

Publicado em 17.01.2017

Actualizado em 19.04.2017

## Art. 1 - ORGANIZAÇÃO DO TROFÉU

**1.1 - Regulamentação Aplicável** - a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza o Troféu de Karting designado Troféu António Dinis (TAD) 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), pelo presente regulamento e regulamentos das provas que o compõem e anexos a estes.

### 1.2 - Categoria em disputa no TAD

Troféu António Dinis

Cadetes

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

## Art. 2 - PROVAS PONTUÁVEIS

**2.1** - O TAD será disputado no mesmo programa das provas do CNK conforme calendário desportivo nacional e quadro abaixo.

Prova	Organizador
CIRCUITO DE KARTING DE PORTIMÃO	A.I.A
CIRCUITO DE KARTING DE LEIRIA	N.D.M. LEIRIA
CIRCUITO DE KARTING DE VIANA DO CASTELO	S.C. PORTO
CIRCUITO DE KARTING DE PALMELA	K.C. LISBOA
CIRCUITO DE KARTING DO BOMBARRAL	A.C.D.M.E.

## Art. 3 - KARTS ADMITIDOS

**3.1** - Em todas as provas, pontuáveis para o TAD, serão admitidas a participar exclusivamente os karts definidos no RTNK da categoria Cadetes e nas condições ali estabelecidas.

**3.2** - Nos termos das PEK, o número máximo de karts admitidos em pista é de:

Corridas	34 Karts
Treinos Livres	40 Karts
Treinos Cronometrados	36 Karts

**3.3** - Em cada prova do TAD, cada condutor pode apresentar à verificação inicial, no máximo um chassis e dois motores nos termos dos seguintes artigos:

**3.3.1 - Troca de Motor** - No decurso de uma prova, o condutor da categoria Cadete 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, pelo mesmo condutor, 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.

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

**3.3.1 - Troca do Chassis** - No decurso de uma prova, o condutor poderá substituir o chassis ficando sujeito às penalizações previstas no Art. 3.3.1.3. Em caso algum é autorizada a reutilização nessa prova do chassis substituído.

**3.3.1.1** - A substituição do chassis terá de ser autorizada pelo CCD, depois de obtido o parecer favorável do Delegado Técnico.

**3.3.1.2** - O material substituto 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.

**3.3.1.3** - Em qualquer circunstância, a substituição do chassis no decurso de uma prova implicará as seguintes penalizações:

**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 corrida** - 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.

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

Excepcionalmente, e no decurso do TAD, será autorizada a mudança da marca do chassis, mudança essa que será irreversível a partir do momento em que seja efectuada.

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

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

---

**4.1** - O TAD é aberto a todos os licenciados titulares de uma licença desportiva de concorrente / condutor válida, 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 respectivo condutor

**4.3** - Em cada prova do TAD serão admitidos como concorrentes, os progenitores ou detentores do poder paternal, e os detentores de licenças colectivas. O concorrente deverá ser obrigatoriamente titular de uma licença REGIONAL CADETES (ou superior)

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

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

---

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

## **Art. 6 - INSCRIÇÕES NO TROFÉU**

---

**6.1 - Condição para condutores obterem pontuação nas provas do TAD** - serão considerados aqueles que tenham licença desportiva válida e tenham efectuado previamente a sua inscrição no TAD, através do preenchimento e entrega do boletim de inscrição, acompanhado da liquidação da taxa de inscrição, a qual terá o seguinte valor:

Inscrição no Troféu António Dinis de Karting	Cadetes	75 €
--	---------	------

## 6.2 - Locais de entrega dos boletins de inscrição do TAD

Sede da FPAK	Rua Fernando Namora, 46 C/D - 1600-454 Lisboa	Tel. 217 112 800 Fax 217 112 801	<a href="mailto:licencas1@fpak.pt">licencas1@fpak.pt</a> <a href="mailto:licencas2@fpak.pt">licencas2@fpak.pt</a>
Delegação FPAK Norte	Rua Sousa Aroso, 1083 4450- 291 Matosinhos	Tel. 229 352 168 Fax 229 382 875	<a href="mailto:norte1@fpak.pt">norte1@fpak.pt</a>
Delegação FPAK Madeira	Rua dos Aranhas, 53, 2 Sala F - 9000-044 Funchal	Tel. 291 224 688 Fax 291 229 724	<a href="mailto:madeira@fpak.pt">madeira@fpak.pt</a>

**6.3 - Inscrição no TAD** - até ao dia do fecho das inscrições da prova e no máximo até à 3ª prova.

**6.4** - Quaisquer pontuações para o TAD só serão atribuíveis a partir do momento em que o respectivo condutor haja oficializado a sua inscrição no Troféu, nos termos constantes do presente artigo.

**6.5** - Quaisquer outros condutores que pontualmente participem nas corridas pontuáveis para o TAD, mas não se encontrem nele inscritos oficialmente, não obterão quaisquer pontuações nem retirarão pontos aos condutores oficialmente inscritos no TAD.

**6.6** - A inscrição tem de ser acompanhada de declaração assinada pelos pais (ou tutor se for o caso) autorizando a participação do condutor nas provas do TAD.

## Art. 7 - INSCRIÇÕES NAS PROVAS

**7.1** - A taxa de inscrição em cada prova do TAD 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.

**7.2** - A inscrição em cada prova pontuável para o TAD será da responsabilidade dos respectivos concorrentes e deverá ser feita pelos interessados junto das entidades organizadoras das diferentes competições, nos prazos estipulados nos respectivos regulamentos das provas.

## Art. 8 - PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES (PARA O TAD)

**8.1** - Em cada uma das provas definidas no Art. 2.1 e segundo a classificação da corrida final, os condutores obterão (tendo em atenção o disposto no Art. 6), os seguintes pontos para o TAD.

Corrida Final	
1º	25 Pontos
2º	20 Pontos
3º	17 Pontos
4º	14 Pontos
5º	12 Pontos
6º	10 Pontos
7º	8 Pontos
8º	6 Pontos
9º	4 Pontos
10º	2 Pontos
11º a 15º	1 Ponto
16º e seguintes	0,5 Ponto

**8.1.1** - De acordo com a pontuação obtida pelo somatório das duas mangas de qualificação, os condutores obterão para o TAD (tendo em atenção o disposto no Art. 6), 50% (cinquenta por cento) dos pontos previstos no Art. 8.1 do presente regulamento.

Classificação após MQ1 e MQ2	
1º	12,5 Pontos
2º	10 Pontos
3º	8,5 Pontos
4º	7 Pontos
5º	6 Pontos
6º	5 Pontos
7º	4 Pontos
8º	3 Pontos
9º	2 Pontos
10º	1 Ponto
11º a 15º	0,5 Ponto
16º e seguintes	0,25 Ponto

**8.2** - Sem prejuízo de eventuais alterações, o TAD é composto pelas cinco provas conforme Art. 2.1.

**8.2.1** - Conforme programa descrito no Art. 16.1, cada prova é composta por treinos livres (TL) uma sessão de treinos cronometrados (TC) duas mangas de qualificação (MQ 1 E MQ 2) e a respectiva corrida final (CF)

**8.2.2** - Em cada prova, a pontuação final para efeitos do TAD, resulta da obtenção dos pontos relativos à classificação após as duas mangas de qualificação (MQ1+ MQ2) conforme Art. 8.1.1 e corrida final (CF), conforme Art.8.1, (*ex. pontuação final de cada corrida = MQ (1+2) + CF.*)

**8.2.3** - Para o apuramento da pontuação final do TAD serão considerados até ao máximo de quatro melhores pontuações obtidas nos termos do Art. 8.2.2, das cinco provas que constituem o TAD.

**8.2.4** - No caso de um piloto ser desclassificado ou excluído de:

a) uma prova, serão considerados até ao máximo de três das melhores pontuações obtidas nos termos do Art. 8.2.2.

b) duas provas, serão considerados até ao máximo de duas das melhores pontuações obtidas nos termos do Art. 8.2.2.

**8.2.5** - Para efeitos de apuramento de pontuação, a não comparência numa, prova não será considerada como desqualificação ou desclassificação.

**8.2.6** - No final do TAD, eventuais casos de igualdade de pontuação serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 13.1.6 das PGAK.

**8.2.7 - Classificação no TAD** - para se classificar é necessário ter participado e obtido pontos, no mínimo, em duas provas.

**8.2.8** - Nos termos do Anexo I das PGAK 2017, considera-se que uma prova do CNK é o conjunto da actividade desportiva disputada num fim-de-semana composta pelos treinos livres, treinos cronometrados, mangas de qualificação e corrida final.

## **Art. 9 - PNEUS**

**9.1** - A quantidade, marca, modelo e tipo de pneus, são definidos de acordo com o RTNK, da categoria Cadete.

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

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

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

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

**9.5** - 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. 10 - CARBURANTE E TESTE DE CARBURANTE**

---

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

---

## **Art. 11 - CRONOMETRAGEM**

---

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

---

## **Art. 12 - EMBRAIAGEM**

---

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

---

## **Art. 13 - EQUIPAS**

---

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

---

## **Art. 14 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS**

---

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

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

---

## **Art. 15 - HORÁRIO DA PROVA**

---

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

---

## **Art.16 - DESENVOLVIMENTO DA PROVA**

---

**16.1** - O programa de cada prova TAD, será disputado numa jornada de 2 dias, com o seguinte esquema:

### **1º Dia**

- Verificações Administrativas e técnicas
- Treinos livres (4 sessões, sendo a 1ª de 15min. e as restantes de 10min.)
- Treinos livres (4 sessões, sendo a 1ª de 15min. e as restantes de 10min.)
- Treinos cronometrados (TC) - (uma sessão de 10 minutos para cada categoria) (TC)
- Manga de qualificação 1 (MQ1)

### **2º Dia**

- Treinos carburação (uma sessão única de 10 minutos)
- Manga de qualificação 2 (MQ2)
- Corrida final (CF)
- Cerimónia de Pódium
- Verificações técnicas finais

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

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

## 16.4 - Grelhas de partida:

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

**a) Mangas de Qualificação 1** - com a classificação dos treinos cronometrados;

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

**c) Corrida Final** - pelo somatório de pontos obtidos nas duas corridas de Qualificação, em que pela classificação de cada uma delas será atribuída a seguinte pontuação exclusivamente para formação da grelha da Corrida Final:

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

*e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto*

**16.4.2** - 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.

**16.4.3** - Se um Condutor não participar numa das corridas, ser-lhe-ão atribuídos  $N+2$  pontos, sendo  $N$  o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

**16.4.3.1** - Ao Condutor desclassificado numa corrida serão atribuídos  $N+3$  pontos, sendo  $N$  o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

**16.4.4** - Em caso de *ex-aequo* no somatório de pontos das duas corridas o desempate para a formação da grelha da corrida Final, far-se-á aplicando o Art. 26.9.1 das PEK.

**16.4.5** - 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 PRK.

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

## Art. 17 CORRIDAS - PRÉMIOS

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

Mangas de Qualificação 1 e 2	Corrida Final
10 Km	12 Km

**17.2** - Pela classificação obtida na corrida final serão premiados, em cerimónia de pódio

**a)** no mínimo os 3 primeiros classificados na corrida;

**b)** o concorrente (equipa) do vencedor da corrida;

**17.2.1** - Para efeitos de distribuição de prémios não será extrapolada qualquer classificação de entre os condutores inscritos e os não inscritos no Troféu António Dinis.

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

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

## Art. 18 - PRÉMIOS FINAIS

**18.1** - Ao condutor que no final do Troféu António Dinis, tenha obtido o maior número de pontos (de acordo com os Art. 6 e 8 do presente regulamento), será atribuído o título de VENCEDOR do TROFÉU ANTÓNIO DINIS 2017 e ser-lhe-á entregue um Troféu na Gala dos Campeões 2017.

**18.1.1** - Aos classificados em segundo e terceiro lugar serão atribuídas Taças.

**18.1.2** - À condutora com maior pontuação, será atribuída uma Taça.

## **Art. 19 - GENERALIDADES**

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

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

Caso o director de prova / corrida, entenda ser importante efectuar qualquer outro esclarecimento após a 1ª manga de qualificação, este poderá ser realizado na pré-grelha de qualquer das corridas subsequentes.

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

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

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

**20.3 - 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
3.3.1.3 b) - 13.03	Actualizado	3.3.1.3 c) - 13.03	Actualizado	3.3.1.3 c) - 15.03	Actualizado
16.1 - 19.04	Actualizado				

13.03

**3.3.1.3 b) Depois dos treinos cronometrados e antes da manga de qualificação** - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a manga de qualificação, independentemente do tempo que haja registado nos treinos cronometrados.  
No caso de haver mais do que um condutor nessa situação a colocação no final da grelha corresponderá à classificação do treino cronometrado.

13.03

**3.3.1.3 c) Depois da manga de qualificação e antes da corrida** - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a corrida, independentemente da classificação que haja registado na manga de qualificação.  
No caso de haver mais do que um condutor nessa situação, a colocação no final da grelha corresponderá à classificação final de cada um dos condutores na manga de qualificação.

15.03

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

19.04

#### **Art.16 - DESENVOLVIMENTO DA PROVA**

**16.1** - O programa de cada prova TAD, será disputado numa jornada de 2 dias, com o seguinte esquema:

##### **1º Dia**

➤ ...

➤ Treinos livres (4 sessões, sendo a 1ª de 15min. e as restantes de 10min.)

*(nas primeiras 3 sessões haverá junção das Cadetes+Juvenis. Na 4ª sessão (10´) todas as categorias treinam individualmente)*

➤ ...

##### **2º Dia**

➤ Treinos carburação (uma sessão única de 10 minutos)

*(junção das categorias Cadetes+Juvenis)*

➤ ...