



ÍNDICE

ART. 1.	ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO	2
ART. 2.	PROVAS PONTUÁVEIS.....	2
ART. 3.	VIATURAS ADMITIDAS - COMBUSTÍVEL - PNEUS - PUBLICIDADE - MOTORES.....	2
ART. 4.	LICENÇAS - CONCORRENTES - CONDUTORES.....	3
ART. 5.	ATRIBUIÇÃO NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	3
ART. 6.	PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO	4
ART. 7.	EQUIPAS.....	4
ART. 8.	PROGRAMA E HORÁRIO DA PROVA	4
ART. 9.	JOKER LAP	4
ART. 10.	TREINOS LIVRES E CRONOMETRADOS E DEFINIÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA	5
ART. 11.	GRELHAS - CORRIDAS DE QUALIFICAÇÃO E CORRIDAS FINAIS.....	7
ART. 12.	INTERRUPÇÃO DA CORRIDA (QUALIFICAÇÃO, MEIAS-FINAIS, FINAL).....	8
ART. 13.	MEIAS-FINAIS E FINAL - PRÉMIOS.....	9
ART. 14.	PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES NO CPKX.....	11
ART. 15.	PRÉMIOS FINAIS.....	13
ART. 16.	RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS	13
ART. 17.	TREINOS PRIVADOS	13
ART. 18.	PROMOÇÃO DO CAMPEONATO.....	13

ART. 1. ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO

1.1. Regulamentação Aplicável

A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza o Campeonato de Portugal de Kartcross 2026 (CPKx), a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Ralicross/Kartcross (PERxKx), Regulamento Técnico de Kartcross, pelo presente regulamento e anexos a estes.

1.1.1. A qualquer associado da FPAK que não tendo feito parte do Calendário Nacional de Ralicross e Kartcross (Campeonato de Portugal e Taça de Portugal) no ano de 2025, e pretenda integrar o Calendário Nacional de Rx e Kx em 2027, são aplicadas as regras previstas no Art. 21 das PGAK 2026.

1.2. Campeonatos em disputa:

Campeonato de Portugal de Kartcross	Absoluto
-------------------------------------	----------

ART. 2. PROVAS PONTUÁVEIS

2.1. Conforme Calendário Desportivo Nacional:

Prova	Organizador
Lousada 1	Clube Automóvel de Lousada
Montalegre 1	Clube Automóvel de Vila Real
Mação	Clube Automóvel de Mação
Sever	Vouga Sport Clube
Montalegre 2	Clube Automóvel de Vila Real
Castelo branco	Escuderia de Castelo Branco
Lousada 2	Clube Automóvel de Lousada

2.2. O CPKx é composto por sete provas. A contagem, para o apuramento da pontuação final do Campeonato é a que se encontra estipulada nos Art. 14.1 do presente regulamento.

2.3. Anulação do CPKx

Será anulado se não forem disputadas, no mínimo quatro das provas referidas no Art. 2.1.

ART. 3. VIATURAS ADMITIDAS - COMBUSTÍVEL - PNEUS - PUBLICIDADE - MOTORES

3.1. O campeonato é reservado a condutores cujos veículos estejam em conformidade com as PERxKx, o presente regulamento e o regulamento técnico de Kartcross.

3.2. Os regulamentos particulares de todas as provas que contam para o campeonato, poderão estabelecer uma diferenciação por classes, mas apenas para efeitos de atribuição de prémios particulares.

3.3. Combustível

Conforme previsto no Regulamento Técnico do Kartcross, a escolha do combustível é facultativa.

a) Gasolina comercial vendida em Portugal, ou

b) Gasolina de competição

Para as viaturas que não utilizem gasolina comercial, a opção da gasolina de competição fica obrigada a utilização exclusiva do combustível da marca ETS do tipo EXTRA MAX, adquirida à empresa Brama Motorsport, Lda., com sede na, Av. João XXI 1759, 4770-754 Vermoim - Vila Nova de Famalicão. Email: ets@brama-motorsport.com

O combustível quando necessário terá de ser solicitado atempadamente através da seguinte plataforma myetstorage.com.

3.3.1. O regulamento particular de cada prova indicará o posto de abastecimento de combustível comercial que fornecerá o combustível comercial oficial da prova.

3.4. Pneus

A marca e modelo dos pneus obrigatórios é a que se encontra prevista no Regulamento Técnico de Kartcross.

3.5. Publicidade do organizador ou promotor

Qualquer concorrente ao inscrever-se numa prova do CPKx, obriga-se a reservar sobre o capô dianteiro imediatamente abaixo da rede do para-brisas, um espaço com a dimensão 30x20 cm para a colocação da publicidade obrigatória do organizador ou promotor.

3.5.1. Recusa

A recusa em colocar a publicidade obrigatória, o Concorrente será penalizado com uma taxa, no valor de 300€ que reverte a favor do organizador.

3.6. Motores, Selagem, Verificação Técnica, Penalidades

3.6.1. Na primeira prova em que participe no CPKx 2026, cada piloto pode apresentar a Verificação Técnica Inicial até dois motores, os quais serão selados e registados pelo Delegado Técnico e serão estes que são considerados para o CPKx.

3.6.1.1. Todavia, ao longo do campeonato estes motores podem ser trocados por outros, que terão igualmente de ser selados. O(s) motore(s) substituídos terão de ser obrigatoriamente verificados, ficando sujeitos às penalizações previstas no Art. 3.6.3.1 quando for detetada inconformidade técnica nesta verificação.

3.6.1.2. Numa mesma prova, o Concorrente pode utilizar os dois motores selados, apenas depois de obtida a obrigatória autorização do Delegado Técnico que registará esta substituição.

Os motores selados, apenas poderão ser desselados nas seguintes condições:

a) Quando for efetuada uma verificação técnica final requerida pelo Colégio de Comissários Desportivos, pelo Delegado Técnico ou pela FPAK, que nos termos do Art 6.6 e 6.6.1 das PGAK se devem manter intactos;

b) Quando, entre provas, o Concorrente solicitar a sua desselagem, em virtude de o motor precisar de ser aberto para reparação ou outra intervenção.

c) Protesto/reclamação de outro concorrente.

3.6.2. Em todos os casos, a desselagem só pode ser efetuada pelo Delegado Técnico da FPAK.

3.6.2.1. A verificação técnica no final da época, terá de decorrer até ao máximo de 20 dias a contar do último dia da Taça de Portugal do ano em curso.

3.6.3. A desselagem do motor obrigará sempre à verificação técnica para apurar da conformidade do motor com o regulamento técnico de Kartcross do ano em curso.

3.6.3.1. Verificando-se irregularidade técnica do motor verificado, o piloto será desqualificado das provas em que este motor foi utilizado e que ocorreram desde a anterior selagem deste motor.

Exemplo 1: Selagem na 1ª prova e irregularidade detetada na 3ª prova, o piloto será desqualificado das 1ª, 2ª e 3ª prova);

Exemplo 2: um motor que haja sido resselado para a 3ª prova e a irregularidade técnica tenha sido detetada na 4ª prova, o piloto será desqualificado da 3ª e 4ª prova).

3.6.3.2. Quando numa mesma prova um Concorrente use dois motores, a inconformidade técnica de um deles, implicará a desqualificação de toda a prova.

3.6.4. A desselagem pode ser efetuada entre provas a pedido do piloto, sendo o motor verificado em data e local, acordada entre o piloto e o Delegado Técnico.

3.6.4.1. Colégio competente

A decisão de desqualificação por uma irregularidade técnica verificada numa desselagem e verificação técnica realizada entre provas será da competência do Colégio de Comissários Desportivos que desempenhou funções na prova anterior a esta verificação. No caso da desselagem / verificação técnica vier a ser realizada entre a última prova do CPKx e a TPKx, a desqualificação será da responsabilidade do CCD da última prova do Campeonato.

Quando a verificação técnica ocorre nos termos do art 3.6.2.1 (após a Taça de Portugal) a desqualificação será da responsabilidade do CCD que exerceu na TPKx.

3.6.4.2. Utilização do motor selado em provas fora do CPKx ou TPKx

O condutor fica responsável pelas consequências resultantes desta utilização, nomeadamente pela desselagem do motor nessas provas e das penalidades que o CCD venha a decidir.

ART. 4. LICENÇAS - CONCORRENTES - CONDUTORES

4.1. Condutores Admitidos

Todos os concorrentes/condutores que participem nas provas do CPKx devem ser titulares de uma Licença Nacional B (ou superior) válida e de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas e ter a idade mínima de 16 anos que pode ser atingida no decurso do ano civil em que se disputa o CPKx.

4.2. Concorrentes Admitidos

Em cada prova, serão admitidos como concorrentes, os próprios condutores e/ou os detentores de licenças coletivas.

ART. 5. ATRIBUIÇÃO NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

5.1. Números de competição

Os números de competição são permanentes para toda a época e são escolhidos pelo concorrente no [PORTAL FPAK](#). Nos casos em que o concorrente não escolha o número, o mesmo será atribuído pela FPAK.

5.2. Atribuição do primeiro número de cada divisão

Ao campeão de Portugal do ano anterior, desde que este o pretenda.

5.2.1. Não atribuição do primeiro número da divisão

No caso do campeão de Portugal em título, não competir no ano em curso.

5.3. Lista de numeração por divisão:

Campeonato	Numeração
Campeonato de Portugal de Kartcross	01 ⇔ 85

5.3.1. A numeração atribuída na primeira participação de cada condutor, manter-se-á inalterada nas participações seguintes, cabendo às organizações controlar os números atribuídos. Não é autorizada a mudança de número no decorrer do Campeonato.

ART. 6. PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO

6.1. Só serão atribuídas pontuações a concorrentes que participem em pelo menos uma prova até à 4ª prova, inclusive. Um concorrente que comece a participar no Campeonato a partir da 4ª+1 prova não irá pontuar no Campeonato.

6.2. Em caso de menores será necessário entregar a declaração assinada pelos pais (ou tutor se for o caso) autorizando a participação do condutor nas provas do CPKx.

ART. 7. EQUIPAS**7.1. Definição**

Entende-se por equipa o conjunto constituído pelo concorrente/condutor inscrito e pelos seus assistentes (máximo de 5) e eventualmente, pelo concorrente moral, devendo os mesmos estar referidos no boletim de inscrição.

Apenas 2 (dois) destes assistentes terão acesso à zona de pré-grelha. Um assistente de um concorrente pode assistir outro concorrente inscrito no evento.

ART. 8. PROGRAMA E HORÁRIO DA PROVA**8.1. Programa**

O programa da prova será disputado numa jornada de 2 dias, com o seguinte esquema:

- Verificações Administrativas e Técnicas Iniciais
- Treinos livres
- Corridas de qualificação: 4 (CQ1, CQ2, CQ3, CQ4)
- Meias-finais A e B
- Final
- Cerimónia de Pódio
- Verificações técnicas finais

8.1.1. Caso se verifique que numa prova haja um número total de inscritos superior a 60, é permitido ao organizador, antecipar o início das Verificações Administrativas e Técnicas, para o dia anterior a partir das 16h.

8.2. Horário

A elaboração do horário da prova fica á responsabilidade do Organizador, por forma a que, de acordo com a lista de inscritos, seja possível cumprir o programa da prova previsto no Art. 8.1 deste regulamento. Após a publicação da lista de inscritos, a Comissão Organizadora poderá propor à FPAK a sua alteração por proposta de Aditamento ou o Colégio de Comissários Desportivos proceder a alteração de acordo com a lista de participantes.

Para todas as categorias participantes, o horário terá de prever:

a) Primeiro dia

Verificações documentais e técnicas, briefing, treinos livres e duas corridas de qualificação

b) Segundo dia

Corridas de qualificação, meias-finais e final, distribuição de prémios ofíciosa, e verificações técnicas finais.

8.2.1. Verificações facultativas

O organizador poderá prever no programa da prova, verificações documentais e técnicas facultativas para os pilotos, no final da tarde de sexta-feira, devendo ser estabelecido horário de início e de encerramento.

ART. 9. JOKER LAP**9.1. Joker Lap**

Em cada corrida uma das voltas terá de ser feita pela *Joker Lap*. Dois juízes de facto registarão todas as passagens dos carros pela *Joker Lap*.

9.1.1. A passagem na *Joker Lap* obedece aos seguintes critérios:

a) Facultativa

Nos treinos livres.

b) Obrigatória

Em todas as corridas de qualificação/séries, e finais, é obrigatório efetuar uma passagem pela *Joker Lap*.

c) 1ª volta

É proibida a passagem na Joker Lap na 1ª volta de cada corrida nas pistas de Sever do Vouga, Mação e Montalegre na versão da Joker no final da reta da meta. Nas restantes pistas (Castelo Branco, Lousada e Montalegre na versão de homologação FIA, é autorizada a passagem na 1ª volta.

9.1.2. Penalizações Joker Lap

Pelo não cumprimento da passagem na *Joker Lap*, será aplicada pelo CCD uma penalização de 30 segundos.

9.1.2.1. Passar na 1ª volta

Penalização nos termos do Art. 6.8.1.1 das Prescrições Específicas de Ralicross, Kartcross.

9.1.2.2. Bandeira de xadrez antecipada ou atrasada e paragem de corrida com bandeira vermelha

Pelo não cumprimento da Joker Lap, serão aplicadas as penalizações previstas nos Art. 6.8.1.2, 6.8.1.2.1 e 6.8.1.3 das Prescrições Específicas de Ralicross, Kartcross.

ART. 10. TREINOS LIVRES E CRONOMETRADOS E DEFINIÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA

10.1. Nos termos do Art. 16 das PERxKx, o sistema de cronometragem para registo de tempos é automático através de transponders. Sendo o seu uso obrigatório a partir do início dos treinos livres.

10.1.1. Pela utilização do transponder o organizador está autorizado a cobrar uma taxa de utilização e a exigir ao concorrente, uma caução que no final da prova lhe será devolvida se o transponder for devolvido em perfeito estado de conservação. Em alternativa à caução, poderá ser exigido um documento em que o concorrente se responsabiliza a indemnizar pela perda ou destruição do transponder.

10.1.2. Transponder pessoal (TP)

É autorizado o uso de transponder pessoal (TP), desde que compatível com os modelos previstos no Art. 16.2 das Prescrições Específicas de Ralicross, Kartcross. O número do TP deverá constar no boletim de inscrição de cada prova e ser confirmado durante as verificações administrativas.

10.1.3. Deficiências em TP

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.

10.2. Treinos**10.2.1. Treinos livres**

Uma sessão única facultativa, de 5 voltas por viatura com um máximo de 9 (nove) viaturas em pista por série – facultativo. No final das 5 voltas as viaturas seguem diretamente para o paddock, não sendo autorizada a repetição dos treinos livres. O Organizador estabelecerá uma janela horária para os treinos livres, com horário definido para cada Divisão. O atraso de um condutor ao treino livre não obriga o Diretor de Prova ou Diretor de Corrida a autorizar a sua participação.

Todas as viaturas se devem dirigir para a pré-grelha para que se iniciem os treinos livres de forma sequencial e sem interrupções. As viaturas que não se apresentem na pré-grelha até à formação da última série para o início dos treinos livres, no horário previsto para a sua Divisão, ficam impedidas de efetuar os seus treinos livres.

10.2.1.1. A entrada em pista nunca poderá ser efetuada conjuntamente com viaturas de Ralicross.

10.2.1.2. Máximo de voltas

Cada série fará o máximo de 5 voltas completas ao circuito que serão contadas a partir da 1ª passagem pela linha de meta do 1º condutor em pista que cruze esta linha.

Apenas será autorizada a entrada em pista quando o Diretor de Prova (Diretor de Corrida se aplicável) mostrar a bandeira verde.

10.2.1.3. Final dos treinos

A bandeira de xadrez será mostrada sequencialmente a todos os condutores (independentemente do número de voltas que hajam efetuado) a partir do momento em que haja sido mostrada ao 1º condutor dessa série que complete as 5 (cinco) voltas.

Terminada cada série, as viaturas seguirão diretamente para o paddock.

Sessão de voltas incompleta

No caso de nenhum condutor de uma série, por avaria ou acidente, conseguir completar as cinco voltas, os treinos livres dessa série serão encerrados, 4 minutos após o momento exato em que o 1º condutor em pista cruzou a linha de meta pela 1ª vez.

Sessão em que nenhum condutor haja passado uma vez pela linha de meta

Na eventualidade de nenhum condutor de uma série haver cruzado a linha de meta pela 1ª vez (seja por que razão for) os treinos livres dessa série serão encerrados 5 (cinco) minutos após o momento exato em que haja sido exibida a bandeira verde para a entrada dessa série em pista.

10.2.1.4. Assistência mecânica

Durante o período previsto para os treinos livres, não é permitida qualquer assistência mecânica na zona de pré-grelha (salvo colocar o motor em marcha, por empurrão ou utilização de Booster).

10.2.1.5. Participação nos treinos livres

Facultativa.

10.2.1.6. Simulação de arranques

Apenas autorizado nos treinos livres.

Nos termos do Art. 20.3.1 b) das PERxKx, todos os pilotos, no início da 1ª volta da sua série de treinos livres, poderão, por sua opção, efetuar uma simulação de arranque, sob a orientação do DP/DC. A simulação de arranque terá de ser efetuada numa única tentativa e sem qualquer paragem após a simulação, tendo o piloto de obrigatoriamente prosseguir o seu treino livre sem qualquer paragem após a simulação.

Qualquer infração a esta regra será penalizada com 5 segundos a acrescentar ao tempo total da 1ª corrida de qualificação (Art. 14.4 i) das PERxKx). Esta penalização será acumulável com outras que lhe venham a ser aplicadas na 1ª corrida de qualificação.

10.2.1.6.1. Interdição

É proibido fazer simulações de arranque, no decurso ou no fim dos treinos livres, treinos e voltas de formação.

10.3. Corridas de Qualificação

Haverá quatro (4) Corridas de Qualificação com um máximo de cinco (5) participantes, os quais na composição da grelha de partida alinharão numa única linha paralela à linha de partida, no sistema de 5 em linha.

Cada corrida de qualificação será efetuada em 5 (cinco) voltas.

10.3.1. Composição da grelha de partida

Em cada corrida, será feita da seguinte forma:

1ª Corrida de Qualificação

Por sorteio na presença de um Comissário Desportivo;

2ª Corrida de Qualificação

Pela ordem inversa da classificação final da primeira corrida de qualificação;

3ª Corrida de Qualificação

Pela ordem inversa da classificação final da 2ª (segunda) corrida de qualificação;

4ª Corrida de Qualificação

Pela ordem inversa da classificação final da 3ª (terceira) corrida de qualificação.

10.3.2. A composição das séries para a 2ª, 3ª e 4ª corridas de qualificação, serão efetuadas pela ordem inversa da classificação da CQ correspondentes (ex. 1ª série do 21º ao 25º classificado, 2ª série do 16º ao 20º classificado, 3ª série do 11º ao 15º classificado, 4ª série do 6º ao 10º classificado, 5ª série do 1º ao 5º classificado).

10.3.3. Repescagem

Se um condutor não participar na CQ, o seu lugar ficará livre e não poderá ser ocupado por outro condutor na mesma linha. **Não há repescagem nas corridas de qualificação.**

10.3.4. Assistência mecânica

Nas corridas de qualificação é permitida assistência mecânica na zona de pré-grelha nos termos previstos no Art. 28.2.1 das PERxKx.

10.4. Classificação das corridas de qualificação

Disputadas todas as séries de cada uma das corridas de qualificação, e sem que haja qualquer distinção entre os pilotos de subdivisões distintas que corram juntas, a cronometragem elaborará uma classificação geral absoluta, dessa corrida, considerando para o efeito, o tempo total da corrida efetuada por cada piloto, na sua série, atribuindo a cada piloto os seguintes pontos:

Após cada Corrida de Qualificação			
1º	1 Ponto	9º	9 Pontos
2º	2 Pontos	10º	10 Pontos
3º	3 Pontos	11º	11 Pontos
4º	4 Pontos	12º	12 Pontos
5º	5 Pontos	13º	13 Pontos
6º	6 Pontos	14º	14 Pontos
7º	7 Pontos	15º	15 Pontos
8º	8 Pontos	16º e seguintes	Por acréscimo de 1 ponto

10.5. Desempates

Nesta situação será considerado como fator de desempate o melhor tempo de volta obtido nessa corrida por cada um dos pilotos a desempatar.

10.6. Condutor que não participe numa corrida qualificação

A um condutor que não participe numa corrida de qualificação serão atribuídos **N + 2** pontos (sendo **N** o número de concorrentes autorizados a participar na prova (lista de participantes) na respetiva categoria/divisão). Na tabela classificativa deverá constar a anotação de não participante "DNS".

10.6.1. Definição de participação para efeitos de classificação numa manga e/ou corrida

Para efeitos de classificação numa corrida, considera-se que um condutor participou numa corrida, desde que tenha tomado lugar na grelha de partida efetiva e ultrapassado a linha de partida ao sinal de partida, mesmo que não haja conseguido completar uma única volta.

10.6.1.1. Validade da partida

Nos termos do Art. 28.5 das PERxKx a partida só será válida desde que a viatura cruze a linha de partida movida pela força do seu motor. Se cruzar a linha de partida por balanço e aproveitando a eventual inclinação da pista, mesmo que tenha o motor a trabalhar, será considerada como não participante nessa corrida.

10.6.2. Condutor desqualificado de uma corrida

A qualquer condutor que seja desqualificado de uma corrida de qualificação serão atribuídos **N + 4** pontos (sendo **N** o número de concorrentes autorizados a participar na prova (lista de participantes) na respetiva categoria/divisão). Na tabela classificativa deverá estar anotação "DESQ".

10.7. Classificação após as 4 Corridas de Qualificação

No final das 4 corridas de qualificação, será elaborada uma classificação geral absoluta nos termos dos Art. 10.4, 10.5 e 10.6, considerando o total de pontos obtidos por cada piloto nas 4 corridas de qualificação, pela qual serão atribuídos pela FPAK os pontos para o Campeonato, previstos no Art. 14.2 deste regulamento.

Estas classificações devem refletir para cada piloto, os pontos obtidos em cada uma das corridas bem como o total dos pontos obtidos.

A menção de não participação (DNS) ou de desqualificação (DSQ) deve ser anotada para cada piloto que se encontre nestas situações

No caso de um empate entre dois ou mais pilotos, servirá como fator de desempate a melhor classificação obtida na 1ª corrida de qualificação. Subsistindo o empate, será considerada a melhor classificação obtida na 2ª corrida de qualificação e assim sucessivamente até ser encontrado o desempate até à 4ª corrida de qualificação. Se mesmo assim se verificar o empate este será resolvido por sorteio a efetuar pelo CCD, se possível na presença dos pilotos empatados.

10.7.1. Apuramento para as Finais

Para poder ser apurado para as finais, o piloto deve ter participado em pelo menos três (3) corridas de qualificação

ART. 11. GRELHAS - CORRIDAS DE QUALIFICAÇÃO E CORRIDAS FINAIS

11.1. Para cada uma das corridas de qualificação e corridas finais, as grelhas de partida deverão respeitar os termos estabelecidos no Art. 27 das PERxKx.

11.2. Grelhas de partida

a) Nas corridas de qualificação, serão sempre constituídas numa única linha paralela à linha de partida, no sistema de 5 em linha,

b) Nas meias-finais e finais, serão sempre constituídas no sistema de 3x2x3x2 (10 viaturas). As linhas transversais da pista que intersecta cada linha das caixas de largada, devem estar obrigatoriamente separadas de um mínimo de 6 (seis) metros no sentido longitudinal da pista.

11.2.1. Deverá ainda evitar-se, quando possível, na constituição da grelha, a existência de um corredor central, pelo que a separação máxima lateral existente entre duas viaturas, na mesma linha, não deverá exceder 2,5 metros.

11.2.2. Aquecimento de pneus

É proibido o aquecimento de pneus na formação da grelha de partida e no percurso entre a pré-grelha e a grelha de partida.

11.3. Entre a linha de partida e a primeira curva deve haver pelo menos 80 metros de reta para as pistas de terra e de 100 metros de reta para as pistas mistas de asfalto e terra. A linha de chegada pode não ser coincidente com a linha de partida. Nestas circunstâncias ambas as linhas terão que estar perfeitamente identificadas no Regulamento Particular da Prova e no próprio circuito.

11.4. O Regulamento Particular da Prova indicará claramente, qual a localização da Pole Position, relativamente à grelha de partida, a qual será sempre do lado da pista que corresponder à corda da primeira curva do circuito.

Exemplo: Primeira curva à esquerda, Pole Position do lado esquerdo.

11.5. Escolha lugar - Apenas nas meias-finais e final

Nos termos do Art. 27.4 das PERxKx, o condutor que ocupe a 1ª posição poderá escolher a sua posição na grelha. O condutor classificado na segunda posição poderá por seu lado escolher um dos dois lugares que restam.

A escolha deve ser feita na Pré-Grelha.

11.6.1. Lugar vago na grelha

Se um condutor não participar, o seu lugar ficará livre e não poderá ser ocupado por outro condutor na mesma linha.

11.6.2. Caso um participante com direito a escolher a sua posição, não se apresente em devido tempo na partida, perderá esse direito e será colocado no lugar inicialmente previsto (se este ainda estiver disponível).

11.7. Avaria na grelha de partida

Qualquer viatura que na grelha de partida sofra uma avaria que a impeça de se movimentar pelos seus próprios meios, é proibida qualquer ajuda exterior para a repor a trabalhar, seja por parte dos *Assistentes* ou de elementos da organização. Nestas circunstâncias, deverá a mesma ser retirada para local seguro fora da grelha de partida, não sendo autorizada a sua participação na corrida.

11.8. A manobra de retirar a viatura para local seguro deverá ser feita com a maior rapidez pelos Comissários no local, não podendo o Diretor de Prova atrasar a partida por motivos relacionados com quaisquer insistências do condutor para tentar recolocar o motor a trabalhar.

ART. 12. INTERRUPÇÃO DA CORRIDA (QUALIFICAÇÃO, MEIAS-FINAIS, FINAL)

12.1. Se for necessário parar uma corrida, devido a acidente que provoque a obstrução da pista ou porque as condições climáticas a tornaram impraticável ou ainda por quaisquer outras razões de força maior, o Diretor de Prova exibirá uma bandeira vermelha na zona da linha de chegada e ordenará que de imediato todos os postos de sinalização na pista, apresentem bem visível uma bandeira vermelha agitada.

Após a apresentação da bandeira vermelha, todos os condutores deverão deixar de correr, reduzindo a velocidade, e dirigirem-se em velocidade lenta para a grelha de partida (ou para o local previsto pelo regulamento particular da prova, ou local que no momento lhes for indicado pelos Oficiais de Prova).

12.2. A apresentação de bandeiras vermelhas no circuito só pode ser ordenada pelo Diretor de Prova (diretor de corrida se aplicável) ou no seu impedimento pelo Diretor Adjunto.

O CCD poderá igualmente dar instruções à Direção de Prova para que seja mostrada a bandeira vermelha.

12.3. Interrupção de uma corrida de qualificação (ou série) e meia-final

No caso de a corrida ter sido interrompida numa das séries das corridas de qualificação ou numa meia-final, esta será anulada e integralmente repetida, podendo as viaturas ser reabastecidas de acordo com o previsto no Art. 12.3.2 deste Regulamento e Art. 17.3 das PERxKx. A primeira partida será declarada nula e sem efeito e quaisquer penalizações em tempo serão igualmente anuladas, sem prejuízo de penalidades que venham a ser aplicadas pelo CCD, após análise dos motivos que levaram à interrupção da corrida.

12.3.1. Viaturas com acesso à nova partida

São admitidos à nova partida todos os condutores que tenham iniciado a corrida que foi interrompida, desde que se encontrem em condições de participar até ao limite de tempo dado pelo Diretor de Prova para o fecho da pré-grelha para a nova partida. As viaturas que tenham participado na corrida interrompida e hajam sido removidos da pista com a ajuda da organização são igualmente autorizadas a participar desde que se apresentem na pré-grelha pelos seus próprios meios e dentro do prazo que for estabelecido pelo DP.

12.3.2. Operação de reabastecimento**12.3.2.1. Bandeira vermelha mostrada nas duas primeiras voltas**

Nestas circunstâncias não há direito a reabastecimento. As viaturas não podem regressar ao paddock, mantendo-se junto à pista/grelha/pré-grelha, devendo os pilotos seguir as instruções que pelos Oficiais de prova lhe forem transmitidas. A corrida inicia-se assim que a pista apresente condições para retomar a corrida.

12.3.2.2. Bandeira mostrada na 3ª volta ou seguintes

Nestas circunstâncias, é dado um tempo limite de até 15/20 minutos, findos os quais encerra o acesso à pré-grelha. A repetição da corrida de qualificação (ou série), será efetuada no prazo de até 30 minutos, não ficando a organização obrigada a aguardar por qualquer participante que não tenha acedido à pré-grelha no tempo estipulado. Nesta situação, por decisão do DP, outras séries poderão continuar a correr, se estiverem reunidas todas as condições.

12.4. Interrupção da Final

Aplicar-se-á o seguinte procedimento:

a) Percorridos mais de 70% do número de voltas previstas

Arredondado para o número inteiro imediatamente superior, a corrida será dada como terminada.

A classificação dessa final será a que se tiver verificado na volta imediatamente anterior à da amostragem da bandeira vermelha.

Exemplo:

Amostragem da bandeira vermelha	5ª Volta
Última passagem pela meta	4ª Volta
Classificação a considerar	4ª Volta

b) Percorridos menos de 70% do número de voltas previstas

Arredondado para o número inteiro imediatamente superior no caso de resultarem decimais, a corrida será anulada e integralmente repetida.

12.5. Repetição da Corrida**12.5.1. Distância**

Será repetida na distância (número de voltas) previsto inicialmente.

12.5.2. Operações de Reabastecimento**12.5.2.1. Bandeira vermelha mostrada nas duas primeiras voltas**

Nestas circunstâncias não há direito a reabastecimento. As viaturas não podem regressar ao paddock mantendo-se junto à pista/grelha/pré-grelha, devendo os pilotos seguir as instruções que pelos Oficiais de prova lhe forem transmitidas. A corrida inicia-se assim que a pista apresente condições para retomar a corrida.

12.5.2.2. Bandeira mostrada na 3ª volta ou seguintes

Nestas circunstâncias, será autorizado o reabastecimento das viaturas de acordo com o previsto no Art. 17.3 das PERxKx sendo dado para esta operação um tempo limite de 15/20 minutos, findos os quais encerra o acesso à Pré-Grelha.

A repetição da final será efetuada no prazo de até 30 minutos, não ficando a Organização obrigada a aguardar por qualquer participante que não tenha acedido à Pré-Grelha no tempo estipulado.

Nesta situação, por decisão do DP, outras séries poderão continuar a correr, se estiverem reunidas todas as condições.

12.5.2.3. Nova grelha de partida

A primeira partida será declarada nula e sem efeito. Quaisquer penalizações em tempo serão igualmente anuladas sem prejuízo de penalidades que venham a ser aplicadas pelo CCD, após análise dos motivos que levaram à interrupção da corrida. A nova grelha será formada de acordo com a posição que cada condutor detinha para a partida inicial da corrida de qualificação ou final interrompida. Todos os lugares, dos condutores que não participem na repetição, ficarão vagos, não havendo repescagem.

12.5.2.4. Viaturas com acesso à nova partida

Tanto nas meias-finais como nas finais, serão admitidos à nova partida todos os condutores que tenham iniciado a corrida que foi interrompida, desde que se encontrem em condições de participar até ao limite de tempo dado pelo Diretor de Prova para o fecho da pré-grelha para a nova partida. As viaturas que tenham participado na corrida interrompida e hajam sido removidos da pista com a ajuda da organização são igualmente autorizadas a participar desde que se apresentem na pré-grelha dentro do prazo que for pelo DP estabelecido.

12.5.3. Viaturas sem condições de circular pelos seus próprios meios

Qualquer viatura que no decurso da corrida de qualificação ou finais interrompidas, não esteja em condições de circular pelos seus próprios meios, deverá ser colocada em lugar seguro que não cause risco de acidente para os restantes participantes.

Ou se tal for possível, deverá ser rebocada para o Parque dos concorrentes e daí dentro do tempo dado pelo DP/DC, dirigir-se à pré-grelha para reinício da corrida interrompida, ou Parque Fechado.

12.5.4. Classificação pilotos que não alinhem na 2ª partida

Os pilotos que participarem na primeira partida e que em consequência de interrupção dessa corrida não estiverem em condições de participar na 2ª partida, serão classificados atrás de todos os outros pilotos que participaram na 2ª partida obtendo para o CPKx os pontos do Art. 14.2.1 correspondentes à sua posição na classificação final.

Quando esta situação ocorre com mais do que um piloto, será tido em conta a classificação obtida após as Corridas de Qualificação

12.6. Falsa partida em Corridas anuladas

Uma penalização aí aplicada, não terá qualquer reflexo na formação da grelha de partida seguinte para repetição da corrida de qualificação, ou corrida final, entretanto anulada.

12.7. Reclamações ou apelos

Referente às corridas de qualificação não afetará a composição das grelhas de partida dessas corridas, nem das corridas finais. Sendo os mesmos analisados e decididos após a corrida Final, caso o CCD, não tenham possibilidade de analisar de imediato a situação.

ART. 13. MEIAS-FINAIS E FINAL - PRÉMIOS**13.1. Meias-Finais - Distância e Nº de Pilotos**

Serão efetuadas em 6 (seis) voltas, para um máximo de 10 participantes.

13.2. Acesso automático às Meias-Finais A e B

Quando após as corridas de qualificação, haja 12 ou mais pilotos classificados haverá lugar a duas meias-finais, designadas A e B.

13.3. Apuramento para as Meias-Finais e/ou Corrida Final

No final das 4 corridas de qualificação, será elaborada nos termos dos Art. 10.4, 10.5 e 10.6 uma classificação exclusiva para o apuramento para as Meias-Finais/Finais, que terá de considerar o total de pontos obtidos nas 4 (quatro) corridas de qualificação de cada piloto, sendo apurados para as Meias-Finais ou Finais, os vinte pilotos que tenham obtido o menor número de pontos. Para poder ser apurado para as Meias-Finais e Final, o piloto deve ter participado em pelo menos 3 (três) corridas de qualificação. Nesta classificação deve constar para cada piloto os pontos obtidos em cada corrida.

13.3.1. Desempate

No caso de um empate entre dois ou mais pilotos, servirá como fator de desempate a melhor classificação obtida na 1ª corrida de qualificação. Subsistindo o empate, será considerada a melhor classificação obtida na 2ª corrida de qualificação e assim sucessivamente até ser encontrado o desempate até à 4ª corrida de qualificação. Se mesmo assim se verificar o empate este será resolvido por sorteio a efetuar pelo CCD, se possível na presença dos pilotos empatados.

13.4. Grelhas para as MF

Dos até vinte pilotos que após as quatro corridas de qualificação estiverem melhor classificados em conformidade com o Art. 13.3 após as 4 CQ), as respetivas grelhas serão definidas segundo o quadro seguinte:

1º classificado	Pole Position da Meia-Final A
2º classificado	Pole Position da Meia-Final B
3º classificado	2ª posição da Meia-Final A
4º classificado	2ª posição da Meia-Final B
5º classificado	3ª posição da Meia-Final A
6º classificado	3ª posição da Meia-Final B
7º classificado	4ª posição da Meia-Final A
8º classificado	4ª posição da Meia-Final B
E assim sucessivamente até ao 20º classificado	

13.4.1. Lugar vago na grelha

Caso um ou mais concorrentes não alinhem numa das meias-finais, o (s) seu (s) lugar (es) na grelha de partida não será (ão) deixado (s) vago (s). São permitidas repescagens

13.5. Final

Haverá uma Final com 7 voltas, com o máximo de dez (10) pilotos.

13.5.1. Acesso direto à Final

Os cinco (5) condutores melhor classificados participantes em cada meia-final, terão acesso à corrida final, sendo a grelha desta corrida estabelecida da seguinte forma: Aos vencedores de cada meia-final, será atribuído a 1ª e 2ª posição da grelha. Da mesma forma aos 2ºs classificados de cada meia-final, serão atribuídos o 3º e 4º lugares e assim sucessivamente até aos 5ºs classificados de cada meia-final.

Não havendo meias-finais, serão apurados automaticamente para a Final os 10 melhores classificados após as 4 CQ.

13.5.2. Desempate

O critério de desempate será efetuado com recurso ao melhor tempo de corrida na meia-final de cada piloto. Subsistindo o empate, o desempate será efetuado com recurso ao melhor tempo de volta obtido na respetiva meia-final.

13.5.3. Repescagem

No caso de numa Meia-Final não participar um número suficiente de pilotos que permita o apuramento de 5 pilotos para a final, nunca o 6º e seguintes classificados da outra meia-final, poderão ser repescados para a Final. Um piloto não participante numa meia-final não poderá ser repescado para a final. No caso de um piloto apurado para a Final, que não esteja em condições de participar na Final, o piloto classificado no 11º lugar participante das meias-finais, poderá ser repescado, ocupando o último lugar da grelha e os restantes reposicionados de acordo com a ordem de classificação das meias-finais.

13.5.4. Escolha de lugar

Dos dois vencedores de cada meia-final, o piloto que obteve o melhor tempo de corrida nas meias-finais tem o direito de escolher seu lugar na 1ª linha da grelha, podendo o outro vencedor da meia-final escolher o lugar restante na 1ª linha da grelha. Esta escolha deverá ser feita na pré-grelha

13.6. Classificação da corrida Final

Será a dos pilotos que participaram na Final, mais os restantes pilotos participantes das meias-finais não apurados para a corrida Final, ordenados pela classificação obtida nas Meias-Finais e com o desempate a ser feito pelo tempo mais rápido entre eles em cada meia-final, sendo-lhes atribuída para o CPKx e TPRKx os pontos previstos no Art. 14.2.1, correspondentes à sua posição na classificação final. Exemplo: Posições 11 a 20 na classificação da corrida Final serão atribuídos da seguinte forma: 11º e 12º lugares para os pilotos classificados em 6º nas suas respetivas meias-finais; 13º

e 14º lugares para os pilotos classificados em 7º nas suas respetivas meias-finais; 15º e 16º lugares para os pilotos classificados em 8º nas suas respetivas meias-finais e assim sucessivamente até ao 20º classificado.

13.7. A classificação verificada na corrida Final definirá a classificação final da prova (absoluta).

13.8. Assistência mecânica

Nas meias-finais e final é permitida assistência mecânica na zona de pré-grelha nos termos previstos no Art. 28.2.1 das PERxKx.

13.9. Procedimento após o final de uma corrida

Depois de receberem o sinal de final da corrida, os condutores terão de dirigir as suas viaturas de acordo com o tipo de corrida para:

Corrida de qualificação	Meias-Finais	Final
Paddock	Paddock	Parque Fechado

Sem prejuízo de uma eventual verificação técnica intermédia (10.5 das PGAK e 21.5 das PERxKx)

13.10. Parque Fechado obrigatório

Para todos os participantes após a corrida Final, com exceção das viaturas danificadas por um acidente e que não tenham terminado a corrida.

13.11. Prémios

A classificação verificada na corrida final definirá o vencedor da prova. O organizador indicará o local da distribuição de prémios, devendo atribuir, prémios aos três primeiros classificados da corrida Final e à condutora melhor classificada. Quando forem atribuídos prémios particulares estes serão obrigatoriamente acumuláveis com os prémios oficiais.

13.11.1. Material dos prémios

São proibidos prémios em acrílico a distribuir aos 3 pilotos melhor classificados. Estes prémios deverão ser em metal ou ligas metálicas e apresentar a dignidade necessária para honrar as boas classificações alcançadas nos Campeonato de Portugal de Kartcross.

13.11.2. Os troféus são de desenho livre, mas devem refletir a importância do evento.

Eles devem mostrar:

O logotipo do Campeonato.

O nome oficial do evento e/ou logotipo do patrocinador titular.

A posição do Conductor.

13.11.3. O formato dos troféus será:

- a) Troféu do vencedor - altura mínima de 40 cm (100%)
- b) Troféu do segundo classificado - mínimo 35 cm de altura (88%)
- c) Troféu do terceiro classificado - mínimo 28 cm de altura (70%)

13.11.4. À condutora melhor classificada, os troféus devem estar ao nível do troféu do segundo classificado (mínimo 35 cm de altura)

13.12. Pódio

A distribuição de prémios onde serão consagrados os, pilotos referidos no Art. 13.11, será efetuada no pódio.

ART. 14. PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES NO CPKX

14.1. Para a classificação final do Campeonato será considerado o total dos pontos efetivamente obtidos nas sete provas, eliminando-se obrigatoriamente o pior resultado efetivamente obtido numa das provas.

14.1.1. Por cada não participação, a classificação final será reduzida num resultado (exemplo: em 6 participações apuram-se os 5 melhores resultados, em 5 participações apuram-se os 4 melhores resultados, e assim sucessivamente).

14.1.2. Para efeitos de participação numa prova, será tido em conta o Art. 13.6 das PGAK.

14.1.3. A desqualificação de uma prova implica a perda de todos os pontos obtidos nessa prova, inclusivamente os pontos extra de participação, previsto no Art. 14.2.1.1.

14.1.4. A desqualificação de uma prova não pode ser considerada um dos resultados a deitar fora para efeitos de classificação final. O piloto desqualificado terá de retirar os pontos efetivamente obtidos de uma outra prova em que participou.

14.2. Corridas de qualificação

Em cada uma das provas definidas no Art. 2 e segundo a classificação final obtida pela soma dos resultados das três corridas de qualificação, os condutores obterão a seguinte pontuação para o Campeonato:

Após as 4 Corridas de Qualificação			
1º	25 Pontos	14º	12 Pontos
2º	24 Pontos	15º	11 Pontos
3º	23 Pontos	16º	10 Pontos
4º	22 Pontos	17º	9 Pontos
5º	21 Pontos	18º	8 Pontos
6º	20 Pontos	19º	7 Pontos
7º	19 Pontos	20º	6 Pontos
8º	18 Pontos	21º	5 Pontos
9º	17 Pontos	22º	4 Pontos
10º	16 Pontos	23º	3 Pontos
11º	15 Pontos	24º	2 Pontos
12º	14 Pontos	25º e seguintes	1 Ponto
13º	13 Pontos		

14.2.1. Corrida Final

Em cada uma das provas definidas no Art. 2 e segundo a classificação da corrida final A e B, os condutores obterão os seguintes pontos para o campeonato:

Corrida Final			
1º	28 Pontos	11º	10 Pontos
2º	24 Pontos	12º	9 Pontos
3º	22 Pontos	13º	8 Pontos
4º	20 Pontos	14º	7 Pontos
5º	18 Pontos	15º	6 Pontos
6º	17 Pontos	16º	5 Pontos
7º	16 Pontos	17º	4 Pontos
8º	15 Pontos	18º	3 Pontos
9º	14 Pontos	19º	2 Pontos
10º	13 Pontos	20º	1 Ponto

14.2.1.1. Pontuação Extra

Serão ainda atribuídos os seguintes pontos extra:

Participação na prova (cf 13.6 das PGAK)	2
Volta mais rápida na Final	1

14.2.1.2. Todos os concorrentes que tenham efetuado as Corridas de Qualificação e não tenham sido apurados para as Finais, bem como todos os concorrentes da Final C que não tenham sido apurados para a Final B,, serão incluídos na classificação final da prova imediatamente após os que apesar de apurados não alinharam na final, e os que participaram na Final segundo a ordem crescente das pontuações obtidas e com a menção **“não participou nas finais”** não obtendo para o CPKx quaisquer pontos pela final mas unicamente pelas corridas de qualificação.

A qualquer piloto que não tenha participado nas finais B e A, não serão atribuídos para o CPRx quaisquer pontos referentes a estas finais.

14.3. Em relação a cada prova, apenas a pontuação obtida por cada condutor nos termos definidos nos Art. 14.2, 14.2.1 e 14.2.1.1 será considerada para efeitos de pontuação no CPKx.

NOTA: Anulação de prova

No caso de uma prova referida no Art. 2.1 não se vier a realizar, o número máximo de resultados a considerar nos termos do Art. 14.1 passará automaticamente a ser reduzido em uma prova.

14.3.1. Quando não for possível realizar a corrida Final, serão dessa prova considerados para o CPKx, apenas os pontos previstos nos Art. 14.2 e 14.2.1.1 correspondentes à classificação de cada piloto, após as Corridas de Qualificação e participação na prova.

14.4. Para ser classificado no Campeonato, um condutor deverá nos termos do Art. 13.3 das PGAK ter participado num mínimo de cinco provas do CPKx.

14.5. Em todas as classificações finais do campeonato, eventuais casos de igualdade de pontuação serão resolvidos segundo as normas de desempate, previstas no Art. 13.1.2 das PGAK.

14.6. Nos termos do Anexo II das PGAK, considera-se que uma prova do CPKx é o conjunto da atividade desportiva disputada num fim-de-semana composta pelos treinos livres, mangas de qualificação e corrida final.

14.7. Validade do Campeonato

Para que o Campeonato possa ter validade e ser atribuído o título de Campeão terá de haver um mínimo de três pilotos classificados em três provas sem o que o CPKx não será válido.

Caso tal não aconteça, será declarado Vencedor aquele que obtiver maior número de pontos cumprindo as regras específicas de cada campeonato em que participou. (Art. 13.3.2 das PGAK)

ART. 15. PRÉMIOS FINAIS

15.1. Os prémios finais do CPKx, serão atribuídos nos termos definidos no Art. 23 das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK).

ART. 16. RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

16.1. Reclamações ou apelos e Direito de Revisão

Devem ser apresentados nos termos definidos no CDI, bem como nos Art. 14.1, e 14.2 e 14.3 das PGAK.

16.1.1. Penalidades em tempo

Nos termos do Art. 14.3.5 das PGAK e 35.2 das PERxKx, as penalidades em tempo previstas nestas Prescrições bem como nos Regulamentos Desportivos ou Técnicos Nacionais de Ralicross, Kartcross, não são suscetíveis de apelo.

16.2. Dúvidas ou casos não previstos neste regulamento

Serão analisados e decididos pela direção da FPAK.

16.3. Modificações ao presente regulamento

Será introduzida, conforme especificado no Art. 2.5.1 das PGAK. A validade de tais alterações, terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK.

ART. 17. TREINOS PRIVADOS

17.1. Treinos privados na pista onde se realizará uma prova do Campeonato de Portugal de Kartcross, indicada no Art. 2.1, são autorizados até 15 dias antes da prova.

ART. 18. PROMOÇÃO DO CAMPEONATO

18.1. Obrigações contratuais

Os clubes organizadores das provas do CPKx, obrigam-se a promover as suas provas inscritas no Calendário Nacional de Offroad, com especial incidência em:

- Divulgação antecipada nos OCS locais e/ou nacionais
- Divulgação antecipada nas redes Sociais do próprio Clube e outras, bem como nas plataformas dedicadas ao Offroad
- Contratação de serviços de Streaming, com colocação das imagens nas diferentes plataformas e canais de TV.
- Contratação de comentador habilitado para dar suporte às imagens de Streaming.
- Serviço de speaker durante a prova
- Serviço de entrevistas aos vencedores e a outros pilotos.