

Publicado em 23.12.2024

Atualizado em XX.XX.XXXX

## Art. 1 - ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO

**1.1 - Regulamentação Aplicável** - a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza no sistema de jornada dupla, o Campeonato de Portugal de Karting (CPK) o qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), Prescrições Específicas de Karting (PEK), Regulamento Técnico Nacional de Karting (RTNK), Regulamento Técnico Internacional de Karting (RTIK), pelo presente regulamento e regulamentos das provas que o compõem e anexos a estes.

### 1.2 - Campeonatos em disputa no CPK

	Categoria	Subcategoria	
Campeonato de Portugal de Karting Toyota	INICIAÇÃO	-	
	CADETES	-	
	X30 Mini	-	
	JÚNIOR	-	
	X30 Sénior	-	-
			X30 Master
	X30 Super Shifter		Sénior
			Master
			Gentleman

**1.3 - Mínimo de provas para efetivar o campeonato** - desde que se realizem, no mínimo, três das provas referidas no Art. 2.1 do presente regulamento.

## Art. 2 - PROVAS PONTUÁVEIS

### 2.1 - Conforme calendário desportivo nacional e quadro abaixo

Prova	Organizador
Circuito de Viana do Castelo	N.D.M.L.
Circuito de Portimão	A.I.A.
Circuito de Palmela	K.C.L.
Circuito de Braga	C.A.M.
Circuito de Bombarral	A.C.D.M.E.

## Art. 3 - KARTS, MOTORES E CHASSIS ADMITIDOS

**3.1** - Em todas as provas pontuáveis para o CPK serão admitidas a participar as categorias de karts, Iniciação, Cadetes, X30 Mini, Júnior, X30 Sénior, e X30 Super Shifter, tais como definidas pelos Regulamentos Técnico Nacional e Internacional de Karting.

**3.1.1** - A categoria X30 Super Shifter terá três subcategorias, conforme Artº 4.2 das PEK, que correm simultaneamente.

**3.1.1.1** - A categoria X30 Sénior terá uma subcategoria, conforme Artº 4.2 das PEK, que corre simultaneamente com a X30 Sénior.

**3.1.2 - Idades** - as condições de exigência dos limites mínimos e máximos de idade para participação em cada categoria e subcategoria, são as que se encontram estabelecidos no Art. 4 das PEK.

### 3.2 - Número máximo de Karts admitidos em pista

Corridas	36 Karts
Treinos Livres	51 Karts
Treinos Cronometrados	36 Karts

**3.3** - Em cada prova do **CPK**, cada condutor pode apresentar à verificação inicial, no máximo:

**3.3.1 - INICIAÇÃO** - Na categoria Iniciação, os motores a utilizar serão exclusivamente os disponibilizados pela Riakart no local da prova, os quais serão entregues mediante sorteio a efetuar em cada prova e para todos os condutores inscritos.

**3.3.1.1** - Em cada prova, cada condutor pode apresentar à verificação inicial, no máximo um chassis.

**3.3.1.2 - Troca de Chassis** - no decurso de uma prova, o condutor poderá substituir o chassis, ficando sujeito às penalizações previstas no Art. 3.3.5 do presente regulamento, **quando o chassis tenha um número de homologação diferente do que vai ser substituído**. Em nenhuma circunstância, o chassis substituído poderá ser reutilizado nessa prova.

**3.3.1.3 - Troca de Motor** - nos termos do Art. 1.1.7 do RTNK da categoria Iniciação, após a entrega do motor, cada condutor terá apenas oportunidade de uma troca de motor durante todo o OPK, CPK e TPK, não sendo nesta primeira troca, imputada qualquer penalização. Esta troca é irreversível, não sendo, em nenhuma circunstância, autorizado a reutilização na mesma prova do motor substituído.

No decurso do OPK, CPK e TPK, qualquer outra troca de motor além da primeira, fica sujeita às penalizações previstas no Art. 3.3.5 do presente regulamento.

De qualquer forma, qualquer substituição do motor só poderá ser efetuada por outro a disponibilizar pela Riakart, ficando esta substituição condicionada à disponibilidade de stock existente e mediante sorteio.

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

**3.3.2 - CADETES, X30 MINI, JÚNIOR, X30 Sénior, e X30 SUPER SHIFTER** - um chassis e dois motores, nos termos dos seguintes artigos:

**3.3.2.1 - Motor** - no decurso de uma prova, o condutor poderá utilizar dois motores sem que lhe seja aplicada qualquer penalização. Porém, nas verificações técnicas iniciais, um dos dois motores terá de ser obrigatoriamente apresentado a verificação. Se o condutor tiver necessidade de utilizar um 2º motor, terá de previamente à sua utilização, obter autorização do Delegado Técnico da FPAK e apresentá-lo a verificação técnica, procedendo à entrega do motor que foi até ali utilizado, o qual ficará em parque fechado até ao final da prova, à guarda dos Comissários Técnicos (CT). O motor substituído não mais poderá ser reutilizado na mesma prova.

**3.3.2.1.1** - ~~Em qualquer circunstância não~~ É autorizada a reparação de motores.

**3.3.2.1.2** - A troca do motor tem de ser autorizada pelo Delegado Técnico da FPAK.

**3.3.2.1.3** - O desrespeito das regras referidas em 3.3.2.1 e 3.3.2.1.1 implicará a desqualificação da prova.

**3.3.3- Chassis troca:**

**a) Com mesmo número homologação** - no decurso de uma prova é autorizado a troca do **chassis uma única vez por outro com o mesmo número de homologação, sem qualquer permissão de, na mesma prova, reutilizar o chassis substituído. ficando sujeito às penalizações previstas no Art. 3.3.5 e sem qualquer permissão de reutilização na mesma prova do chassis substituído.**

**b) Com número homologação diferente, mas da mesma marca** - a troca de chassis por outro com número de homologação diferente, mas respeitando a mesma marca do chassis a substituir, fica sujeito às penalizações previstas no Art. 3.3.5 e sem qualquer permissão de, na mesma prova, reutilizar o chassis substituído

**3.3.3.1** - A troca do chassis terá de ser autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD), depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico.

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

**3.3.4 - Material substituto:**

**a) motor:** apenas os motores apresentados a verificação técnica poderão ser utilizados, ~~não podendo ser reparados.~~

**b) chassis:** para a sua substituição, terá de ser sujeito a verificação técnica e selado ou marcado. Essa verificação técnica apenas poderá ocorrer a partir do momento em que pelo CCD haja sido emitida (por escrito) a respetiva autorização de substituição.

**3.3.5 - Penalizações Chassis** - Em qualquer circunstância, respeitando o Art 16.9 das PEK, a substituição do chassis no decurso de uma prova implicará as seguintes penalizações, **quando não tenha o mesmo número de homologação do chassis substituído:**

**a) Depois das Verificações Técnicas Iniciais e antes dos Treinos Cronometrados 1 ou Treinos cronometrados 2 (TC1 / TC2)** - o condutor recuará 10 posições na grelha de partida (em relação ao posicionamento que o melhor tempo por si registado nos treinos cronometrados lhe atribuiria) para a manga de qualificação;

**b) Depois dos treinos cronometrados 1 ou Treinos cronometrados 2 (TC1 / TC2) e antes da manga de qualificação** - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a manga de qualificação, independentemente do tempo que haja registado nos treinos cronometrados.

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

**c) Depois da manga de qualificação 1 ou manga de qualificação 2 (MQ1/MQ2) e antes da corrida 1 ou corrida 2** - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a respetiva corrida, independentemente da classificação que haja registado na manga de qualificação.

No caso de haver mais do que um condutor nessa situação, a colocação no final da grelha corresponderá à classificação final de cada um dos condutores após a soma da 1ª e 2ª manga de qualificação.

**3.4 - Alteração de marca de chassis** - para todas as categorias, a marca do chassis apresentado por um condutor na verificação técnica inicial da primeira prova do CPK em que participar, terá que manter-se inalterada durante todo o campeonato.

Excecionalmente, e no decurso do CPK, será autorizada a mudança da marca do chassis, mudança essa que será irreversível a partir do momento em que seja efetuada.

Nos termos do Art 16.9 das PEK, no decurso de uma prova não é autorizada a substituição de chassis de marca diferente da declarada no boletim de inscrição ou da que vier a ser apresentada nas VTI.

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

#### **Art. 4 - CONCORRENTES - CONDUTORES**

**4.1** - O CPK é aberto a todos os licenciados titulares de uma licença desportiva de concorrente / condutor válida à data das provas, segundo os termos definidos pelo Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor.

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

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

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

**4.4 - Tipo de licenças de Condutor:**

<b>Categorias</b>	<b>Licença</b>
<b>Iniciação</b>	<b>K5</b>
<b>Cadetes</b>	<b>K4</b>
<b>X 30 Mini</b>	<b>K3</b>
<b>Júnior</b>	<b>K2</b>
<b>X30 Sénior</b>	<b>K1</b>
<b>X30 Super Shifter</b>	

#### **Art. 5 - ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO**

**5.1 - Números de competição** - de acordo com o Art. 9 das PEK.

#### **Art. 6 - PONTUAÇÕES NOS CAMPEONATOS**

**6.1** - Só serão atribuídas pontuações a concorrentes que participem em pelo menos uma prova até à 3ª prova, inclusivé. Um concorrente que comece a participar no Campeonato a partir da 3ª+1 prova não irá pontuar no Campeonato.

## **Art. 7 - INSCRIÇÕES NAS PROVAS**

---

**7.1 - INICIAÇÃO** - a taxa de inscrição única em cada prova é de no máximo 95€ sendo que e em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos pelo Art. 17 das PGAK.

**7.2 - CADETES** - a taxa de inscrição em cada prova, é de no máximo 150€, sendo que e em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos pelo Art. 17 das PGAK

**7.3 - X30 MINI, JÚNIOR, X30 Sénior, e X30 SUPER SHIFTER** - a taxa de inscrição em cada prova do CPK é livre, sendo definida no regulamento particular, sendo que e em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos pelo Art. 17 das PGAK.

**7.4** - A inscrição em cada prova pontuável para o CPK será da responsabilidade dos respetivos concorrentes e deverá ser feita pelos interessados nos termos previstos no Art. 9.3.1 e 9.5 das PGAK nos prazos estipulados nos respetivos regulamentos particulares. Os concorrentes das subcategorias Sénior, Master e Gentleman da X30 Super Shifter, e da subcategoria Master da X30 Sénior, que se enquadrem no Art 3.1.1, do presente regulamento, deverão inequivocamente inscrever-se na respetiva subcategoria da categoria a que pertençam.

**7.5** - Embora cada prova do CPK seja disputada em jornada dupla, a inscrição na prova é feita para o total da prova, não sendo autorizado inscrições por jornadas.

## **Art. 8 - PNEUS**

---

**8.1** - A quantidade, marca, modelo e tipo de pneus, são definidos de acordo com o RTNK, das categorias, Iniciação, Cadetes, X30 Mini, Júnior, X30 Sénior e X30 Super Shifter.

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

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

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

**8.4** - Um dispositivo de controlo e medição *MiniRAE* Lite, será usado no acesso à pré-grelha dos treinos cronometrados, mangas de qualificação e corrida final, 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.

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

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

**8.5** - Se pela medição *VOC* se verificar que um ou mais pneus não estão em conformidade com os regulamentos, o condutor e o kart não serão autorizados a entrar na pré-grelha para participar na correspondente corrida. Nestas circunstâncias, o CT agirá na qualidade de juiz de facto.

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

**8.6 - INICIAÇÃO** - Entre as provas, a Riakart será responsável pela manutenção dos pneus em parque fechado.

## **Art. 9 - CARBURANTE E TESTE DE CARBURANTE**

---

**9.1** - De acordo com as normas estabelecidas no Art. 20 das PEK e ainda no RTNK.

## **Art. 10 - CRONOMETRAGEM**

---

**10.1** - De acordo com as normas estabelecidas no Art. 13 das PEK.

## **Art. 11 - EMBRAIAGEM**

---

**11.1** - De acordo com as normas estabelecidas no Art. 13.14 das PEK. Poderá ser utilizado um sistema com vista à análise e controlo do cumprimento da regulamentação técnica, de acordo com o RTNK, podendo ser aplicada uma caução e/ou taxa pela utilização deste sistema/dispositivo.

## **Art. 12 - EQUIPAS**

---

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

**12.2** - No caso em que o concorrente não esteja a bordo do seu kart, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade ao conductor quando este tiver idade igual ou superior a dezoito anos. Quando a idade do conductor for inferior a dezoito anos, essa responsabilidade pertence ao concorrente inscrito.

## **Art. 13 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS**

---

**13.1** - De acordo com as normas estabelecidas no Art. 16 das PEK.

**13.2** - O local e data/hora é o que se encontra no horário anexo ao regulamento da prova.

## **Art. 14 - HORÁRIO DA PROVA**

---

**14.2** - De acordo com a grelha horária tipo (de cumprimento obrigatório) do CPK, publicado pela FPAK em [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt).

## **Art.15 - DESENVOLVIMENTO DA PROVA**

---

**15.1** - Para cada categoria, cada prova do Campeonato Portugal de Karting, será disputada em dois dias no sistema de jornada dupla. Cada jornada (dia), adiante designada por «Corrida 1/ Corrida 2», serão independentes entre si, não interferindo o resultado da Corrida 1 com o desenvolvimento da Corrida 2.

**Corrida 1:** TL1+TL2+TC1+MQ1+C1

**Corrida 2:** TL3+TC2+MQ2+C2

Cada Corrida terá pontuação específica para o CPK.

Cada prova do CPK será disputada de acordo com o seguinte programa:

### **1º Dia:**

- Verificações Administrativas e técnicas

### **Corrida 1**

- Treinos livres (2 sessões de 10 minutos cada) (TL1+TL2)
- Treinos cronometrados - (uma sessão de oito (8) minutos) (TC1)
- Uma corrida manga de qualificação (MQ1)
- Uma corrida (C1)
- Cerimónia de Pódio

### **2º Dia - Corrida 2**

- Treinos livres (uma sessão única de 10 minutos) (TL3)
- Treinos cronometrados - (uma sessão de oito (8) minutos) (TC2)
- Uma corrida manga de qualificação (MQ2)
- Uma corrida (C2)
- Cerimónia de Pódio
- Verificações Técnicas finais

**15.1.1** - As subcategorias Sénior, Master e Gentleman da categoria X30 Super Shifter correrão em todas as fases da prova em simultâneo.

**15.1.2** - A subcategoria Master da categoria X30 **Sénior**, correrá em todas as fases da prova em simultâneo com a categoria X30 **Sénior**.

**15.2 - Treinos livres** - nos termos previstos no Art. 24 das PEK.

**15.3 - Treinos cronometrados** - nos termos previstos no Art. 25 das PEK.

### **15.4 - Grelhas de partida:**

**15.4.1** - Para cada corrida serão definidas nos termos estabelecidos no Art. 26 das PEK:

**a) mangas de qualificação 1 e 2** - com a classificação dos respetivos treinos cronometrados 1 e 2;

**b) corridas 1 e 2** - de acordo com a classificação das respetivas mangas de qualificação 1 e 2.

**15.5** - Quando em qualquer categoria se verificar um número de condutores superior à capacidade da pista, a definição das grelhas de partida para as mangas de qualificação 1 e 2, será estabelecida nos termos definidos nas PEK.

**15.6** - Qualquer condutor que não tenha participado nos treinos cronometrados 1 (TC1) nem na primeira manga de qualificação (MQ1), ou, tendo participado nos treinos cronometrados 1 (TC1) não te nha participado nas mangas de qualificação 1 e 2 (MQ1, MQ2). não será autorizado a participar no restante programa da prova/evento.

**15.7 -Director de Corrida** permanente será nomeado pelo FPAK para o CPK 2025 que exercerá as suas funções de acordo com o Art 11.10 do CDI.

## **Art. 16 - PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES (PARA O CPK)**

**16.1** - Em cada uma das mangas de qualificação (MQ1 e MQ2) e segundo a classificação final de cada uma delas, os condutores obterão para o CPK 2025 (tendo em atenção o disposto no Art. 6), 50% (cinquenta por cento) dos pontos previstos no Art. 16.1.1 do presente regulamento.

<b>MANGAS DE QUALIFICAÇÃO 1 e 2 (MQ1 e MQ2)</b>	
1º	12,5 Pontos
2º	<del>10</del> 11 Pontos
3º	<del>8,5</del> 10 Pontos
4º	<del>7</del> 9 Pontos
5º	<del>6</del> 8 Pontos
6º	7,5 Pontos
7º	4 7 Pontos
8º	<del>3</del> 6,5 Pontos
9º	<del>2</del> 6 Pontos
10º	<del>1</del> 5,5 Ponto
11º a 15º	<del>0,</del> 5 Pontos
<del>16º e seguintes</del> 12º	<del>0,25</del> 4,5 Pontos
13º	4 Pontos
14º	3,5 Pontos
15º	3 Pontos
16º	2,5 Pontos
17º	2 Pontos
18º	1,5 Pontos
19º	1 Pontos
20º e seguintes	0.5 Pontos

**16.1.1** - Em cada uma das provas definidas no Art. 2.1 e segundo a classificação final de cada uma das corridas 1 e 2, os condutores obterão (tendo em atenção o disposto no Art. 6), os seguintes pontos para o CPK.

<b>Corridas 1 e 2</b>	
1º	25 Pontos
2º	<del>20</del> 22 Pontos
3º	<del>17</del> 20 Pontos
4º	<del>14</del> 18 Pontos
5º	<del>12</del> 16 Pontos
6º	<del>10</del> 15 Pontos
7º	<del>8</del> 14 Pontos
8º	<del>6</del> 13 Pontos
9º	<del>4</del> 12 Pontos
10º	<del>2</del> 11 Pontos
11º a 15º	<del>1</del> 10 Pontos
<del>16º e seguintes</del> 12º	<del>0,5</del> 9 Pontos
13º	8 Pontos



14°	7 Pontos
15°	6 Pontos
16°	5 Pontos
17°	4 Pontos
18°	3 Pontos
19°	2 Pontos
20°	1 Pontos
21° e seguintes	0,5 Pontos

**16.1.2 - Pontuação Extra** - Adicionalmente, nos termos do Art. 13.1.1 das PGAK e tendo em atenção o disposto nos Art. 6, serão ainda atribuídos os seguintes pontos extra:

<b>Melhor tempo nos treinos cronometrados (TC 1 e TC 2)</b>	<b>1</b>
<b>Volta mais rápida na C1 e C2 (VMR C1 / C2)</b>	<b>1</b>

**16.2** - Para as subcategorias Sênior, Master e Gentleman da categoria X30 Super Shifter, e da subcategoria Master da categoria X30 **Sênior**, será extrapolada da classificação geral dos treinos cronometrados 1 e 2, mangas de qualificação 1 e 2 e das corridas 1 e 2, uma classificação específica sendo por ela atribuída a pontuação prevista nos Art. 16.1, 16.1.1 e 16.1.2.

**16.2.1** - Para as categorias X30 **Sênior** e X30 Super Shifter, haverá para efeitos de pontuação no CPK prevista nos Art. 16.1, 16.1.1 e 16.1.2, uma classificação à geral e outra por subcategorias

**16.3** - Sem prejuízo de eventuais alterações, o CPK é composto pelas cinco provas indicadas no Art. 2.1.

**16.3.1** - Conforme programa descrito no Art. 15.1, cada prova é composta por duas corridas separadas, designadas corrida 1 e corrida 2, compreendendo cada uma delas treinos livres (TL) uma sessão de treinos cronometrados (TC) uma manga de qualificação (MQ) e a respetiva corrida (C1 ou C2)

**16.3.2** - Em cada corrida, a pontuação final para efeitos de CPK, resulta da obtenção dos pontos relativos à classificação final na respetiva manga e corrida, acrescida da pontuação extra que resultar do melhor tempo nos respetivos treinos cronometrados (TC) e volta mais rápida na corrida (VMR), (ex. pontuação final de cada corrida = TC+MQ+C+VMR).

**16.3.3** - Sem prejuízo do artº 16.1.3, para o apuramento da pontuação final do CPK serão considerados até ao máximo de oito melhores pontuações obtidas nos termos do Artº 16.3.2, em cada uma das dez corridas (pontuação e respetivas pontuações extras) podendo estas, ser apuradas de diferentes provas que constituem o CPK.

**16.3.3.1** - Para efeitos de apuramento de pontuação, a ausência na prova, a não participação na corrida, a **exclusão** ou desqualificação, não serão contabilizadas, para efeitos do apuramento da pontuação final do CPK, retirando-se para o apuramento final outra pontuação efetivamente obtida, ~~de acordo com o Art. 13.4.2 das PGAK.~~

**16.3.4** - No final do CPK, eventuais casos de igualdade de pontuação serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 13.1.3 das PGAK.

**16.3.5 - Classificação no CPK** - para se classificar é necessário ter participado e obtido pontos, no mínimo em 3 provas. (Cf. Art. 13.3 PGAK).

**16.3.6** - Considera-se que uma prova do CPK é o conjunto da atividade desportiva disputada num fim-de-semana composta pelos treinos livres, treinos cronometrados, treinos de carburação, mangas de qualificação e corridas.

## Art. 17 CORRIDAS - PRÉMIOS

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

CATEGORIA	Mangas de Qualificação 1 e 2	Corrida 1 e 2
	Distância	Distância
Iniciação	4 voltas	5 voltas
Cadetes	10 Km	12 Km
X30 Mini	14 Km	18 Km
Júnior	18 Km	20 Km

X30 <b>Sénior</b>	18 Km	20 Km
X30 Super Shifter	15 Km	18 Km

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

- a)** no mínimo os 3 primeiros classificados à geral na corrida 1 de cada categoria (Iniciados, Cadetes, X30 Mini, Júnior, X30 **Sénior** e X30 Super Shifter);
- b)** no mínimo os 3 primeiros classificados na corrida 2 de cada categoria (Iniciados, Cadetes, X30 Mini, Júnior, X30 **Sénior** e X30 Super Shifter);
- c)** o concorrente (equipa) do vencedor da corrida 1 de cada categoria (Iniciados, Cadetes, X30 Mini, Júnior, X30 **Sénior** e X30 Super Shifter);
- d)** o concorrente (equipa) do vencedor da corrida 2 de cada categoria (Iniciados, Cadetes, X30 Mini, Júnior, X30 **Sénior** e X30 Super Shifter);
- e)** o primeiro classificado da subcategoria X30 Shifter **Sénior** na corrida 1 (extrapolada);
- f)** o primeiro classificado da subcategoria X30 Shifter **Sénior** na corrida 2 (extrapolada);
- g)** o primeiro classificado da subcategoria X30 Shifter Master na corrida 1 (extrapolada);
- h)** o primeiro classificado da subcategoria X30 Shifter Master na corrida 2 (extrapolada);
- i)** o primeiro classificado da subcategoria X30 Shifter Gentleman na corrida 1 (extrapolada);
- j)** o primeiro classificado da subcategoria X30 Shifter Gentleman na corrida 2 (extrapolada);
- l)** a piloto feminina melhor classificada de cada categoria e subcategoria
- m)** o primeiro classificado da subcategoria X30 **Sénior** Master na corrida 1 (extrapolada);
- n)** o primeiro classificado da subcategoria X30 **Sénior** Master na corrida 2 (extrapolada);

**17.3** - O organizador indicará no respetivo regulamento da prova a lista de prémios e o local da sua distribuição.

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

**17.5- Material dos prémios** - são proibidos prémios em acrílico a distribuir aos 3 pilotos melhor classificados de cada categoria e melhor da subcategoria, bem como ao Concorrente. Estes prémios deverão ser em metal ou ligas metálicas e apresentar a dignidade necessária para honrar as boas classificações alcançadas no Campeonato de Portugal de Karting.

**17.6** - Os troféus são de desenho livre, mas devem refletir a importância do evento.

Eles devem mostrar:

- a)** O logotipo do Campeonato
- b)** O nome oficial do evento
- c)** A classificação do Conductor.

**17.7** - O formato dos troféus será:

- a) Troféu do vencedor** - altura mínima de 40 cm (100%)
- b) Troféu do segundo classificado** - mínimo 35 cm de altura (88%)
- c) Troféu do terceiro classificado** - mínimo 28 cm de altura (70%)

**17.7.1** - Ao Concorrente e vencedor da Subcategoria, os troféus devem estar ao nível do troféu do segundo classificado (mínimo 35 cm de altura)

## **Art. 18 - PRÉMIOS FINAIS**

**18.1** - Os prémios finais do CPK serão atribuídos nos termos definidos no Art. 23 das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK):

### **18.1.1**



**a)** Ao condutor das categorias Iniciação, Cadetes, X30 Mini, Júnior, X30 **Sénior**, X30 Master, X30 Super Shifter, X30 Super Shifter Sénior, X30 Super Shifter Master e X30 Super Shifter Gentleman, que no final do CPK tiver obtido o maior número de pontos (de acordo com os Art. 6 e 16 do presente regulamento), será atribuído o título de CAMPEÃO DE PORTUGAL DE KARTING.

**b)** Pontuação Final no CPK - segundo o Art. 13.1.3 das PGAK, para ser considerado campeão é necessário um mínimo de 3 (três) classificados no campeonato na respetiva categoria e subcategoria. Caso tal não aconteça será declarado vencedor aquele que obtiver maior número de pontos, cumprindo as regras específicas do campeonato.

## **Art. 19 - GENERALIDADES**

---

**19.1 - Sinalização** - os condutores deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada nos termos do Art. 18 das PEK e do 2.15 Prescrições Gerais CIK/FIA.

**19.1.1** - Bandeira Azul e Vermelha (Dupla Diagonal) prevista na alínea f) do Art. 18.2 das PEK - não será utilizada no CPK.

**19.2 - Briefings** - um *briefing* escrito para todos os condutores será distribuído nas verificações documentais. Contudo, um briefing presencial com o diretor de prova / corrida e todos os condutores de cada categoria será efetuado na pré-grelha da 1ª manga de qualificação dessa categoria.

Caso o diretor de prova / corrida, entenda ser importante efetuar qualquer outro esclarecimento após a 1ª manga de qualificação, este poderá ser realizado na pré-grelha de qualquer das corridas subsequente

## **Art. 20 - RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS**

---

**20.1 - Reclamações ou apelos** - devem ser apresentados nos termos definidos no CDI, bem como nos Art. 14 das PGAK.

**20.2 - Duvidas ou casos não previstos neste regulamento** - serão analisados e decididos pela direção da FPAK.

**20.3 - Modificações ao presente regulamento** - será introduzida, conforme especificado no Art. 2.5.1 das PGAK. A validade de tais alterações, terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK.