das licenças: Iniciação, Cadetes, Juvenis, Júnior, X30/X30 Shifter.

Categoria	Licença
Iniciação	Regional Iniciação
Cadetes	Regional Cadetes
Juvenis	Regional Juvenis
Júnior	Nacional (*)
X30 Super e X30 Shifter	Nacional ou superior

(*) Licença Regional se o praticante tiver menos de 12 anos e Nacional (ou superior) para as restantes idades

Art. 4 - IDADES

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

4.2 - Categorias:

Categoria	Idade mínima	Idade máxima	Observações
Troféu Iniciação	5	7	(a)
Cadetes	7	10	(b)
Juvenis	10	12	(c)
Júnior	12	15	(d)
X30 Super	15	✓	(e)
X30 Shifter	15	✓	(f)

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

b) Cadetes - a partir do início do ano em que faça o 7º aniversário e até final do ano civil em que faça 10 anos;

c) Juvenis - a partir do início do ano em que faça o 10º aniversário e até final do ano civil em que faça 12 anos. Os pilotos que façam 13 anos no presente ano não serão admitidos;

d) Júnior - a partir do início do ano em que faça o 12º aniversário e até final do ano civil em que faça 15 anos;

e) X30 Super - a partir do início do ano em que faça o 15º aniversário;

f) X30 Shifter - a partir do início do ano em que faça o 15º aniversário;

Art. 5 - PASSAGEM A CATEGORIAS SUPERIORES

5.1 - Das categorias Cadetes/Juvenis/Júnior/X30 - aos pilotos vencedores no ano anterior nestas categorias, é autorizada a participação na época seguinte, na categoria superior, ainda que a sua idade seja inferior aos mínimos estabelecidos para essa categoria.

A opção deverá 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 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 da categoria etária inferior à que corresponda à nova licença de que passarem a ser detentores.

5.3 - No que se refere à emissão de licença desportivas nacional A, a FPAK poderá conceder uma derrogação ao limite mínimo de idade para acesso a esta categoria, desde que o 13º aniversário do condutor ocorra no decurso do ano civil em que se disputem as competições e que o condutor tenha tido um mínimo de duas classificações em provas de Campeonatos ou Troféus Nacionais ou Regionais de karting. Tal opção será irreversível.

5.4 - De acordo com as normas regulamentares CIK-FIA, para participação nos campeonatos CIK-FIA, os condutores Júnior terão de ser portadores da licença desportiva Internacional C Júnior. A qual poderá ser concedida nos termos definidos no regulamento de emissão de licenças desportivas da FPAK.

5.4.1 - De acordo com as normas regulamentares CIK-FIA, para participação nos outros campeonatos CIK-FIA, que tal o exijam, os condutores terão de ser portadores da licença desportiva Internacional B ou A. A qual poderá ser concedida nos termos definidos no regulamento de emissão de licenças desportivas.

5.5 - Qualquer requisição e concessão de licença desportiva C-Sénior ou B no ano em curso são definitivas e irreversíveis.

5.6 - Opção de acesso a categorias superiores - deverá ser exercida na data da requisição inicial da licença desportiva e será irreversível.

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

Art. 6 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE TREINOS/PROVAS DE KARTING

6.1 - Homologação de circuitos - quaisquer competições oficiais de karting só poderão ser efectuadas em circuitos ocasionais ou permanentes desde que previamente homologados pela FPAK ou CIK-FIA.

6.2 - Treinos privados - dada a idade escolar da maioria dos condutores participantes, a FPAK recomenda fortemente a não realização de treinos privados, nos dias úteis que antecedam a prova.

Art. 7 - INSCRIÇÕES

7.1 - Número máximo de inscrições

Campeonato Nacional e outras competições 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 sobre dados de elementos da equipa, e/ou características do kart inscrito, implicarão a exclusão imediata 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 competição, fica subentendido que os concorrentes inscrevem sob sua inteira responsabilidade e honra, um kart em conformidade com a regulamentação técnica da competição a que corresponda à sua inscrição.

7.4 - Apresentação das fichas de homologação - cada concorrente inscrito, deverá, obrigatoriamente, munir-se de uma cópia oficial das fichas de homologação (ou de registo) do seu material (motor, chassis, carroçarias, carburador, ignições, escape, silenciador de escape, travões, caixas, etc.) quando requerido na sua categoria.

O CCD reservar-se-á o direito de recusar a participação na prova, de qualquer concorrente que não apresente a respectiva Ficha de Homologação (ou de registo) no momento das Verificações Técnicas Iniciais.

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

7.5 - Participação em categorias diferentes - em cada prova do CNK, TPK e troféus, um condutor não poderá participar em mais de duas categorias, ressalvando-se sempre a graduação da respectiva licença de condutor, no caso de detentores de licenças de karting. No caso de um condutor ser inscrito em duas categorias na mesma prova, 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 - o concorrente tem de mencionar no boletim de inscrição, a(s) categoria(s) em que pretende participar, o número da licença desportiva e a completa identificação do condutor por si designado.

Art. 8 - EQUIPAS

8.1 - Conductor designado - cada kart quando em pista, não poderá ter a bordo qualquer outra pessoa, que não o condutor designado no respectivo boletim de inscrição.

8.2 - Impossibilidade de substituição de condutor - após a Verificação Administrativa 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 efectuada de acordo com a comissão organizadora, e unicamente se não implicar a mudança de concorrente, até à publicação da lista de participantes, conforme Art 7.5 das PGAK.

8.4 - Condutores autorizados a participar numa corrida - apenas os condutores que tenham participado nos treinos cronometrados mesmo que não tendo obtido qualquer tempo de volta cronometrada ou que neles não tenha participado, poderão ao abrigo do Art. 25.14, ser autorizados pelo CCD a tomar lugar na grelha de partida.

Art. 9 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

9.1 - Apresentação do número de competição atribuído - todo o condutor inscrito deverá apresentá-lo no seu kart, desde o início dos treinos livres e de forma bem visível.

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

9.3 - Algarismos de competição - 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.

124

236

9.4 - Iniciação e Cadetes - para estas categorias, as medidas das placa porta-números indicadas no Art 9.3 bem como a altura e espessura dos algarismos indicados no Art 9.3, poderão não ser respeitadas, sem contudo excederem aquelas dimensões, devendo ser adaptadas à configuração das placas aplicadas nos respectivos chassis.

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, incluindo as sessões de treinos livres.

9.6 - Visibilidade dos números - o concorrente é responsável por assegurar que durante a prova estes são inteiramente visíveis pela cronometragem e pelos oficiais da prova.

9.7 - Atribuição de números pela FPAK - aos concorrentes de inscritos em cada categoria do CNK, TFS e TAD, será atribuído um número permanente, válido para todas as provas desse ano, tendo prioridade na escolha relativamente aos concorrentes descritos no Art. 9.8.

9.8 - Atribuição de números pelo clube organizador - aos concorrentes não inscritos em cada categoria do CNK, TFS e TAD, será atribuído um número permanente na primeira prova em que participem, válido para todas as provas desse ano, pelo que os organizadores das provas seguintes deverão ter em atenção as listas por categoria, publicadas no website da FPAK, para que aos concorrentes participantes nas provas seguintes, não lhes seja atribuído um número já distribuído.

9.9 - Atribuição de número ao campeão nacional da categoria - a FPAK apenas atribuirá o primeiro número de cada série ao campeão nacional da respectiva 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.

9.10 - Numeração por categoria - os organizadores de cada prova, depois de observados os números de competição atribuídos pela FPAK para os condutores inscritos nos CNK TFS, TAD, deverão respeitar o seguinte critério para os números a atribuir obrigatoriamente de forma sequencial aos concorrentes definidos no Art. 9.7 e aos concorrentes da TPK:

Troféu Iniciação		001 ⇔ 099
Cadetes		101 ⇔ 199
Juvenis		201 ⇔ 299
Júnior		301 ⇔ 399
X30	X30	401 ⇔ 450
	Master	451 ⇔ 499
X30 Shifter	Shifter	501 ⇔ 529
	Master	531 ⇔ 559
	Gentleman	561 ⇔ 599

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

Exemplo: Ex: 005 representará o número de competição 5.

9.11 - Mudança de categoria - qualquer mudança de categoria de um condutor obrigará a nova atribuição de número de competição correspondente à categoria em que se inscrever pela primeira vez.

Art. 10 - EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

10.1 - Conformidade dos equipamentos - conforme o descrito no Art. 3.2 - Segurança do kart e do equipamento, transcrita no Regulamento Técnico de Karting CIK/FIA.

10.2 - Tipo de materiais - será constituído por materiais resistentes e tanto quanto possível, ininflamáveis ou ignífugos.

10.3 - Não conformidade com as disposições acima - o condutor será impedido de participar na prova

10.4 - Colar de proteção cervical - obrigatório para as categorias Iniciação, Cadetes e Juvenis, e fortemente recomendado para as restantes categorias

10.5 - Objectos interditos aos pilotos - durante os treinos e corridas é proibido o uso de quaisquer objectos de adorno, de qualquer material sob a forma de *piercings*, colares ou pulseiras. É igualmente proibido transportar no seu fato de competição ou em qualquer local do kart, mesmo que fixado, qualquer equipamento, ferramenta ou material sobressalente, que possibilite a reparação do kart durante os treinos ou corridas. Assim, poderão ser efectuadas verificações ao cumprimento deste procedimento antes do início dos treinos e corridas.

10.6 - Aparelho de rádio comunicação em provas de Resistência - apenas em provas com duração superior a uma hora e o regulamento da prova (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 deverão respeitar as prescrições CIK - FIA.

10.7 - Prescrições CIK-FIA sobre os equipamentos de segurança (Art 3.2 RTCIK):

O condutor deverá obrigatoriamente utilizar:

- Um capacete que ofereça uma protecção eficaz e inquebrável para os olhos. Os capacetes devem estar em conformidade com as seguintes prescrições (Anexo 2):

Para os Pilotos com menos de 15 anos:

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 e Snell-FIA CMR2007)

Para os Pilotos com mais de 15 anos:

- Snell Foundation K98, SA2000, K2005, SA 2005, K2010, SA2010 e SAH2010 et SA2015 (USA)

- British Standards institution BS6658-85 A-type e A/FR-type BS6658-85 incluindo todas as alterações (GBR)

- FIA 8860-2004 e FIA 8860-210 (FRA).

- SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1 A e 31.2A (USA)

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 e Snell-FIA CMR2007)

Quaisquer alterações à lista acima será publicado no Boletim CIK.

Nota: Alguns tipos de capacetes não devem ser pintadas nem neles ser colocado material adesivo. Em conformidade com o anexo L do CDI (Capítulo III, Art. 1.2), qualquer adição de dispositivos aerodinâmico ou outro, aos capacetes é proibida se não tiver homologado para o capacete em causa.

- um par de luvas que cubra completamente as mãos;

- os fatos deverão ser fabricados em tecidos homologados pela CIK/FIA e ostentarão de forma visível o número de homologação *Nível 2* da CIK/FIA tendo que cobrir todo o corpo, incluindo as pernas e os braços.

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 em circuitos longos, os fatos em cabedal são obrigatórios, sem forro ou com forro de seda, algodão ou Nomex.

- os fatos aprovados de acordo com a Norma CIK-FIA nº 2013-1, que constam na lista de *Fatos Homologados - Parte 1*, serão autorizados a partir de 01-01-2014.
- os fatos aprovados de acordo com a Norma CIK-FIA nº 2001-1, que constam na lista de *Fatos Homologados - Parte 2*, serão autorizados até 31-12-2016.
- as botas devem cobrir os tornozelos.
- 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 devem estar amarrados de forma a não sair do capacete

Art. 10.8 - Carenagem frontal e kit de fixação - no ano de 2016 é facultativo o uso da carenagem frontal homologada para o período 2015 - 2020. Porém quando usada, deverá ser respeitada integralmente a regulamentação CIK designadamente o Art. 29 das Prescrições Específicas da CIK, o Art 2.7.1.5 do Regulamento Técnico CIK e o desenho técnico nº 2d).

Instalação da Carenagem frontal - instalada com a ajuda de um kit de montagem próprio, deve estar em posição correta em qualquer momento dos treinos e corridas, nos termos previsto no desenho técnico nº 2 d) da CIK. A sua inconformidade fica sujeito às penalidades previstas para o efeito no Art. 38.2 q).

Art. 11 - PUBLICIDADE

11.1 - Locais onde a publicidade é autorizada

- capacete, onde poderá constar o nome do condutor
- fato de competição
- chassis, carenagens e barras de protecção dianteira
- 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 deverá estar conforme com o *Regulamento para os Números de Competição e Publicidade em Automóveis que Participem em Competições 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.

12.2 - Horário Tipo - para as provas que integram o CNK será estabelecido um programa de prova (grelha horária tipo) de cumprimento obrigatório e comunicado aos organizadores. Até 45 dias antes da data da prova, cada organizador enviará para aprovação da FPAK, um projecto de regulamento da prova nos termos do Art. 3.3 b) das PGAK, contendo no mínimo:

- menção da prova nacional ou regional em que a prova está integrada (campeonato);
- designação do clube organizador e número de alvará;
- nome da prova;
- nome do kartódromo, data da sua homologação, perímetro, largura, e sentido do percurso;
- as categorias admitidas e respectivo número de voltas em cada corrida;
- o local do parque fechado;
- os valores de inscrição por categoria (seguro incluído);
- seguro - identificação da companhia seguradora e montante do capital seguro;
- inscrições - Indicação do local e horário onde, junto do organizador ou FPAK, os condutores que não se encontram inscritos no CNK, poderão efectuar as inscrições. Mencionar igualmente data e hora do seu encerramento;
- local das Verificações Administrativas;
- local das Verificações Técnicas Iniciais;
- localização dos quadros oficiais de afixação;
- local onde se fará o controlo Anti-álcool e Antidopagem;
- prémios - precisar o tipo, lista e local de entrega;
- identificação dos oficiais de prova e respectivas licenças;

- p) planta da pista - anexar planta da pista que fará parte integrante do Aditamento;
- q) fluxograma da zona técnica - anexar modelo a distribuir;
- r) boletim de inscrição - anexar um exemplar;
- s) designar nome para corrida 1 e corrida 2 - Ex: Bombarral 1 e Bombarral 2 (recomenda-se que cada organizador designe no regulamento particular, a corrida 1 e corrida 2 como aqui indicado);

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

12.4 - Documentação a afixar no Quadro Oficial de Prova - em todas as competições, cópias dos originais do regulamento, eventuais aditamentos, comunicações, apólice de seguro, alvará da prova, identificação - incluindo os números das licenças desportivas - de todos os oficiais de prova, bem como relação completa dos comissários de pista, deverão estar afixados permanentemente no quadro oficial da prova.

12.5 - Regulamento que prevalece - se por obrigações comerciais (divulgação de patrocinadores, etc.) o organizador quiser transcrever para distribuição o regulamento da prova, e vier a verificar-se erro ou omissão relativamente ao regulamento base publicado pela FPAK, fica claro que o regulamento de prova 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 respectivo regulamento da prova e o programa horário.

12.7 - Nos documentos oficiais que a direcção de prova e/ou CCD dirija ao concorrente, deverá constar como prova de recepção a assinatura do concorrente ou condutor.

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

Art. 13 - SISTEMA DE CRONOMETRAGEM - RECOLHA DE DADOS

13.1 - Tipo de aparelhagem - em provas do CNK 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 habilitada a medir até ao centésimo de segundo.

13.2 - Especificações técnicas dos Transponders - para as competições nacionais promovidas pela FPAK o sistema de cronometragem tem de ser electrónico com *transponders* AMB (TranX160).

Marca: AMB/MYLAPS

Referência: TranX260 ou TranXPro

Características: Autónomo e alimentado por bateria

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 electrónico) 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 (manual ou outro), deverá permitir o registo do número de voltas efectuadas 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, correctamente colocado, sob pena de ser impedido de participar na mesma.

13.7 - Transponders pessoais (TP) - é altamente recomendável a utilização de *transponders* pessoais (doravante designados por *TP*) do mesmo tipo previsto no Art. 13.2. Neste caso os concorrentes deverão informar o organizador durante as Verificações Administrativas, do número de identificação do seu TP, para que seja registado no sistema de cronometragem

13.8 - Deficiências em TP - qualquer deficiência verificada num *TP* que tenha implicações na classificação, não poderá ser imputada ao organizador, assumindo o concorrente todas as consequências resultantes do seu eventual mau funcionamento ou falta de recarregamento.

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, a qual será devolvida integralmente no final da prova, 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 deverá constar do regulamento da prova.

13.10 - Falta de *transponder* durante os treinos livres e corridas - o condutor será avisado através da bandeira preta com disco laranja, devendo 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, devendo 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 e eventual caução e/ou taxa de utilização - 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.

Art. 14 - IDENTIFICATIVOS

14.1 - Número de *Assistentes* por ou piloto - máximo, de dois *Assistentes* com licença desportiva válida.

14.2 - Passes 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 aprox. 25x10 cm) para uma viatura com acesso ao paddock. Para o concorrente possuidor de uma licença desportiva colectiva, será entregue um identificativo que não dará acesso às zonas técnicas nem pista.

Os identificativos, com medidas aproximadas de 14 x 9,5 cm, deverão conter, o nome da prova, data (dias/mês/ano, n.º de competição, categoria, destinatário, dialogo FPAK / clube organizador).

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

14.3 - Distribuição de passes

Condutor - 1

Assistente - 1 (sem acesso aos parques)

Assistente/Parque - 1 (dois para as categorias *Iniciação*, *Cadetes* e *Juvenis*)

Concorrente - 1 (Moral ou para condutores menores de 18 anos),

(a um mesmo concorrente apenas será distribuído um passe Concorrente, mesmo que tenha inscrito vários condutores)

Concorrente Moral - 2 passes de *Convidado* por equipa

Placa para viatura - 1

14.4 - Acumulação de funções - por exemplo, concorrente com *Assistente* ou outra situação, os cartões serão colocados na mesma bolsa.

14.5 - Controlo de licenças desportivas de Assistente - será efectuado durante as Verificações Administrativas,

14.6 - Documento identificativo de concorrente, condutor e Assistente - o organizador têm 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 director da prova e ao presidente do CCD.

14.7 - Condutor como Assistente de outro condutor - um condutor pode actuar como *Assistentes* 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 os passes específicos fornecidos pelo organizador nos termos do Art. 14.2.

Nas categorias Iniciação, Cadetes e Juvenis, 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 director 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 respectiva licença desportiva e do identificativo oficial da prova.

14.9 - Acesso ao interior da pista - só os operadores de imagem e fotógrafos credenciados pela FPAK ou pelo organizador, dispendo de coletes identificativos *Media* fornecidos pelo organizador - que não podem ser de cor igual ou confundível com a das bandeiras de sinalização têm acesso ao interior da pista, sendo contudo interdito a sua permanência em zonas consideradas perigosas definidas pelo organizador.

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 (competição 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 17 das Prescrições Especificas Karting CIK-FIA		
Treinos Livres	51 karts	Simultâneos
Treinos Cronometrados	36 karts	
Corridas	34 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 poderá ser utilizada pelos condutores durante toda a prova, pelo que é proibida, em qualquer momento da prova, a utilização dos percursos alternativos à pista que funcionem como escapatórias, para nela reentrar em local diferente do utilizado para saída de pista por escapatória (salvo se expressamente prevista no regulamento da prova).

15.6 - Tal infracção, que será analisada pelo CCD, poderá conduzir à exclusão 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 exclusão.

15.9 - Constatação de factos pelos comissários de pista - quaisquer factos constatados pelos comissários de pista, deverão ser comunicados sem demora, via rádio, ao director de prova/corrída. No final da corrida tem de ser de imediato elaborado relatório escrito detalhado o qual deverá ser entregue ao director de prova/corrída, onde conste a hora da ocorrência, a identificação do comissário de pista e eventuais testemunhas.

15.10- Chefe de Posto - no máximo por cada 3 postos de comissários de pista, terá de ser designado um chefe de posto, cabendo-lhe a elaboração de relatório escrito, relativo à ocorrência de qualquer acidente e/ou incidente na sua zona de jurisdição.

15.10.1 - O CCD analisará a gravidade da infracção e poderão aplicar multas ou pronunciar a exclusão do treino ou corrida, ou até a exclusão da prova por falta reiterada ou de gravidade considerada excepcional.

Art. 16 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

16.1 - Informação aos concorrentes do local e hora - serão informados através do regulamento da prova, programa da prova 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, levantamento dos *transponders* (*caso não sejam possuidores de TP*) ou informação do nº do seu TP, etc.

16.3 - Identificação dos Assistentes - tem de ser fornecida prova a prova pelo concorrente no acto das verificações, com apresentação das respectivas 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). Igualmente o capacete e vestuário poderão 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 e quando exigidas, as fichas de homologação respectivas.

Para qualquer concorrente, a falta de preenchimento da ficha de verificação é impeditiva de ser iniciada a verificação. Esse concorrente seguirá para o último lugar da fila, onde aguardará a sua nova ordem de verificar. No caso de ser o último concorrente da sua categoria a ser verificado, e não apresente a ficha preenchida, o CTC ou o seu adjunto poderão indicar, facultativamente, um novo horário para essa verificação.

16.6 - Respeito pelas indicações dos CT e CCD - os concorrentes e condutores obrigar-se-ão a anuir a todas as solicitações para que estes estejam seguros de haverem sido respeitadas todas as prescrições regulamentares.

16.7 - Kart modificado ou objecto de acidente após VTI - terá de ser presente aos CT para nova verificação, sob pena de exclusão da prova.

16.8 - Interdição de substituição de material - a partir do 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 efectuada por material da mesma marca (chassis e/ou motor) declarado no Boletim de Inscrição ou nas VTI e deverá ser objecto de uma nova Verificação Técnica.

16.10 - Substituição do material no decurso de uma prova - deve respeitar os procedimentos previstos nos regulamentos desportivos (CNK, TFS, TAD 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 director de prova, poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou da corrida, que um kart envolvido num acidente, seja mandado parar, para se efectuar uma verificação técnica sumária.

16.14 - Responsabilidade de controlos e verificações - serão efectuados 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 efectuada a selagem ou marcação dos motores, chassis, e/ou outros órgãos do kart.

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

16.16 - Relação de selos utilizados - após conclusão das Verificações Técnicas Iniciais, o CTC entregará ao CCD, de uma relação discriminativa completa (por categoria e condutor), onde conste o modelo da marcação utilizada na prova e/ou a numeração de todos os selos aplicados.

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

Antes de entrar em pista, o condutor deverá permitir a verificação do selo, ou marca, parando a marcha, se 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 deverá verificar se o selo está intacto e em boas condições, avisando imediatamente o CT, se verificar que este se perdeu ou quebrou. O CT substituirá ou reparará o selo e anotarà o novo número do selo, dando de imediato conhecimento por escrito ao CCD.

16.19 - Substituição de selo - apenas poderá ser efectuada nestes casos e antes da saída do parque de chegada. Após a saída deste parque, nenhum selo poderá ser substituído, pelo que é da inteira e exclusiva responsabilidade do condutor observar 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 exclusão do condutor da prova, a ser pronunciada, exclusivamente, 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 - receptor 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 detectado a utilizar fraudulentamente um selo ou marca será excluído 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 os verificação poderão ser selados/marcados de forma a permitir a sua identificação.

A sua abertura e reparação durante a prova terão de ser previamente autorizadas pelo CTC depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico, sem contudo ser permitida qualquer alteração à sua conformidade com os regulamentos técnicos.

Todo o pedido de autorização para a reparação de um motor terá de ser analisado caso a caso e autorizado pelo CTC e Delegado Técnico que determinarão ainda o local para a sua realização, tendo de ser supervisionada por um CT ou CTC.

A extensão desta reparação será limitada ao mínimo indispensável para o funcionamento do motor. Qualquer reparação entendida como demasiado extensa, será considerada como substituição de motor e por isso sujeita a uma das penalidades previstas para estas situações, a qual será aplicada pelo CCD.

16.24 - Substituição indevida de motores/chassis após a VTI ou - 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 à ficha de homologação apresentada ou não está de acordo com o regulamento técnico da categoria, o condutor será excluído do evento podendo incorrer em outras penalidades a atribuir pela FPAK.

16.25 - Verificações Técnicas adicionais - poderão ser efectuadas A qualquer momento da prova, incluindo uma eventual desmontagem completa de motores.

16.26 - Inconformidade técnica - quando detectada 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 efectuado de acordo com a ordem cronológica, em que a infracção tiver sido verificada. Se tal não for possível, o CCD determinará o posicionamento através de um sorteio.

Quando verificada nas mangas de qualificação ou corridas, implicará a exclusão na manga ou corrida onde foi verificada a infracção. No caso de se ter verificado na Corrida 2, poderá determinar a exclusão da prova.

Quando verificada na Corrida 1 ou 2, determinará a exclusão de toda a prova.

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, 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 COMPETIÇÕES

17.1 - Definição - são provas oficiais, organizadas por associados da FPAK titulares do respectivo 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 competições nacionais da FPAK que atribuem aos respectivos vencedores títulos nacionais.

17.2 - Apresentação do regulamento desportivo e técnico - quando um promotor pretenda organizar uma competição de karting a disputar numa mesma pista (cf. Art.17.7), deverá previamente apresentar o respectivo projecto de regulamento à aprovação pela FPAK, indicando os respectivos locais de realização das provas que a compõem, a sua designação, as categorias que dele farão parte, os respectivos regulamentos técnicos o valor das inscrições (na competição e nas provas que a compõem).

17.3 - Autorização da competição - é necessário que os clubes organizadores confirmem à FPAK a sua aceitação e efectuem 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 competição e às provas que o compõem.

17.5 - Acumulação de classificações em troféus, séries, distintos - à excepção de alguma competição 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 nos Regulamento Técnico Nacional e Regulamento Técnico Internacional de Karting, tendo de respeitar essas regulamentações.

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, excepcionalmente, uma derrogação para que um troféu se possa disputar em mais do que um circuito.

17.8 - Coincidência de datas com provas do CNK ou campeonatos CIK-FIA - nenhuma prova de um troféu de karting, poderá ser realizada em data coincidente com as de realização das provas das competições nacionais promovidas pela FPAK, ou provas dos campeonatos CIK-FIA realizadas em território nacional, excepto no caso de integrar o mesmo programa de uma dessas provas.

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

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.

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 até 60 minutos - descanso mínimo de 15 minutos;

b) Prova entre 61 minutos e até 180 minutos - descanso mínimo de 30 minutos;

c) Prova entre 181 minutos e até 360 minutos - descanso mínimo de 60 minutos

d) Prova superior a 360 minutos - descanso mínimo de 120 minutos.

17.9.5 - Controlo do tempo limite de condução - os organizadores deverão colocar um posto de controlo na entrada ou saída das boxes, onde cada condutor terá de parar. Qualquer infracção a esta disposição implicará a aplicação de uma penalidade em tempo a definir pelo CCD.

17.9.6 - Velocidade de entrada saída e circulação na zona de assistência rápida - tem de ser efectuada em velocidade moderada e reduzida.

Qualquer uso de velocidade excessiva nesta zona será penalizado no mínimo com 1 minuto de penalização, a adicionar ao tempo de prova, podendo o CCD aplicar uma penalidade superior de acordo com a gravidade do caso.

17.9.7 - Idade mínima - 16 anos.

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

17.9.9 - 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.

17.9.10 - Tipo de penalizações - os regulamentos das provas de resistência deverão 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 Direcção de Corrida

a) Vermelha - é sempre apresentada agitada na linha de partida, pelo director 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 director de prova ou de corrida.

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

b) Xadrez (preta e branca) - significa o final da sessão de treinos ou da corrida e deve ser mostrada agitada.

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

d) Preta com disco Laranja - informa um condutor que o seu kart apresenta problemas mecânicos susceptíveis de o colocar a si ou aos outros condutores em perigo.

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

e) Preta e Branca dividida diagonalmente - condutor, que praticou condução anti-desportiva e que poderá vir a ser penalizado em caso de reincidência.

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, deverá entrar directamente 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.

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 direcção. 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 direcção 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), deve 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. Deve ser apresentada durante pelo menos 4 voltas, podendo ser retirada antes, se as condições da pista entretanto voltarem ao normal.

A apresentação desta bandeira não obriga a que no posto seguinte seja apresentada a bandeira verde.

c) Azul - indica a um condutor está prestes a ser ultrapassado. Deve ser apresentada agitada.

d) Branca - indica a existência em pista de um kart em marcha anormalmente lenta no sector abrangido pela bandeira. Deve ser apresentada agitada

e) Verde - indica que a pista está limpa e o perigo terminou. Deve 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 respectivo boletim de inscrição de cada prova ou nas Verificações Administrativas ou nas Verificações Técnicas Iniciais, e os motores que venham a ser entregues a cada condutor pela(s) empresa(s) que com a FPAK tenha(m) contrato de fornecimento, são os únicos que o concorrente poderá utilizar desde o início até ao final dessa mesma prova e corridas

19.2 - Proibição de zigzaguear durante uma volta de formação - o não cumprimento desta regra, implicará uma penalização de 10 segundos a adicionar ao tempo total efectuado pelo infractor nessa corrida.

No caso de reincidência o infractor será excluído da corrida ou da prova de acordo com a gravidade e consequências do ocorrido. Em qualquer dos casos, os procedimentos de partida não serão interrompidos, devendo o director de prova/corrída /starter dar início à corrida.

19.3 - Para imediata aplicação - por reincidência - pelo CCD da penalização de exclusão da corrida ou da prova, preferencialmente na(s) primeira(s) três passagens na linha de meta do condutor infractor deverá ser-lhe mostrada a bandeira preta; o qual, após a paragem deverá dirigir-se de imediato ao director de prova.

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

19.5 - Se uma infracção/avaria/anomalia (face ao regulamento técnico) se verificar no decurso dos treinos cronometrados, e mesmo que a *bandeira preta com disco laranja* lhe tenha sido mostrada pelo director da prova, 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, cronometrados, manga de qualificação e corrida, a não ser na zona de assistência rápida ou de apoio à partida, onde deverá chegar pelos seus próprios meios, sem que o possa fazer empurrando o kart ao longo da pista.

Durante os treinos cronometrados, é expressamente proibida a presença na zona de assistência rápida de quaisquer *Assistentes*.

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 excepcionais e de acordo com a localização do kart, os comissários de pista poderão ajudar os condutores a repor o kart na pista, ou deslocá-lo para zonas de segurança, mas nunca auxiliar a repor o motor a trabalhar, seja por que meio for.

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

19.9 - Ajuda às categorias de Iniciação e Cadetes - exclusivamente para as estas categorias, 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 porque pretexto for, um condutor poderá circular na pista, zona de assistência rápida com o seu kart em sentido contrário ao da prova ou de normal circulação. A infracção a esta regra, consoante a sua gravidade, pode levar à pena de exclusão da prova.

19.11 - Circulação de um kart fora dos limites de pista - é proibido. A infracção a esta regra poderá levar por decisão do CCD, à exclusão dos treinos ou corrida ou ainda, e de acordo com a gravidade da infracção, à exclusão da prova.

19.12 - Fumar ou foguear - é proibido nos parques técnicos de combustível, montagem, desmontagem e pré-grelha. A penalização por esta infracção 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 excepção das provas de resistência, a utilização de qualquer sistema de telemetria, bem como de qualquer sistema de comunicação via rádio, é proibida em todas as categorias.

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

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 infracção a esta regra poderá levar à exclusão, do treino, 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, poderá recusar a partida ou mandar parar todo o condutor que esteja em infracção técnica ou desportiva.

19.22 - Retornar à pista - todo o condutor que saia da pista, só poderá retomá-la no mesmo local onde saiu. Pelo desrespeito a esta regra serão aplicadas as seguintes penalizações:

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

b) nas corridas, exclusão ou, de acordo com a gravidade, à exclusão da prova.

Os comissários/fiscais de pista poderão retirar o kart do local onde se encontra imobilizado. O condutor será sempre o responsável, no caso de o regresso à pista ter sido efectuado de forma irregular, mesmo que para o efeito tenha sido ajudado pelos comissários/fiscais de pista.

19.23 - Interdição a Assistentes - durante os treinos livres, cronometrados, de carburação (quando os haja) e corridas, não poderão permanecer na pista nem nas respectivas 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 porque razão for, deve retirá-lo o mais rápido possível, a fim de não pôr em perigo os outros condutores ou causar entaves 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 deverá, obrigatoriamente, manter-se junto do seu kart até ao fim dos treinos cronometrados ou da corrida, ficando proibido de abandonar o local (com ou sem o kart), sendo-lhe ainda expressamente proibido atravessar a pista.

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

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

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 depois de a ter iniciado, deve solicitá-lo, obrigatoriamente e por escrito, ao director 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) e tem de constar do *briefing* escrito.

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 director de prova/corrída, efectuarão 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 exclusão dos treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corrida final a que a simulação se reportar, podendo ir até à exclusão da prova caso a infracção seja considerada pelo CCD como muito grave.

19.29 - Procedimento para cerimónia de distribuição de prémios - no horário previsto no programa da prova, os condutores classificados nos lugares previstos no regulamento particular de cada prova com direito a integrar esta cerimónia, deverão de imediato deslocar-se para o local definido para a cerimónia, equipados com o fato de competição completamente vestido, devendo igualmente ser portadores do respectivo capacete. Finda a cerimónia de entrega de prémios, estes condutores ficarão à disposição da Comunicação Social.

Art. 20 - CARBURANTE

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

20.2 - Em cada prova do CNK, TFS e TAD, o organizador da prova indicará no regulamento particular, a identificação e localização do posto abastecedor de combustível (que pode ser o do próprio circuito), e identificação inequívoca do número da bomba, o qual para todos os efeitos será considerado como abastecedor oficial da prova.

Todos os concorrentes farão a aquisição obrigatoriamente junto do distribuidor e bomba indicada. Não havendo parque fechado para o carburante, todos os concorrentes ficarão responsáveis e fieis depositários do seu próprio combustível, no qual deverão efectuar 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 *FT-64 - Deluxe Fuel Test*. 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/conductor, 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 efectuada na mesma bomba e estação de serviço indicada para cada prova e a mistura efectuada com o mesmo óleo e percentagem prevista no RTNK para cada categoria.

20.6 - A qualquer momento da prova e em função do resultado da análise efectuada, 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 exclusão 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 efectuada qualquer análise, ou tendo sido efectuada apresentou também inconformidade tendo levado à exclusão, o condutor será excluído de toda a prova.

20.7 - Procedimento de recolha de amostras - será efectuada em conformidade com os regulamentos CIK/FIA.

20.8 - Limite mínimo de carburante num kart - durante a prova, o volume de carburante no reservatório do kart tem de ser superior ou igual a três litros.

20.9 - Reservatórios de capacidade reduzida - nesses casos a análise será efectuada retirando-se, no mínimo, um litro do reservatório do kart, pelo que nas categorias Iniciação e Cadetes, deverá 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 das competições nacionais promovidas pela FPAK, para cada categoria, a marca, modelo e tipo de pneus a utilizar é o que constar no RTNK da respectiva categoria, pelo que o fornecedor deverá colocar em caixas no parque fechado de pneus, à ordem do organizador.

Os condutores, contra a entrega do *voucher* que confirma a respectiva 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, à inteira e exclusiva responsabilidade do concorrente

21.2 - Marcação, controlo técnico e entrega dos pneus - são efectuadas no parque de pneus, sendo a entrega e marcação registada pelo organizador e 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 é obrigatório marcar os pneus definidos no Art. 22.1

Pneus de Chuva - os pneus de chuva poderão apenas ser marcados após o director da prova ter declarado *corrida à chuva*.

21.3 - Marcação de pneus contra apresentação do voucher - para a marcação dos pneus *slick*, e de chuva, o concorrente deverá estar na posse do *voucher*, não sendo autorizado, senão em casos excepcionais reconhecidos pelo CCD, a venda de quaisquer *vouchers* fora do horário previsto no programa da prova.

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.

21.6.1 - Pneu marcado e não utilizado - um pneu que tenha sido marcado numa prova mas que nela não tenha sido utilizado, poderá ser remarcado e unicamente utilizado na próxima prova em que o mesmo concorrente tome parte; para tal deverá ser entregue ao fornecedor oficial que o guardará e transportará para a próxima prova, mantendo-se a regra de quantidade máxima de pneus marcados a utilizar.

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 - 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 director de prova considerar que é uma *Prova à Chuva* (Piso Molhado) e após apresentação da placa *Pista Molhada*. 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 director de prova/corrída 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.

21.12 - Infração à regular utilização de pneus - qualquer infracção poderá levar à exclusão da prova, 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 óptica 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 competição 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.

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 Juíz 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, bem como o regulamento desportivo e regulamento da prova sob os quais a mesma é disputada.

Art. 23 - BRIEFING

23.1 - Briefing escrito - para esclarecimento dos condutores, quanto às regras a cumprir nos diferentes circuitos de karting, é obrigatória a distribuição nas Verificações Administrativas, de um documento escrito, no qual serão abordados pelo director da prova/corrída, 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.

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

23.3 - Briefing verbal - será efectuado por categoria, e pelo director de prova/corrída/starter a todos os condutores na pré-grelha da primeira corrida (ou corrida de qualificação ou final), ficando a ausência de qualquer sujeita às penalidades a aplicar pelo CCD.

23.4 - Briefing às categorias Iniciação e Cadetes - nestas devem estar também presentes os respectivos concorrentes ou progenitores.

23.5 - Briefings adicionais - caso o director de prova/corrída, entenda ser importante efectuar qualquer outro esclarecimento após a 1ª manga ou corrida, este poderá ser realizado na pré-grelha de qualquer das corridas subsequentes, sendo obrigatória, sob pena de exclusão imediata, a presença de todos os condutores.

Art. 24 - TREINOS LIVRES

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

24.2 - Remoção de karts da pista - é da única e exclusiva responsabilidade da organização sendo pois interdita a entrada em pista de um qualquer membro da equipa.

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 competições nacionais promovidas pela FPAK e desde que o regulamento da prova ou o regulamento desportivo não estipule o contrário, os treinos cronometrados serão efectuados numa única sessão de 10 minutos, sendo cronometradas todas as voltas efectuadas por cada condutor. O melhor tempo por volta obtido por cada condutor determinará a grelha de partida para a Manga de Qualificação.

A grelha de partida para a Corrida será determinada pela classificação final obtida na Manga de Qualificação.

25.3 - Grelha em categoria subdividida - para efeitos de formação das grelhas de partida, para uma categoria que seja subdividida em classes a correrem simultaneamente, não haverá qualquer extrapolação da classificação por 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 10min com a composição de cada série a ser definida por sorteio prévio entre todos os participantes.

25.4.1 - Numero impar 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 incorrecto e/ou antidesportivo - qualquer comportamento assim considerado e verificado, nomeadamente o desrespeito pelas normas estabelecidas no Anexo L do CDI, será passível de sanções a aplicar pelo CCD, que poderão ir da exclusão nos treinos cronometrados, ou segundo a gravidade, até à exclusão da corrida ou mesmo prova.

25.6 - Detecção de um peso inferior ao regulamentar - implicará a anulação de todos os tempos até aí obtidos pelo condutor infractor 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/conductor/equipamento) apresente peso inferior ao mínimo obrigatório de qualquer categoria.

25.8 - Controlo de peso e largura de vias - poderá ser efectuado aleatoriamente a qualquer momento dos treinos cronometrados. No final destes, este controlo será efectuado a todos os karts participantes.

25.9 - Verificação a outros órgãos - poderão ser efectuadas a qualquer momento, ou após conclusão dos treinos.

25.10 - Solicitação para verificação técnica no decurso dos treinos - todo o condutor deverá aceder prontamente à solicitação, sem reclamar do tempo necessário à verificação. O não cumprimento desta regra fica sujeita a penalidades a definir pelo CCD, que poderão ir até à exclusão dos treinos cronometrados, ou face à gravidade das atitudes, até à exclusão da corrida ou mesmo prova.

25.11 - Início dos treinos - a partir do momento em que o director de prova/corrída acene a bandeira verde, e desde que se encontre posicionado na zona da pré-grelha, o condutor entrará em pista no momento da sua escolha.

25.12 - 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, poderá solicitar por escrito ao CCD a derrogação do Art. 8.4 destas PEK e autorização para a sua participação na corrida. O CCD emitirá o seu parecer após análise das circunstâncias e consulta ao director de prova/corrída. Da decisão do CCD sobre esta matéria não existe apelo.

25.14 - Participação e posicionamento na pré-grelha, de um condutor 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 de Qualificação, será imediatamente antes de qualquer outro condutor que haja sido excluído após os treinos cronometrados.

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

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 e do presente regulamento.

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

Art. 26 - GRELHA 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 alvará de homologação da pista, conforme previsto nos Art. 15.3 das PEK.

26.3 - Formação Grelhas de Partida - para todas as categorias, e desde que o regulamento da prova ou o regulamento desportivo da competição não o estipulem diferentemente, as grelhas de partida da manga de qualificação serão definidas de acordo com os melhores tempos por volta obtidos por cada condutor nas sessões de treinos cronometrados, nos termos definidos pelos Art. 25.2 - 25.3 - 25.13 e 25.15.

A grelha de partida da Corrida será determinada pela classificação final obtida na Manga de Qualificação

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*.

26.5 - Treinos cronometrados em mais de uma sessão - nesse caso a grelha de partida será definida pela ordem sequencial crescente dos melhores tempos efectuados por cada condutor, segundo o esquema previsto no Art. 26.6.

26.6 - Modo de alinhamento - os condutores da sessão mais rápida ficam todos colocados do lado da pole position e a sessão mais lenta fica colocada do lado oposto, todos eles pela ordem sequencial crescente do tempo obtido .

26.7 - Excepção na TPK - caso o número de participantes classificados nos treinos cronometrados seja superior à capacidade da pista (34 karts em corrida), os condutores que disputarem as corridas que pontuarão para as competições nacionais promovidas pela FPAK, serão seleccionados de acordo com o seguinte esquema:

26.7.1 - Treinos cronometrados numa única sessão - serão eliminados os condutores que obtiverem os piores tempos;

26.7.2 - Treinos cronometrados em mais de uma sessão - a eliminação dos condutores será efectuada alternadamente pelos piores tempos obtidos em cada sessão, até ser atingida a capacidade máxima da pista (34 karts).

O primeiro condutor a eliminar será o que no conjunto das duas sessões tenha obtido o pior tempo e assim sucessivamente.

26.8 - Ex-aequo para a definição da grelha de partida da corrida de qualificação - nesse caso utilizar-se-ão como factor de desempate os tempos da 2ª melhor volta nos treinos cronometrados dos respectivos condutores e se mesmo assim subsistir o empate, utilizar-se-ão os tempos obtidos nas 3ª e seguintes melhores voltas dos respectivos condutores até se desfazer o empate.

26.9 - Preenchimento integral de uma grelha de partida até à sua capacidade máxima - a escolha dos condutores recairá segundo a seguinte ordem de preferência:

- a) participante nos treinos cronometrados, mas sem qualquer volta cronometrada;
- b) que não tenha participado nos treinos cronometrados;
- c) excluído nos treinos cronometrados.

Art. 27 - TIPOS DE PARTIDA

27.1 - Tipo de partidas das diferentes categorias - nas provas das competições nacionais promovidas pela FPAK, o tipo de partidas a aplicar para cada uma das categorias previstas nos RTNK e RTIK, será o seguinte:

Iniciação e X30 Shifter	Partida Parada
Cadetes, Juvenis, Júnior e X30 Super	Partida Lançada

27.2 - Partida lançada - partida controlada, a baixa velocidade, em duas linhas que se segue à volta de formação.

27.2.1 - Critério para dar a partida - só pode ser dada, quando o director de prova/corrída/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 300mts 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 correcta 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 volta de formação ultrapasse a partir desta linha vermelha qualquer outro condutor, sofrerá uma penalização de 10 segundos a adicionar à classificação final da corrida em que esta infracção 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 bandeiras, devendo, nesse caso, ser utilizadas em correspondência com o sistema de semáforos.

- **Luz vermelha** - bandeira do clube organizador ou bandeira nacional levantada.

- **Luz laranja** - bandeira amarela agitada da peanha, pelo director de prova/corrída/starter.

- **Luz verde** - baixar da bandeira do clube organizador ou bandeira nacional.

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 director de prova/corrída/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 Juízes de Facto.

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

27.8 - Penalização por falsa partida ou ultrapassagem da linha vermelha - 10 segundos a adicionada ao tempo de corrida efectuado pelo condutor infractor.

27.8.1 - Anulação de penalização durante uma corrida - na eventualidade de uma qualquer penalização ter sido indevidamente assinalada a um condutor, o director de prova mostrar-lhe-á em tempo útil uma placa, acompanhada do seu número de competição.

PENALIZAÇÃO ANULADA	150
--------------------------------	------------

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

27.9 - Falsas partidas repetidas - o director de prova/corrída/starter, agindo na qualidade de Juiz de Facto, poderá parar o procedimento de partida através da bandeira vermelha e informar do facto o CCD. O qual poderá aplicar ao infractor uma penalização de acordo com a regulamentação em vigor e que poderá ir até à exclusão do evento.

Uma nova partida poderá ser dada de imediato.

27.10 - Necessidade de parar o procedimento de partida durante a volta de formação - se durante a(s) volta(s) de formação, o director de prova/corrída/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 a volta de formação - poderá no novo procedimento de partida retomar o seu lugar na grelha.

27.12 - Necessidade de intervenção mecânica - nesse caso 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 director de prova/corrída/starter não ficará obrigado a aguardar pela conclusão da reparação mecânica do 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 efectuado por ordem do CCD ou FPAK, com os meios disponibilizados pela organização ou FPAK.

- **partidas paradas** - as imagens recolhidas deverão 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 deverão 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 detectar qualquer falsa partida.

27.14.1 - Formato de recolha e identificação das imagens e seu objectivo - em formato digital e gravadas em computador, devendo em cada gravação ser identificada a corrida e categoria a que se refere o filme.

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

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, deverá o CCD antes de visualizar as imagens, assegurar-se que o seu autor/proprietário as 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 accionar um sinal sonoro nos 10 minutos anteriores ao início da manga ou corrida.

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 30 cm.

28.2 - Procedimento de saída da pré-grelha para a volta de formação - o Diretor de Prova/Corrida/Starter logo que o entenda deve mandar mostrar a placa abaixo



ou a bandeira verde. Os condutores, com os seus karts em funcionamento, e saindo da pré-grelha, deverão efectuar uma volta ao circuito e no final dessa volta, colocarem-se no seu lugar na grelha pintada no solo.

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 infracção cometida por outro condutor, o director 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.

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 efectiva 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 director 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.

28.3.4 - Kart sem condições de entrar em pista após completadas 2 voltas - deve ser de imediato retirado da pré-grelha.

28.4 - Procedimento de partida após a volta 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.

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 director de prova/corrída/starter verificar que estão reunidas todas as condições de partida, mandará retirar a bandeira vermelha e acenderá a luz vermelha.

Passados 1 a 3 segundos acenderá a luz verde para a partida efectiva, ou no caso em que os semáforos estejam de acordo com o regulamento CIK/FIA acenderá uma a uma as luzes vermelhas do semáforo, efectuando-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 director de prova/corrída/starter acenderá a luz laranja do semáforo (ou bandeira amarela agitada da pianha,) a qual significa que uma volta de formação suplementar deverá ser efectuada.

28.4.2 - Dificuldade de colocar um motor em funcionamento na pré-grelha - se um motor apresentar dificuldades de funcionamento, o *Assistente* abandonará o kart, apenas podendo tentar novamente, após a partida ter sido dada e todos os condutores terem transposto a linha de partida.

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

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

28.5 - Falta de condições para ser dada a partida - caso o director 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 será mostrada na linha de partida, a placa.



28.6 - Procedimento de partida interrompido, por acção de um ou mais condutores - serão 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. Os comissários de pista agitarão uma bandeira amarela de imediato junto do(s) kart(s) imobilizado(s), bandeiras amarelas, para que todos os outros condutores colocados atrás da linha em que aquele se encontra, sejam avisados de que um kart está imobilizado na grelha e não vai arrancar.

Neste caso nova volta de formação poderá ser autorizada.

No final desta volta de formação, os condutores que entretanto conseguiram partir, não estão autorizados a retomar o seu lugar na grelha, devendo 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 director de prova/corrída/starter e posteriormente pelo CCD, são proibidas sob pena de imediata exclusão, 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 exclusão, 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 correcto posicionamento na grelha, o CCD aplicará ao(s) infractor(es) uma penalidade de 10 segundos. Se as condições da corrida o permitirem, poderá o director de prova informar o(s) condutor(es) dessa penalização por meio de um painel e indicação do número de competição respectivo. Essa penalização será adicionada ao tempo real efectuado na corrida em questão.

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 accionar um sinal sonoro nos 10 minutos anteriores ao início da corrida.

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

29.2 - Procedimento de saída da pré-grelha para a volta de formação - logo que o entenda O director de prova/corrída/starter deve mandar mostrar a bandeira verde ou placa *Motores*, indicando o início da volta (única) de formação.



29.2.1 - Os condutores, com os seus karts em funcionamento e a partir da pré-grelha, entrarão em pista rodando uma volta em velocidade lenta até à linha vermelha, ficando *às ordens* do director de prova/corrída/starter, não podendo receber qualquer assistência exterior para reparação ou regulação de material.

29.2.2 - Manutenção das posições originais - 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 - No caso de um condutor ficar imobilizado, impedido de prosseguir, ou impossibilitado de ocupar o seu lugar, por falta cometida por outro condutor, o director de prova/corrída 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 efectiva, e a totalidade do pelotão haver transposto a linha de partida para início da 1ª volta de corrida.

No caso da saída da pré-grelha se situar após a linha de partida, só poderá partir às ordens do director de prova/corrída/starter e após todo o pelotão haver passado em frente à saída da pré-grelha no decurso da 1ª volta de corrida.

29.4 - Exclusivamente durante o procedimento de partida se um kart não *pegar* imediatamente após a apresentação da bandeira verde para início da volta de formação, é permitida a ajuda dos *Assistentes* (exclusivamente para empurrar) a qualquer condutor, no percurso de ligação da pré-grelha até à linha de partida.

Nestas situações, e apenas na pré-grelha, é autorizada a mudança da vela.

Em qualquer circunstância, esta ajuda (empurrar) apenas será autorizada no caso director 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, deve ser de imediato retirado da pré-grelha.

- 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 Director de Prova no Briefing escrito, o local exacto 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 director de prova/corrída/starter de dar regularmente a partida, será aplicada ao(s) condutor(es) responsável(is), uma penalização de 10 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 efectivar a partida, obrigando à paragem para repetição dos procedimentos de partida, o(s) condutor(es) infractor(es) será(ão) colocado(s) no final da grelha de partida.
- 29.5.2** - Sem prejuízo da penalização a aplicar por desrespeito pela velocidade na volta de formação, ao condutor que ocupa o 1º lugar da grelha (ou a outros condutores nos casos previstos no Art. 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 10 segundos por falsa partida sempre que após a linha vermelha 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 correctamente na 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 director 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 director 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) parados na pista por falta imputável a outro (s).
- 29.11** - O director 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 director de prova/corrída/starter.
- 29.13 - Partida Efectiva 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 deverão apresentar-se a velocidade moderada e alinhados, sendo obrigados na fase de aproximação à linha de partida, a circular dentro dos corredores desde o início destes. Qualquer saída destes corredores será sancionada pelo CCD, com uma penalidade em tempo de 3 segundos por uma saída parcial do corredor e de 10 segundos, por uma saída integral do corredor que serão adicionadas ao tempo real efectuado 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 director 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 baixando a bandeira em caso de avaria do semáforo).

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

29.13.5 - Falsa partida - o procedimento de partida não será parado, sendo aplicado pelo CCD, por proposta do director de prova/corrída/starter uma penalidade de 10 segundos a adicionar ao tempo real efectuado na corrída 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 corrída.

29.13.6 - Falsas partidas repetidas - no caso de falsas partidas repetidas, são aplicáveis as mesmas sanções previstas no Art. 28.9 das presentes prescrições.

29.13.7 - Posição incorrecta numa grelha de partida - o deslocamento de um condutor para uma posição diferente à que lhe corresponda implicará a aplicação de uma penalização de 10 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.

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 infracção a esta obrigatoriedade implica a imediata exclusão.

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 exclusão da corrída.

30.5 - Velocidade dentro da zona de assistência rápida - a entrada, circulação e saída dos karts tem de ser efectuada 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 director 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 corrída.

31.2 - Quando a ordem para neutralizar a corrída for dada, em todos os postos de comissários de pista serão de imediato apresentadas bandeiras amarelas agitadas e painéis *SLOW* (painel de fundo amarelo, com dimensões aproximadas de 60 x 80 cm, com a inscrição *SLOW* a preto) que serão mantidos até final da neutralização.

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

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

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

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

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 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, deve 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 reocupar a posição que detinha na altura em que entrou na zona de reparação (assistência rápida).

31.6 - Logo que o director de prova/corrída ou decidam terminar a neutralização, desligar-se-ão as luzes laranjas intermitentes do semáforo, 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 director de corrida ou pelo director de prova, através da amostragem de uma bandeira verde agitada.

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

Nenhum kart poderá efectuar ultrapassagens antes de haver passado sobre a linha de partida, o que, e para cada 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 exacto 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 de uma corrida de qualificação ou corrida final, será a que resultar da ordem de passagem na linha de chegada aquando da amostragem da bandeira de xadrez.

31.11 - Se a qualquer momento, o director de corrida ou o director de prova, considerarem que a neutralização da corrida não é suficiente para garantir as condições de segurança necessárias, poderão, com a amostragem da bandeira vermelha na linha de partida e em todos os postos de comissários de pista, parar a neutralização. Passando a partir desse momento a vigorarem as normas regulamentares previstas para a interrupção de uma corrida.

Art. 32 - INTERRUPÇÃO DE CORRIDA OU TREINOS

32.1 - Decisão de parar uma corrida ou treinos - será tomada pelo director de prova ou director de corrida, ou no seu eventual impedimento, pelo director adjunto. O CCD por razões que reconheça como importantes, poderá igualmente mandar parar uma corrida.

32.1.1 - Procedimento - o director de prova/corrída exhibirá uma bandeira vermelha agitada na zona da meta e, simultaneamente, todos os postos de sinalização exhibirão 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, deverão preparar-se para parar a qualquer momento seguindo as instruções dos comissários.

32.1.2 - Durante os treinos livres - os condutores seguirão directamente para o parque de chegada.

32.1.3 - Durante os treinos cronometrados - os condutores seguirão directamente 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 - a corrida será repetida até 30 minutos depois e na distância total prevista inicialmente. A primeira partida será declarada nula e sem efeito. Quaisquer penalizações em tempo serão igualmente anuladas. Serão admitidos todos os condutores que tenham iniciado a corrida que foi interrompida, desde que se encontrem em condições de participar até ao limite de tempo para o fecho da pré-grelha para a nova partida.

32.2.3 - Nova hora de partida - será anunciada através de afixação no quadro oficial da prova e/ou da aparelhagem sonora do circuito, devendo ser dada com todos os procedimentos de partida, até 30 minutos após o momento de paragem da corrida, sendo o acesso à pré-grelha (que excepcionalmente nestes casos poderá, por opção do director de prova/corrída, funcionar junto da linha de partida) fechado 5 minutos antes da hora estabelecida para a nova partida.

32.2.4 - Novo procedimento de partida - os karts deverão parar junto da linha dos 25 metros, onde será mostrada uma bandeira vermelha, onde será formada a nova grelha de partida.

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

Qualquer infracção a esta regra levará à imediata exclusão do concorrente, a pronunciar pelo CCD.

32.2.5 - Se para a nova partida a pré-grelha funcionar à saída do parque de montagem, os procedimentos a adoptar pelos condutores e *Assistentes*, são os habituais para os normais procedimentos de partida

32.2.6 - 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.

32.2.7 - 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 efectiva e de acordo com os Art. 28.3.4 e 29.4.

32.2.8 - Reabastecimento de combustível - qualquer reabastecimento de combustível só é autorizado nas condições iniciais, ou seja no parque de combustível/parque de partida.

32.2.9 - Caso C: Igual ou superior a 75 % ao número total de voltas - a corrida é considerada como efectuada 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.

32.3 - Interrupção durante uma corrida de Troféu - estes critérios deverão 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, deverá 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 - deve ser entregue pelo director 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 deverá exibir antes da linha de meta a todos os condutores em pista, uma placa informativa com a indicação *Última Volta*. Esta placa não tem qualquer valor regulamentar servindo apenas de referência para os condutores em pista.



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

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 directamente para o parque fechado, 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 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 alíneas q) ou r) .

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 efectuado o controlo de pesagem.

33.6 - Remoção de karts - os organizadores deverão, em caso de manifesta impossibilidade dos condutores, devidamente reconhecida pelo CCD (*ex.: caso de acidente*), promover a remoção dos respectivos karts para o Parque Fechado.

33.7 - Verificação de karts por categoria - o CCD determinará obrigatoriamente no final de cada prova, 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, o *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, seja por sua própria decisão 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, deverá ser apresentada também ao CCD dentro dos mesmos 15 (quinze minutos) subsequentes à amostragem da bandeira de xadrez, - independentemente da classificação da respectiva 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 objecto 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, da classificação final provisória da prova, com excepção 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 deverá permanecer no parque fechado até à sua abertura definitiva após o final da última corrida da respectiva categoria.

33.12 - Penalidade - qualquer infracção a estas normas implicará a exclusão da prova.

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 e 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 por estes oficiais.

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 - Infracções às presentes disposições - poderão levar à exclusão 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* deverão ser 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. 2.4.2 do RTIK os pesos indicados nos regulamentos técnicos devem ser verificados no controlo de peso efectuado durante uma prova e devem poder ser lidos no visor da balança ou por impressão (seja qual for o seu grau de precisão) com o piloto munido de todo o seu equipamento normal (capacete, óculos, fato, luvas, e botas).

Toda a infracção constatada numa verificação de peso levará à exclusão dos treinos cronometrados, da manga ou da corrida em que se tenha verificado a infracção.

34.9 - Tolerância de pesos - não haverá qualquer tolerância (em gramas) nos casos em que se verificar que o conjunto kart/conductor/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

35.3 - Mostragem da bandeira de xadrez tardiamente - a classificação final considerada válida, será a do momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

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 efectuadas 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 officiosas - devem 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 que afixar no quadro oficial da prova uma informação com a nova hora de afixação das classificações.

35.7 - Prazo para reclamação - se as classificações forem afixadas antes de decorridos 15 minutos após ter sido dada a bandeira de xadrez ao último concorrente classificado, o prazo de 30 minutos para reclamação previsto nos Art. 13 do CDI, só começará a contar a partir do exacto momento em que deveriam ter sido afixadas.

35.8 - Exceptuabilidade ao Art. 33.8 - para uma reclamação técnica entre duas corridas da mesma categoria é reduzido aos 15 minutos subsequentes à amostragem da bandeira de xadrez, independentemente de a classificação da respectiva corrida haver já sido afixada.

35.9 - 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 efectiva e ultrapassado a linha de partida ao sinal de partida, mesmo que não haja conseguido completar uma única volta.

35.10 - Desempate entre 2 ou mais condutores que não concluem 1 volta - o desempate para a classificação na corrida será efectuada pelo melhor tempo entre os mesmos nos treinos cronometrados.

Art. 36 - DEFINIÇÃO DE INCIDENTE

- qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais condutores, que seja reportado ao director de prova/corrída ou ao CCD e que na opinião deste:
- obrigue à paragem de uma corrida nos termos das PEK;
- constitua infracção a este regulamento ou ao CDI;
- constitua uma falsa partida;
- provoque a falsa partida de um ou mais condutores;
- parte para a corrida numa posição incorrecta relativamente ao seu lugar na grelha;
- provoque uma colisão;
- force um outro condutor a sair da pista;
- não permita intencionalmente uma manobra de ultrapassagem;
- constitua desrespeito à sinalização por bandeiras;

Art. 37 - REGRAS DE CONDUTA

37.1 - Análise de infracções em pista - as infracções às normas de condução será analisada através de registos vídeo. Se se verificar ter existido alguma infracção às normas de condução em circuito, a FPAK poderá, dentro das competências que lhe são inerentes, instaurar um inquérito sobre

tal infracção, independentemente do CCD da prova haver ou não investigado/reportado tal incidente e sobre o mesmo haver pronunciado decisão.

37.2 - Código de Conduta em Circuitos de Karting (CIK-FIA) - tem de ser respeitado, devendo o CCD em caso do seu eventual incumprimento 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, por falsa partida, utilização sistemática das bermas exteriores da pista, condução anti-desportiva, ajudas e assistências interditas, não respeitar a sinalização das bandeiras Preta ou Preta com disco Laranja, bem como quaisquer outras previstas nestas PEK.

a) falsa partida - 10 segundos;

b) por desrespeito ao alinhamento nas partidas ou circular fora dos corredores - 10 segundos;

c) comportamento que impeça o director de prova/corrída /starter de dar regularmente a partida lançada - 10 segundos;

d) condutor sem vestuário aprovado - imobilização imediata e exclusão 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 - exclusão ou de acordo com a gravidade exclusão do evento;

f) condutor em infracção técnica de embraiagem na pré-grelha - impossibilidade de participar nos treinos cronometrados ou corridas (o controlo das embraiagens será efectuado por um CT ou Delegado Técnico, que actuarão como Juizes de Facto);

g) condutor em infracção técnica durante ou após os treinos cronometrados - anulação de todos os tempos obtidos.

h) condutor em infracção técnica durante as corridas - exclusão da prova quando detectada na última corrida ou corrida final, ou exclusão das respectivas corridas quando detectada nas corridas que antecedam a última corrida da prova;

i) recusa de se submeter às Verificações Técnicas - exclusão;

j) comportamento ou conduta anti-desportiva - exclusão;

k) falta de peso - exclusão;

l) ultrapassagem sob bandeira(s) amarela(s) - penalidade em tempo ao critério do CCD, exclusão da corrida ou exclusão obrigatória (em caso de reincidência numa mesma prova).

m) reocupação de lugar ou ultrapassagem após passar a linha vermelha (durante a volta de formação das partidas lançadas) - 10 segundos;

n) utilização ou substituição fraudulenta de pneus marcados - exclusão do evento;

o) não respeitar a sinalização das bandeiras Preta ou Preta com disco Laranja - exclusão da corrida ou do evento;

p) carenagem frontal não conforme - será mostrada bandeira preta com círculo laranja;

q) novas carenagens frontais (homologação 2015-2020) - 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 actuando 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, será imposta ao respetivo condutor uma penalização em tempo de 10 segundos que será adicionado ao tempo total de corrida ou à melhor volta obtida nos treinos cronometrados, efetuado por esse condutor;

r) carenagens frontais (homologação válida anterior a 01/01/2015) - será imposta penalidade idêntica (10 segundos) a qualquer condutor que cruze a linha de chegada sem a respetiva carenagem ou com a mesma em posição não corretamente montada;

Estas penalidades em tempo não são susceptíveis de *Apelo* nos termos do Art 14.2.2 das PGAK.

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

38.4 - Outras penalidades:

a) Conduta anti-desportiva - exclusão da prova, 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 director de prova ou do CCD.

b) exclusão - por infracção que tenha repercussão directa sobre a classificação da prova, limitar-se-á à corrida em que a infracção tenha sido constatada e deverá ser imediatamente comunicada ao concorrente ou chefe de equipa;

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

38.5 - Toda a decisão de exclusão, ou penalização de um condutor, será comunicada da seguinte forma:

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

notificado às ...h ...m, mas recusando assinar a notificação

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

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

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. 14.2.2 das PGAK, as penalidades em tempo previstas nestas PEK bem como nos Regulamentos Desportivos ou Técnicos Nacionais de Karting, não são susceptíveis de apelo.

Art. 39 - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

39.1 - O Clube organizador dará conhecimento aos condutores, através do regulamento da prova ou ainda através de circulares especiais, de todas as prescrições ou aditamentos que entenda dever publicar e que tenham merecido a prévia aprovação da FPAK.

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 e da FPAK.

39.3 - O CCD poderá, a título excepcional, dar instruções aos concorrentes, através de circulares especiais (Aditamentos) nos termos do CDI.

Tais circulares, datadas e numeradas sequencialmente, deverão ser entregues a todos os concorrentes que deverão confirmar, por assinatura, o seu recebimento, devendo ser impressas em papel de cor diferente dos demais documentos a afixar ou distribuir.

Para uma melhor uniformização de procedimentos, recomenda-se que o papel destas circulares seja de cor amarela.

39.4 - Qualquer decisão e/ou comunicação do CCD ou do director de prova que diga respeito a um determinado concorrente, deverá ser-lhe 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 efectuado imediatamente antes do início de cada treino ou corrida do respectivo 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 deverão 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, deverá tão rápido quanto possível, fazê-lo em local seguro de forma a não constituir obstáculo aos outros condutores e ao normal desenrolar da prova.

41.2 - Os karts acidentados ou sem possibilidade de continuarem em prova deverão 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 protecção do sinal regulamentar (bandeira amarela).

41.3 - Remoção de um kart para o paddock ou zona técnica apenas será efectuado no final das sessões de treinos ou corridas, devendo 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, bem como eventuais restrições à sua utilização.

Art. 43 - OFICIAIS DA PROVA

43.1 - Directores de corrida na mesma prova - uma prova na qual se disputem corridas de várias categorias poderá ter directores de corrida, diferentes, tendo nesse caso os seus nomes de constar no regulamento da prova, tal como a identificação do director da prova, que será o responsável por todos os directores de corrida.

43.2 - Nomeação de um director de corrida - poderá ser feito pela FPAK para as provas do CNK.

43.3 - Modificação da lista de oficiais de prova - qualquer modificação deverá ser comunicada por Aditamento a entregar a todos os concorrentes e a afixar no quadro oficial da prova, antes do seu início.

Art. 44 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

44.1 - Se a distribuição de prémios tiver lugar no mesmo dia do final da prova (em cada categoria) e à hora prevista no regulamento da prova, 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 - Efectuando-se obrigatoriamente uma distribuição de prémios oficiosa após o final da última corrida, com base nas classificações finais provisórias, da prova e se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelo CCD ou pela FPAK (TAN), 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 deverá 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. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado

ACTUALIZAÇÕES
