

Publicado em 23.12.2024

Atualizado em XX.XX.XXXX

## Art. 1 - ORGANIZAÇÃO DO OPEN

**1.1 - Regulamentação Aplicável** - a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza o Open de Portugal de Karting (OPK) 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 - Categorias em disputa no OPK

	Categoria	Subcategoria	
Open de Portugal de Karting	INICIAÇÃO	-	
	CADETES	-	
	X30 Mini	-	
	JUNIOR	-	
	X30 <b>Sénior</b>	-	-
			X30 Master
	X30 Super Shifter		Sénior
			Master
			Gentleman

## Art. 2 - PROVAS PONTUÁVEIS

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

Prova	Organizador
CIRCUITO DE <b>BALTAR</b>	<b>C.A.M.</b>

## Art. 3 - KARTS ADMITIDOS

**3.1** - Na prova pontuável para o OPK serão admitidas a participar as categorias de karts, Iniciação, Cadetes ~~4T~~, 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 **Sénior** terá uma subcategoria, conforme Artº 4.2 das PEK, que corre simultaneamente com a X30 **Sénior**.

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

**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** - Na prova do OPK, cada condutor pode apresentar à verificação inicial, no máximo:

**3.3.1 - INICIAÇÃO** - serão admitidas a participar exclusivamente os karts definidos no RTNK 2024 da categoria Iniciação e nas condições ali estabelecidas.

**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 da 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 da 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 na verificação técnica inicial de cada prova poderão ser utilizados e substituídos, ~~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, 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** - 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 e antes da 1ª e 2ª 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 ou da classificação da 1ª manga.

No caso de haver mais do que um condutor nessa situação a colocação no final da grelha corresponderá à classificação do treino cronometrado ou da 1ª manga.

**c) Depois da 2ª manga de qualificação e antes da pré-final e corrida final** - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a corrida, independentemente da classificação que haja registado após a soma da 1ª e 2ª 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.

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

**4.1** - O OPK 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 OPK 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>
Iniciação	<b>K5</b>
Cadetes	<b>K4</b>
X 30 Mini	<b>K3</b>
Júnior	<b>K2</b>
X30 <b>Sénior</b>	<b>K1</b>
X30 Super Shifter	

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

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

#### **Art. 6 - INSCRIÇÃO NA PROVA**

**6.1** - A taxa de inscrição na prova do OPK, obedece aos seguintes valores:

**Iniciação** - 95 € (máximo) sendo que em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro

**Cadetes**- 150€ (máximo) sendo que em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro.

**X30 Mini, Júnior, X30 Sénior, X30 Super Shifter** - a taxa de inscrição é livre, sendo definida no regulamento da prova, sendo que e em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos pelo Art. 17 das PGAK.

**6.2** - A inscrição na prova do OPK 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 estipulado no respetivo regulamento da prova. Os concorrentes das subcategorias Master da X30 **Sénior** e Sénior, Master e Gentleman da X30 Super Shifter, que se enquadrem no Art 3.1.1, do presente regulamento, deverão inequivocamente inscrever-se na respetiva subcategoria da categoria a que pertençam.

#### **Art. 7 - PNEUS**

**7.1** - 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.

**7.2** - 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 OPK. 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. Este procedimento não é aplicável à categoria Iniciação.

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

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

**7.4** - 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.

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

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

## **Art. 8 - CARBURANTE E TESTE DE CARBURANTE**

---

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

## **Art. 9 - CRONOMETRAGEM**

---

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

## **Art. 10 - EMBRAIAGEM**

---

**10.1** - 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. 11 - EQUIPAS**

---

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

**11.2** - No caso em que o concorrente não esteja a bordo do seu kart, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade ao condutor quando este tiver idade igual ou superior a dezoito anos.

Quando a idade do condutor for inferior a dezoito anos, essa responsabilidade pertence ao concorrente inscrito.

## **Art. 12 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS**

---

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

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

## **Art. 13 - HORÁRIO DA PROVA**

---

**13.1** - De acordo com a grelha horária a distribuir pelo organizador.

## **Art. 14 - DESENVOLVIMENTO DA PROVA**

---

**14.1** - Para todas as categorias, o programa da prova do Open de Portugal de Karting, será disputado numa jornada de 2 dias, com o seguinte esquema:

### **1º Dia**

- Verificações Administrativas e Técnicas
- Treinos livres
- Treinos cronometrados (TC) - (uma sessão de oito (8) minutos para cada categoria)
- Manga de qualificação 1 (MQ1)
- Manga de qualificação 2 (MQ2)

### **2º Dia**

- Treinos carburação (uma sessão única de 10 minutos)
- Pré-final (PF)
- Corrida final (CF)
- Cerimónia de Pódio (oficiosa)
- Verificações Técnicas Finais

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

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

**14.4 - Grelhas de partida:**

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

**a) Manga de Qualificação 1 (MQ1)** - com a classificação dos treinos cronometrados;

**b) Manga de Qualificação 2 (MQ2)** - pela classificação da 1ª manga

**c) Pré-Final** - pelo somatório de pontos obtidos nas duas mangas de Qualificação.

**d) Corrida Final** - a grelha será formada pela soma dos pontos obtidos por cada piloto nas corridas de qualificação e na pré-final.

**14.4.1.1 Pontuação** - pela classificação de cada manga de qualificação e pré-final será atribuída a seguinte pontuação exclusivamente para formação da grelha:

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

*e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto*

**14.4.1.2 - X30 Sénior e X30 Super Shifter** - correndo juntas as respetivas subcategorias, para a formação das grelhas de partida da MQ1, MQ2, PF e CF não haverá qualquer extrapolação por subcategorias da classificação dos treinos cronometrados e das corridas, sendo as respetivas grelhas formadas de acordo com a classificação geral da fase competitiva que dará origem à formação da grelha de partida.

**14.4.2** - Para efeitos de pontuação em cada manga de qualificação e pré-final, considera-se que um Condutor participa nessa corrida, desde que participe regularmente na partida efetiva e ultrapasse a linha de partida, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

**14.4.3** - Se um Condutor não participar numa das mangas de qualificação ou pré-final, ser-lhe-ão atribuídos **N+2 pontos**, sendo **N** o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respetiva categoria.

**14.4.3.1** - Ao Condutor desqualificado numa manga de qualificação ou pré-final serão atribuídos **N+3 pontos**, sendo **N** o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respetiva categoria.

**14.4.4 - Desempate** - em caso de *ex-aequo* no somatório de pontos o desempate efetua-se:

**a) para pré-final** - após as duas mangas de qualificação o desempate para a formação da grelha da corrida pré-Final, será efetuado pela classificação dos treinos cronometrados. Em situações em que não se realizarem treinos cronometrados, será considerado como fator de desempate o melhor resultado obtido na 1ª corrida de qualificação.

**b) para a final** - caso se verifique empate, na soma dos pontos das mangas de qualificação e pré-final, será considerado como fator de desempate a melhor pontuação obtida no final das corridas de qualificação.

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

**14.6 - Impedimento de participar** - qualquer condutor que não tenha participado nos treinos cronometrados nem na primeira corrida de qualificação, **ou, tendo participado nos treinos cronometrados não tenha participado nas mangas de qualificação 1 e 2 (MQ1, MQ2)**, não será autorizado a participar na prova/evento.

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

## **Art. 15 - DISTÂNCIAS E PRÉMIOS - CORRIDAS**

**15.1** - 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 e Pré-final	Corrida Final
	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

**15.2** - Pela classificação obtida na corrida final serão premiados, em cerimónia de pódio distintas:

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

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

**15.3.1** - De acordo com o Art. 16.5 das PGAK todos os participantes receberão da organização um troféu de participação.

**15.4** - 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.

**15.5**- Material dos prémios - são proibidos prémios em acrílico a distribuir aos pilotos 3 melhor classificados de cada categoria e melhor classificado 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 Open de Portugal de Karting.

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

Eles devem mostrar:

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

**15.7** - 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%)

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

## **Art. 16 - VENCEDOR DO OPEN**

**16.1** - O condutor que na corrida Final do OPK se classifique em 1º lugar nas Categorias Iniciação, Cadetes, X30 Mini, X30 **Sénior**, X30 Super Shifter e Subcategorias X30 Master, X30 Super Shifter Sénior, X30 Super Shifter Master e X30 Super Shifter Gentlemen, será declarado Vencedor do Open de Portugal de Karting da respetiva categoria ou subcategoria.

## **Art. 17 - PRÉMIOS FINAIS DO OPEN DE PORTUGAL DE KARTING**

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

## **Art. 18 - GENERALIDADES**

**18.1 - 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.

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

**18.2 - 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. 19 - RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS**

---

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

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

**19.3 - 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.