

VISA FPAK Nº 589/G1P+TM/2022 Emitido em 07/04/2022



REGULAMENTO DESPORTIVO GROUP 1 Portugal 2022

Art. 1 – ORGANIZAÇÃO

1.1 – A Race Ready devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2022 uma manifestação desportiva denominada Série “Group 1 Portugal”, a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Velocidade (PEV), pelos Regulamentos Desportivos e Técnicos aplicáveis, pelo presente regulamento e por toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada pela FPAK.

1.2 – Esta “Série” destina-se a viaturas abrangidas pelo regulamento técnico da Série “Group 1 Portugal”, já oportunamente aprovado e publicado pela FPAK.

1.3 – Esta Série não terá um Vencedor Absoluto, mas Vencedores à Classe.

a) as classes são distribuídas de acordo com a tabela abaixo:

Cilindrada Ano	Até 1.052	Até 1.300	Até 1.600	Até 2.000	+ 2.000 cc
Até 1971	Classe 1052	H71 - 1300	H71 - 1600	H71 - 2000	H71 - Max
1972 - 1975		H75 - 1300	H75 - 1600	H75 - 2000	H75 - Max
1976 - 1981		H81 - 1300	H81 - 1600	H81 - 2000	H81 - Max

b) Adicionalmente, também se disputarão duas categorias de classe única, denominadas “Production Cup” “Mighty Mini” e “Group 1 UK”, cujo Regulamento foi englobado no da Série “Group 1 Portugal”

c) A Race Ready poderá convidar condutores cujas viaturas não estejam integralmente de acordo com o regulamento técnico (exceto órgãos de segurança), mas que se enquadrem no espírito quer desta prova/evento quer da restante grelha, sendo inscritos como “INV” sem classe ou pontuação.

1.4 – Os casos não previstos neste regulamento, assim como todas as dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Comissão Organizadora da Série “Group 1 Portugal”, que submeterá tais decisões à ratificação FPAK.

Art. 2 – PROVAS/EVENTOS PONTUÁVEIS

2.1 – O número de corridas que integram a Série “Group 1 Portugal” é de 9 (nove) que se desenrolam nas seguintes 5 (cinco) provas/eventos, de acordo com o seguinte calendário desportivo:

DATA	NOME DA PROVA/EVENTO	ORGANIZADOR	LOCAL
09/10 Abril	Super Racing Series Estoril Welcome Spring	MCE	Estoril
14/15 Maio	Jarama	RACE	Jarama
30/31 Julho	Cpv – Crm Racing Weekend	AIA	Portimão
01/02 Outubro	Braga	CAMI	Braga
19 /20 Novembro	CPV Estoril	MCE	Estoril

2.2 – A comissão Organizadora da Série “Group 1 Portugal” reserva-se o direito de modificar o presente calendário, **substituindo** a data de qualquer das provas, mediante prévia autorização da FPAK.

2.3 – A Série “Group 1 Portugal” será anulada, se não forem disputados, no mínimo, 3 (três) das provas/eventos previstos em 2.1.

Art. 3 – COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora da Série “Group 1 Portugal” é assim constituída:

Organizador:	Race Ready		
Morada	R. P. Reinaldo dos Santos n5	1500-501 Lisboa	
Telefones	210 920 650		
E-mail:	info@raceready.pt	Web:	www.group1portugal.com
Representado por:	Diogo Ferrão		
	Micaela Moreira		
	Natacha Valador		

Art. 3 – LICENÇAS DESPORTIVAS

3.1 – Todos os concorrentes e condutores que participem nas provas/eventos da Série “Group 1 Portugal” têm de ser titulares de uma Licença Desportiva “Nacional B” (ou superior), de acordo com o estipulado no regulamento de emissão de licenças desportivas da FPAK válida para o ano em curso.

3.2 – Poderão ainda participar condutores com idade igual ou superior a 16 anos e não detentores de carta de condução, que sejam detentores de uma licença NACIONAL B (ou superior) válida para o ano em curso. A participação de tais condutores nas provas/eventos da Série “Group 1 Portugal” ficará, contudo, condicionada às restrições impostas no Art. 2 do regulamento de emissão de licenças desportivas.

3.3 – Em cada prova/evento da Série “Group 1 Portugal” serão admitidos como concorrentes, os próprios condutores e / ou os detentores de licenças coletivas.

No caso de o concorrente não ser o próprio condutor, o concorrente deverá ser obrigatoriamente titular de licença “Nacional B” (ou superior) de acordo com o estipulado no regulamento de emissão de licenças desportivas da FPAK.

3.4 – Todos os elementos que integrem as equipas participantes – Diretor de Equipa e Assistentes – que desenvolvam as suas funções no Pit Lane, na zona das boxes ou no Paddock nas provas da Série “Group 1 Portugal” terão obrigatoriamente de ser titulares da licença desportiva correspondente, emitida pela FPAK e válida, sendo este o requisito obrigatório para poderem solicitar os passes para as provas/eventos da Série “Group 1 Portugal”.

Art. 4 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS – TAXA DE INSCRIÇÃO – SEGURO

4.1. – A inscrição em cada uma das provas/eventos pontuáveis para a Série “Group 1 Portugal” é da responsabilidade do concorrente e deverá ser feita pelos interessados no website www.group1portugal.com nos prazos estipulados pelos respetivos regulamentos particulares.

4.1.1 – A inscrição em cada prova/evento pontuável para a Série “Group 1 Portugal” é da responsabilidade da comissão organizadora e será feita junto das entidades organizadoras das diferentes provas/eventos, sendo efetuada pela comissão organizadora no PORTAL FPAK, <https://portal.fpak.pt/auth/view/login> nos prazos estipulados nos respetivos regulamentos particulares de cada prova/evento.

4.2 – A taxa de inscrição em cada prova/evento da Série “Group 1 Portugal” é determinada pela comissão organizadora da Série “Group 1 Portugal”.

4.2.1– Anexo e em complemento à taxa de inscrição deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil de todos os concorrentes e / ou condutores, nos termos definidos no Art. 17 das PGAK.

4.3 – A lista de inscritos deverá ser publicada de acordo com o descrito no regulamento particular de cada prova/evento.

4.4 - Caso um concorrente se deseje inscrever após a lista de inscritos ter sido publicada, será cobrado ao concorrente diretamente o valor de 100€.

4.5 Alterações às viaturas inscritas ou outras podem ser realizadas até às verificações técnicas iniciais de acordo com os pontos 6.4, 6.5 e 6.5.1 das PGAK.

4.6 - De acordo com o Art. 3.14 do CDI a comissão organizadora da Serie “Group 1 Portugal” pode recusar a inscrição numa prova/evento, deverá informar o interessado assim como a FPAK nos 2 dias seguintes ao encerramento das inscrições e o mais tardar cinco dias antes da prova/ evento. Esta recusa deverá ser justificada.

4.7 - É permitido que o mesmo condutor esteja inscrito em mais do que um carro no mesmo evento/prova desta Série, desde que seja em classes diferentes.

Art. 5 – CLASSIFICAÇÃO NA SÉRIE E NAS PROVAS/EVENTOS

5.1. – Para a classificação final de cada classe, serão considerados os resultados obtidos nas provas. Em cada prova da Série “Group 1 Portugal”, cada condutor obterá os seguintes pontos em cada categoria e classe na qual esteja inscrito de acordo com o lugar que lhe couber na classificação das respetivas categorias e classes:

5.5.1– De forma a dar maior peso às provas/eventos com mais inscritos e onde a vitória é mais complicada, a Série “Group 1 Portugal” adotou um sistema de pontos que tem em conta o número de viaturas participantes em cada classe, fomentando o espírito de entre ajuda entre as equipas participantes.

10	12	14	16	18	20	20
	10	12	14	16	18	18
		10	12	14	16	16

			10	12	14	14
				10	12	12
					10	10
						Oito pontos para os restantes

Para pontuar quer por equipa, quer para ser considerado como participante na classe as equipas participantes terão de fazer 50%, ou mais, do número de voltas do vencedor da corrida à geral.

5.1.2. – Será ainda atribuído um ponto por volta mais rápida em cada corrida.

5.2. – Para as equipas com múltiplos condutores, a pontuação obtida por cada um dos condutores é sempre extensível ao outro. (cada condutor da equipa fica com duas pontuações).

5.3. – A prova/evento de 121 minutos em novembro recebe um coeficiente de 2x dos pontos atribuídos conforme atribuídos no Art. 5.1.1.

5.4. – Os resultados a considerar para a classificação final da Série “Group 1 Portugal” serão os pontos obtidos na prova/evento de 121 minutos em novembro a que se acrescentará os sete resultados das restantes oito provas/eventos.

5.4.1. – Os resultados a considerar para a classificação final do Troféu Mini, serão os pontos obtidos na prova/evento CPV Estoril em novembro a que se acrescentará os sete melhores resultados das restantes oito provas/eventos.

5.5. – Classificação de equipas:

5.5.1. – Serão consideradas as equipas todas as entidades que possuam licença de equipa ou possuidores de licenças coletivas de concorrente emitida pela FPAK.

Para efeitos desta classificação serão considerados os resultados de todas as provas/eventos.

5.5.2. – Nas pontuações a atribuir, são considerados em cada prova/evento, o resultado obtido pelas duas viaturas indicadas pela equipa via email à comissão organizadora, caso não sejam indicadas as equipas antes da prova/evento serão consideradas as duas equipas com o menor número de competição na classificação geral final absoluta.

Art. 6– REGRAS DE DESEMPATE

6.1 – Eventuais casos de igualdade de pontuação na classificação final de cada classe da Série “Group 1 Portugal”, serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 13.1.6 das PGAK.

Art. 7– PRÉMIOS FINAIS

7.1. – Ao condutor que totalizar maior número de pontos na classificação final de cada classe será atribuído o título de vencedor da respetiva classe, independentemente do número de condutores, neles classificados. O mesmo acontecerá com as categorias *Production Cup* e *Mighty Mini*.

7.2. – À equipa com mais pontos será atribuído o título de *melhor equipa e melhor equipa Mighty Mini*.

Art. 8 – PROVAS/EVENTOS DE “ENDURANCE”

8.1 – As provas/eventos de endurance poderão ser disputadas em conjunto com outras grelhas, desde que se enquadrem sem problemas, quer desportivos quer técnicos, nessa prova/evento. Os resultados desportivos da Série “Group 1 Portugal”, serão sempre alvo de um tratamento independente e será publicada uma folha de resultados exclusiva da Série “Group 1 Portugal”.

Art. 9 – REABASTECIMENTOS (apenas válido nas provas/eventos de resistência)

Os reabastecimentos serão efetuados obrigatoriamente na zona de reabastecimento (o local onde os mesmos serão efetuados será indicado no regulamento particular da prova/evento), com o motor da viatura desligado e podem ser realizados de duas maneiras:

9.1. – Reabastecimento por Tuff Jug nas resistências de 40 minutos

9.1.1. – O reabastecimento tem de ser realizado utilizando um “Tuff Jug”.

9.1.2. – Durante o reabastecimento, o motor tem de ser desligado e o condutor tem de sair da viatura.

9.1.3. – Durante o reabastecimento, não pode ser efetuada qualquer outra operação.

9.1.4. – O membro da equipa que reabastecer a viatura durante um pit stop tem de usar fato à prova de fogo, luvas e balaclava. Além disso, um extintor de incêndio deve ser adjacente a outro membro da equipa também vestido com fato à prova de fogo, luvas e balaclava durante o processo de reabastecimento no caso de precisar ser usado (ver Art. 48.3 das PEV).

9.1.5. – O tempo de paragem para reabastecimento será no mínimo de 3 minutos.

9.1.6. – Qualquer infração ao estabelecido no presente Art. implicará a aplicação de penalidades pelos CD.

9.2. – Reabastecimento por Bombas mecânicas fornecidas pela organização durante provas de resistência

a) Nestas operações de reabastecimento, o número máximo de elementos de cada equipa responsável por essa operação é de 1 (um). O mesmo deve estar obrigatoriamente equipado com roupa ignífuga completa (fato de competição, assim como luvas, roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade). A função única desta pessoa será a de reabastecer o veículo através da bomba de abastecimento colocada no local da prova/evento o qual será definido no regulamento particular da prova/evento.

A organização disponibilizará comissários que estarão munidos de um extintor, de no mínimo 5Kg, para acioná-lo em caso de necessidade, poupando a equipa a esse encargo.

b) Os reabastecimentos serão da inteira responsabilidade do concorrente, tendo de ser efetuados com o motor da viatura desligado, estando esta com as quatro rodas no solo e a porta do lado do condutor aberta.

c) Durante o decorrer das operações de reabastecimento não é permitida a troca de condutores. Contudo, as equipas podem usar a entrada para reabastecimento para troca de condutor no pitlane.

d) O tempo de paragem para reabastecimento será no mínimo de 3 minutos. Durante uma das entradas dos condutores no pit lane, da entrada à saída do pit lane, o veículo terá de demorar mais de 4 minutos e o tempo de pitlane do respetivo circuito, correspondentes aos 3 minutos para reabastecimento, 1 minuto de paragem para troca de condutor acrescido do tempo que demora para a viatura percorrer o Pit lane.

O controlo desta regra será feito através de loop de cronometragem no início e final do pit lane.

e) Mesmo que uma viatura não necessite de reabastecer, uma das paragens nas boxes de cada equipa terá de demorar no mínimo 4m e 35 segundos entre o loop de entrada e loop de saída do pit lane.

- f) No caso dos participantes no Troféu Mini, as três paragens obrigatórias terão de demorar no mínimo 4 (quatro) minutos e 35 trinta e cinco) segundos cada.

Art. 10 – NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1. – Os números de competição estão de acordo com o previsto no Art. 16.1 do CDI. Estes números estão disponíveis em formato vetorial no site da Série “Group 1 Portugal” (www.group1portugal.com) acompanhados dos respetivos “Pantone”.

10.2. – A todos os concorrentes da Série “Group 1 Portugal” serão atribuídos números permanentes para todas as provas/eventos de 2022. Cada condutor poderá escolher o seu número *por ordem de pedido* de entre os que estiverem livres.

10.3. – Os veículos participantes na Série “Group 1 Portugal” devem ostentar três números (dois de lado e um na frente) de acordo com a classe em que estejam inseridos

Art. 11 – NÚMERO DE CONDUTORES

11.1 – Cada viatura pode ser inscrita com um ou dois condutores, exceto na prova de 121 minutos, onde o número mínimo de pilotos é de 1 (um) e o máximo de 4 (quatro).

11.2. – Sempre que uma viatura vai para a pista deve ter na parte superior do para-brisas do lado do passageiro uma placa branca de tamanho A5 onde se indica por cima o número do condutor na equipa (1, 2 ou 3) e o seu nome (1 ou 2 iniciais e o apelido). Este sistema destina-se a substituir a s braçadeiras/pulseiras. É da inteira responsabilidade da equipa que esta informação esteja sempre correta. Sugere-se que os concorrentes utilizem placas de PVC fino preso com velcro, no interior da viatura.

Art. 12 – VERIFICAÇÕES

12.1. – ADMINISTRATIVAS

a) Em cada prova/evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do condutor, chefe de equipa, equipa / assistentes, validade das licenças desportivas.

12.2. – TÉCNICAS

As verificações técnicas iniciais terão o seu início após as verificações administrativas e serão efetuadas no local indicado em cada regulamento particular da prova/evento em questão.

12.3. – TÉCNICAS FINAIS

As verificações técnicas finais decorrerão nas boxes da organização, sendo os concorrentes informados no final de cada corrida se a sua viatura foi designada para ser verificada, devendo nesse caso, seguir as instruções que lhe forem transmitidas pelos oficiais da prova/evento.

Art. 13 – TREINOS CRONOMETRADOS

13.1. – Caso o número de inscritos e o horário assim o possibilitem, será possível organizar corridas separadas, para diferentes categorias sendo os treinos sempre em conjunto.

13.2. – Provas/Eventos de 2 x 20 minutos

13.2.1. – Haverá duas sessões de treinos cronometrados com a duração de 20 minutos.

- a) A primeira sessão de treinos cronometrados qualifica para a corrida 1.
- b) A segunda sessão de treinos cronometrados qualifica para a corrida 2.
- c) As viaturas só poderão aceder à zona rápida do pit-lane, quando a saída do pit lane estiver aberta no início de cada sessão de treinos cronometrados.
- d) Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição dos condutores na grelha de partida.

13.3. – Provas/Eventos de 2 x 40 minutos

13.3.1.– Haverá uma única sessão de treinos cronometrados com a duração de 40 minutos.

- a) A sessão de treinos cronometrados qualifica para a corrida 1 e para a corrida 2.
- b) As viaturas só poderão aceder à zona rápida do pit-lane, quando a saída do pit lane estiver aberta no início de cada sessão de treinos cronometrados.
- c) Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição dos condutores na grelha de partida.

15.2 13.4. – Provas/Eventos de 121 minutos

13.4.1. – Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração de 60 minutos.

- a) As viaturas só poderão aceder à zona rápida do pit-lane, quando a saída do pit lane estiver aberta no início de cada sessão de treinos cronometrados.
- b) Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição dos condutores na grelha de partida.

ART. 14 – GRELHAS DE PARTIDA

14.1. – A comissão organizadora da Série “Group 1 Portugal” tem de informar o clube organizador 60 dias antes do início de cada prova/evento (verificações administrativas) qual o tipo de partida que vai ser usado.

14.2. – Procedimento de Partida - Partidas lançadas

14.2.1. – Os procedimentos de partida para as corridas serão (partida rolante) de acordo com o CDI. Nos circuitos em que exista a possibilidade de verificação por cronometragem, só será permitido ultrapassar após a linha de cronometragem.. Tal será anunciado durante o briefing.

14.2.2. – Grelha de partida para a primeira corrida

14.2.2.1. – No final de cada sessão de treinos cronometrados será publicada a classificação das viaturas que tenham efetuado os melhores tempos assinada pelo diretor da corrida, contemplando um número máximo de condutores que não poderá ultrapassar o número de viaturas admitidas à partida. Se um ou vários condutores fizerem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que tiver feito esse tempo em primeiro lugar.

14.2.2.2. – A grelha de partida para a 1ª (primeira) corrida será elaborada em função dos resultados da 1ª (primeira) sessão de treinos cronometrados e será publicada 60 minutos antes do seu início. A grelha será formada sempre em 2 grupos. O primeiro grupo é formado por todas as categorias da Série “Group 1 Portugal” e segundo grupo é formado pelos concorrentes das categorias “Troféu Mini”.

Cabe ao condutor líder do segundo grupo impor a distância no caso das partidas lançadas (aproximadamente 2/3 linhas) ou através de um segundo leading car.

14.2.3. – Grelha de partida para a segunda corrida

14.2.3.1. -

a) Provas / eventos de 2 x 20 min - A grelha de partida para a 2ª (segunda) corrida será elaborada em função dos resultados da 2ª (segunda) sessão de treinos cronometrados e será publicada 60 minutos antes do seu início. A grelha será formada sempre em 2 grupos. O primeiro grupo é formado por todas as categorias da Série “Group 1 Portugal” e segundo grupo é formado pelos concorrentes das categorias “Mighty Mini”.

b) Provas / eventos de 40 min - A grelha de partida para a 2ª (segunda) corrida será elaborada em função dos resultados da única sessão de treinos cronometrados e será publicada 60 minutos antes do seu início. A grelha será formada sempre em 2 grupos. O primeiro grupo é formado por todas as categorias da Série “Group 1 Portugal” e segundo grupo é formado pelos concorrentes das categorias “Mighty Mini”.

Cabe ao condutor líder do segundo grupo impor a distância no caso das partidas lançadas (aproximadamente 2/3 linhas).

14.2.4. – Grelha de partida para a corrida de 121 minutos

14.2.4.1. – No final de sessão de treinos cronometrados será publicada a classificação das viaturas sendo para tal considerado o melhor tempo efetuado entre todos os condutores da equipa e desde que cada condutor efetue um mínimo de uma volta cronometrada para se qualificar para a corrida

14.3. – Corridas

14.3.1. – Provas/Eventos de 2 x 20 minutos

a) As provas/eventos da Série “Group 1 Portugal” serão obrigatoriamente disputadas em 2 (duas) corridas com a duração de 20 minutos cada. O intervalo entre as corridas não poderá ser inferior a 60 (sessenta) minutos.

a.1) O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será apresentado na linha de meta, ao primeiro classificado, no final da volta durante a qual se haja esgotado o tempo total previsto para a duração da corrida.

b) A comissão organizadora reserva-se o direito de alterar a fórmula da prova/evento, até 45 dias antes do início da realização de cada prova/evento.

14.3.2. – Provas/Eventos de 2 x 40 minutos

a) As provas/eventos da Série “Group 1 Portugal” serão obrigatoriamente disputadas em 2 (duas) corridas com a duração de 40 minutos cada. O intervalo entre as corridas não poderá ser inferior a 60 (sessenta) minutos.

a.1) O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será apresentado na linha de meta, ao primeiro classificado, no final da volta durante a qual se haja esgotado o tempo total previsto para a duração da corrida.

b) A comissão organizadora reserva-se o direito de alterar a fórmula da prova/evento, até 45 dias antes do início da realização de cada prova/evento.

c) Nas provas/eventos de 40 minutos, é obrigatória uma paragem entre o 15º e o 25º minuto de corrida, contando para este cálculo o loop de entrada. Para a Série “Group 1 Portugal”, esta operação deverá demorar 60 segundos mais o tempo que demora a percorrer o pit lane à velocidade de 60Km/h, segundo o tempo da tabela de handicaps que será entregue no briefing (através de aditamento) de cada prova/evento.

c.1) Para a categoria “Mighty Mini” a paragem deverá demorar 3 minutos mais o tempo que demora a percorrer o Pit Lane à velocidade de 60Km/h, segundo o tempo da tabela de handicaps que será entregue no briefing (através de aditamento) de cada prova/evento.

No decorrer da paragem da categoria “Mighty Mini” pode ser efetuado o reabastecimento desde que seja cumprido o descrito no Art. 11 e 11.1.

14.3.2.1. – Às equipas formadas por dois condutores é permitido que cada condutor faça apenas 1 corrida não sendo obrigatória a troca de condutor, nesse caso sendo obrigatório que outro condutor faça a segunda corrida “a solo”.

Por defeito, nas corridas de Sprint (20 minutos), considerar-se-á que o Condutor inscrito como Condutor 1 fará a Corrida 1 e o Condutor 2 fará a corrida 2. Nas corridas de Endurance (40 minutos) considerar-se-á que o Condutor inscrito como Condutor 1 inicia a Corrida 1 e termina a corrida 2 e o Condutor 2 termina a corrida 1 e inicia a corrida 2. Caso a estratégia da equipa seja diferente, terá de ser comunicada, via email, para o promotor até ao final das verificações administrativas de cada evento.

Nas corridas em que participe apenas um condutor, independentemente da quantidade de pilotos inscritos na equipa, será aplicado um handicap extra de 5 segundos.

O mesmo princípio se aplica a provas com apenas uma corrida.14.3.3.

– Provas/Eventos de 121 minutos

a) As provas/eventos da Série “Group 1 Portugal” serão disputadas em 1 (uma) corrida com a duração de 121 minutos.

b) A partida será lançada de acordo com o descrito 16.2 do presente regulamento.

Art. 15. - -COMUNICAÇÃO

É permitida a utilização de sistemas de comunicação, apenas via GSM. Não são permitidos rádios ou aparelhos que modifiquem de alguma forma as silhuetas dos carros.

Art. 16 – CERIMÓNIA DE PÓDIO

16.1. – No final de cada corrida da Série “Group 1 Portugal” terá lugar a realização de um pódio.

16.2. – Serão os seguintes os Troféus a entregar na cerimónia do pódio, devendo ser respeitadaa ordem crescente (3º, 2º e 1º) da classificação para a entrega dos mesmos.**16.2.1. – No final da corrida 1:** aos três primeiros classificados de cada categoria.

Nota: Nesta cerimónia não haverá distribuição de champanhe se a segunda corrida for disputadano mesmo dia.**16.2.2. – No final da Corrida 2:** aos três primeiros classificados de cada categoria.

16.3. – Existirá ainda um pódio adicional para a classe “Troféu Mini”. Um pódio “Mighty” para equipas com a média de idades doscondutores igual ou inferior a 40 anos e “Vintage” para equipas com a média de idades dos condutores superior a 40 anos.**16.4.** – Todos os prémios são acumuláveis.**16.5.** – Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK a não comparência na cerimónia de

distribuição de prémios de uma prova, sem prévia justificação por parte de condutores premiados, será punida.

Art. 19 – COMISSÃO TÉCNICA

19.1 – Objetivos - Analisar as candidaturas de viaturas não enquadradas no Art. 1, alínea a) e b) do regulamento técnico, fazendo seguir o seu parecer para a FPAK.

– Fazer as verificações que julguem necessárias, pedindo a intervenção dos comissários

técnicos da prova/evento quando isso se justificar.

- Coadjuvar os comissários técnicos da prova/evento em caso de reclamação.
- Ter uma atitude didática, por oposição a atitude punitiva, junto dos concorrentes, sempre que não se verifique uma irregularidade com fins dolosos que afete de fato a verdade desportiva.

19.2 – Estabelecer os contatos necessários ao bom desenrolar desta Série, com a FPAK, os Clubes Organizadores, os Promotores e os Fornecedores.

Comissário Técnico Permanente: Indicado no Regulamento Particular da Prova/Evento

Art. 20 – PARQUE FECHADO

20.1 – Só os oficiais de prova encarregados dos controlos técnicos, podem entrar no parque fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza poderá ser efetuada sem a autorização desses oficiais.

20.2 – Quando o parque fechado estiver em utilização, o regulamento do parque fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do parque fechado.

20.3 – O parque fechado será suficientemente grande e protegido, a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada, a ele possa ter acesso.

a) Parque fechado no final dos treinos cronometrados

a.1) Imediatamente após o sinal de final dos treinos cronometrados (bandeira de xadrez) o regulamento do parque fechado será aplicado.

a.2) Após a entrada da última viatura (que se desloque pelos seus próprios meios) no parque fechado, dar-se-á início à contagem de um período de 30 minutos.

a.3) Findo esse período, o parque será aberto por indicação do CCD podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

b) Parque fechado no final de cada corrida

b.1) Imediatamente após o sinal de final de cada uma das corridas (bandeira de xadrez), o regulamento do parque fechado será aplicado.

b.2) Após a entrada da última viatura (que se desloque pelos seus próprios meios) no parque fechado dar-se-á início à contagem de um período de 30 minutos. Findo esse período, o parque será aberto por indicação dos CD, podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

b.3) No decurso de qualquer prova/evento poderão ser feitas pelos comissários técnicos, sem pedido prévio aos CD, as seguintes verificações técnicas em parque fechado: Pesagem das viaturas, medição da altura ao solo, verificação da legalidade dos pneus e jantes.

20.4 – Será posta à disposição dos concorrentes, o uso de uma balança durante todo o fim-de-semana de prova/evento. Esta mesma balança é a única válida durante as pesagens finais, não necessitando a mesma de aferição pois todas as equipas devem utilizar aquela balança para confirmar o peso do seu carro.

Art. 21 – TREINOS /TESTES PRIVADOS

21.1 – Para diminuir os custos de participação e aumentar igualdade desportiva é interdito a qualquer carro inscrito efetuar qualquer tipo de treinos/testes privados no circuito onde se vai realizar uma prova/evento, até 8 dias de calendário antes do início dos treinos livres, exceto quando os treinos/testes privados forem oficiais, abertos a todos os concorrentes e forem aprovados pelo promotor da Série. Em caso de incumprimento, a equipa irá partir do finalda grelha de partida em ambas as corridas. Esta interdição é apenas para treinos privadas, não inviabilizando a participação noutras competições.

Art. 22 – PENALIZAÇÕES

22.1 – É proibida a ultrapassagem em situação de bandeiras amarelas, bem como ultrapassar a velocidade máxima permitida no pit lane. Genericamente qualquer infração a estas e outras regras será penalizada por decisão dos CD como segue:

- a) Durante o decorrer de um treino livre ou cronometrado.
 - a.1) Primeira infração: anulação dos 3 melhores tempos do treino cronometrado.
 - a.2) Segunda infração: penalização de 5 lugares na grelha de partida.
 - a.3) Terceira infração: partida do último lugar da grelha de partida.
- b) Durante o decorrer de uma corrida:
 - b.1) Primeira infração: passagem pelo Pit Lane (drive through).
 - b.2) Segunda infração: “STOP & GO” de 0 segundos.
 - b.3) Terceira infração: “STOP & GO” de 10 ou mais segundos:

22.2 – A equipa que cumprir a troca de condutores ou reabastecimento em menos tempo que o estipulado neste regulamento, será penalizado com um drive through. No entanto, se a prevaricação for superior a 10 segundos, a equipa será penalizada através de um “STOP & GO” com o valor correspondente à diferença entre o tempo estipulado e o tempo cronometrado.

22.2.1 – No caso de uma troca de condutores no qual a entrada no pitlane seja feita fora da janela de troca de condutores, a equipa será penalizada com um *stop and go* de 20 segundos.

22.3 – De acordo com este regulamento, é totalmente proibido qualquer contacto entre viaturas, sendo punido o responsável com um stop and go de 10 segundos. Se for reincidente a equipa será imediatamente desqualificada.

22.4 – As decisões tomadas pelos CD no que se refere à aplicação de drive through, STOP & GO, não são apeláveis.

Art. 23 – RECLAMAÇÕES

23.1 – Quaisquer eventuais reclamações ou apelos devem ser apresentados nos termos definidos nos Art. 13 e 15 do CDI bem como no Art. 14 das PGAK.

Art. 24 – ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

24.1 – Qualquer modificação ao presente regulamento, será efetuada de acordo com o descrito no Art. 1.6.1 das PGAK

24.2 – A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua conseqüente publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt.