



Taça de Portugal de Karting 2018

Iniciação / Cadetes / Juvenis / Júnior / X30 / X30 Shifter / X30 Super Shifter

Publicado em 03.01.2018

Actualizado em 12.04.2018

Art. 1 - DEFINIÇÃO

A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2018, a "Taça de Portugal de Karting" (TPK) a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Específicas de Karting (PEK), pelos Regulamento Técnico Nacional de Karting (RTNK) e Regulamento Técnico Internacional de Karting (RTIK), pelas PGAK e pelo presente regulamento.

Art. 2 - CALENDÁRIO DE PROVA

Data - 03/04 de Novembro de 2018

Clube Organizador - AIA Motor Clube

Art. 3 - INSCRIÇÕES NA PROVA - TAXA DE INSCRIÇÃO - SEGURO

3.1 - A inscrição na TPK 2018 é da responsabilidade do concorrente e deverá ser feita pelos interessados junto do organizador, no prazo estipulado no respectivo Regulamento Particular.

Os concorrentes das subcategorias Júnior, Sénior, da categoria X30 Shifter e Master e Gentleman da X30 Super Shifter, deverão inequivocamente inscrever-se na respectiva subcategoria da categoria a que pertençam.

3.2 - Considerando a validade de 365 dias a contar da data da emissão da licença, todo(s) o(s) concorrente(s) e condutor(es) cuja(s) licença(s) caduque(m) no decurso do campeonato, não poderão participar na prova sem que previamente tenham procedido à renovação da licença, obrigando-se a apresentá-la no ato das verificações documentais.

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

Art. 4 - LICENÇAS DESPORTIVAS

4.1 - A TPK 2018 é aberta a todos os licenciados titulares de uma licença desportiva de concorrente / condutor válida para o ano em curso, segundo os mesmos e exactos termos definidos nos Regulamentos de 2018 do Campeonato de Portugal de Karting, do Troféu António Dinis (Karting) e do Troféu Figueiredo e Silva (Karting).

Art. 5 - KARTS ADMITIDOS

5.1 - A TPK 2018 é reservada a condutores cujos Karts pertençam às seguintes categorias e subcategorias, tais como definidas pelo Regulamento Técnico Nacional de Karting:

	Categoria	Subcategoria	
Taça de Portugal de Karting	INICIAÇÃO	-	
	CADETES	-	
	JUVENIS	-	
	JUNIOR	-	
	X 30	-	
	X30 Shifter		Júnior
			Sénior
	X30 Super Shifter		Master
			Gentleman

5.1.1 - A categoria X30 Shifter terá duas subcategorias que correm simultaneamente:

a) X30 Shifter Júnior, destinada a condutores com idade compreendida entre os 16 e os 18 anos.

Excepcionalmente para os pilotos que em 2017 tenham estado inscritos no CPK nesta categoria, a idade mínima pode ser reduzida para os 15 anos de idade.

b) X30 Shifter Sénior, destinada a condutores com idade igual ou superior a 19 anos, ou que os façam no ano em que se disputa a TPK.

5.1.2 - A categoria X30 Super Shifter terá duas subcategorias que correm simultaneamente:

a) X30 Super Shifter Master - destinada a condutores com idade compreendida entre os 30 e até aos 44 anos (inclusive)

b) X30 Super Shifter Gentlemen - destinada a condutores com idade igual ou superior a 45.

5.1.3 - 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.

5.1.4 - Número máximo de Karts admitidos em pista

Corridas	34 Karts
Treinos Livres	40 Karts
Treinos Cronometrados	36 Karts

5.2 - Motores e chassis autorizados:

INICIAÇÃO

5.2.1 - Motor: Na categoria *Iniciação*, os motores a utilizar serão exclusivamente os disponibilizados pela Riakart no local da prova, os quais serão entregues mediante sorteio a efectuar em cada prova e para todos os condutores inscritos;

Este sorteio será efectuado no circuito - segundo o horário publicado - pelo (s) representante (s) da RIAKART e por um Oficial de Prova presente, não sendo obrigatória a presença dos concorrentes, mas sendo nele autorizada a sua presença.

5.2.2 - Estes motores, devidamente selados, serão entregues após o sorteio, sendo recolhidos no final da última corrida, podendo ser utilizados apenas a partir do início dos treinos livres oficiais.

5.2.3 - É expressamente proibido, seja por parte do condutor ou de qualquer elemento da sua equipa, adicionar ou retirar qualquer componente e/ou efectuar qualquer modificação ou alteração que altere as características iniciais com que o motor for distribuído.

5.2.4 - Em caso de desistência da prova antes de terminada a corrida final, o concorrente fica obrigado a proceder à devolução do motor à Riakart, Lda.

5.2.5 - Sem prejuízo de outras sanções a aplicar eventualmente pela FPAK, qualquer violação a estas disposições implicará a desqualificação imediata do evento a pronunciar pelo CCD.

5.2.6 - O carburante é fornecido pela FPAK e RIAKART, sendo absolutamente proibida a utilização de qualquer outro carburante.

5.2.7 - Troca de Motor Iniciação - 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 TFS TPK e Open, 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 TFS, Open e TPK, qualquer outra troca de motor além da primeira, fica sujeita às penalizações previstas no Art. 5.6 e 5.7 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.

5.2.8 - Chassis Iniciação: cada condutor pode apresentar à verificação técnica inicial, no máximo um chassis.

5.2.8.1 - Troca de Chassis iniciação - no decurso da prova, o condutor poderá substituir o chassis, ficando sujeito às penalizações previstas no Art. 5.6 e 5.7 do presente regulamento. Em nenhuma circunstância, o chassis substituído poderá ser reutilizado nessa prova.

5.2.9 - 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.

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

5.3 - CADETES, JUVENIS, JÚNIOR, X30, X30 SHIFTER e X30 SUPER SHIFTER - cada condutor pode apresentar à verificação técnica inicial, no máximo um chassis e dois motores, nos termos dos seguintes artigos:

5.3.1 - Motor - no decurso de uma prova, o condutor poderá utilizar dois motores, sem que lhe seja aplicada qualquer penalização. Porém, nas verificações técnicas Inicias, 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 apresenta-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.

5.3.1.1 - Eliminado

5.3.1.2 - Em qualquer circunstância não é autorizada a reparação de motores.

5.3.1.3 - O desrespeito das regras referidas em 5.3.1 e 5.3.1.2 implicará a desqualificação da prova.

5.3.2 - Chassis - no decurso da prova é autorizado a troca do chassis ficando sujeito às penalizações previstas no Art. 5.6 e 5.7 e sem qualquer permissão de reutilização na mesma prova do chassis substituído.

5.4 - Substituição: No decurso da prova, o condutor poderá substituir apenas ou o chassis ou o motor. Em caso algum, é autorizada a substituição no mesmo evento do chassis e do motor, nem a reutilização nessa prova do chassis e/ou motor substituído.

5.4.1 - A substituição do chassis terá de ser autorizada pelo CCD, depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico da FPAK

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

5.5 - Material substituto -

a) motor: apenas os motores apresentados a verificação técnica 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 respectiva autorização de substituição.

5.6 - Penalizações - A substituição do chassis implicará as seguintes penalizações:

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

b) Substituição 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) Substituição depois da 2ª manga de qualificação e antes da 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.

5.7 - No caso de haver recurso a grupos, a substituição do chassis implicará as seguintes penalizações:

a) Substituição depois dos treinos cronometrados e antes de qualquer corrida de apuramento ou corrida de repescagem: O condutor manterá o seu posicionamento nas grelhas de partida estabelecidas para as corridas de apuramento, e na classificação final das corridas de apuramento (resultante dos pontos obtidos em cada uma delas), será colocado no último lugar da classificação.

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

b) Substituição depois das corridas de apuramento ou de repescagem e antes da corrida pré-final: O condutor será colocado no final da grelha de partida nas corridas pré-final e Final.

c) Substituição depois da pré-final e antes da corrida final: O condutor será colocado no final da grelha de partida para a corrida Final.

5.8 - Embraiagem - 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. 6 - GENERALIDADES

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

6.1.1 - Bandeira Azul e Vermelha (Dupla Diagonal) prevista na alínea f) do Art. 18.2 das PEK - não será utilizada na TPK.

6.2 - Briefing escrito - será distribuído nas Verificações Documentais.

Contudo, um Briefing presencial com o Diretor de Corrida ou Diretor de Prova e todos os condutores de cada categoria será efectuado na Pré-Grelha da 1ª corrida de qualificação ou 1ª corrida de apuramento. Igualmente um 2º Briefing presencial será efectuado na Pré-Grelha da corrida Final. Nas categorias em que se venha a verificar o recurso a uma pré-final, o 2º Briefing será efectuado apenas na Pré-Grelha da pré-final.

Art. 7 - PNEUS

7.1 - Para as categorias do Regulamento Técnico Nacional - de acordo com as normas estabelecidas no Art. 21 - Pneus das PEK e os Regulamentos Técnicos de cada categoria.

7.2 - A marca, modelo e tipo dos pneus autorizados, é a que estiver especificada, nacionalmente, nos respectivos Regulamentos Técnicos.

Art. 8 - CARBURANTE E TESTE DE CARBURANTE

8.1 - De acordo com as normas estabelecidas no Art. 20 - Carburante das PEK e RTIK.

Art. 9 - CRONOMETRAGEM

9.1 - A cronometragem obedecerá às normas estabelecidas no Art. 13 - Sistema de Cronometragem - Recolha de dados das PEK.

Art. 10 - QUADRO OFICIAL DA PROVA

10.1 - Todas as eventuais comunicações do CCD ou do Director de Prova, as classificações, a definição das sessões/séries para os treinos cronometrados, o horário da prova, as grelhas de partida para cada manga de qualificação e corridas, bem como os documentos referidos nas PEK, estarão afixados no (s) Quadro (s) Oficial (is) da Prova, instalado (s) em local identificado no Regulamento Particular da prova, a distribuir pela Organização.

Art. 11 - CONTROLES ANTIDOPAGEM E DE ALCOOLEMIA

11.1 - De acordo com os Art. 18 e 19 das PGAK e o Regulamento Oficial de Controlo Antidopagem, os controles efectuar-se-ão em local a indicar no regulamento particular da prova, a distribuir pela organização.

Art. 12 - PUBLICIDADE

12.1 - De acordo com o Art. 11 das PEK.

Art. 13 - EQUIPAS

13.1 - Entende-se por equipa o conjunto constituído pelo condutor inscrito e pelos seus dois Assistentes e, eventualmente, pelo concorrente Moral

13.2 - Caso o concorrente não esteja a bordo do seu kart, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade ao condutor desde que este tenha idade igual ou superior a dezoito anos. Quando a idade do condutor for inferior, essa responsabilidade pertence ao concorrente inscrito

Art. 14 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

14.1 - A data e hora das verificações administrativas e técnicas são as constantes no programa da prova, a distribuir pelo organizador.

14.2 - O organizador deverá indicar no regulamento particular da prova, o local exacto onde as mesmas se realizam.

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

14.4 - No final da TPK 2018, o organizador obriga-se a fazer as Verificações Técnicas definidas no Art. 10 das PGAK.

Todos os restantes concorrentes classificados serão mantidos no Parque Fechado sob reserva até à abertura oficial do mesmo, para eventuais verificações técnicas.

Art. 15 - HORÁRIO DA PROVA

15.1 - De acordo com a grelha horária a distribuir pelo organizador.

Art. 16 - DESENVOLVIMENTO DA COMPETIÇÃO

16.1 - A prova única da TPK 2018 será disputada numa única jornada de dois dias com o seguinte esquema para todas as categorias:

- Treinos Livres (mínimo duas sessões de 10 minutos)
- Treinos Cronometrados (uma sessão de 10 minutos)
- Treinos de Combustão (uma sessão de 10 minutos, apenas no dia em que o programa da prova não se inicie com treinos livres para a respectiva categoria)
- Duas Corridas de Qualificação
- Uma Corrida Final

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

16.1.2 - A classificação registada na corrida Final das categorias Iniciação, Cadetes, Juvenis, Júnior, X30 e a extrapolada da X30 Shifter Júnior, X30 Shifter Sénior, X30 Super Shifter Master, e X30 Super Shifter Gentleman, definirá a classificação da TPK 2018.

16.2 - As distâncias de cada corrida, arredondadas por excesso para a volta superior, são de:

CATEGORIA	QUALIFICAÇÃO	FINAL
	Distância	Distância
Iniciação	4 voltas	5 voltas
Cadetes	10 Km	12 Km
Juvenis	12 Km	16 Km
Júnior	16 Km	18 Km
X30	16 Km	18 Km
X30 Shifter	13 Km	16 Km
X30 Super Shifter	13 Km	16 Km

16.3 - Na TPK 2018 os treinos cronometrados das categorias Iniciação, Cadetes, Juvenis, Júnior, X30, X30 Shifter e X30 Super Shifter, serão efectuados numa única sessão de dez minutos, sendo cronometradas todas as voltas efectuadas por cada condutor.

Se o número de participantes numa categoria for superior a 36, esta sessão será dividida em duas séries, conforme definido nas PEK.

16.4 - Na TPK 2018, as grelhas de partida serão definidas da seguinte forma:

16.4.1 - Para a formação da grelha para a 1ª corrida de qualificação, serão considerados os melhores tempos dos treinos cronometrados, de acordo com o estabelecido nas PEK.

16.4.2 - Qualquer condutor que:

- a) Tenha participado na sessão de treinos cronometrados mas não tenha obtido qualquer tempo;
- b) Não tenha participado na sessão de treinos cronometrados;
- c) Tenha sido desqualificado na sessão de treinos cronometrados;

será colocado na grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação de acordo com sequência dos factos descritos nas alíneas anteriores.

(Ex: um condutor abrangido pela alínea a) será colocado à frente do(s) condutor(es) abrangido(s) pelas alíneas b) e c).

Um condutor abrangido pela alínea b) será colocado à frente do(s) condutor(es) abrangido(s) pela alínea c)

Em caso de haver mais do que um condutor nas mesmas circunstâncias dentro de cada um desses grupos, o desempate entre eles far-se-á a favor do número de competição mais baixo.

16.4.3 - Para a 2ª corrida de qualificação, a grelha de partida será constituída segundo a classificação final da 1ª corrida.

16.4.4 - Para a formação da grelha para a corrida Final, contará o somatório de pontos das duas corridas de qualificação, em cada uma das quais será atribuída a seguinte pontuação:

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

e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto.

16.4.4.1 - X30 Shifter e X30 Super Shifter - correndo juntas estas duas categorias, para a formação das grelhas de partida da MQ1, MQ2 e CF não haverá qualquer extrapolação da classificação dos treinos cronometrados e das corridas, sendo as respectivas grelhas formadas de acordo com a classificação geral da fase competitiva que dará origem à formação da grelha de partida.

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

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

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

16.4.4.5 - Em caso de *ex-aequo* no somatório de pontos das duas corridas de qualificação o desempate para a formação da grelha da corrida Final, será efectuado pela classificação dos treinos cronometrados. Em situações em que não se realizarem treinos cronometrados, será considerado como factor de desempate o melhor resultado obtido na 1ª corrida de qualificação.

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

Art. 17 - COMPOSIÇÃO DE GRUPOS

17.1 - Quando em qualquer das categorias o número de participantes for superior à capacidade da pista, a competição desenrolar-se-á pelo esquema de grupos conforme se descreve em seguida.

17.2 - O número de condutores em cada grupo é de dezoito no máximo.

A sequência dos melhores tempos dos treinos cronometrados determinará a constituição dos grupos, que poderão ser: A - B - C; A - B - C - D; A - B - C - D - E; etc., como segue:

Exemplo para três grupos:

O condutor que obtenha o melhor tempo partirá no grupo A, o 2º no grupo B, o 3º no grupo C, o 4º no grupo A, depois o 5º no grupo B, o 6º no grupo C, o 7º no grupo A, o 8º no grupo B, etc.

Todos os grupos definidos correrão entre si, conforme os seguintes exemplos:

A ⇔ B / A ⇔ C / B ⇔ C

(num total de 3 mangas, 2 por grupo)

ou para 4 grupos:

A ⇔ B / C ⇔ D / A ⇔ D / B ⇔ C / A ⇔ C / B ⇔ D

(num total de 6 mangas, 3 por grupo)

Se o número de participantes não for suficientemente elevado, é permitido aos organizadores fazer alinhar três grupos em cada corrida (ABC, ABD, ACD, BCD).

17.3 - A competição desenrolar-se-á nas seguintes fases:

17.3.1 - Corrida de apuramento em grupos (A - B - C - D) - cada corrida terá 60% do número de voltas da corrida Final. Nesta fase, serão apurados directamente para as finais, os 28 condutores melhor classificados. Da classificação obtida em cada corrida de apuramento será aplicada a pontuação prevista no Art. 16.4.4.

17.3.2 - Corrida de repescagem

Cada corrida terá 40% do número de voltas da corrida Final, e em que os restantes condutores alinharão, em função das pontuações obtidas nas corridas de apuramento. Os seis primeiros classificados são apurados para a pré-final.

17.3.3 - Pré-final

Numa corrida com 60% do número de voltas da corrida Final, em que os condutores alinham em função do número de pontos obtidos nas corridas de apuramento, com os seis apurados na corrida de repescagem a alinharem nos últimos postos, ordenados de acordo com a classificação.

Qualquer caso de empate será decidido pelos tempos dos treinos cronometrados.

17.3.4 - Final - Em que as posições da grelha de partida serão determinadas pela ordem de chegada na pré-final.

Art. 18 - CERIMÓNIA DE APRESENTAÇÃO DOS CONDUTORES

No último dia da competição, e em momento que anteceda o início das finais, o organizador deverá providenciar uma cerimónia de apresentação dos condutores de todas as categorias (Art. 5.1) participantes na prova, em conformidade com as normas publicadas pela FPAK para o efeito.

Um responsável pela cerimónia deve ser designado pelo organizador e o seu nome constará do regulamento particular da prova.

A presença nesta cerimónia é obrigatória para todos os condutores e Oficiais de Prova.

Art. 19 - CLASSIFICAÇÃO FINAL DA TPK - PRÉMIOS NA PROVA

19.1 - O condutor que na corrida Final da TPK 2018 se classifique em 1º lugar nas Categorias/Subcategorias Iniciação, Cadetes, Juvenis, Júnior, X30, X30 Shifter Júnior, X30 Shifter Sénior, X30 Super Shifter Master e X30 Super Shifter Gentlemen, será declarado Vencedor da TPK 2018 da respectiva categoria ou subcategoria.

19.1.1 - Contudo, e no caso de o vencedor da corrida Final, ser eventualmente um cidadão estrangeiro, será declarado vencedor da prova nessa categoria, ainda que o título de *Vencedor da Taça de Portugal de Karting 2018*, seja atribuído ao condutor português melhor classificado.

19.1.2 - De qualquer forma, e no caso de ter sido aplicado o disposto no Art. 19.1.1, deverão estar presentes na cerimónia de pódio, além dos três primeiros classificados da TPK 2018, qualquer (isquer) outro (s) condutor (es) que se haja (m) classificado nos três primeiros lugares da corrida Final, a quem deverão ser entregues pelo Organizador os prémios correspondentes à sua classificação efectiva na corrida.

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

19.1.4 - No Regulamento Particular da prova da TPK, o organizador deverá definir quais os prémios a serem atribuídos aos condutores das categorias definidas no Art. 5.1 e subcategorias definidas nos Art. 5.1.1 e 5.1.2.

Art. 20 - PRÉMIOS FINAIS DA TAÇA DE PORTUGAL DE KARTING

20.1 - Os prémios finais da TPK 2018 só serão entregues aos condutores (as) que se apresentem pessoalmente na cerimónia da Gala dos Campeões 2018.

20.2 - Tendo em atenção o disposto no Art. 19.1.1 do presente regulamento e além dos Vencedores de cada categoria/subcategoria, aos condutores classificados em 2º e 3º lugares, em cada uma das categorias/subcategorias da TPK 2018, serão igualmente atribuídas Taças.

20.3 - À condutora melhor classificada em cada categoria da TPK 2018 será igualmente atribuída uma Taça.

Art. 21 - RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

21.1 - Reclamações ou apelos - devem ser apresentados nos termos definidos nos Art. 13 e 15 do CDI, bem como no Art. 14 das PGAK.

21.2 - Duvidas ou casos não previstos neste regulamento - serão analisados e decididos pela direcção da FPAK.

21.3 - Modificações ao presente regulamento - será introduzida, conforme especificado no Art. 2.4 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.

ACTUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
5.3.1 / 12.04	Atualizado	5.3.1.1 / 12.04	Eliminado	5.3.1.3 / 12.04	Novo
5.4.1 / 12.04	Atualizado	5.5 a) / 12.04	Atualizado		

5.3.1	5.3.1 - Motor - no decurso de uma prova, o condutor poderá utilizar os dois motores que apresentar na verificação técnica Inicial, sem que lhe seja aplicada qualquer penalização. Porém, após as verificações técnicas Iniciais, um dos dois motores verificados terá de ficar obrigatoriamente em parque fechado, só podendo dali sair por troca, contra a entrega do motor que, foi até ali utilizado, o qual ficará também em parque fechado, à guarda dos Comissários Técnicos (CT). O motor substituído não mais poderá ser reutilizado na mesma prova.
5.3.1.1	5.3.1.1 - Um mesmo motor poderá ser verificado por dois condutores. Esse motor será considerado o 2º motor para ambos os condutores e ficará obrigatoriamente em parque fechado. Este motor apenas poderá ser utilizado por um dos condutores, momento a partir do qual o outro condutor deixa de ter um 2º motor disponível.
5.4.1	5.4.1 - A substituição de apenas um destes componentes terá de ser autorizada pelo CCD, depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico da FPAK
5.5 a)	5.5 - Material substituto - a) motor: apenas os motores apresentados na verificação técnica inicial de cada prova poderão ser utilizados e substituídos, não podendo ser reparados.