

CADERNO DE ENCARGOS PARA ORGANIZADORES DE PROVAS DE KARTING – 2013

ACTUALIZAÇÃO EM 04-12-2012

1. Todos os Organizadores de provas de Karting promovidas pela FPAK, que não sejam os proprietários das pistas onde decorrerá o evento, devem remeter à FPAK com a antecedência mínima de 90 (noventa) dias em relação à data de realização da prova, uma confirmação por escrito, emitida pelos proprietários do Kartódromo, comprovando a sua cedência para a prova em causa, no integral respeito dos requisitos da Homologação Oficial da pista.

Por parte dos proprietários das pistas deverá ainda ser confirmado (também por escrito) que no dia da prova (Sábado ou Domingo), apenas serão autorizados a circular na pista os Karts inscritos na prova.

No caso de por acordo entre o Clube Organizador e os proprietários da pista, se desenrolarem no dia imediatamente anterior à prova, treinos livres privados para as categorias nacionais de Karting, tal impedimento terá início a partir das 08.00 horas desse dia.

2. Treinos privados antes da prova – *Constatando-se ter sido prática habitual, que no (s) dia (s) anterior (es) ao início de qualquer prova do Calendário Desportivo Nacional, um relativamente elevado número de Concorrentes inscritos na prova comparece no circuito para efectuar treinos privados, recomenda-se fortemente que o organizador providencie junto do proprietário do Circuito, para que nesse caso sejam criadas as condições mínimas de segurança aos Condutores e Assistentes, nomeadamente:*

a) Permanência em todo o período de treinos de no mínimo uma ambulância e um paramédico;

b) Elaboração, publicação e distribuição a todos os Condutores de uma ordem sequencial de sessões de treinos por categoria, onde esteja indicada a hora de início de cada sessão para cada categoria;

c) Que cada sessão de treino, tenha a duração de entre 15 a 20 minutos por categoria;

d) Controle na linha de chegada, por um responsável do circuito, que faça cumprir e respeitar a sequência dos treinos publicada;

e) Não autorizar que as categorias de iniciação treinem conjuntamente com outras categorias superiores. Recomendando-se a adopção do seguinte critério: em cada sessão:

A categoria Iniciação treinará sozinha. A categoria Cadetes poderá treinar em simultâneo com a Juvenis. As categorias Júnior, X30 e a X30 Shifter treinarão sozinhas e em separado;

f) Que se o programa da prova contemplar Verificações (Documentais ou Técnicas) na véspera da prova, para cumprimento do horário previsto para estas verificações seja prevista previamente uma hora de encerramento da pista.

3. Todas as provas de Karting promovidas pela FPAK, deverão respeitar a grelha horária publicada pela FPAK, ou a que se encontrar anexa ao Regulamento Particular.

Nas provas onde seja permitido integrar outras categorias, os horários poderão ser ajustados de acordo com a quantidade de categorias inscritas, seguindo no entanto, o mesmo princípio e intervalos de horário, constante da grelha horária tipo, publicada pela FPAK.

4 Com a antecedência mínima de 30 minutos em relação ao horário de início dos treinos livres oficiais e dos treinos de carburação, os Organizadores deverão ter a pista montada com todos os elementos necessários, incluindo ambulâncias, médicos e paramédicos.

5. Deverá ser feito um Briefing entre o Director de Prova, o Starter, os Fiscais de Pista, o Médico Chefe e o responsável pelos serviços de luta Anti-fogo, na presença dos Comissários Desportivos, a fim de se concertarem modos e métodos de actuação durante todo o decorrer da prova.

6. Quando o Starter não for simultaneamente o Director de Prova, deverá realizar-se entre estes dois Oficiais e os elementos que irão estar na Pré-Grelha e grelha de partida, uma reunião de modo a haver uma coordenação de funções devidamente especificada.

Na Pré-Grelha deverão estar disponíveis os Comissários considerados necessários para rapidamente coordenarem a saída às ordens do Starter (mínimo de 3 elementos).

Nas partidas paradas, deverão estar disponíveis na grelha, Comissários suficientes para verificarem as falsas partidas, conferir a regular posição de cada Condutor na grelha e para assinalarem através da bandeira amarela, quando algum Concorrente ficar imobilizado (mínimo de 6 elementos).

Os procedimentos de partida deverão ser filmados e registados em formato digital, nos termos previstos nas PRK.

Estes Comissários de Pista estão proibidos de entrar em pista para ajudar qualquer Condutor, antes da partida ser efectuada. Apenas depois de dada a partida, os Karts poderão ser removidos para local seguro.

Na linha vermelha marcada na pista que antecede a linha de partida, deverá ser colocado um elemento licenciado que actuando como Juiz de Facto verificará o cumprimento da regulamentação estipulada para esta linha durante os procedimentos de partida rolante.

No início da última volta de cada corrida deverá ser mostrada da pianha do Director de Prova, a todos os Condutores a placa indicativa "ÚLTIMA VOLTA"

7- O procedimento das partidas lançadas passa a ser o seguinte:

Durante a volta de formação após exibição da bandeira verde, os Condutores, após a passagem da linha vermelha deverão apresentar-se a velocidade moderada e alinhados.

Todos os Condutores são obrigados na fase de aproximação à linha de partida, a circular dentro dos corredores desde o início destes. Qualquer saída destes corredores será sancionada pelos Comissários Desportivos, com uma penalidade em tempo de 3 (três) segundos por uma saída parcial do corredor e de 10 (dez) segundos por uma saída integral do corredor.

Estas penalizações serão adicionadas ao tempo real efectuado na corrida

Na fase de aproximação da linha de partida, o semáforo vermelho estará aceso. Nenhum Kart poderá acelerar ou ultrapassar até que as luzes vermelhas dos semáforos se apaguem (ou se acenda a luz verde).

Tendo sido respeitado os alinhamentos, o Starter dará a partida apagando as luzes vermelhas (*no caso de utilização semáforos, de acordo com a regulamentação CIK-FIA*) ou acendendo a luz verde do semáforo (ou ainda baixando a bandeira do Clube ou bandeira Nacional, em caso de avaria do semáforo).

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

8. Na pista, deverão ser colocados os seguintes Comissários de Pista:

Postos: Fiscal de Pista (sinalização / rádio) – 2 (mínimo) por posto

Interior da pista:

Chefes de Posto: 1 por cada zona abrangida pelo máximo de 3 postos de Fiscal de Pista.

Os Chefes de Posto terão à sua responsabilidade os Fiscais de Pista da sua zona de intervenção respectiva, e terão como função a fiscalização dos incidentes e ocorrências verificados em pista, anotando os dados necessários à elaboração do respectivo relatório, que imediatamente após cada corrida, farão chegar ao Director de Prova, o qual, após análise, os transmitirá ao C.C.D.

Apenas os Chefes de Posto entregarão à Direcção da Prova os relatórios elaborados por si ou pelos Fiscais de Pista.

Comissários de Apoio – colocados estrategicamente, e em número suficiente, de modo a abrangerem o maior número de zonas da pista, para resolverem qualquer situação que se verifique durante os treinos ou corridas (retirar Karts acidentados, avariados, etc.).

Os Chefes de Posto, os Fiscais de Pista e os Comissários de Apoio estarão sempre sob o comando do Director de Prova (ou do seu Adjunto, ou do Chefe de Segurança), e com eles em permanente comunicação rádio, não podendo, após as corridas, abandonar o circuito, sem autorização do DP, por poder vir a ser necessária a sua presença junto do DP ou do CCD, para esclarecimento de qualquer facto ocorrido em pista.

9. No Secretariado deverá haver um Responsável especificamente designado para apoiar o CCD (entrega e recolha de todos os documentos) e ainda com a missão de assegurar que no final de cada corrida, os tempos ou classificações que forem emitidos pela Cronometragem, sejam recolhidos dentro dos prazos estabelecidos para a afixação / publicação.

Será no Secretariado que deverá ser feita uma análise prévia a essas pautas e só depois aposta a hora de afixação e a data, o que é da exclusiva competência do Director da Prova (ver § único do Art.º 21º das Prescrições Gerais).

Os elementos da Cronometragem oficial e o Director da Prova (ou o Director de Prova Adjunto) deverão ter uma reunião prévia para estudarem o método de trabalho.

O responsável pela Cronometragem e elaboração das classificações, não poderá abandonar o Circuito sem o prévio acordo do Presidente do CCD, dada a eventual necessidade de serem refeitas quaisquer classificações.

10. Regulamentação específica para a Zona Técnica:

A Zona Técnica deverá obedecer ao princípio do “modelo tipo” constante no Regulamento Nacional de Circuitos de Karting – Competição, e apresentar uma área suficiente que permita uma perfeita fluidez dos trabalhos.

Esta zona será subdividida nos seguintes parques:

- Parque de verificações (que poderá ser substituído por uma sala reservada do complexo desportivo)
- Parque de partida
- Parque de chegada
- Parque de pesagem
- Parque Fechado
- Parque de armazenagem de pneus e gasolina.
- Zona de Verificação Técnica Inicial (ZVTI) a criar junto ao parque de chegada (*)

(*) *Embora integrante da Zona Técnica, nesta ZVTI não deve vigorar o regime de Parque Fechado, uma vez que alguns elementos colaboradores do Condutor (não necessariamente os Assistentes oficiais) poderão de ali ter acesso para entrega de material a verificar, não utilizado nos treinos livres.*

- Pré-Grelha
- Veículo de recolha de Karts

O acesso a todos estes parques / zonas é reservado e deverá estar sempre sob vigilância. Toda a Zona Técnica e respectivos Parques deverão estar vedados com rede de 2 m de altura mínima.

No caso de a (s) vedação (ões) ser (em) constituída (s) por painéis amovíveis de rede, deverá recorrer-se a formas de união invioláveis, de forma a impossibilitar a separação, a qualquer título, desses painéis. À excepção do Parque de Verificações, os acessos ou saídas, deverão ser efectuados apenas por um único local.

Para um melhor e mais eficiente controlo de toda a ZT, recomenda-se que antecedendo a rede delimitadora, sejam colocadas a cerca de 1,5 mt desta, grades tipo "polícia" ou "camarárias" que impossibilitem a aproximação à rede delimitadora.

Pessoal necessário (mínimo em permanência)

- 1 - Comissário Técnico Chefe
- 1 - Comissário Técnico-adjunto
- 2 - Comissários Técnicos (ou Estagiários)
- 2 - Elementos para auxiliar na pesagem, sendo um deles o controlador da balança
- 2 - Comissários responsáveis pelos Parques de Partida e Chegada.
- 2 - Comissários responsáveis pela marcação de pneus
- 4 - Controladores para recepção de pneus, jerrycans da gasolina e óleo
- 4 - Controladores para entrega de pneus e gasolina
- 1 - Controlador para a entrada do Parque de Partida
- 1 - Controlador para a saída do Parque de Chegada
- 3 – Controladores para a formação da Pré-Grelha e verificação da conformidade dos pneus.
- 1 – Responsável pela recolha dos Karts estacionados na pista.

Equipamento necessário:

- ✓ Compressor a debitar no mínimo 6 bar, com 5 tomadas e dispendo de manómetro, para o Parque de Partida (montagem de pneus); uma tomada com manómetro para as Zonas de Assistência Rápida Vários baldes com saponária para facilitar a montagem e verificação dos pneus
- ✓ Caixotes para o lixo
- ✓ Baldes de areia para deitar sobre possíveis derrames
- ✓ Zona coberta para os pneus e gasolina
- ✓ Saída de emergência para as ambulâncias.
- ✓ Relógio de ponteiros, com diâmetro mínimo de 30 cm junto ao acesso da Pré-Grelha.
- ✓ Sistema de aviso sonoro, tipo "buzina de spray" ou outro, para aviso do fecho da Pré-Grelha.
- ✓ Prateleiras ou outro sistema que permita guardar / armazenar em relação a cada Condutor, o número máximo de pneus autorizado (seco e chuva). As prateleiras deverão ser subdivididas por categorias e nelas constar uma etiqueta com o nº de competição de cada Condutor, de forma a facilitar o depósito e levantamento do material.
- ✓ Prateleiras para guardar os jerrycans da gasolina e latas de óleo.

Fluxograma – tipo

Deverá ser incluída no Regulamento Particular da Prova, uma planta descritiva do funcionamento da Zona Técnica.

Nunca se deverá permitir que os Karts se cruzem ao fazerem os percursos, salvo na zona de entrada e saída em que os Karts circulem nos “porta-karts” (que pode ser a mesma para facilidade de controle).

10.1. Para as Verificações Técnicas iniciais deverão os Organizadores providenciar o número de Comissários Técnicos suficientes para a formação obrigatória de duas linhas de verificação simultânea para que as mesmas se processem com a rapidez desejada e cumprimento dos horários previstos no programa da prova.

10.1.1 – Sendo as Verificações Técnicas Iniciais (VTI) realizados imediatamente após os treinos livres oficiais, a saída da pista após qualquer Condutor terminar a sua sessão de treinos livres, será feita obrigatoriamente pela Zona Técnica com entrada no Parque de Chegada. Assim, imediatamente após a conclusão dos treinos livres e ainda sem sair do Parque de Chegada serão efectuadas a todos os Concorrentes as Verificações Técnicas Iniciais (VTI). Um espaço apropriado e confinante com o Parque de Chegada deverá ser previsto para este efeito.

Qualquer Condutor que não participe nos treinos livres, fica no entanto obrigado ao cumprimento do horário previsto para as VTI da sua categoria, sendo o acesso às VTI efectuado pela entrada que dá acesso ao Parque a quem venha do Paddock. Todo o restante material a submeter às VTI e que o Concorrente não tenha utilizado nos treinos livres deverá ser presente no horário estabelecido, na zona das VTI, por um elemento da sua Equipa.

10.2. Os "transponders" deverão ser entregues previamente ao início dos treinos livres, com a recomendação de serem colocados para todos os treinos livres, para teste dos mesmos pela Cronometragem. Também para os “TP” transponders pessoais (personal transponders) a sua utilização é obrigatória em todas as sessões de treinos livres oficiais. Nos casos em que a Cronometragem não detecte registo de utilização de transponder, comunicará o facto ao DP ou seu adjunto, que, para resolução do problema, de imediato mostrará ao Condutor em causa a bandeira preta com circulo laranja.

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.

10.3 - Um sistema/dispositivo específico para a recolha de dados com vista à análise e controle do cumprimento da Regulamentação Técnica, poderá ser utilizado, o qual será utilizado de acordo com as normas que pela CIK-FIA e pela FPAK vierem a ser estabelecidas.

Uma caução poderá ser aplicada pela utilização deste sistema/dispositivo

11. Os elementos que têm por missão controlar o bom funcionamento dos Parques e Pré-Grelha, deverão ter em atenção que é absolutamente interdito ao Condutor e ao (s) Assistente (s) entrar ou sair (para reentrar) isoladamente nos Parques, já que apenas o podem fazer conjuntamente.

Deverão ainda verificar:

- Que o conjunto Kart / Condutor / Assistente (s) entram simultaneamente nos Parques e que os Assistentes têm os seus identificativos pessoais devidamente colocados;
- Que nos Parques, os “Assistentes” utilizam os identificativos correspondentes ao kart a que estão a dar assistência conforme consta no boletim de inscrição.
- Que seja elaborada uma ficha de registo, onde seja, de forma clara e legível, registada a identificação clara da pessoa que em qualquer altura de prova levante material seja porque razão for.

Tal ficha deve ser rubricada pelo Assistente que fizer o levantamento do material.

Que os Karts que entram na Pré-Grelha se apresentam com os pneus devidamente marcados pelos Comissários Técnicos.

12. Durante os procedimentos de partida parada, deverá ser colocado um Comissário de Pista entre a linha vermelha e a linha de partida com uma “raquete” STOP, de modo a poder parar todos os Condutores que vierem atrasados em relação à formação da grelha de partida, de forma a evitar que um kart cuja partida terá de ser parada, a faça de forma lançada.

13. Deverão estar disponíveis na linha de partida e chegada (*que poderá não estar posicionada no mesmo lugar*) e nos postos de Fiscais de Pista, jogos de bandeiras com as medidas regulamentares de:

Dimensões mínimas das bandeiras: 60cm x 80 cm

A bandeira vermelha e a de xadrez medirão: 80cm x 100cm

14. Todos os postos de Fiscais de Pista deverão estar protegidos no sentido de circulação da pista (e em todos os lados em que seja possível um kart abalroar os Fiscais de Pista), e numerados com painéis de 50 cm² (*recomendável 100 cm²*) em material flexível e sem arestas vivas.

A numeração será de cor preta sobre fundo branco e crescente a partir da linha de partida.

Estes painéis serão colocados de maneira a serem facilmente identificados pelos Condutores e de frente para o sentido da corrida.

Dentro do perímetro de protecção de cada posto, de forma a proporcionar as melhores condições de trabalho aos Comissários de Pista, cada posto, poderá ser dotado de um pequeno habitáculo amovível (ou fixo em permanência), construído em material não resistente ao impacto e fortemente ancorado ao solo.

A face superior, as faces laterais e a face posterior poderão ser resguardadas com material plastificado não rígido, ressaltando-se contudo, que nas metades superiores das faces laterais, será obrigatória a aplicação de material plástico transparente, para que em caso algum possa ser impedida a total visibilidade da parte da pista que está à responsabilidade dos Comissários.

A face virada para a pista não poderá, em caso algum, ter qualquer resguardo, nem que seja para cobrir/proteger uma pequena área dessa face.

A partir da face superior para a frente do habitáculo, é autorizada a aplicação de uma pala. Toda a estrutura, cobertura e resguardos, deverão ser concebidos e montados de forma a terem resistência às intempéries

15. Deverá haver uma placa para ser apresentada aos Condutores com o seu número de competição (3 algarismos) e placas para sinalizar “Motores”, “Pista Molhada”, “Partida Atrasada”, “Última Volta” “Penalização Anulada” e as “Penalidades em tempo” que lhe forem aplicadas.

16. Um sistema de Conta-voltas decrescente (electrónico ou manual) é obrigatório junto à linha de chegada.

17. Entre a Direcção da Prova e todos os Postos dos Comissários de Pista, Pré-Grelha, Comissário Técnico Chefe e Reboques, deverá haver ligação permanente via rádio.

18. Devem os Organizadores dispor de 2 Comissários de Apoio que recolham os bicos dos Karts deixados na pista para os entregarem na assistência rápida ou parque de chegada.

19. As identificações oficiais pessoais ou de veículo, emitidas pela FPAK ou pela CIK/FIA darão sempre acesso (com as restrições nelas constantes) às instalações do circuito.

20. Nos termos das PRK a todos os Concorrentes de cada Categoria das competições nacionais promovidas pela FPAK, serão atribuídos números permanentes para todas as provas de 2013.

Esse número será atribuído pela FPAK, para os Concorrentes/Condutores inscritos no Campeonato de Portugal de Karting e Troféu do Futuro, e pelo respectivo Organizador, para os Concorrentes/Condutores não inscritos na primeira prova em que participem, e manter-se-á o mesmo ao longo de todo o ano para todas as diferentes competições nacionais promovidas pela FPAK.

No Troféu de Iniciação – Tributo a Figueiredo e Silva, onde não há Pré-Inscrição na FPAK, o número de competição será atribuído pelo organizador na primeira prova em que cada Conductor se inscrever e manter-se-á o mesmo até ao final da época desportiva do ano em curso.

A FPAK atribuirá o primeiro número de cada série, ao Campeão Nacional da respectiva Categoria do ano anterior, e desde que este se mantenha a competir nessa mesma Categoria.

No caso de o Campeão Nacional em título num determinada Categoria, não competir no ano em curso nessa Categoria, o primeiro número não será atribuído.

Os Organizadores de cada prova deverão assim respeitar o seguinte critério para os números a atribuir:

Iniciação	001 ⇔ 049
Cadetes	051 ⇔ 075
Juvenis	101 ⇔ 149
Júnior	151 ⇔ 199
X30	201 ⇔ 299
X30 Shifter	301 ⇔ 350

Após cada prova disputada, a FPAK registará em listagem específica, e mediante a informação recebida do respectivo Organizador da Lista de Inscritos definitiva da sua prova, o número de competição que foi atribuído a determinado Conductor, o qual será mantido cativo para toda a época. Esta Lista será publicada e sucessivamente actualizada, no site da Internet da FPAK.

Assim, o Organizador da prova seguinte, deverá consultar a Listagem de números já atribuídos, para que lhe seja possível atribuir novos números aos Condutores que se inscrevam na sua prova e que ainda não tenham qualquer número de competição atribuído no ano em curso.

A qualquer condutor que, após a sua primeira inscrição numa prova do Calendário Nacional de Karting e para a qual lhe foi atribuído um número de competição, transite para categoria diferente, receberá para usar na nova categoria, um novo número de competição correspondente à nova categoria em que se vier a inscrever pela primeira vez.

21. Nos termos das PRK, os Organizadores fornecerão a cada Concorrente e durante as Verificações Documentais, os identificativos especiais para os elementos "Assistente" (com ou sem acesso à zona Técnica), "Conductor", "Concorrente", "Convidado", mencionados no Boletim de Inscrição e placa identificativa (*medida aproximada de 25x10 cm*) para uma viatura com acesso ao Paddock.

Os identificativos em cartão, com medidas aproximadas de 14 x 9,5 cm, deverão conter:

- Logótipos da FPAK e do Clube Organizador.
- Nome da prova
- Data: *dias/mês/ano*

- Número de competição
- Categoria
- Identificação do portador
- Fotografia (que poderá ser fotocopiada de forma visível e identificável)

Serão colocados em bolsas plásticas, devendo os seus utilizadores ostentá-los permanentemente de forma visível,

Nos termos das PRK as licenças desportivas de todos os elementos (Concorrente, Condutor, Assistentes, etc.) constantes no boletim de inscrição deverão obrigatoriamente ser apresentadas nas Verificações Documentais.

22. Combustível

Em cada prova das competições nacionais promovidas pela FPAK, o Organizador da prova indicará no Regulamento Particular, a identificação e localização do posto abastecedor de combustível, bem como o número da bomba abastecedora, o qual para todos os efeitos será considerado como abastecedor oficial da prova. Todos os Concorrentes farão a aquisição obrigatoriamente junto do distribuidor indicado.

Nada impede que a bomba abastecedora seja a que se encontrar dentro do próprio circuito, (recomenda-se que a gasolina a abastecer seja de 98 octanas sem chumbo).

A Organização terá de garantir a aquisição de uma amostra do carburante oficial, no mínimo de 5 litros, que estará na posse do Organizador à responsabilidade do Comissário Técnico Chefe.

O “jerrycan” onde se encontre a amostra do carburante deverá ter colado no seu exterior uma etiqueta identificativa com a menção “Carburante Oficial” e deve ainda identificar o tipo de carburante, a data e designação da prova.

Recomenda-se que a tampa do “jerrycan” da amostra, esteja devidamente fechada com cadeado e a chave na posse do CT Chefe.

Nos casos em que o abastecimento seja efectuado em bomba do circuito, é dispensada a colocação da amostra em “jerrycan”. No entanto, o organizador deve acautelar a necessidade de vir (em) a ser recolhida (s) amostra (s), pelo que, deve dispor do vasilhame necessário.

Dentro do horário previsto no programa da prova, todos os Concorrentes ficam obrigados ao depósito dos “jerrycans” com o combustível e do lubrificante em Parque Fechado, os quais ali permanecerão até ao final da prova. As misturas serão feitas no Parque Fechado.

Os “jerrycans” devem ter marcado no exterior de forma visível e em tinta indelével o número de competição do condutor a quem se destina o combustível.

Todos os procedimentos de análise ao combustível encontram-se regulamentados, e em qualquer momento da prova poderão ser realizadas recolhas.

23. Pneus

Para cada categoria participante nas provas das competições nacionais promovidas pela FPAK em 2013, a marca, tipo e preço de pneus a utilizar por cada Condutor será publicada pela FPAK no Regulamento Técnico de cada Categoria ou nas Normas de Fornecimento de Pneus.

Em cada prova do Calendário Desportivo Nacional, os pneus serão entregues ao Organizador pela (s) empresa (s) que vier (em) a ser divulgada (s) pela FPAK, a (s) qual (is) os colocará (ão) em Parque Fechado segundo as indicações do Organizador.

Um elemento designado pelo Organizador deverá fazer a ligação com a empresa distribuidora, no sentido de verificar a conformidade (modelos, tipos, Ref., etc.) e quantidade de pneus entregues para cada categoria.

Após o fecho das inscrições o Organizador deverá remeter por fax para a empresa distribuidora, a lista de inscritos em cada Categoria e/ou Classe.

Um documento assinado por ambas as partes (Organizador e empresa distribuidora) deve ser elaborado, o qual, entre outros itens, deverá identificar a Prova, e mencionar a quantidade, tipo, modelo e referência dos pneus entregues ao Organizador, bem como os que vierem a ser devolvidos à empresa por não terem sido levantados pelos Condutores.

Qualquer divergência verificada entre o Organizador e a empresa distribuidora deverá ser do conhecimento do Observador FPAK presente na prova, o qual diligenciará no sentido de encontrar a melhor solução para eventuais divergências surgidas.

Se tal se vier a justificar, destas divergências ou conflitos deverá o Organizador remeter à FPAK relatório discriminativo.

Para todos os Condutores, os pneus depositados em Parque serão montados exclusivamente no Parque de Montagem, daí apenas podendo sair para os treinos cronometrados, mangas e corridas.

A gestão da utilização dos pneus suplentes é livre e da responsabilidade do Concorrente, podendo apenas ser levantado (s) e marcado (s) no Parque Fechado. O (s) pneu (s) substituído (s) ficará (ão) depositado (s) em Parque Fechado podendo no entanto ser reutilizados a qualquer momento da prova

No início da prova os Concorrentes são obrigados a marcar até 6 pneus Slick (3 para a frente e 3 para trás).

Em relação a todas as categorias, excepto nas Categorias cujo regulamento Técnico disponha em contrário, qualquer pneu que tenha sido marcado (mesmo que não tenha sido utilizado), não poderá voltar a ser utilizado em qualquer outra prova das competições nacionais promovidas pela FPAK.

Os pneus de chuva estão sujeitos ao regime de Parque Fechado, mas apenas poderão ser marcados quando o Director de Prova declarar "Corrida à Chuva"; podendo, contudo, por opção do Concorrente, serem também marcados na mesma altura da marcação dos pneus Slick. A sua marcação será feita contra a entrega do voucher pelo Concorrente e no momento do seu primeiro levantamento no Parque Fechado.

Para as categorias autorizadas a utilizar pneus de chuva, só é permitida a sua utilização após de pelo DP ter sido declarada corrida à chuva.

Nas categorias Iniciação e Cadetes não é autorizado o uso de pneus de chuva.

A utilização de pneus de chuva é facultativa, no entanto o Director de Prova poderá mandar sair da pista, através da exibição de Bandeira Preta, qualquer Conductor que apresente uma condução considerada perigosa.

Cada Conductor não poderá utilizar nos treinos cronometrados e corridas, outros pneus Slick ou de chuva, que não os marcados previamente pelos Comissários Técnicos expressamente para essa prova.

A utilização simultânea de pneus de diferentes marcas e modelos ou de Slick/pneus de chuva, no mesmo kart, é proibida em todas as circunstâncias, sendo objecto de desclassificação.

Nos treinos livres e nos de carburação (Warm Up) os pneus a utilizar não são marcados, devendo os Karts aceder à pista com pneus montados no Paddock.

Qualquer infracção à regular utilização de pneus levará à desclassificação da prova. Os Comissários Técnicos e Controladores de Parque são, para este efeito, considerados Juizes de Facto.

24. Comunicações Rádio

- Deverão ser utilizadas duas frequências de rádio distintas, para as comunicações entre os vários elementos da organização.

a) Numa frequência deverão comunicar os Oficiais de Prova, nomeadamente: Director de Prova, Director de Prova Adjunto, Presidente do CCD, Cronometrista Chefe, Médico Chefe de Prova, Secretário da Prova, Comissário Técnico Chefe, Responsável pela segurança, Responsável pelos resultados da prova, Controlador da pesagem, responsável de apoio à Pré-Grelha;

b) Noutra frequência deverá comunicar o Director de Prova, Director de Prova Adjunto, Chefe da Segurança, Comissários de Pista, Comissários de apoio na pista, responsável pela viatura de recolha de Karts, Comissário Técnico Chefe, Controlador da saída do Parque de Chegada; Controlador da entrada em Parque de Partida, Comissário responsável pelo Parque de Partida, Comissário responsável pelo Parque de Chegada.

25. Óleos para mistura do combustível

Nos termos do Art.º 21.5.4 das PRK, a FPAK publicará a lista de lubrificantes homologados pela CIK-FIA que os Concorrentes ficam autorizados a utilizar para mistura no combustível.

No acto das Verificações Técnicas Iniciais, um elemento da equipa indicará ao Comissário Técnico, a marca e referência do óleo que irá utilizar, bem como a percentagem a considerar na mistura, o que ficará registado em impresso próprio, ratificado com a assinatura do elemento responsável da equipa.

Nestes termos, para as categorias com motores a dois (2) tempos deverá ser prevista uma folha para cada categoria, onde constem as necessárias colunas para registo do número de competição, nome do Concorrente, nome do Condutor, marca do óleo, referência do óleo, percentagem utilizada e assinatura e número da licença do elemento da equipa que pelo seu punho e sua inteira responsabilidade preencherá a referida folha, informando o organizador do óleo que por ele será utilizado na prova.

Salvo com a devida autorização do CCD, não será permitida qualquer alteração à informação inicialmente prestada.

Revestindo-se este documento da máxima importância, pelas eventuais consequências que poderão advir numa eventual análise ao Combustível, deverá o Organizador nomear um único elemento responsável pelo controle e verificação do seu cabal e correcto preenchimento.

26. POSTO MÉDICO – MÉDICO DE PROVA

Em todos os circuitos de Karting, é obrigatória nos termos do Art.º 9.3.3 do Anexo “H” ao CDI (*) a existência de um Posto Médico (ou ambulância medicalizada) devidamente equipado para primeiros socorros e a presença desde o início dos treinos livres, de – no mínimo – uma ambulância e do Médico da Prova, sem o que a prova não poderá ter início ou continuar.

27. Anexo “H” ao CDI – 9.3.3) Unidade de reanimação

a) Se não existir um centro médico, o serviço médico, seja numa ambulância com equipamento de reanimação seja numa unidade provisória, deve dispor da mesma dotação de material que a prevista para um centro médico permanente.

b) Quando se dispõe de uma ambulância de grande reanimação como reforço do centro médico, o material que ela tiver e o equipamento que comportar devem estar conforme a legislação em vigor em cada país.

Para um eventual controlo Anti-Doping e de acordo com as normas requeridas pela ADoP, deverá ser prevista uma sala/gabinete com secretária e casa de banho no seu interior.

28. INSCRIÇÕES

Todos os Concorrentes efectuarão a sua inscrição em cada prova directamente no Clube Organizador ou na FPAK (caso em que a respectiva inscrição será de imediato retransmitida para o Clube Organizador), preenchendo o respectivo Boletim de Inscrição e liquidando a Taxa de Inscrição prevista no Regulamento Particular da prova.

29. DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

A distribuição de prémios é feita oficiosamente de acordo com a classificação da corrida Final, sem qualquer distinção entre os Condutores inscritos ou não inscritos no CPK (ou Troféus promovidos pela FPAK).

Dada a idade dos Condutores das Categorias Iniciação e Cadetes, recomenda-se, como forma de incentivar a sua participação, que na cerimónia de Pódium todos os Condutores sejam chamados e a eles sejam distribuídas lembranças alusivas à sua participação na prova.

30. MARCA DO MOTOR E CHASSIS (apenas no CPK e TFK)

Mudança de material (chassis e motor): para todas as categorias consideradas no CPK e Troféus promovidos pela FPAK, as marcas do chassis e do (s) motor (es) apresentados por um Condutor na verificação técnica inicial da primeira prova do CPK em que participar, terão de manter-se inalteradas durante todo o Campeonato.

Excepcionalmente, e no decurso do CPK e Troféus FPAK 2013, será autorizada a mudança de apenas um destes componentes, mudança essa que será irreversível a partir do momento em que seja efectuada.

O incumprimento desta norma impedirá o Condutor de participar na prova em que tal situação for verificada.

Estando as categorias Iniciação, Cadetes, Juvenis, Júnior, X30 e X30 Shifter, sujeitas ao uso do motor monomarca específico conforme consta nos respectivos regulamentos técnicos, não é autorizada a troca da marca e modelo do motor.

31. EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

Durante os treinos e corridas é proibido o uso pelos Condutores de quaisquer objectos de adorno, sob a forma de “piercings”, colares ou pulseiras de metal ou de qualquer outro material.

É igualmente proibido ao Condutor 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.

32. MATERIAL AUTORIZADO

Para todas as categorias que participem no CPK e Troféus promovidos pela FPAK, apenas é autorizado em cada prova o uso de apenas um chassis e um motor.

Com sujeição às penalidades constantes no Regulamento do CPK e Troféus promovidos pela FPAK, é permitida a substituição de apenas um destes componentes;

- ou o chassis ou o motor, mas nunca os dois na mesma prova.

O material substituído tem de ser verificado tecnicamente.

33. PLACA ÚLTIMA VOLTA

Apenas a título informativo e a partir do momento em que o líder da corrida se prepara para dar entrada na última volta da corrida, deverá a Organização mandar exibir antes da linha de meta e 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 Conductor em pista no momento exacto em que lhe é exibida a bandeira de xadrez sobre a linha de meta.

34. NEUTRALIZAÇÃO DE CORRIDA

O Director de Prova poderá decidir “neutralizar” a corrida. Esta decisão não poderá ser tomada senão em casos em que a pista esteja obstruída ou se os Conductores, os Oficiais, os Comissários de Pista ou quaisquer outros elementos da Organização, corram perigo físico iminente, mas em circunstâncias tais que não justifiquem a paragem da corrida.

Pelas ordens do DP as luzes laranjas intermitentes dos semáforos serão acesas e todos os postos mostrarão em simultânea a placa “SLOW” e as bandeiras amarelas agitadas.

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 sem razões justificáveis (*ex.: avaria do Kart ultrapassado*) será, no mínimo, penalizada com a desclassificação do (s) Conductor (es) envolvido (s).

Quando pelo DP for entendido finalizar a “neutralização”, desligar-se-ão as luzes laranjas intermitentes do semáforo, sendo reiniciada a corrida 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.

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 Conductores 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 Conductor, determinará o final da neutralização.

Na 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 conductores até que seja completada essa primeira volta após o reinício da corrida.

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

Se durante a neutralização forem completadas o total das voltas previstas, será mostrada a bandeira de xadrez.

A qualquer momento da neutralização o Director de Prova, poderá parar a neutralização com a amostragem da bandeira vermelha, se considerar que não estão garantidas as condições de segurança.

Passando a partir desse momento a vigorar as normas regulamentares previstas para a interrupção/paragem de uma corrida.

35. PISTA

De acordo com as novas regras da CIK para as partidas lançadas, todas as pistas onde se disputem provas do CPK e TPK terão de pintar dois corredores de 2 (dois) metros de largura e ladeados de linhas de cor branca desde a linha de partida até aos 110 (cento e dez) metros que a antecedem, de acordo com o esquema do anexo 10 ao Regulamento Internacional de Circuitos de Karting CIK-FIA (publicado no site da FPAK).

Relembra-se que:

■- As provas do calendário nacional promovido pela FPAK são realizadas com o seguinte esquema:

Treinos livres:

3 (três) sessões de 10 minutos para a categoria Iniciação

3 (três) sessões de 10 minutos e 1 (uma) sessão de 20 minutos para as categorias Cadetes Juvenis, Junior, X30 e X30 Shifter.

1 Sessão de treinos cronometrados de 10 minutos (com pneus marcados) para as categorias Juvenis, Junior, X30 e X30 Shifter (Iniciação e Cadetes não fazem treinos cronometrados).

3 Corridas (sendo 2 de qualificação e 1 final) para todas as categorias. A distância das corridas varia de acordo com o número de Condutores constantes da Lista de Participantes.

■- As grelhas de partida serão formadas da seguinte forma:

CPK – TPK:

1ª Corrida de qualificação – melhor tempo obtido nos treinos cronometrados,

2ª Corrida de qualificação – pela classificação obtida na 1ª corrida,

Corrida final – pelo somatório dos pontos obtidos nas duas corridas anteriores (1 e 2), em que pela classificação de cada uma será atribuída uma pontuação exclusivamente para formação da grelha desta corrida.

TITFS – TFK – Em relação às categorias Iniciação e Cadetes, as grelhas de partida em todas as provas do TITFS e TFK serão formadas no seguinte esquema:

1ª Corrida de qualificação – por sorteio directo entre todos os participantes

2ª Corrida de qualificação – inversão absoluta da grelha estabelecida para a 1ª corrida.

Corrida final – pelo somatório dos pontos obtidos nas duas corridas anteriores (1 e 2), em que pela classificação de cada uma será atribuída uma pontuação exclusivamente para formação da grelha desta corrida.

■- A classificação da prova, para efeitos de atribuição de prémios, é unicamente a classificação final obtida na corrida final de cada categoria.

■- Em todas as provas do calendário nacional promovido pela FPAK, na corrida Final, será utilizada a Bandeira Azul e Vermelha (Dupla Diagonal) prevista na alínea f) do Art.º 19.1.1 das PRK.

A qual será exibida a todo o Conductor que esteja prestes a ser dobrado ou que já o tenha sido, com excepção do Troféu de Iniciação – Tributo a Figueiredo e Silva.

Na próxima passagem junto ao acesso à Zona Técnica, o Conductor deverá entrar directamente no Parque de Desmontagem/Chegada, não podendo regressar à corrida.

■- A Organização deverá providenciar os meios técnicos e humanos que assegurem uma Cronometragem eficiente e correcta.

■- Para possibilitar que os serviços de Cronometragem possam testar previamente o bom funcionamento de cada “transponder”, o mesmo deverá ser entregue antes dos treinos livres, sendo a sua utilização obrigatória para todos os Concorrentes a partir do início dos treinos livres oficiais.

Todos os Condutores que utilizem “TP” (transponders pessoais) ficam sujeitos à mesma obrigação.

■- Na época desportiva de 2013, as partidas poderão ser dadas com recurso à luz verde dos semáforos, mas apenas nos Kartódromos em que não se encontre ainda instalado um sistema de semáforos de acordo com a Regulamentação CIK/FIA.

■- O procedimento de partida será precedido apenas de uma volta de formação, que nalguns circuitos poderá não ser completa, se a saída da Pré-Grelha se situar imediatamente após a linha de partida.

Contudo, se a saída da Pré-Grelha se situar depois da linha de partida e a distância até aquela linha não for suficiente para possibilitar o alinhamento do pelotão, deverá ser considerado como início da única volta de formação, a 1ª passagem dos Condutores pela linha de partida, após terem saído da Pré-Grelha.

■- Durante a volta de formação para as categorias de partida parada, é autorizado a um Condutor retardatário 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.

Contudo, nenhum Condutor poderá ultrapassar para ganhar lugares.

■- Qualquer condutor participante numa categoria cujo procedimento de partida seja parada, não poderá beneficiar de uma “partida lançada” no caso de se ter atrasado por qualquer motivo na volta de lançamento.

Contudo, e se o pelotão tiver já percorrido um terço da pista após a partida efectiva, esse Condutor em atraso poderá, quando chegar à linha de partida para iniciar a corrida, seguir imediatamente em prova sem qualquer paragem na linha de meta.

Caso o pelotão não tenha percorrido ainda um mínimo de 1/3 da pista, esse Condutor em atraso, deverá ser parado sobre a linha de meta e após a sua imobilização absoluta, ser-lhe dada a partida efectiva.

No entanto, a um qualquer Condutor, que na volta de lançamento se tenha atrasado ligeiramente (20 a 30 metros) em relação ao pelotão, perdendo ou não a sua posição na grelha, mas que no momento em que é dada a partida efectiva da corrida se apresente no final da grelha de partida sem parar, beneficiando consequentemente – em prejuízo dos restantes concorrentes – de uma “partida lançada”, deverá de imediato ser-lhe atribuída uma penalização por falsa partida de 30 segundos, a adicionar ao tempo total de corrida que vier a registar.

■- Durante a volta de formação para as categorias de partida lançada, é autorizado a um Condutor retardatário retomar o seu lugar na grelha, exclusivamente até à linha vermelha pintada na pista que antecede a linha de partida, 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.

Contudo, nenhum Condutor poderá ultrapassar para ganhar lugares.

■- Procedimento de partida lançada:

A partir da linha vermelha, e até que lhes seja indicado pelos semáforos que a partida foi dada, todos os Karts devem reduzir substancialmente a velocidade, não se ultrapassar entre si e manter o alinhamento, devendo circular dentro dos corredores pintados na pista.

Se o Starter considerar aceitável a velocidade e o alinhamento, poderá efectivar a partida, com a sinalização semafórica.

O Condutor posicionado no 2º lugar da 1ª linha, continua obrigado a respeitar a sua posição até ao sinal do semáforo efectivar a partida, ficando sujeito à penalidade de falsa partida se não respeitar esta regra.

■- Na eventualidade de uma qualquer penalização ser indevidamente assinalada a um qualquer Condutor, o Director de Prova mostrará em tempo útil ao mesmo Condutor uma placa “PENALIZAÇÃO ANULADA”, acompanhada do número de competição do Condutor a que se destina a indicação.

Esta placa deverá ser mostrada durante quatro voltas.

■- Nos termos dos Capítulo XXIV das PRK, nas Verificações Administrativas será distribuído em forma de Boletim e contra assinatura comprovativa da sua recepção, um Briefing escrito a todos os Condutores.

Uma proposta do texto desse Briefing escrito deverá ser enviada à FPAK para ratificação, o mais tardar até oito dias antes do início da prova.

No caso de não ser enviado à FPAK nos termos do Art.º 24.2 das PRK, o Briefing deverá ser ratificado pelo CCD.

Na Pré-Grelha para a 1ª corrida, ou na Pré-Grelha numa Pré-Final ou Final (quando aplicável), um Briefing presencial será efectuado com todos os Condutores.

■- Todas as circulares (Aditamentos), serão datadas e numeradas sequencialmente e terão de ser afixadas no Quadro Oficial da Prova e entregues cópias a todos os Concorrentes. Deverão 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 (Aditamentos) seja de cor amarela.

■- Todas as Decisões do CCD serão datadas e numeradas sequencialmente. Uma cópia terá de ser entregues ao respectivo Concorrente e outra cópia afixada no Quadro Oficial de Afixação.

Deverão 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 Decisões seja de cor azul claro.

■- O Presidente do CCD será designado pela FPAK no início da época.

Os segundo e terceiro membros do CCD serão propostos pelo Organizador podendo um desses elementos pertencer ao respectivo Clube Organizador.

■- É proibido fumar ou foguear dentro da Zona Técnica (multa de € 500,00).

Deverá ser colocada placa informativa de proibido fumar nos acessos aos parques.

■- É absolutamente interdita a presença de animais, salvo o caso dos eventualmente utilizados pelas forças de segurança, nas zonas de boxes, parques, pista e áreas reservadas aos espectadores.

Veículos motorizados (motos, scooters ou similares) em movimento são também interditos nas zonas de boxes, parques e pista. Bicicletas são autorizadas no parque de Concorrentes.

■- É proibido circular com o “kart” em qualquer zona exterior às boxes, parques e pista;

■- Não é permitida a entrada em qualquer Parque da Zona Técnica de nenhum tipo de fluído ou spray (nem para montar os pneus ou lubrificar a corrente)

■- Mesmo não havendo parque fechado para os pneus e sendo os pneus marcados, montados no Paddock por cada Concorrente, deverá manter-se a habitual estrutura da Zona Técnica, devendo o Parque de Montagem estar dotado do equipamento necessário à montagem dos pneus após a sua marcação.

■- O combustível a utilizar obrigatoriamente na prova, será o fornecido pelo posto abastecedor e nº de bomba, indicado pelo Organizador no Regulamento Particular.

■- O combustível a utilizar pelos Condutores não é colocado em parque fechado. Os Concorrentes guardarão na sua tenda / box o combustível em “jerrycans” metálicos, identificados com o número de competição, ficando obrigados a ter em cada tenda / box, no mínimo 2 extintores de 5 kg cada.

A falta de extintores implicará a retenção por parte da Organização de todo o combustível que se encontre na tenda / box.

O registo da marca de óleo e percentagem da mistura continuará a ser efectuado pela Organização.

■- O Organizador deverá assegurar uma amostra do combustível oficial da prova, o qual ficará à guarda do Comissário Técnico Chefe.

■- Dentro dos Parques de Partida e Chegada é proibida qualquer reparação mecânica, lubrificação e/ou reabastecimento (excepto de água no radiador), sob pena de sanção a aplicar pelo CCD.

■- Apenas nos treinos de carburação ou treinos livres poderão ser utilizados pneus não marcados.

■- Para os treinos cronometrados e corridas, os Karts entram em Parque de Partida com pneus montados e com o depósito atestado.

■- Só podem entrar na Zona Técnica, conjunta e simultaneamente, o Conductor, o (s) seu (s) Assistente (s) autorizado (s) e o Kart em cima do porta-karts.

Se o Conductor ou o Assistente (s) tiverem necessidade de sair, para reentrar novamente, terão de o fazer acompanhados do outro elemento da equipa.

■- Nas categorias Iniciação, Cadetes e Juvenis, é autorizada a entrada na Zona Técnica de dois (2) Assistentes.

■- Nenhum kart pode entrar no Parque de Partida, tapado ou coberto com qualquer capa ou resguardo.

Todo o material deverá estar visível. Qualquer caixa (de ferramentas ou outra) deverá ser sempre inspeccionada à entrada do Parque.

■- Os Karts só podem ser movimentados na Zona Técnica em cima dos respectivos porta-karts. Igualmente da mesma forma entrarão e sairão da Zona Técnica.

■- É recomendado que cada porta-karts esteja equipado com um extintor de fácil manuseamento com a carga mínima de 2 kg.

É absolutamente proibido aos porta-karts estarem equipados com rodas de kart.

■- Os Assistentes dos Condutores devem pôr os Karts a trabalhar na Pré-Grelha.

■- No final dos treinos cronometrados e corridas, é proibido aos Assistentes permanecerem na zona de pesagem ou na sua proximidade.

Porque o conjunto Conductor-kart se encontra em regime de Parque Fechado, a organização deverá dispor de pessoal para ajudar na pesagem.

■- A balança utilizada na prova deve ter o certificado oficial de calibração actualizado, bem como pesos aferidos para comparação.

■- Na entrada da Pré-Grelha deverá ser verificada a conformidade regulamentar dos pneus.

■- A troca de vela ou qualquer pequena reparação deve ser efectuada na Pré-Grelha e na presença dos Comissários de Parque e/ou Técnicos, sem qualquer prejuízo para o normal procedimento de partida.

■- A entrada dos porta-karts na zona da Pré-Grelha, será apenas autorizada para transporte dos Karts e pelo tempo estritamente necessário a esta operação.

De imediato, os porta-karts deverão ser colocados em local protegido, para que não possam ser causa de qualquer acidente no decurso da corrida ou treinos cronometrados.

■- É expressamente proibido pôr o kart a trabalhar dentro dos Parques.

Esta operação pode ser feita na Pré-Grelha unicamente para ferrar os carburadores.

■- Qualquer Kart com dificuldade em sair da Pré-Grelha para iniciar a volta de formação, só poderá entrar em pista até que estejam decorridas 2 voltas de corrida.

Decorrido este prazo deverá ser retirado para o Parque de Chegada.

■- Nas grelhas das partidas paradas, se algum kart não puder arrancar, deverá ser retirado pelos Comissários no local, apenas e só depois de ter sido dada a partida, para a zona previamente estabelecida para o efeito.

Onde os Assistentes poderão pôr o kart a trabalhar, podendo então retomar o processo de partida.

Nesse local apenas é permitida a mudança de uma vela.

■- Os Comissários de Apoio podem, em condições excepcionais previstas nas PRK, ajudar a repor um kart em pista, mas nunca auxiliar na operação de repor o motor a trabalhar.

Contudo, e exclusivamente aos Condutores das categorias Iniciação e Cadetes, é autorizado que qualquer elemento da organização os auxilie a repor o motor a trabalhar durante os treinos e corridas, desde que estejam reunidas todas as condições para o Condutor prosseguir a corrida.

Porém, é interdita qualquer outra intervenção que permita a reparação de qualquer avaria mecânica ou outra.

■- Reparação de motores: os motores apresentados a verificação serão selados/marcados de forma a permitir a sua identificação.

A sua abertura e reparação durante a prova são autorizadas, sem contudo ser permitida qualquer alteração à sua conformidade com os regulamentos técnicos.

Verificações técnicas rigorosas no sentido de verificar a sua total conformidade, poderão ser efectuadas aleatoriamente durante qualquer fase da prova.

A reparação tem de ser previamente autorizada pelo Comissário Técnico Chefe.

■- As Verificações Técnicas Iniciais serão realizadas imediatamente à conclusão dos treinos livres oficiais pelo que ao terminarem estes treinos os Condutores deverão conduzir os seus Karts para o Parque de Chegada.

Uma Zona de Verificação Técnica Inicial deverá ser prevista junto do Parque de Chegada, que permita igualmente a entrada de material vindo do Paddock e que não tenha sido utilizado nos treinos livres pelo Condutor a verificar.

Nesta zona não vigorará o regime de “parque fechado”.

Todo o material não utilizado nos treinos livres deverá ser apresentado a verificação dentro do horário estabelecido para cada categoria.

■- Quando terminarem os treinos cronometrados ou corrida ou qualquer Condutor opte por terminar antecipadamente uma corrida, estará colocado sob regime de Parque Fechado, não podendo fazer nenhuma alteração nem acrescentar qualquer objecto, seja no seu kart ou no seu material ou equipamento, à excepção de qualquer componente (p.ex. bico ou caixas laterais) que se tenha solto do kart no decurso da corrida.

Este material poderá ser entregue por um elemento da organização, antes da pesagem do conjunto Kart/Condutor.

■- Durante os treinos livres, cronometrados, de carburação e corridas, é proibido aos “Assistentes” e “Chefes de Equipa” dos Condutores entrarem em pista.

Qualquer infracção determinará a desclassificação do respectivo Condutor, a ser pronunciada pelo CCD.

■- É proibida qualquer assistência durante os treinos cronometrados. O acesso da zona de Assistência Rápida à pista deverá estar encerrado.

No decurso dos treinos cronometrados, qualquer kart que entre na zona de Assistência Rápida não mais pode regressar à pista, devendo ser encaminhado de imediato para o Parque de Pesagem

■- Entre as várias corridas de cada categoria, os Karts apenas poderão sair do Parque de Desmontagem decorridos que sejam 15 (quinze) minutos após a amostragem da bandeira de xadrez.

Qualquer reclamação de ordem técnica contra qualquer Kart, deverá ser previamente apresentada também ao CCD dentro dos 15 (quinze minutos) subsequentes à amostragem da bandeira de xadrez – independentemente de a classificação da respectiva corrida haver já sido ou não afixada – decidindo o CCD por indicação dos Comissários Técnicos, 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).

■- Após o final da última corrida de cada categoria, os Karts permanecerão em Parque Fechado até que o Colégio de Comissários Desportivos 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.

■- Deverão ser salvaguardados todos os meios técnicos e humanos para o cumprimento dos Regulamentos e horários estabelecidos.

■-As acções de controlo Antidopagem terão que ser realizadas em instalações adequadas, de fácil acesso, devidamente assinaladas, e que garantam condições mínimas de higiene, segurança, privacidade e conforto aos seus utilizadores. Tais instalações deverão dispor no seu interior, de uma secretária e WC.

■- Se numa corrida se vier a verificar o abandono de todos os Karts, para que o DP possa dar a corrida como finda deverá ser aplicado o § 3º do Art.º 21º das PGAPAK. Considerando-se as alíneas a), b) e c) para as corridas em tempo e as alíneas d), e) e f) para as corridas disputadas em número de voltas.

AVALIAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

A capacidade organizativa, o regular desenvolvimento da prova, e nomeadamente, o cumprimento do presente Caderno de Encargos, o cumprimento dos regulamentos e horários, os desempenhos do Secretariado e da Cronometragem, o ritmo e eficiência das verificações documentais e técnicas (iniciais e finais), o controle de acessos e a eficiência dos Parques, o funcionamento das Pré-Grelhas e grelhas, a quantidade de elementos afectos à prova e a sua capacidade, os dispositivos de segurança (activa e passiva), serão alvo de análise e relatório do (s) Observador (es) nomeado (s) pela FPAK.

Pela análise do (s) relatório (s), a Direcção da FPAK, avaliará da capacidade do Clube Organizador para a futura realização de provas de Karting.

Verificando-se uma avaliação insuficiente ou negativa, a Direcção da FPAK poderá deliberar pela não atribuição ao Clube, da organização de provas de Karting no futuro ou pela atribuição apenas de provas de escalão inferior à que foi objecto de Observação.

CASOS OMISSOS – MODIFICAÇÕES

Eventuais casos omissos ou dúvidas suscitadas na interpretação do presente Caderno de Encargos serão analisadas e decididas pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

Qualquer modificação às presentes normas será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a **“bold”** e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO em (data)

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 – www.fpak.pt