



**CADERNO DE ENCARGOS PARA ORGANIZADORES DE PROVAS DE KARTING –  
2020**

**ATUALIZAÇÃO EM XX-XX-XXXX**

**1. ACEITAÇÃO** – Os Kartódromos e os Clubes organizadores ao aceitarem fazer parte do calendário desportivo nacional das provas que integrem as competições da FPAK – Open, Campeonato e Taça de Portugal e outras que eventualmente venham a ser promovidas pela FPAK – ficam obrigados a dar cumprimento aos regulamentos nacionais e ao presente Caderno de Encargos. Pelo incumprimento dos regulamentos e deste Caderno de Encargos a FPAK pode instituir penalidades às pistas bem como aos clubes organizadores, que poderão ser de ordem disciplinar e/ou pecuniárias.

**2. TREINOS PRIVADOS ANTES DA PROVA** – *Constatando-se ser prática habitual, que na sexta-feira anterior a qualquer prova do Calendário Desportivo Nacional da FPAK (OPK, CPK, TPK), um elevado número de pilotos comparece no circuito para efectuar treinos privados, recomenda-se fortemente que o organizador providencie junto do proprietário do Circuito, para que nessa sexta-feira sejam criadas as condições mínimas de segurança aos Condutores e Assistentes, nomeadamente:*

- a) Permanência em todo o período de treinos de no mínimo uma ambulância e um Socorrista;*
- b) Elaboração, publicação e distribuição a todos os Condutores de uma ordem sequencial de sessões de treinos por categoria, onde esteja indicada a hora de início de cada sessão para cada categoria;*
- c) Que cada sessão de treino, tenha a duração de entre 15 a 20 minutos por categoria;*
- d) Controle na linha de chegada, por um responsável do circuito, que faça cumprir e respeitar a sequência dos treinos publicada;*
- e) Que sejam colocados estrategicamente na pista pelo menos três (3) Fiscais de Pista com pelo menos as bandeiras amarela, verde e vermelha.*
- f) Todas as categorias devem treinar separadas, sem se juntarem a quaisquer outras categorias, devendo o horário dos treinos privados da sexta-feira imediatamente anterior à prova ser aprovado pela Riakart, Promotor do Campeonato.*
- g) Que nas noites de 5ª feira e 6ª feira imediatamente anteriores à prova e na noite de sábado, seja garantida segurança no paddock.*
- h) Interditar a circulação de Karts de aluguer desde a sexta-feira, véspera da prova (inclusive), até ao final da prova no domingo.*

**2.1 Hora de funcionamento:** Os kartódromos devem ter bem visível e informar as equipas, a hora de funcionamento dos treinos privados (abertura e encerramento).

**2.2 Preços** – A taxa diária de aluguer de pista terá o valor máximo de 50,00 € para todas as categorias com exceção da Iniciação cujo valor máximo diário deverá ser de 30,00€.

**3. OCUPAÇÃO PISTA COM KARTS ALUGUER** - No fim de semana anterior à prova, as pistas não devem ocupar a pista para eventos próprios do kartódromo com karts extra campeonato/Taça/Open. No entanto, se estritamente necessário deve ser previsto um horário máximo de 01h30 por dia, os quais devem ser repartidos pelo período da manhã e da tarde.

**4. INSPEÇÃO PISTA** - Na véspera ou no 1º dia da prova a pista poderá ser inspecionada pelo representante da FPAK na prova.

**5. TUDO A POSTOS** - Com a antecedência mínima de 15 minutos em relação ao horário de início dos treinos livres oficiais e dos treinos de carburação, os Organizadores deverão ter a pista montada com todos os elementos necessários, incluindo ambulâncias, médicos e paramédicos.

**6. BRIEFING ENTRE OFICIAIS DE PROVAS** - Deverá ser feito um Briefing entre o Director de Prova, o Director de Corrida, os Fiscais de Pista, o Médico Chefe e o responsável de segurança, a fim de se concertarem modos e métodos de actuação durante todo o decorrer da prova.

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

**7. DROPBOX** - Pelo organizador deverá ser criada na Dropbox uma pasta específica para a prova, onde todos os documentos oficiais de prova devem constar e ser partilhados com os Comissários Desportivos, Observador da FPAK, Cronometragem e Delegado Técnico. Devem ser previstas sub-pastas temáticas para introdução dos documentos específicos. É da responsabilidade do organizador fazer os convites para a dropbox, contactando os Oficiais para saber qual o email da sua conta Dropbox.

## **8. POSTOS DE FISCAL PISTA**

8.1 - Dois (mínimo) elementos por cada posto.

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

8.3 - Todos os postos de Fiscais de Pista deverão estar protegidos no sentido de circulação da pista (e em todos os lados em que seja possível um kart abalroar os Fiscais de Pista), e numerados com painéis de 50 cm<sup>2</sup> (*recomendável 100 cm<sup>2</sup>*) em material flexível e sem arestas vivas.

A numeração deve ser facilmente identificada pelos Condutores e de frente para o sentido da corrida, será de cor preta sobre fundo branco e crescente a partir da linha de partida.

8.4 - Todos devem ter comunicação rádio com DP ou Chefe de segurança

## **9. PADDOCK**

**9.1 - INSTALAÇÃO SONORA** - Todo o paddock deverá estar coberto por instalação sonora audível, de modo a que todas as informações difundidas pela organização ou chamadas de pilotos, sejam claramente audíveis e compreendidas por todos os concorrentes, pilotos e equipas.

**9.2 - INTERNET WI-FI** - Deverá também ser disponibilizada no paddock, sinal wi-fi para ligação à internet, livre de password ou com password a disponibilizar aos concorrentes.

**10. DECISÕES DO CCD** - Com a revisão do CDI para 2018, nas decisões do CCD deve ser aposta a hora de afixação, hora a partir da qual se inicia a contagem dos 60 minutos para apelar.

**11. ZONA TÉCNICA:** A Zona Técnica deverá apresentar uma área suficiente que permita uma perfeita fluidez dos trabalhos.

Esta zona será subdividida nos seguintes parques:

- Parque de verificações (que poderá ser substituído por uma sala reservada do complexo desportivo)
- Parque de partida
- Parque de chegada
- Parque de pesagem (balança e pesos com certificado de calibração atualizado).
- Parque Fechado

- Zona de Verificação Técnica Inicial (ZVTI) a criar junto ao parque de chegada (\*)

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

- Pré-Grelha
- Veículo de recolha de Karts

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

#### **Pessoal necessário (mínimo em permanência)**

- 1 - Comissário Técnico Chefe
- 1 - Comissário Técnico-adjunto
- 2 - Comissários Técnicos (ou Estagiários)
- 2 - Elementos para auxiliar na pesagem, sendo um deles o controlador da balança
- 2 - Comissários responsáveis pelos Parques de Partida e Chegada.
- 2 - Comissários responsáveis pela marcação de pneus (Riakart)
- 1 – Comissário para leitura ótica dos pneus e medida VOC (entrada parque partida) (Riakart)
- 1 – Comissário para controle combustível (Riakart)
- 1 - Controlador para a entrada do Parque de Partida
- 1 - Controlador para a saída do Parque de Chegada
- 3 – Controladores para a formação da Pré-Grelha e verificação da conformidade dos pneus.
- 1 – Responsável pela recolha dos Karts estacionados na pista.

#### **Equipamento necessário:**

*[Mesmo não havendo parque fechado de pneus, todos os dispositivos indicados e necessários à montagem dos pneus devem ser disponibilizados de modo a que os Concorrentes possam proceder à sua montagem]*

- ✓ Compressor a debitar no mínimo 6 bar, com 5 tomadas e dispendo de manómetro, para o Parque de Partida (montagem de pneus); uma tomada com manómetro para as Zonas de Assistência Rápida
- Vários baldes com água e saponária para facilitar a montagem e verificação dos pneus
- ✓ Caixotes para o lixo
- ✓ Baldes de areia para deitar sobre possíveis derrames
- ✓ Saída de emergência para as ambulâncias.
- ✓ Relógio de ponteiros, com diâmetro mínimo de 30 cm junto ao acesso da Pré-Grelha (acertado com a hora oficial).
- ✓ Sistema de aviso sonoro, tipo "buzina de spray" ou outro, para aviso do fecho da Pré-Grelha.

**Pré-Grelha:** Terá de estar separada fisicamente do Parque de Partida, com grades ou outro sistema, com um acesso único que abra e feche, onde apenas os karts, pilotos e mecânicos que vão iniciar a corrida, serão os únicos a poder entrar. Não é permitido estarem duas categorias em pré-grelha. Na hora prevista no horário será encerrada a “porta” de acesso à pré-grelha e nenhum piloto/kart/mecânico poderá entrar.

Nos treinos cronometrados a pré-grelha não será encerrada, podendo os pilotos entrarem nela, quando muito bem entenderem. Porém após ali entrarem é expressamente proibido regressar ao

parque de partida, sendo na pré-grelha proibido efetuar qualquer afinação, reparação ou troca de pneus.

Os elementos que têm por missão controlar o bom funcionamento dos Parques e Pré-Grelha, deverão verificar:

- Que o conjunto Kart / Condutor / Assistente (s) entram simultaneamente nos Parques e que os Assistentes têm os seus identificativos pessoais devidamente colocados;
- Os identificativos dos Assistentes e demais elementos do concorrente deverá ser feito através de pulseiras de cores diferentes, colocadas no pulso do braço direito.

**Treinos livres e de carburação – entrada em pista:** de modo a que entrada em pista para os treinos livres oficiais e treinos de carburação não conflitua com categorias que já se encontram na pré-grelha para iniciar os seus treinos cronometrados ou corrida, o acesso à pista deverá ocorrer em local diferente do da pré-grelha.

**12. CRONOMETRAGEM** - A Riakart assegurará o serviço de cronometragem, devendo os organizadores disponibilizarem 2 Oficiais de apoio.

- Todas as Pistas têm de ter loop de meta em perfeito estado
- Para a cronometragem será usado o decoder da pista

Para a cronometragem deverá ser disponibilizado uma sala própria em frente à linha de chegada, e o seguinte equipamento:

- Mesa / Cadeiras
- Tomadas elétricas
- Loop
- Decoder
- Células são da responsabilidade do clube e deverá ter um operador
- Internet na Torre para uso exclusivo
- Espaço para Race Control
- Torre completamente fechada no final do dia
- Clube tem de ter disponível transponders para alugar

**12.1. Conta-voltas** - Um sistema de conta-voltas decrescente (eletrónico ou manual) é obrigatório junto à linha de chegada.

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

**14. RACE CONTROL** - A FPAK disponibiliza um sistema de CCTV com camaras de filmar, gravador e TV que será operado e montado na pista pela Riakart. Os circuitos deverão colaborar na montagem do circuito caso venha a ser solicitada ajuda pela Riakart.

**15. LINHA VERMELHA** - Em cada extremo da linha vermelha marcada na pista que antecede a linha de partida, deverão ser colocados durante a(s) volta(s) de formação, um cone para assinalar a localização desta linha, os quais deverão ser retirados assim que a partida seja dada.

**16. SINALIZAÇÃO** – Além das bandeiras, junto do Director de Corrida, deverá haver uma placa para ser apresentada aos Condutores com o seu número de competição (3 algarismos) e placas para sinalizar "Motores", "Pista Molhada", "Partida Atrasada", "Última Volta" "Penalização Anulada" e as "Penalidades em tempo" que lhe forem aplicadas.

**17. IDENTIFICATIVOS** - Nos termos das PEK, os Organizadores fornecerão a cada Concorrente e durante as Verificações Documentais, as braçadeiras identificativas para os elementos "Assistente" (com ou sem acesso à zona Técnica), "Condutor", "Concorrente", "Convidado", mencionados no Boletim de Inscrição, as quais deverão ter cores diferentes de acordo com a finalidade de cada uma. Deverá ainda ser entregue uma placa identificativa (*medida aproximada de 25x10 cm*) para uma viatura com acesso ao Paddock.

As braçadeiras deverão ser auto-destrutivas em caso de tentativa de remover do pulso e devem identificar:

- Nome da prova
- Data: *dias/mês/ano*
- Número de competição

**18. STAFF** - Os elementos da organização deverão estar identificados com coletes apropriados os quais deverão ter a mesma cor para cada função, não podendo de forma alguma a cor ser confundível com as bandeiras de pista.

### **19. PNEUS**

Não haverá Parque Fechado de Pneus. Os pneus marcados ficam à responsabilidade de cada Condutor, os quais obrigatoriamente deverão em todo o momento da prova apresentar de forma legível a marcação efetuada pelos Comissários Técnicos e/ou o Código de Barras do fabricante.

Todos os Karts deverão dar entrada no Parque de Partida para os treinos cronometrados e corridas, com os pneus oficiais de prova já montados.

### **20. COMUNICAÇÕES RÁDIO**

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

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

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

### **21. INSCRIÇÕES**

Todos os Concorrentes efectuarão a sua inscrição em cada prova directamente no website oficial da FPAK e CPK.

### **22. DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS**

A distribuição de prémios é feita oficiosamente de acordo com a classificação da corrida Final, sem qualquer distinção entre os Condutores inscritos ou não inscritos no CPK (ou Troféus promovidos pela FPAK). Nas categorias em que haja sub-categorias, por extrapolação à classificação geral oficial, serão premiados na cerimónia de pódio distinta os 3 pilotos melhor classificados de cada subcategoria.

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

Recomenda-se fortemente que os organizadores se esforcem no sentido de distinguirem os premiados com Taças/Troféus de boa qualidade, por forma a dignificar a modalidade, o próprio organizador e os premiados.

### **23. BRIEFING**

Um único briefing verbal passa a ser obrigatório para todos os pilotos e concorrente, pelo que deverá ser previsto um espaço (preferencialmente coberto e fechado) para que o DP/DC possa com facilidade e de modo audível, transmitir as suas instruções, esclarecimentos e responder às interpelações que lhe sejam feitas.

Este briefing deve ser breve, objetivo e disciplinado, onde o DP/DC esclarecerá os pilotos sobre o que exige nos procedimentos de partida, quais as sanções que poderá aplicar em caso de impossibilidade de ter condições de dar as partidas por culpa dos pilotos, esclarecer os procedimentos dos corredores para as partidas lançadas, procedimentos e comportamentos em pista durante as corridas ou em situações de saída de pista, sinalização por bandeiras, fecho pré-grelha para treinos cronometrados e corridas, voltas de formação, etc.

Uma projeção power-point poderá apoiar o briefing e uma instalação sonora com microfone portátil, será aconselhada.

Briefings adicionais podem ser efetuados na pré-grelha se o DP/DC achar conveniente e oportuno.

### **24. MONTAGEM DE TENDAS E CAMIONS**

É livre a data para a montagem das tendas e quaisquer infraestruturas das equipas, desde que coordenadas com os responsáveis do circuito.

As tendas deverão ser fixadas no alcatrão com bucha química e na terra com espetos.

### **25. HIGIENE:**

Devem ser disponibilizados recipientes para o lixo com mudas de 2 em 2h e as instalações sanitárias (wc) devem ter manutenção durante os dias de prova.

O circuito deve apresentar-se de um modo geral limpo, especialmente na pista e seu miolo.

Quaisquer trabalhos de manutenção, limpeza ou outros, que venham a ser efetuados na pista ou no miolo da pista pode ter como consequência que quaisquer resíduos possam vir a ser projetados para a pista, provocando a sua sujidade.

A título de exemplo se refere que, no corte de relva todos os resíduos de relva devem ser retirados, por forma a que pelo vento estes não venham a ser projetados para a pista, originando graves condições de falta de aderência dos karts em pista.

### **26. PUBLICIDADE:**

Os circuitos deverão disponibilizar um espaço para afixação da publicidade a disponibilizar pelo Promotor (Riakart/IAME) (Espaço designado pelo Promotor em acordo com o proprietário da pista)

### **27- PÓDIO**

O pódio deverá obedecer à configuração estipulada pela FPAK e Promotor, não podendo ter publicidade alusiva a marcas concorrente do CPK/OPK/TPK.

### **28 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS FINAIS**

Condições de trabalho para os CT:

- a. Bancadas em número suficiente
- b. Luz para as verificações
- c. Cadeiras

## AVALIAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

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

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

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

## CASOS OMISSOS – MODIFICAÇÕES

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

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

**ATUALIZAÇÃO em (data)**

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt).