

Publicado em 06.01.2022

Atualizado em 06.10.2022

## Art. 1 - DEFINIÇÃO

A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza 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 - 08/09 de Outubro de 2022**

**Clube Organizador - A.C.D.M.E.**

**Circuito - Braga**

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

**3.1** - A taxa de inscrição na prova do TPK, obedece aos seguintes valores:

**Iniciação** - 75 € (máximo) sendo que em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro

**Cadetes 4T** - 130 € (máximo) sendo que em anexo à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro.

**X30 Mini, Júnior, X30, X30 Super Shifter** - a taxa de inscrição é livre, 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.

**3.2** - A inscrição na TPK é da responsabilidade dos concorrentes e deverá ser feita pelos interessados nos termos previstos no art 9.3.1 e 9.5 das PGAK, nos prazos estipulado no respetivo regulamento da prova. Os concorrentes das subcategorias Sénior, Master e Gentleman da X30 Super Shifter, deverão inequivocamente inscrever-se na respetiva subcategoria da categoria a que pertençam.

**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 é aberta a todos os licenciados titulares de uma licença desportiva de concorrente / condutor válida para o ano em curso, segundo os mesmos e exatos termos definidos nos Regulamentos de 2022 do Campeonato de Portugal de Karting.

## Art. 5 - KARTS ADMITIDOS

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

	Categoria	Subcategoria	
<b>Taça de Portugal de Karting AM 48</b>	INICIAÇÃO	-	
	CADETES 4T	-	
	X30 MINI	-	
	JUNIOR	-	
	X30	-	-
			X30 Master
	X30 Super Shifter		Sénior
			Master
			Gentleman

**5.1.1** - A categoria X30 terá uma subcategoria, conforme Artº 4.2 das PEK, que correm simultaneamente.

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

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

#### **5.1.4 - Número máximo de Karts admitidos em pista**

Corridas	36 Karts
Treinos Livres	51 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 efetuar em cada prova e para todos os condutores inscritos;

Este sorteio será efetuado 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 efetuar 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 CPK, 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 CPK, 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 e Cadete 4T** - no decurso da prova, o condutor poderá substituir o chassis, ficando sujeito às penalizações previstas no Art. 5.6 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 respetiva autorização de substituição.

### **CADETES 4T**

**5.2.10 - Chassis e Motor - quantidade** - cada condutor pode apresentar à verificação técnica inicial, no máximo um chassis e um motor, nos termos dos seguintes artigos:

**5.2.11 - Troca do Chassis e Motor**- No decurso de uma prova, o condutor poderá substituir o chassis ou motor ficando sujeito às penalizações previstas no Art. 5.6. Em caso algum é autorizada a substituição na mesma prova dos dois elementos chassis e motor, nem a reutilização nessa prova do chassis ou motor substituído.

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

**5.2.11.2** - 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 respetiva autorização de substituição.

**5.3 - X30 MINI, JÚNIOR, X30 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 iniciais, um dos dois motores terá de ser obrigatoriamente apresentado a verificação. Se o condutor tiver necessidade de utilizar um 2º motor, terá de previamente à sua utilização, obter autorização do Delegado Técnico da FPAK e apresentá-lo a verificação técnica, procedendo à entrega do motor que foi até ali utilizado, o qual ficará em parque fechado até ao final da prova, à guarda dos Comissários Técnicos (CT). O motor substituído não mais poderá ser reutilizado na mesma prova.

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

**5.3.1.2** - O desrespeito das regras referidas em 5.3.1 e 5.3.1.1 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 dos dois componentes, chassis e 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 respetiva 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 de qualquer manga de qualificação** - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a manga de qualificação seguinte à troca do chassis. No caso de haver mais do que um condutor nessa situação a colocação no final da grelha corresponderá à classificação do treino cronometrado.

**c) Substituição depois das mangas de qualificação e antes da pré-final e corrida final** - o condutor será colocado no final na grelha de partida para a corrida, independentemente da classificação que haja registado após a soma das mangas 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 das mangas de qualificação.

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

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

## **Art. 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 respetivos 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 Diretor 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 e Quadro de Afixação Digital.

## **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 efetuar-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 exato 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 ato das verificações técnicas e sempre que exigidas.

**14.4** - No final da TPK, 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 PROVA**

**16.1** - A prova única da TPK será disputada numa única jornada de dois dias (prazo que poderá ser derrogado pela FPAK quando haja necessidade de recorrer a grupos), com o seguinte esquema para todas as categorias:

- Treinos Livres
- Treinos Cronometrados (uma sessão de 10 minutos). **O CCD, em circunstâncias excepcionais, pode autorizar duas séries de 10 minutos cada as quais obedecerão ao artº 25.4, 25.4.1, 25.4.2 e 26.5 das PEK.**
- Treinos de Carburção (uma sessão de 10 minutos, apenas no dia em que o programa da prova não se inicie com treinos livres para a respetiva categoria)
- Duas Corridas de Qualificação (alteração possível quando houver recurso a grupos, cf Artº 17)
- Uma corrida Pré-Final
- Uma Corrida Final

**16.1.1** - A classificação registada na corrida Final das categorias Iniciação, Cadetes 4T, X30 Mini, Júnior, X30 e X30 Master e a extrapolada da X30 Super Shifter Sénior, X30 Super Shifter Master, e X30 Super Shifter Gentleman, definirá a classificação da TPK 2022.

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

CATEGORIA	QUALIFICAÇÃO e PRÉ-FINAL	FINAL
	Distância	Distância
Iniciação	4 voltas	5 voltas
Cadetes 4T	10 Km	12 Km
X30 Mini (Juvenis)	12 Km	16 Km
Júnior	16 Km	18 Km
X30	16 Km	18 Km
X30 Super Shifter	13 Km	16 Km

**16.3** - Na TPK os treinos cronometrados das categorias Iniciação, Cadetes 4T, X30 Mini, Júnior, X30 e X30 Super Shifter, serão efetuados numa única sessão de dez minutos, sendo cronometradas todas as voltas efetuadas 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, 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:

- Tenha participado na sessão de treinos cronometrados mas não tenha obtido qualquer tempo;
- Não tenha participado na sessão de treinos cronometrados;
- 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 prova 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 Pré-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 e X30 Super Shifter - para a formação das grelhas de partida da MQ1, MQ2, PF e CF não haverá qualquer extrapolação por subcategorias da classificação dos treinos cronometrados e das corridas, sendo as respetivas grelhas formadas de acordo com a classificação geral da fase competitiva que dará origem à formação da grelha de partida.

**16.4.4.2** - Para efeitos de pontuação em cada manga de qualificação, no termos do Art 35.8 das PEK, considera-se que um condutor participa numa manga de qualificação, desde que participe regularmente na partida efetiva 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 mangas de qualificação, ser-lhe-ão atribuídos **N+2** pontos, sendo **N** o número total de condutores constantes na lista de participantes da respetiva categoria.

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

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

**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.

**16.5 - Corrida Final** - a grelha será formada pela classificação da pré-final.

## **Art. 17 - COMPOSIÇÃO DE GRUPOS**

**17.1** - Quando em qualquer das categorias o número de participantes for superior à capacidade da pista, a prova 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 prova desenrolar-se-á nas seguintes fases:

**17.3.1 - Corrida de apuramento em grupos (A - B - C - D)** - cada corrida terá o número de voltas previsto no Art. 16.2 para as corridas de qualificação. Após disputadas todas as corridas de apuramento, serão apurados diretamente para pré-final, os 36 condutores melhor classificados. Da classificação obtida em cada corrida de apuramento será aplicada a pontuação prevista no Art. 16.4.4, 16.4.4.3 e 16.4.4.4.

Os condutores que após as corridas de apuramento se encontrem classificados na posição 37º e seguintes, serão eliminados da prova e não terão acesso à corrida Final.

Não há repescagem quando algum dos pilotos classificados nos primeiros 36 lugares após as corridas de apuramento, desista da prova ou declare não participar na Final.

**17.3.2 - Pré-Final** - Em que as posições da grelha de partida serão determinadas pela ordem de classificação após as corridas de qualificação.

**17.3.3 - Final** - as posições da grelha de partida serão determinadas pela ordem de classificação da Pré-Final.

## **Art. 18 - CERIMÓNIA DE APRESENTAÇÃO DOS CONDUTORES**

---

No último dia da prova, e em momento que anteceda o início das finais, o organizador deverá providenciar uma cerimónia de apresentação dos condutores de todas as categorias 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.

**Nota: A aplicação deste artigo fica sujeito aos condicionalismos resultantes da crise pandémica, que se encontrarem em vigor na data da prova.**

## **Art. 19 - PRÉMIOS DA PROVA - CORRIDA FINAL - PÓDIO**

---

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

**a)** no mínimo os 3 primeiros classificados na classificação geral de cada categoria (Iniciação, Cadetes 4T, X30 Mini, Júnior, X30 e X30 Super Shifter);

**b)** o concorrente (equipa) do vencedor da corrida (Iniciação, Cadetes 4T, X30 Mini, Júnior, X30 e X30 Super Shifter);

**c)** no mínimo os 3 primeiros classificados da subcategoria X30 Master na corrida (extrapolada);

**d)** no mínimo os 3 primeiros classificados da subcategoria X30 Super Shifter Sénior na corrida (extrapolada);

**e)** no mínimo os 3 primeiros classificados da subcategoria X30 Super Shifter Master na corrida (extrapolada);

**f)** no mínimo os 3 primeiros classificados da subcategoria X30 Super Shifter Gentleman na corrida (extrapolada);

**g)** a piloto feminina melhor classificada de cada categoria e subcategoria

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

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

**19.4** - 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. 20 - VENCEDOR DA TPK**

---

**20.1** - O condutor que na corrida Final da TPK 2022 se classifique em 1º lugar nas Categorias Iniciação, Cadetes 4T, X30 Mini, Júnior, X30, X30 Super Shifter e Subcategorias X30 Master, X30 Super Shifter Sénior, X30 Super Shifter Master e X30 Super Shifter Gentlemen, será declarado Vencedor da TPK 2022 da respetiva categoria ou subcategoria.

## **Art. 21 - PRÉMIOS FINAIS DA TAÇA DE PORTUGAL DE KARTING**

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

## **Art. 22 - RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS**

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

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

**22.3** - Modificações ao presente regulamento - será introduzida, conforme especificado no Art. 1.6.1 das PGAK. A validade de tais alterações, terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK.

# **ATUALIZAÇÕES**

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
16.1 / 06.10	Atualizado				

--	--