



# Regulamento Desportivo Campeonato de Portugal de Velocidade 2024

Publicado em 20.05.2024

Atualizado em 12.06.2024

## Índice

1. PREFÁCIO .....	3
2. REGULAMENTOS .....	3
3. COMPROMISSO GERAL .....	3
4. CONDIÇÕES GERAIS .....	3
5. LICENÇAS .....	4
6. VIATURAS ELEGÍVEIS .....	4
7. FORMATO DAS PROVAS/EVENTOS.....	5
8. CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO.....	6
9. CATEGORIZAÇÃO DOS CONDUTORES .....	7
10. INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS .....	9
11. INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES E CONDUTORES.....	9
12. INCIDENTES .....	10
13. PENALIDADES .....	10
14. RECLAMAÇÕES E APELOS .....	12
15. MUDANÇAS DE CONDUTOR E HANDICAP.....	12
16. PARAGEM OBRIGATÓRIA.....	13
17. MUDANÇAS DE VIATURA .....	14
18. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO.....	14
19. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS.....	14
20. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS.....	14
21. PNEUS.....	16
22. PESAGEM.....	17
23. RECOLHA DE DADOS.....	18
24. SEGURANÇA GERAL.....	18
25. PITLANE E BOXES.....	18
26. COMBUSTÍVEL E REABASTECIMENTO .....	19
27. TREINO LIVRE, TREINOS CRONOMETRADOS.....	19

<b>28. GRELHA DE PARTIDA .....</b>	<b>20</b>
<b>29. PROCEDIMENTO DE PARTIDA .....</b>	<b>21</b>
<b>30. CORRIDA .....</b>	<b>22</b>
<b>31. SAFETY CAR .....</b>	<b>22</b>
<b>32. FINAL DA CORRIDA.....</b>	<b>22</b>
<b>33. CLASSIFICAÇÃO .....</b>	<b>22</b>
<b>ANEXO I: EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO .....</b>	<b>23</b>
<b>ANEXO II: GRAFISMOS E PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA .....</b>	<b>Erro! Marcador não definido.</b>
<b>ANEXO II: GRAFISMOS E PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA .....</b>	<b>24</b>

## **1. PREFÁCIO**

- 1.1. A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2024, conjuntamente com os promotores oficiais do campeonato (*Race Ready* e *TCR Euro Campeonatos LTD*), uma manifestação desportiva denominada Campeonato de Portugal de Velocidade (CPV) / Iberian Supercars (IS), adiante designada por CPV/IS, 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), pelo Regulamento Desportivo e Técnico das provas/eventos do CPV/IS, e por toda e qualquer outra regulamentação publicada pela FPAK.
- 1.2. A Comissão Organizadora do CPV/IS será representada por:
  - Diogo Ferrão (Race Ready)
  - Paulo Ferreira (TCR Euro Campeonatos LTD)
- 1.3. A Comissão Organizadora do CPV/IS poderá:
  - 1.3.1. Lidar com questões relativas à aceitação de viaturas, conforme especificado nos presentes Regulamentos;
  - 1.3.2. Deliberar sobre a aceitação de inscrições de preparadores e fabricantes no campeonato;
  - 1.3.3. Deliberar sobre questões relativas ao Balance of Performance ("BOP");
  - 1.3.4. Emitir esclarecimentos sobre os regulamentos e sua interpretação, os quais serão sujeitos a ratificação prévia da FPAK;
  - 1.3.5. Lidar com as questões relativas à aceitação dos condutores, desde que efetuadas até ao início das verificações administrativas;
  - 1.3.6. Emitir esclarecimentos sobre quaisquer questões relativas à atribuição de pontos ou à classificação do Campeonato.

## **2. REGULAMENTOS**

- 2.1. O texto final deste Regulamento Desportivo do CPV/IS será a versão portuguesa, que será utilizada em caso de disputa quanto à sua interpretação. Os títulos neste documento são apenas para referência e não fazem parte deste Regulamento Desportivo.
- 2.2. O Regulamento Desportivo do CPV/IS entrará em vigor após aprovação da FPAK e substituirá todos os regulamentos anteriores relacionados a este Campeonato.
- 2.3. Todas as alterações aos regulamentos desportivo e técnico serão feitas de acordo com o Artº 2.5 das PGAK.
- 2.4. Embora este documento seja geralmente escrito com referências em masculinos, ele deve ser considerado neutro em relação ao género. Todas as referências a "ele" podem ser substituídas por "ela", "dele" por "dela", etc...

## **3. COMPROMISSO GERAL**

Todos os condutores, concorrentes e oficiais participantes no campeonato comprometem-se, em seu próprio nome, seus funcionários e agentes, a observar todas as disposições complementadas ou alteradas do Código Desportivo Internacional, Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting, Prescrições Específicas de Velocidade, do Regulamento Técnico e do presente Regulamento Desportivo do CPV/IS.

## **4. CONDIÇÕES GERAIS**

- 4.1. É obrigação do concorrente garantir que todas as pessoas envolvidas cumpram todos os requisitos do CDI e seus anexos, as PGAK, as PEV, os Regulamentos Desportivo e Técnico 2024, o regulamento particular da prova/evento, incluindo quaisquer aditamentos, comunicações e esclarecimentos aprovados.
- 4.2. Cada concorrente deve nomear o(s) seu(s) representante(s) por escrito no formulário de inscrição. Se um representante nomeado não puder estar presente pessoalmente na prova/evento, o concorrente deve comunicar um representante alternativo por escrito aos Comissários Desportivos antes do final das verificações administrativas; os casos de "força maior" serão analisados pelos Comissários Desportivos. Ao longo de toda a

duração da prova/evento, uma pessoa encarregada de uma viatura inscrita é responsável conjuntamente e solidariamente com o concorrente por garantir que os requisitos sejam observados.

- 4.3. Os concorrentes devem garantir que as suas viaturas cumpram as condições de elegibilidade, segurança e os Regulamentos Técnicos durante toda a prova/evento.
- 4.4. A apresentação de uma viatura para verificação será considerada uma declaração de conformidade implícita.

## **5. LICENÇAS**

- 5.1. Todos os condutores que participem nas provas/eventos do CPV/IS têm de ser titulares de uma licença desportiva NACIONAL A ou superior, de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK em vigor.
- 5.2. Lembra-se que, nos termos do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor e, por força da Regulamentação Internacional - transcrita para a regulamentação nacional - os menores de 18 anos não poderão ser detentores de licença de concorrente.
- 5.3. No caso de necessitarem, tal licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respetivo condutor.
- 5.4. Em cada prova/evento do CPV/IS 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 tem de ser titular de uma Licença Desportiva de concorrente de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas.

## **6. VIATURAS ELEGÍVEIS**

- 6.1. As divisões GT4 Pro, GT4 Bronze e GT4 Am são reservadas para viaturas GT4 (Grande Turismo), homologadas pela RACB, conforme definido pelo Regulamento Técnico GT4 2024.  
Em circunstâncias excecionais, a Comissão Organizadora reserva-se o direito de aceitar viaturas cuja ficha técnica seja temporária ou incompleta, ou que não estejam homologadas.
- 6.2. As viaturas seguintes são elegíveis para competir na divisão GTX e deverão estar conforme as versões anteriores dos Regulamentos Técnicos GT4 ou do troféu monomarca respetivo:
  - Alpine A110 Cup
  - Aston Martin Vantage GT4
  - Ginetta G50 3.5 ou 3.7
  - Ginetta G55 GT4
  - BMW M3 GT4 (E92)
  - Lotus Evora GT4
  - Chevrolet Corvette C6 GT4
  - Nissan 350Z GT4
  - KTM X-BOW GT4 (MY2008 e MY2018)
  - Maserati GranTurismo MC GT4
  - Lotus Exige 260R Cup - Sujeito à aplicação de BOP
  - Porsche 981 Cayman CS MR GT4
  - Ligier JS02
  - Qualquer outra viatura que a Comissão Organizadora considere que se enquadre nesta divisão
- 6.3. As viaturas seguintes são elegíveis para competir na divisão Cup e deverão estar conforme as versões anteriores do troféu monomarca respetivo:
  - Porsche 997 GT3 Cup - Sujeito à aplicação de BOP
  - Porsche 991.1 GT3 Cup - Sujeito à aplicação de BOP
- 6.4. As viaturas seguintes são elegíveis para competir na divisão TC e deverão estar conforme as versões anteriores do troféu monomarca respetivo:
  - BMW M235i

- BMW M240i
  - Mini Cooper
  - Fiat Abarth
  - Ginetta G40
  - Peugeot RCZ Cup
  - Peugeot 308 Racing Cup
  - Renault Clio Cup
  - SEAT León MK2
  - Skoda Octavia
  - VW Scirocco
  - Kia Ceed
  - Qualquer outra viatura que a Comissão Organizadora considere que se enquadre nesta divisão.
- 6.5.** As viaturas elegíveis para competir na divisão TCL4 deverão estar conforme a Regulamentação FIA TC4.
- 6.6.** A divisão TCR é reservada a viaturas em conformidade com a Regulamentação Técnica TCR 2024, Boletins emitidos pela WSC, e com as respetivas fichas de homologação TCR.
- 6.7.** A Comissão Organizadora reserva-se ao direito de aceitar qualquer outra viatura nas divisões GTX, Cup e TC.
- 6.8.** Uma qualquer viatura inscrita numa prova/evento do campeonato poderá participar em mais que uma competição durante o mesmo evento.

## **7. FORMATO DAS PROVAS/EVENTOS**

- 7.1.** Cada prova/evento terá o estatuto de prova nacional restrita.
- 7.2.** Cada prova/evento será composta por:
- 7.2.1.** Uma sessão de treinos livres com a duração máxima de 40 minutos.
  - 7.2.2.** Duas sessões de treinos cronometrados com a duração de 15 minutos cada.
  - 7.2.3.** Duas corridas com a duração de 45 minutos cada.
  - 7.2.4.** As provas/eventos de Jarama e Valencia terão duas sessões de treinos privados com a duração de 60 minutos cada, sendo a inscrição dos mesmos feita diretamente junto da Comissão Organizadora e aprovada pela Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA).
- 7.3.** O número máximo de provas/eventos do CPV//IS é de seis. A lista provisória de provas/eventos no CPV//IS 2024 é a seguinte:

<b>Evento</b>	<b>Data</b>	<b>Local</b>	<b>País</b>
Evento 1	25 e 26 de Maio	Jerez	Espanha*
Evento 2	15 e 16 Junho	Jarama	Espanha*
Evento 3	13 e 14 de Julho	Estoril	Portugal
Evento 4	28 e 29 de Setembro	Valência	Espanha*
Evento 5	26 e 27 de Outubro	Portimão	Portugal
Evento 6	30 de Novembro e 1 de Dezembro	Estoril	Portugal

\*a ser aprovado pela RFEDA.

- 7.4.** Os condutores e concorrentes pontuam para os seguintes Campeonatos Absolutos:
- CPV//IS de Grande Turismo - Absoluto

- CPV/IS de Turismo - Absoluto
- CPV/IS de GTC - Absoluto

**7.5.** Cada Campeonato é composto pelas seguintes divisões:

- Divisão GT4 Pro
- Divisão GT4 Bronze
- Divisão GT4 Am
- Divisão TCR
- Divisão TC
- Divisão TCL4
- Divisão GTX
- Divisão Cup

**7.6.** Os participantes nas divisões GT4 Pro, GT4 Bronze e GT4 Am pontuam para o CPV/IS Grande Turismo, as divisões TCR, TC e TCL4 pontuam para o CPV/IS Turismo e as divisões GTX e Cup pontuam para o CPV/IS GTC.

**Pontuabilidade dos Eventos**

7.6.1. São pontuáveis para o Iberian Supercars, os Eventos 1, 3, 4 e 5.

7.6.2. São pontuáveis para o troféu "Supercars RACE" os Eventos 1, 2, 4 e 5, troféu este que atribui o título de vencedor do troféu aos três primeiros de cada categoria absoluta, assim como aos três primeiros de cada divisão.

**8. CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO**

**8.1.** A pontuação para todas as classificações da prova/evento e campeonato será atribuída de acordo com o Art. 13.1 das PGAK:

1º classificado	25 pontos	6º classificado	10 pontos
2º classificado	20 pontos	7º classificado	8 pontos
3º classificado	17 pontos	8º classificado	6 pontos
4º classificado	14 pontos	9º classificado	4 pontos
5º classificado	12 pontos	10º classificado	2 pontos
		Restantes classificados	1 ponto

**8.2. Provas Pontuáveis:**

Os resultados a considerar para a classificação final serão os pontos obtidos na última prova (últimas duas corridas) pontuável para o respetivo campeonato/troféu, a que se acrescentarão os cinco (5) melhores resultados das restantes seis corridas pontuáveis para o respetivo campeonato/troféu. Os pontos para a melhor volta e melhor tempo nos treinos cronometrados de cada corrida serão sempre considerados.

**8.3.** Se uma corrida for suspensa ou interrompida, nos termos do Art.º 13.7 das PGAK, e não puder ser reiniciada, então:

- Nenhum ponto será concedido ao (s) condutor (s) se o líder tiver completado menos de duas voltas;
- Metade dos pontos serão concedidos ao (s) condutor (s) se o líder tiver completado duas ou mais voltas, mas menos de 75% da distância original da corrida (ou tempo), na condição de que pelo menos uma volta completa tenha sido completada pelo líder sem Safety Car ou em Full Course Yellow;
- A pontuação completa será atribuída ao(s) condutor(es) se o líder tiver completado 75% ou mais da distância original da corrida (ou tempo).

- 8.4.** As condições acima mencionadas terão como base o número de voltas que constam dos resultados publicados para efeitos de cálculo da classificação final.
- 8.5.** Após a última prova/evento do calendário anual, serão entregues os títulos de vencedores.

**8.6. Classificação de equipas:**

- a) Serão consideradas como equipas todas as entidades que possuam licença de equipa ou licenças coletivas de concorrente. Para efeitos desta classificação, serão considerados os resultados de todas as provas/eventos.
- b) Nas pontuações a atribuir, são considerados, em cada prova/evento, o resultado obtido pelas duas viaturas melhor classificadas da respetiva equipa na classificação geral final absoluta.
- c) Se mais de 2 viaturas forem inscritas sob a mesma licença de Concorrente, o Concorrente deve nomear as viaturas elegíveis para marcar pontos para o troféu de Equipa, o mais tardar durante as verificações Administrativas em cada prova/evento. Caso contrário, a elegibilidade para marcar pontos para o troféu de equipa será padronizada, tendo em conta as 2 viaturas com os números de competição mais pequenos sendo o número 1 o menor neste contexto.

## **9. CATEGORIZAÇÃO DOS CONDUTORES**

**9.1.** Os condutores que desejem competir nas divisões GT4 Pro, GT4 Bronze e GT4 Am do CPV/IS, devem estar categorizados pela FIA. Os condutores que não forem categorizados, devem enviar à FIA um registo de palmarés, no máximo quatorze dias antes do início da primeira prova/evento na qual desejem participar, utilizando o link do site da FIA disponível em <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>

- 9.1.1.** As definições das categorias, a Lista de Categorização de Condutores e o formulário de inscrição podem ser encontrados no site da FIA.
- 9.1.2.** Todas as decisões relativas às categorizações são tomadas sob a autoridade da comissão de Categorização de Condutores da FIA.
- 9.1.3.** A lista de concorrentes autorizados a participar na prova/evento indicará a categoria atribuída a cada condutor. A Comissão Organizadora reserva-se o direito de atribuir categorizações provisórias aos condutores que aguardam a categorização da FIA no início da prova/evento ou de fazer qualquer alteração na categorização FIA de qualquer condutor de acordo com os critérios do CPV/IS.
- 9.1.4.** A Comissão Organizadora reserva-se o direito de efetuar quaisquer alterações temporárias à categorização da FIA de qualquer condutor.
- 9.1.5.** As derrogações que diminuam a categorização de um condutor são temporárias e serão emitidas para a época ou para qualquer evento individual do CPV/IS, mas serão sempre reavaliadas no final de cada evento. Todos os condutores com derrogação temporária de categorização serão indicados na lista de inscritos com um asterisco.
- 9.1.6.** Elevações de categorização de um condutor têm o mesmo carácter temporário e também podem ser emitidas para a época ou para qualquer evento individual e serão indicadas com um duplo asterisco na lista de inscritos.
- 9.1.7.** Pedidos para revisão da categorização de condutores devem ser feitos com uma antecedência de (10) dias para o e-mail [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt), com a exposição escrita justificativa e o currículo do condutor.
- 9.1.8.** Todos os condutores que recebam tal derrogação serão monitorizados de perto e a derrogação pode ser removida a qualquer momento sem aviso prévio. Além disso, as equipas com dois condutores que incluem um condutor com uma derrogação podem receber peso adicional, sendo tal decidido pela Comissão Organizadora antes do final das verificações administrativas de cada prova/evento.
- 9.1.9. Derrogação temporária de categorização (penalizações)**
- 9.1.9.1.** Qualquer condutor com derrogação temporária de categorização, reclassificado na categorização abaixo (p. ex. categorizado pela FIA como Silver e posteriormente categorizado como Bronze pela Comissão Organizadora), cuja melhor volta teórica, no Treino Cronometrado ou numa Corrida, fique a menos de 0,5 segundos da melhor volta teórica no cômputo dos

tempos dos Treinos Cronometrados 1 e 2, ou da melhor volta teórica na Corrida correspondente, ser-lhe-á aplicado lastro de 2% do peso homologado da sua viatura no Treino Cronometrado ou Corrida seguinte em que o condutor participe.

**9.1.9.2.** Caso se verifique uma segunda ocorrência consecutiva, em que o mesmo condutor fique novamente a menos de 0,5 segundos da melhor volta teórica no cômputo dos tempos dos Treinos Cronometrados 1 e 2, ou da melhor volta teórica na Corrida correspondente, ser-lhe-á aplicado lastro de 2% do peso homologado da sua viatura, acumulado ao lastro da primeira ocorrência, no Treino Cronometrado ou Corrida seguinte.

**9.1.9.3.** Caso se verifique uma segunda ocorrência consecutiva, em que o mesmo condutor fique novamente a menos de 0,5 segundos da melhor volta teórica no cômputo dos tempos dos Treinos Cronometrados 1 e 2, ou da melhor volta teórica na Corrida correspondente, ser-lhe-á aplicado lastro de 2% do peso homologado da sua viatura, acumulado ao lastro da primeira ocorrência, no Treino Cronometrado ou Corrida seguinte.

**9.1.9.4.** Caso um condutor, a quem lhe foi aplicado lastro ao peso homologado da sua viatura de acordo com os dois Artigos anteriores, não fique a menos de 0,5 segundos da melhor volta teórica no cômputo dos tempos dos Treinos Cronometrados 1 e 2, ou da melhor volta teórica na Corrida correspondente, ser-lhe-á retirado o lastro aplicado no Treino Cronometrado ou Corrida seguinte.

**9.1.9.5.** Treinos Cronometrados ou Corridas disputadas em condições de “piso molhado”, e em que as condições da pista sejam consideradas variáveis, poderão não ser consideradas pela Comissão Organizadora.

**9.1.10.** Quaisquer categorizações provisórias não constituirão uma categorização da FIA.

**9.2.** A composição das equipas da divisão GT4 Pro será:

- Bronze - Gold - será aplicado lastro de 1,5% do peso homologado da viatura;
- Bronze - Silver - sem lastro adicional

**9.2.1.** Todos os valores de lastro dados acima são provisórios, podendo ser sujeitos a modificações sob proposta da Comissão Organizadora e aplicados antes do final das verificações administrativas de cada prova/evento.

**9.3.** A composição das equipas da divisão GT4 Bronze será:

- Bronze-Bronze
- Um condutor Bronze a participar sozinho

**9.4.** Podem inscrever-se na divisão GT4 Am todos os condutores com dois (2) anos de licença desportivas de automobilismo e karting e/ou com idade superior a 50 anos. Cabe sempre à Comissão Organizadora a aceitação ou recusa da participação de condutores nesta divisão.

**9.4.1.** No seu primeiro evento/prova, qualquer condutor inscrito na divisão GT4 Am, cuja melhor volta teórica fique a menos de 2 segundos da volta teórica mais rápida das divisões GT4, nos Treinos Cronometrados ou Corridas, será automaticamente promovido à divisão GT4 Bronze na sessão ou corrida seguinte. Treinos Cronometrados ou Corridas disputadas em condições de “piso molhado”, e em que as condições da pista sejam consideradas variáveis, poderão não ser consideradas pela Comissão Organizadora.

**9.4.2.** Do seu segundo evento/prova até ao final da temporada, qualquer condutor inscrito na divisão GT4 Am que ficar a menos de 2 segundos do tempo mais rápido da categoria GT4, em alguma sessão oficial, incluindo as corridas, será automaticamente promovido à divisão GT4 Bronze na próxima temporada. Sessões disputadas em condições de piso molhado não serão consideradas.

**9.5.** A categoria GTC destina-se apenas a condutores categorizados como Bronze. Visto não existir a obrigatoriedade da categorização FIA para esta categoria, cabe sempre à Comissão Organizadora a aceitação ou recusa da participação de condutores nesta categoria.



## **10. INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS**

- 10.1.** Todos os concorrentes que se inscrevam numa prova/evento do CPV/IS pontuam para o campeonato para que pontua a respetiva prova. Para o CPV só são considerados como pontuáveis os Eventos 1, 3, 5 e 6.
- 10.2.** O valor de inscrição, para as divisões GT4 Pro, GT4 Bronze, GT4 Am e TCR, por prova/evento é de € 1650 (+ IVA) ou, em alternativa, € 6000 (+IVA) para cinco provas/eventos do CPV/IS ou € 7000 (+IVA) para seis provas/eventos do CPV/IS, os quais deverão ser pagos até dia 10 de Maio de 2024. Para as divisões GTX, Cup, TC e TCL4 é de 600€ (+IVA) por prova/evento.
- 10.3.** De acordo com o Art. 3.14 do CDI, a Comissão Organizadora do CPV/IS pode recusar a inscrição numa prova/evento, e deverão informar o concorrente, assim como a FPAK, nos dois dias seguintes ao encerramento das inscrições e o mais tardar cinco dias antes da prova/evento. Esta recusa deverá ser justificada ao concorrente os motivos da mesma.
  - 10.3.1.** Todo o concorrente que deseje participar numa prova/evento tem de efetuar a sua inscrição exclusivamente através do boletim online do site do organizador em [www.gt4south.com](http://www.gt4south.com) e têm de enviar para a Comissão Organizadora (para o email [gt4@raceready.pt](mailto:gt4@raceready.pt)), o comprovativo de pagamento da mesma. Sem esse comprovativo, a inscrição não será validada, de acordo com o descrito no Art. 3.9.3 do CDI.
- 10.4.** Todos os concorrentes cujas inscrições sejam aceites para o CPV/IS comprometem-se a participar em todas as provas/eventos inscritas com o número de viaturas e condutores inscritos. Qualquer eventual falta a uma prova/evento deverá ser comunicada por escrito à Comissão Organizadora. Qualquer eventual impossibilidade de competir deve ser devidamente explicada e justificada por escrito à Comissão Organizadora.
- 10.5.** Todas as inscrições devem ser confirmadas à Comissão Organizadora até 5 dias antes de cada prova/evento.
- 10.6.** Caso um concorrente se deseje inscrever após a lista de inscritos ter sido publicada, será cobrado ao concorrente o valor de 100€.
- 10.7.** Alterações de condutor e da ordem dos mesmos, podem ser feitas até ao momento do Briefing, se de acordo com este regulamento.
- 10.8.** 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.
- 10.9.** Se um concorrente não respeitar os prazos de inscrição detalhados acima, a Comissão Organizadora poderá, a seu exclusivo critério, declarar nulo e sem efeito o pedido de inscrição. Neste caso, o concorrente não será reembolsado de qualquer adiantamento. As inscrições são consideradas "inscrições oficiais" assim que as taxas de inscrição forem pagas integralmente e o concorrente for informado pela Comissão Organizadora.

## **11. INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES E CONDUTORES**

- 11.1.** Em circunstâncias excecionais, os Comissários Desportivos e/ou Diretor de Corrida podem dar instruções aos concorrentes por meio de comunicados, de acordo com o CDI. Estes comunicados, serão publicados no quadro oficial físico e/ou digital e serão distribuídos a todos os concorrentes, que deverão acusar o seu recebimento através da assinatura do concorrente ou do seu legítimo representante.
- 11.2.** Os monitores de cronometragem também são considerados como um quadro de avisos oficial (se as instalações do circuito permitirem).
- 11.3.** Todas as classificações, grelhas de partida e resultados dos treinos e da corrida, bem como todas as decisões emitidas pelos oficiais, serão publicadas no quadro de avisos oficial e no quadro de avisos digital, caso exista.
- 11.4.** Qualquer decisão ou comunicação relativa a um concorrente ou condutor deve ser notificada de acordo com o Artº 5 das PGAK.
- 11.5.** O BOP de uma prova/evento será comunicado no mínimo 5 (cinco) dias antes da prova/evento. Para efeitos de ajuste do mesmo, os Comissários Desportivos emitirão um comunicado, no qual constará o valor da pressão atmosférica de referência a considerar para o evento, o qual poderá implicar a alteração do BOP inicial calculado para uma ou mais marcas/modelos de viaturas.
- 11.6.** Poderá, no decurso de uma prova/evento, ser necessário alterar o BOP e/ou o valor da pressão atmosférica de referência inicialmente comunicados, o qual será feito através de aditamento emitido pelos Comissários

Desportivos e a distribuir por todos os concorrentes inscritos e admitidos, os quais terão de acusar a sua receção.

## **12. INCIDENTES**

- 12.1.** Incidente significa qualquer ocorrência ou conjunto de ocorrências envolvendo um ou mais condutores, ou qualquer ação por qualquer condutor, que é relatada aos Comissários Desportivos pelo Diretor de Corrida (ou anotada pelos Comissários Desportivos e encaminhada ao Diretor de Corrida para investigação) que:
- a) Provoca a interrupção de uma sessão de treinos (livres ou cronometrados) ou a suspensão de uma corrida;
  - b) Constituiu uma infração ao presente Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, PGAK, PEV ou do CDI;
  - c) Causou uma falsa partida em uma ou mais viaturas;
  - d) Causou uma colisão;
  - e) Forçou um condutor a sair da pista;
  - f) Impediu ilegitimamente uma manobra de ultrapassagem legítima por um condutor;
  - g) Cometeu uma infração no pitlane;
  - h) Ultrapassou um (ou mais) condutor por fora dos limites de pista.
- 12.2.** Todos os concorrentes têm, obrigatoriamente, de ter montada uma câmara a bordo da sua viatura, de acordo com o Anexo 1 deste regulamento.
- 12.3.** A câmara deve estar voltada para a frente da viatura e mostrar a pista. Os dados do sistema de câmaras a bordo podem ser usados pelos Comissários Desportivos ou diretor de corrida para investigar incidentes, bem como podem ser usados para uso promocional e comercial da Comissão Organizadora. Todos os dados do(s) sistema(s) de câmaras a bordo são de propriedade da Comissão Organizadora e serão devolvidos à equipa após a prova/evento.
- 12.4.** A câmara de bordo deve estar sempre ligada e configurada para o modo de gravação quando a viatura estiver na pista ou no pitlane. A falha pode resultar nas seguintes multas (cumulativas ao longo da temporada):
- a) Primeira infração: Trezentos euros (€ 300).
  - b) Segunda infração: Seiscentos euros (€ 600).
  - c) Terceira infração e seguintes: Novecentos euros (€ 900) por cada infração seguinte.

## **13. PENALIDADES**

- 13.1.** Os Comissários Desportivos poderão aplicar as penalidades previstas no presente Regulamento Desportivo, bem como as previstas no CDI e seus anexos, PGAK e PEV 2024, para os incidentes e infrações que lhes sejam reportados pelo Diretor de Corrida.
- 13.2.** Fica a critério dos Comissários Desportivos decidir, mediante relatório ou solicitação do Diretor da Corrida, se um ou mais condutores envolvidos em um incidente serão penalizados.
- 13.3.** Se um incidente estiver a ser investigado pelos Comissários Desportivos e / ou Diretor de Corrida, será exibida, nos monitores de cronometragem (se as instalações do circuito assim permitirem), uma mensagem a informar todas as equipas de qual ou quais os condutores sob investigação.
- 13.4.** Se um condutor estiver envolvido num incidente (conforme descrito no Artº 12.1 acima) e tiver disso sido informado (por exemplo, através dos monitores de cronometragem ou outra forma de notificação) pelos Comissários Desportivos até 30 minutos após a sessão ter terminado, não pode abandonar o circuito sem o consentimento dos Comissários Desportivos, salvo por motivos médicos.
- 13.5.** Os Comissários Desportivos podem impor qualquer uma das seguintes penalizações (em substituição ou além de outras penalizações disponíveis) a qualquer condutor envolvido num incidente:
- a) Uma repreensão.
  - b) Uma penalização de drive-through. O condutor deve entrar no pitlane e voltar à corrida sem parar no pitlane.
  - c) Penalização Stop & Go. O condutor deve entrar no pitlane, parar na zona de penalização durante o tempo definido e retornar à corrida imediatamente.
  - d) Uma penalização de tempo de, pelo menos, 10 segundos a ser adicionada ao tempo total da corrida e a ser aplicada, se possível, antes da cerimónia de entrega de prémios no pódio.

- e) Uma perda de, pelo menos, duas (2) posições na grelha na próxima corrida em que o condutor alinhar.
  - f) Desqualificação de uma sessão e/ou corrida.
  - g) Suspensão para uma ou mais corridas.
- 13.6.** Se as penalidades mencionadas nas alíneas b) ou c) do Artº 13.5 forem impostas durante os últimos cinco minutos (caso o condutor não consiga cumprir a penalidade aplicada) ou após o final de uma corrida, as mesmas serão convertidas em tempo adicionado ao tempo total de corrida de acordo com o disposto nos Artº 13.9 a1), a2) ou a3) das PEV 2024.
- 13.7.** O seguinte procedimento será aplicado:
- a) Os Comissários Desportivos notificarão a penalização que foi imposta ao concorrente em questão e a mesma será exibida nos monitores de cronometragem. A partir do momento em que a decisão é notificada nos monitores de cronometragem, o condutor em questão não pode cruzar a linha na pista mais do que três vezes antes de entrar no pitlane e, no caso de uma penalização nos termos do Art.º 13.5 c), prosseguir para a zona de penalização, onde permanecerá pelo período de imobilização previsto.
  - b) Durante um procedimento de Full Course Yellow (“FCY”) ou de Safety Car, não pode ser cumprida qualquer penalidade de pitlane a menos que o condutor já tenha iniciado a entrada na via das boxes quando o procedimento foi iniciado. O número de vezes que o condutor cruza a linha atrás do Safety Car ou durante um procedimento FCY será adicionado ao número máximo de vezes que ele pode cruzar a linha na pista.
  - c) Enquanto um condutor está parado no pitlane como resultado de uma penalização de tempo, não é possível efetuar qualquer operação além da paragem. Se o motor parar, poderá ser dada partida após o término do período de penalização. Se o condutor não conseguir ligar a viatura sozinho, ele pode ser retirado para a box pelos mecânicos.
  - d) Quando o período de penalização de tempo tiver decorrido, o condutor pode voltar a entrar na pista.
  - e) Nenhuma penalização pode ser executada por uma equipa antes de ter sido notificada por escrito, seja nos monitores da cronometragem ou por documento emitido pelos Comissários Desportivos.
- 13.8.** A inobservância dos procedimentos previstos no Artº 13.7 será penalizada ao critério dos Comissários Desportivos.
- 13.9.** As seguintes penalizações podem ser aplicadas se houver uma infração durante a corrida:
1. Incumprimento do tempo de paragem obrigatória:
    - a) Penalidade de Stop & Go com a duração do tempo de paragem obrigatória não cumprido;
  2. Excesso de velocidade no pitlane:
    - a) Drive-Through (1ª ocorrência);
    - b) Stop & Go de 0 segundos (2ª ocorrência);
    - c) Ao critério dos Comissários Desportivos (a partir da 2ª ocorrência)
  3. Início da paragem obrigatória fora da janela de paragem obrigatória:
    - a) Penalização Stop & Go de tempo equivalente ao tempo fora da janela, com um máximo de 80 segundos.
  4. O incumprimento da paragem obrigatória será penalizado com 165 segundos a adicionar ao tempo total de corrida.
- 13.10.** Todas as penalidades aplicadas serão comunicadas através dos monitores da cronometragem e na zona definida pelo Diretor de Corrida no Briefing para o efeito. Após esse momento, o condutor a quem foi aplicada a penalidade deve cumprir a mesma de imediato, não podendo passar pela Linha mais do que duas vezes desde que a penalidade lhe foi apresentada.
- 13.11.** Especificamente para a aplicação das penalidades de Drive-Through, Stop & Go e tempo adicionado ao tempo total de corrida (seja por conversão das penalidades de Drive-Through, Stop & Go ou não), as mesmas serão comunicadas à cronometragem tão cedo quanto possível para que constem nas classificações provisórias, exceto nos casos em que seja necessária a audição de concorrentes envolvidos em incidentes.
- 13.12. Sanções disciplinares acessórias:**  
De acordo com o Art.º 9.15 do CDI, o concorrente será responsável pelos atos e omissões de qualquer pessoa participante ou que preste um serviço por sua conta em ligação com o Campeonato e serão considerados seus

colaboradores diretos ou indiretos, os seus condutores, os seus mecânicos, os seus consultores ou prestadores de serviços ou os seus passageiros, bem como toda a pessoa à qual o Concorrente tenha permitido o acesso às Áreas Reservadas. Qualquer infração cometida por estes será comunicada aos Comissários Desportivos para aplicação das penalidades previstas no presente Regulamento Desportivo, CDI, PGAK e PEV 2024.

## **14. RECLAMAÇÕES E APELOS**

- 14.1.** As reclamações devem ser feitas de acordo com os Art.ºs 14 das PGAK e Art.º 13 do CDI, e devem ser acompanhadas da taxa exigida de 500€ (quinhentos euros), de acordo com o Art.º 14.1.1 das PGAK, a ser entregue em dinheiro ou por transferência bancária para a conta da FPAK.
- 14.2.** Os concorrentes terão o direito de apelar certas decisões dos Comissários Desportivos (com exceção do que é coberto pelo Art.º 14.3), observando a forma e os prazos estabelecidos no Art.º 15 do CDI. O valor da taxa de apelo é de € 2500 (dois mil e quinhentos euros), de acordo com o Art.º 14.2.1 das PGAK.
- 14.3.** De acordo com o Art.º 14 do CDI e Art.º 15 das PGAK, não são apeláveis as decisões dos Comissários Desportivos com as seguintes penalidades:
- Drive Through;
  - Stop & Go;
  - Cancelamento de uma ou mais voltas aplicadas pelos Comissários Desportivos ou pelo Diretor de Corrida durante as sessões de treinos livres ou cronometrados;
  - Perda de posições na grelha de partida;
  - Penalidades de tempo adicionado ao tempo total de corrida.

## **15. MUDANÇAS DE CONDUTOR E HANDICAP**

- 15.1.** Em cada prova/evento, a equipa será constituída por um ou dois condutores, sendo que um(ns) condutor(es) não poderá(ão) estar inscrito(s) em mais do que uma viatura em cada prova do CPV/IS.
- 15.2.** Opcionalmente e, desde que assim o declare o concorrente no respetivo boletim de inscrição da prova/evento, a equipa poderá designar um único condutor para participar na competição a SOLO (um único condutor para a totalidade da prova/evento - treinos e corrida - numa mesma viatura).
- 15.3.** Qualquer modificação na composição dos condutores que participam na prova/evento deve ser solicitada por escrito aos Comissários Desportivos até ao final do Briefing. Quaisquer alterações de condutores após esse momento, só serão aceites em casos de força maior e sujeitas à aprovação dos Comissários Desportivos, os quais aplicarão as seguintes penalidades:
- 15.3.1.** Em caso de troca da composição da equipa antes da primeira sessão de treinos cronometrados:
- perda de 3 lugares na grelha para a corrida 1;
- 15.3.2.** Em caso de troca da composição da equipa após as sessões de treinos cronometrados e antes da corrida 1:
- perda de 5 lugares na grelha para ambas corridas;
- 15.3.3.** Em caso de troca da composição da equipa após a corrida 1:
- saída do último lugar na grelha para a corrida 2.
- 15.3.4.** No caso de passagem a equipa a SOLO de uma equipa com dois condutores:
- aplica-se o disposto no no Art.º 43.2.1 c) das PEV 2024. Em caso de força maior devidamente comprovado, os comissários desportivos poderão autorizar que uma equipa inscrita com dois condutores possa participar na (ou nas) corrida (s) com apenas um único condutor. Caso esta alteração ocorra após a realização dos treinos cronometrados para a qual o condutor desistente se qualificou, o outro condutor começará a 1ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último). Caso esta alteração ocorra após a realização da 1ª corrida o condutor em causa começará a 2ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último). O condutor desistente não obterá pontos nas corridas em que não participou.

- No caso da divisão GT4 Pro, em que seja o condutor categorizado como Silver a competir a SOLO mesmo devido a motivos de "force majeure", este não obterá pontos e será sempre penalizado com 30 segundos adicionais ao handicap durante a paragem obrigatória.

**15.4.** Ficará ao critério dos Comissários Desportivos a suspensão das penalidades nos Art.ºs 15.3.1, 15.3.2 e 15.3.3 acima, de acordo com o disposto no Art.º 12.3.3 c) do CDI.

## **16. PARAGEM OBRIGATÓRIA**

**16.1.** Em ambas corridas, haverá uma paragem obrigatória que se procederá da seguinte forma:

- a) Numa corrida com a duração de 45 minutos, a paragem obrigatória deve ser realizada cruzando o loop de entrada do pitlane entre o 20º e 30º minuto de corrida, respetivamente, nunca antes do minuto 20m.00s.000 e nunca após o minuto 29m.59s.999. Estes tempos serão contados a partir do sinal de início da corrida (luz verde ou apagar da luz vermelha).
- b) Quando está em curso um procedimento de Safety Car, a partir do momento em que as bandeiras amarelas e a placa "SC" são mostradas, e até ao final da intervenção do Safety Car - luzes intermitentes rotativas apagadas, retirada das bandeiras amarelas, placas e do Safety Car -, ou quando as bandeiras vermelhas para a suspensão da corrida forem acionadas, nenhum condutor é autorizado a entrar no pitlane para efetuar a troca de condutor. A entrada no pitlane durante a intervenção do Safety Car, ou durante a suspensão da corrida, não contará como paragem obrigatória.
- c) Se durante a janela de tempo para troca de condutores e cumprimento de handicap adicional da paragem obrigatória, estiver em curso um procedimento de Safety Car, ou a corrida for suspensa, será decisão do Diretor de Prova prolongar a janela de tempo para troca de condutores, independentemente do período da janela de tempo ter terminado ou não durante a intervenção. Este prolongamento terá a duração **que for definida pelo Diretor de Corrida após o relançamento da corrida, sendo comunicada nos monitores da cronometragem a hora do fecho da janela para a paragem obrigatória**. Este prolongamento será comunicado através dos monitores de cronometragem ou, na sua falta, através de um painel indicativo. Na volta em que o Safety Car regressa ao pitlane, não é possível aos condutores entrarem atrás do Safety-Car para a troca obrigatória de condutor, tendo de cumprir uma volta em ritmo de corrida.
- d) O tempo de paragem obrigatória para as duas corridas será de 120 segundos, medido entre o loop de entrada e o loop de saída da cronometragem no pitlane, iniciando-se quando a viatura cruza o loop de entrada do pitlane e termina quando a viatura cruza o loop de saída do pitlane. Este tempo de paragem será igual em todas as provas constantes do presente Regulamento Desportivo, independentemente do tempo que seja necessário para percorrer o pitlane.
- e) **Caso a corrida seja neutralizada por bandeira vermelha e não seja possível o seu recomeço e, se nesse espaço de tempo esteja em curso o período de paragem obrigatória, os concorrentes que não tenham ainda realizado essa paragem obrigatória não serão penalizados de acordo com o Art.13.9.4 deste Regulamento Desportivo.**

**16.2.** Ao handicap de paragem previsto acima, a ambos os condutores classificados nas três primeiras posições de cada divisão, recebem o seguinte tempo adicional ao tempo de paragem para a corrida seguinte que disputem, individualmente ou em conjunto:

- a) 10 segundos para o 1º classificado de cada divisão
- b) 05 segundos para o 2º classificado de cada divisão
- c) 03 segundos para o 3º classificado de cada divisão

**16.3.** Durante esta paragem obrigatória, as equipas com dois condutores deverão proceder à troca dos mesmos em frente à sua box ou área designada de cada equipa pela Comissão Organizadora, sendo o cumprimento da paragem da responsabilidade da equipa.

**16.4.** Uma viatura só pode deixar sua área de box quando estiver pronta para voltar à pista e quando for seguro fazê-lo. Deve entrar na "via rápida" respeitando o limite de velocidade no pitlane, sem abrandar ou parar e sem obrigar outros a parar, salvo em caso de força maior devidamente aceite pelo Diretor de Corrida ou pelos Comissários Desportivos.

**16.5.** Não é permitido às viaturas circularem a velocidade extremamente reduzida na "via rápida" das boxes como forma de cumprirem o tempo de paragem obrigatório.

**16.6.** Caso uma viatura circule a uma velocidade anormalmente lenta na "via rápida" das boxes e, com isso, prejudique um ou mais concorrentes, mediante a apresentação de um relatório do Diretor de Corrida, ou através de apresentação de provas inequívocas por vídeo ao Colégio Comissários Desportivos, esta será sancionada. A sanção base deverá ser um drive through, mas o Colégio Comissários Desportivos poderá aumentar a sanção em função da gravidade do incumprimento.

## **17. MUDANÇAS DE VIATURA**

**17.1.** As alterações de viaturas em cada prova/evento serão realizadas de acordo com o disposto nos Art.ºs 6.5.1 e 6.7 das PGAK.

## **18. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO**

**18.1.** Cada viatura levará o número de competição atribuído pela Comissão Organizadora. Os números de competição devem ser inteiros e compreendidos entre 2 e 999.

**18.2.** Os números de competição serão exclusivos na temporada do Campeonato e não podem ser reutilizados por outra equipa.

**18.3.** Os números de competição e publicidade nas viaturas devem estar em conformidade com os desenhos no Anexo 2 a este Regulamento Desportivo.

**18.4.** O nome ou o emblema da marca da viatura de competição deve constar no local de origem. Os nomes dos condutores devem constar de cada lado da carroçaria.

**18.5.** Todos os concorrentes devem cumprir as diretrizes estabelecidas nas regras da publicidade obrigatória de viaturas, equipas e condutores do CPV/IS nomeadamente nenhum patrocínio de marcas que competem diretamente com os patrocinadores do Campeonato é permitido.

**18.6.** Cada equipa deve assinar o Acordo Comercial de Equipa em duas vias e devolvê-los à Comissão Organizadora, no limite, antes do início da primeira prova/evento da qual participam. A não assinatura do Acordo pode provocar a anulação da inscrição na prova/evento e ver recusada a sua participação.

**18.7.** As equipas inscritas com licenças diferentes devem usar nomes de equipas comerciais diferentes. Os concorrentes inscritos com licenças diferentes devem usar a decoração das suas viaturas de competição diferentes. Dentro de qualquer equipa, as viaturas devem ter características facilmente distinguíveis (sujeito à aprovação da Comissão Organizadora e/ou do Diretor de Corrida).

## **19. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS**

Em cada prova/evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, dos condutores e viatura de competição.

**19.1.** Quando da inscrição as equipas com dois condutores serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º condutor (1º condutor faz a primeira corrida, 2º condutor faz a segunda corrida). Esta ordem pode ser alterada em documento oficial durante as verificações administrativas até ao Briefing. Após este momento, esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e autorizada pelos Comissários Desportivos com respetiva penalização, conforme disposto acima.

**19.2.** Toda a equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada conforme o disposto acima.

**19.3.** O Condutor 1 será o que tiver a categorização mais baixa, Condutor 2 será o que tiver a categorização mais alta. Caso os condutores tenham a mesma categorização, a ordem de condução deve ser dada pela equipa.

## **20. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

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

**20.2.** Aquando das verificações técnicas iniciais, o concorrente terá de apresentar o Passaporte Técnico (PT) e a Ficha de Homologação de cada uma das suas viaturas inscritas na prova/evento.

**20.2.1.** Poderá ser apresentado um passaporte técnico FIA ou proveniente de outra ADN, desde que de forma pontual. Sempre que um concorrente inscrito no Campeonato de Portugal de Velocidade participe em

mais do que duas provas/evento com a mesma viatura com PT de outra ADN ou FIA, terá de requerer um PT FPAK de modo a ser efetuada uma monitorização da referida viatura (conforme Art.º 10.2.2 das PGAK).

**20.2.2.** No caso de viaturas de competição provenientes de troféus monomarca, deverá ser apresentado o regulamento do troféu de origem da viatura, previamente acordado com a Comissão Técnica.

**20.3.** As viaturas de competição terão de se apresentar à verificação técnica inicial no horário indicado nas seguintes condições:

**20.3.1.** com fichas de homologação e passaporte técnico da viatura de competição;

**20.3.2.** com certificados do depósito de combustível e do arco de segurança;

**20.3.3.** sem combustível;

**20.3.4.** com restritores preparados para selagem e arame a ser fornecido pela equipa;

**20.3.5.** com lastro preparado para selagem e arame fornecido pela equipa;

**20.3.6.** com o motor selado pelo fabricante ou pronto para selar da seguinte maneira:

**20.3.7.** os concorrentes devem fazer orifícios suficientes nos pernos ou dois parafusos consecutivos no reservatório do cárter de óleo (seco ou molhado), cabeça do cilindro e tampas da cabeça do cilindro. Deve ser instalado arame de cada lado do motor, vindo do cárter, unindo cada grupo de parafusos/orifícios para que essas peças não possam ser separadas. As pontas dos arames devem ser suficientemente compridas e não devem ser torcidas para permitir a fixação dos selos.

**20.3.8.** para viaturas equipadas com turbo compressor, o turbo deve estar pronto para ser selado;

**20.3.9.** com identificação e luzes adicionais instaladas, se aplicável;

**20.3.10.** com todos os autocolantes obrigatórios (patrocinadores, técnicos / de segurança / campeonatos) de acordo com os Grafismos (ver Anexo 2);

**20.3.11.** com pneus slick em conformidade com o Art.º 20.1.

**20.4.** O peso da viatura e demais informações específicas da mesma (número de selos, diâmetro do restritor, distância ao solo), que estarão inscritos no passaporte técnico, são de inteira e exclusiva responsabilidade do concorrente. Caberá sempre ao concorrente fornecer, a qualquer momento durante a prova/evento, a comprovação de que a viatura de competição e equipamentos estão em conformidade com os regulamentos técnicos e as informações respeitantes ao BOP em vigor.

**20.5.** O Data Logger pode ser lido e verificado a qualquer momento durante a prova/evento, após uma decisão do Diretor de Corrida, Comissários Desportivos e/ou Delegado Técnico. Para este efeito, os concorrentes são responsáveis por guardar uma cópia de todos os dados de todas as sessões sem os modificar, eliminar ou alterar até duas horas após o final da última corrida da prova/evento.

**20.6.** Os Comissários Desportivos publicarão as conclusões do Delegado Técnico cada vez que as viaturas forem verificadas durante a prova/evento.

**20.7.** Se uma viatura não estiver em conformidade com a sua ficha de homologação, regulamento técnico e / ou com o BOP aplicável, os Comissários Desportivos irão analisar o relatório do Delegado Técnico e aplicarão uma penalidade de acordo com disposto no Art.º 20.13 das PEV 2024.

**20.8.** Se os Comissários Desportivos constatarem, através de relatório do Delegado Técnico, que qualquer concorrente ou fabricante forneceu informações que foram enganosas, que influenciaram de forma inadequada o processo BOP ou onde o desempenho subsequente de um concorrente ou fabricante é superior ao resultado esperado, poderão impor sanções ou penalidades antes, durante ou após a prova/evento.

**20.9.** Se uma viatura for verificada no final da segunda sessão de treinos cronometrados e não estiver em conformidade, os Comissários Desportivos aplicarão uma penalidade de acordo com o definido nos Art.º 20.13 das PEV 2024, a qual será aplicável a ambas sessões de treinos cronometrados.

**20.10.** No caso de aplicação de uma penalidade, de acordo com o definido nos Art.º 20.13 das PEV 2024, que não implique a perda de tempos ou desqualificação das sessões de treinos cronometrados, será, adicionalmente, retirada a(s) melhor(es) volta(s) das sessões ao concorrente que tenha sido penalizado por não conformidade técnica, para garantir que não lhe é atribuída pontuação pela volta mais rápida com uma viatura que não está em conformidade.

**20.11.** Todas as medições terão de ser feitas com a viatura parada numa superfície plana e horizontal na Box Técnica, conforme o local definido pelo Delegado Técnico da prova/evento.

## **21. PNEUS**

- 21.1.** Durante as sessões de treinos cronometrados e corridas e, em todas as provas do calendário do campeonato, apenas podem ser utilizados pneus da marca e fornecedor autorizados pela Comissão Organizadora.
- 21.2.** A lista de especificações de pneus aprovados será publicada, sendo que cada equipa terá de usar as medidas específicas designadas para cada viatura/evento.
- 21.3.** Qualquer tratamento químico e / ou mecânico dos pneus é proibido. A banda de rodagem e o perfil original do pneu não podem ser modificados ou cortados. É proibida a modificação da marcação, referência, informação escrita no pneu ou qualquer meio de rastreabilidade. Isso inclui o código de barras, número de série do fabricante, tipo de pneu, dimensões e quaisquer outros itens relevantes.
- 21.4.** As equipas devem respeitar os limites detalhados no folheto técnico emitido pelo fornecedor oficial do Campeonato e recebido pela Comissão Organizadora antes da primeira prova/evento, bem como os constantes de aditamentos com origem em propostas do Delegado Técnico ou Promotor recebidos durante o Campeonato. Qualquer incumprimento levará à aplicação de penalidade por parte dos Comissários Desportivos.
- 21.5.** Os concorrentes e condutores devem assinar o formulário de reconhecimento de riscos emitido pelo fornecedor oficial do Campeonato antes da primeira prova/evento em que participe no Campeonato.
- 21.6.** Um pneu novo é aquele que é inscrito pela primeira vez na prova/evento. Um pneu só pode ser registado para uma viatura, definido pelo número de competição da viatura.
- 21.7.** Um pneu usado é aquele que foi inscrito para uma viatura numa prova/evento anterior com o mesmo número de competição da viatura. O fornecedor oficial de pneus do Campeonato mantém uma lista dos pneus que foram registados durante o Campeonato.
- 21.8.** Um conjunto de pneus consiste em dois pneus dianteiros e dois traseiros.
- 21.9.** Um pneu de chuva é um pneu projetado para uso em pista molhada e possui ranhuras em mais de 25% simetricamente em torno da linha central do pneu.
- 21.10.** Os pneus de chuva só podem ser usados após a pista ter sido declarada molhada pelo Diretor de Corrida para a sessão em questão (treinos livres, treinos cronometrados ou corridas). Estes pneus de chuva não serão marcados, mas terão de ser da marca e composto autorizado pela Comissão Organizadora. Durante a corrida, em caso de mudança de tipo de pneu (pneus de seco para pneus de chuva ou vice-versa), é necessária uma paragem obrigatória de 2 (dois) minutos contados entre a entrada e saída do pitlane.
- 21.11.** Durante esta paragem para troca de condutores é permitido efetuar outras operações na viatura, mas não é permitido trocar de pneus, mesmo caso a janela de troca esteja aberta.  
**São consideradas mudanças de pneus as seguintes operações:**
- **Mudança de um ou mais pneus do mesmo composto (seco ou chuva) independentemente se é novo ou previamente usado;**
  - **Mudança de pneus de compostos diferentes (de seco para chuva ou vice-versa);**
  - **Rotação dos pneus montados (de frente para trás e vice versa, cruzar pneus, etc), com exceção das viaturas da divisão TCR;**
- A mudança de um pneu furado é considerada como um caso de força maior e não é considerado para o efeito acima mencionado nem obriga à paragem definida no Art. 21.10 do presente Regulamento Desportivo, desde que seja trocado apenas o pneu furado e o mesmo seja apresentado ao Delegado Técnico para efetuar o relatório relativamente a esta operação.**
- 21.12.** Limitação de pneus para pneus de tempo seco:
- a)** Para as viaturas participantes das divisões GT4 Pro, GT4 Bronze e GT4 Am do Campeonato: podem ser marcados no máximo dois (2) conjuntos de pneus de seco, novos ou usados (num total de 8 pneus), para utilização nas sessões de treinos cronometrados e corridas.
  - b)** Para as viaturas participantes na divisão TCR podem ser marcados no máximo dez (10) pneus de seco, novos ou usados para utilização nas sessões de treinos cronometrados e corridas



- c) Nas divisões GTX, Cup, TC e TCL4, podem ser marcados no máximo um (1) conjunto de pneus de seco, novos ou usados (num total de 4 pneus) para utilização nas sessões de treinos cronometrados e corridas.
  - d) Um conjunto de pneus usados pode ser marcado para mais que uma prova/evento.
  - e) Durante as sessões de treinos livres e privados, a utilização dos pneus é livre.
- 21.13.** A parede lateral externa de todos os pneus que serão usados numa prova/evento será marcada com uma identificação única, que deve permanecer visível e legível durante toda a prova/evento.
- 21.14.** A verificação dos pneus será realizada de acordo com a lista de códigos de barras dos pneus fornecida pelo fornecedor oficial do Campeonato ao Delegado Técnico. O prazo para fornecer esta lista de código de barras do pneu (em formato digital) é uma (1) hora (60 minutos) antes da primeira sessão de treinos cronometrados.
- 21.15.** As marcações dos pneus feitas pelos concorrentes só podem ser de cor branca.
- 21.16.** A utilização de quaisquer sistemas de aquecimento de pneus é proibida.
- 21.17.** Além dos conjuntos de pneus permitidos de acordo o artigo acima, cada viatura inscrita no Campeonato para a totalidade da temporada, será permitida uma alocação de dois pneus joker para tempo seco para serem usados para substituição de pneus danificados ou inutilizáveis em treinos cronometrados e / ou corrida.
- 21.18.** A utilização de um pneu joker será pedida pelo concorrente, por escrito e contendo a referência do pneu danificado e do seu substituto e só será permitida após a verificação do Delegado Técnico, que fará a verificação do pneu danificado ou inutilizado em conjunto com o técnico de pneus indicado pelo fornecedor oficial do Campeonato. Após a confirmação do Delegado Técnico e do fornecedor oficial de pneus do Campeonato, os Comissários Desportivos autorizarão a utilização do pneu joker em substituição do pneu danificado ou inutilizado.
- 21.19.** Cada viatura poderá requerer um pneu joker em cada prova/evento em que se inscreva.
- 21.20.** Se, durante a corrida, apenas caso exista um pneu danificado ou defeituoso tiver de ser substituído será considerado como um uso de pneu joker. A decisão do que é um pneu danificado ou defeituoso é uma decisão única e exclusiva do Delegado Técnico. Esta substituição deve ser notificada antes do final da prova/evento ao Delegado Técnico e aos Comissários Desportivos, sob pena de uma sanção a aplicar pelos Comissários Desportivos que pode ir até à desqualificação do concorrente. Nenhuma mudança de condutor pode ser realizada durante essa paragem.

## **22. PESAGEM**

- 22.1.** No caso das viaturas das divisões GT4 Pro, GT4 Bronze e GT4 Am, o condutor(es) não está(ão) incluídos no peso mínimo do BOP da viatura.
- 22.2.** No caso das viaturas da divisão TCR, o peso do BOP já inclui o peso do condutor. Assim, em caso de equipas com dois condutores e, para se determinar o "*minimum racing weight*", deve ser calculado o peso da viatura acrescido do peso médio dos dois condutores.
- 22.3.** O peso de qualquer viatura poderá ser verificado a qualquer momento durante a prova/evento:
- 22.4.** Se o peso de uma viatura for inferior ao especificado nos Regulamentos Técnicos e aditamentos, o concorrente em questão será desclassificado da sessão, exceto quando a insuficiência de peso resultar da comprovada perda acidental de uma ou mais peças durante a sessão.
- 22.5.** Nenhuma substância pode ser adicionada, colocada ou removida de uma viatura após ter sido selecionada para pesagem durante ou após qualquer uma das sessões.
- 22.6.** Ninguém, para além, Comissários Técnicos, pode entrar ou permanecer na área técnica sem a permissão específica do Delegado Técnico.
- 22.7.** Qualquer infração ao presente Artigo será alvo de penalidade a critério dos Comissários Desportivos.
- 22.8.** Ao contrário do indicado nas PEV e PGAK, não existe qualquer tolerância sobre o valor mostrado na balança, sendo os restantes procedimentos de pesagem e repesagem aplicados.

## **23. RECOLHA DE DADOS**

- 23.1.** Em todas as provas/eventos do Campeonato deve ser instalado em todas as viaturas de competição (exceto nas divisões GTX, Cup, TC e TCL4) o sistema data logger, com sensores adicionais, designado pela Comissão Organizadora, de acordo com o Anexo 1 deste regulamento.
- 23.2.** Será responsabilidade de cada equipa concorrente instalar este sistema de data logger, cabo, antena e demais sensores que sejam necessários e garantir que esteja a funcionar corretamente durante toda a prova/evento.
- 23.3.** Todas as viaturas sem data logger ou que não estejam a funcionar corretamente e não estejam em conformidade com os regulamentos, poderão vir a ser penalizados pelos Comissários Desportivos.

## **24. SEGURANÇA GERAL**

- 24.1.** Durante uma prova/evento, o motor só pode ser acionado com o motor de arranque.
- 24.2.** Sempre que a pista for declarada como "pista molhada", todas as viaturas devem circular com as luzes acesas. Fica a critério do Diretor da Prova decidir se um condutor deve ser parado porque sua luz traseira não está a funcionar. Se uma viatura for mandada parar por este motivo, apenas poderá regressar à pista quando o problema estiver solucionado.
- 24.3.** Em qualquer momento da sessão, uma ou mais bandeiras amarelas poderão ser agitadas nos postos de sinalização dos comissários de pista, o que indicará a existência de algum tipo de perigo na pista. Os condutores devem reduzir a velocidade e estar preparados para mudar de direção ou, possivelmente, parar, sendo o seguinte aplicável:
- a)** O Diretor de Corrida usará os tempos do setor de cronometragem como referência para detetar qualquer melhoria de tempos, sempre que o sistema de cronometragem do circuito o permita.
  - b)** Deve ser evidente que o condutor reduziu a velocidade no sector onde se encontra declarada a zona de bandeiras amarelas.
  - c)** Ultrapassar é estritamente proibido sob tais circunstâncias.
- 24.4.** Quanto forem utilizadas duplas bandeiras amarelas durante os treinos livres e treinos cronometrados, deve ser evidente que um condutor não tentou definir um tempo de volta significativo; isso significa que o condutor deve abandonar a volta (isso não significa que ele tenha que ir para os boxes, pois a pista pode ficar limpa na volta seguinte).
- 24.5.** Qualquer infração desta regra durante as sessões de treinos livres e treinos cronometrados resultará nas seguintes penalidades:
- a)** Primeira infração: anulação do melhor tempo da sessão do condutor.
  - b)** Segunda infração: anulação dos três melhores tempos da sessão do condutor.
  - c)** Terceira infração: anulação de todos os tempos registados na sessão.

## **25. PITLANE E BOXES**

- 25.1.** A fim de evitar qualquer dúvida, o pitlane estará dividido em duas vias, definidas do seguinte modo:
- a)** a via mais próxima do muro de separação entre a pista e o pitlane é denominada "via rápida".
  - b)** Toda a viatura que se encontre na "via rápida" tem de estar com o condutor a bordo sentado na sua posição normal de condução e em ordem de marcha, inclusive quando a viatura estiver a ser empurrada pelos mecânicos;
  - c)** a via mais próxima das boxes é denominada "via interior" e é a zona onde é permitido trabalhar nas viaturas enquanto estão no pitlane;
  - d)** toda a viatura que circule na "via rápida" tem prioridade sobre as que se encontrem na "via interior" e queiram aceder à "via rápida";
  - e)** Uma viatura que que circule na "via rápida" do pitlane não pode ultrapassar outra viatura que circule à sua frente até à saída do pitlane, exceto em caso de força maior motivada por avaria que impeça a viatura de circular na "via rápida" sem prejudicar outros condutores.
  - f)** Não será considerada ultrapassagem quando a viatura ultrapassada sair da "via rápida" e se dirigir para a "via interior" para receber assistência na sua zona designada.

**g)** Quaisquer infrações às alíneas acima serão penalizadas ao critério dos Comissários Desportivos.

- 25.2.** É responsabilidade da equipa permitir que a sua viatura regresse à “via rápida” após uma paragem nas boxes apenas quando for seguro fazê-lo.
- 25.3.** Os condutores só estão autorizados a deslocar-se para a “via rápida” do pitlane quando o semáforo verde estiver aceso.
- 25.4.** Nenhuma operação pode ser realizada na viatura que se encontre na “via interior” do pitlane por mais de três (3) mecânicos.
- 25.5.** Um elemento da equipa com a função de controlador (o 4º membro) pode supervisionar o trabalho dos mecânicos na viatura. Pode circular à volta da viatura enquanto estiver parada na “via interior”, mas não pode tocar na viatura, nos condutores e/ou nas peças de reposição, limitando-se a sua função à de observação e verificação visual.
- 25.6.** Durante uma paragem obrigatória durante a corrida, o condutor que está a ser substituído pode ajudar o condutor substituto a entrar na viatura e apertar os cintos, mas não pode trabalhar na viatura. Um dos mecânicos autorizados a estar na zona de trabalho pode ajudar os condutores durante a operação de troca de condutores.
- 25.7.** É permitida a reposição de lubrificantes e fluidos diversos, exceto combustível, durante as sessões de treinos e corridas na área de box de cada equipa.
- 25.8.** Durante qualquer paragem no pitlane, não é obrigatório desligar o motor. No entanto, caso seja desligado, o motor apenas poderá ser posto em marcha quando a viatura estiver com todas as rodas em contacto com o solo e antes de regressar à pista para a sessão de treinos e/ou corrida.
- 25.9.** Durante as sessões de treinos cronometrados e corridas, não é permitido às equipas colocarem as viaturas dentro das boxes para assistência. Todas as intervenções serão feitas na “via interior”.

## **26. COMBUSTÍVEL E REABASTECIMENTO**

Não é permitido o reabastecimento das viaturas durante qualquer sessão de treinos oficial e corridas, incluindo o intervalo entre as sessões de treinos cronometrados 1 e 2.

## **27. TREINO LIVRE, TREINOS CRONOMETRADOS**

- 27.1.** Não é permitido que qualquer viatura ou condutor inscrito efetuar qualquer tipo de treinos ou 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 pela Comissão Organizadora. Em caso de incumprimento, a equipa irá partir do final da grelha de partida em ambas as corridas. Esta interdição é apenas para treinos ou testes privados, não inviabilizando a participação oficial noutras competições.
- 27.2.** A prova/evento poderá ter sessões de treinos livres com duração máxima de 40 minutos.
- 27.3.** Existirão duas sessões de treinos cronometrados com uma duração mínima de 15 minutos. Se a viatura for partilhada por 2 condutores, o condutor 1, designado para o efeito nas verificações administrativas de acordo com o presente Regulamento Desportivo, terá de fazer a primeira sessão de treinos cronometrados e condutor 2 terá de fazer a segunda sessão de treinos cronometrados.
- 1.** A ordem de partida da corrida 1 será determinada pelo melhor tempo da sessão de treinos cronometrados
  - 2.** A ordem de partida da corrida 2 será determinada pelo melhor tempo da sessão de treinos cronometrados 2
  - 3.** O condutor que faz a sessão de treinos cronometrados 1 terá de iniciar a corrida 1.
  - 4.** O condutor que faz a sessão de treinos cronometrados 2 terá de iniciar a corrida 2.
- 27.4.** Haverá um intervalo mínimo de 5 minutos entre a sessão de treinos cronometrados 1 e a sessão de treinos cronometrados 2. O tempo dos 5 minutos começa a contar assim que os 15 minutos tempo dos treinos cronometrados 1 terminarem e/ou a primeira viatura vir a bandeira de xadrez.
- 27.5.** O intervalo entre as sessões inicia-se após o sinal de final da sessão de treinos cronometrados 1, e a sessão de treinos cronometrados 2 terá início quando a luz verde do pitlane acender. A hora exata do início das sessões de treinos cronometrados poderá ser anunciada nos monitores da cronometragem.

- 27.6.** Desde o início do Treino Cronometrado 1 será aplicado o regime de parque fechado, e nenhum trabalho poderá ser feito nas viaturas, exceto a troca de condutor e pneus. Nenhum laptop ou computador pode ser conectado à viatura, nem nenhuma transferência de dados pode ser realizada. Qualquer infração ao regime de parque fechado será reportada aos Comissários Desportivos.
- 27.7.** Caso seja definido no Briefing inicial, durante o intervalo e, no sentido de otimizar o espaço disponível na via interior e permitir um trabalho seguro e sem perturbações às equipas colocadas nas boxes vizinhas, as viaturas deverão ser colocadas na via interior de frente e num ângulo de, aproximadamente, 45° relativamente à “via rápida” do pitlane. O regresso à “via rápida” do pitlane far-se-á recuando a viatura com o apoio de, no mínimo, 2 assistentes, sem nunca se recorrer aos próprios meios da viatura para tal efeito.
- 27.8.** Todas as viaturas abandonadas no circuito durante a primeira sessão de treinos livres e / ou a primeira sessão de treinos cronometrados serão trazidos de volta às boxes o mais rápido possível e podem participar na sessão seguinte, desde que reúnam condições de segurança para tal.
- 27.9.** Conforme disposto no presente Regulamento Desportivo, não é permitido colocar a viatura dentro da box durante as sessões de treinos cronometrados para efetuar qualquer reparação na mesma, devendo as referidas reparações feitas na via interior do pitlane. O portão de acesso ao pitlane das boxes deve ser mantido aberto durante toda a sessão de treinos cronometrados.
- 27.10.** Durante a sessão de treinos cronometrados 1, as viaturas serão colocadas pela ordem de tempos do treino livre na “via rápida” do pitlane antes da abertura do semáforo verde. As equipas serão chamadas por um responsável da organização ou por um comissário de boxes para a sua posição no pitlane. Caso a equipa chamada não esteja pronta para ocupar o seu lugar na “via rápida” do pitlane, ou indicar que não deseja sair naquele momento, apenas poderá entrar em pista após todos as viaturas que estejam na “via rápida” do pitlane tenham saído.  
Durante o intervalo entre a sessão de treinos cronometrados 1 e 2, a “via rápida” estará aberta e as equipas poderão aguardar pelo início dos treinos cronometrados 2 junto ao semáforo do final do pitlane
- 27.11.** Sempre que a Comissão Organizadora desejar, os treinos cronometrados podem ser divididos em duas sessões. Nesse caso, no horário do evento será explícito que existirão duas sessões de treinos cronometrados 1 e duas sessões de treinos cronometrados 2, sendo que cabe à Comissão Organizadora pré-designar que divisões ou categorias participam em qual das sessões. A constituição da grelha de partida da corrida 1 será em função dos melhores tempos do cômputo das duas sessões de treinos cronometrados 1, o mesmo sucedendo com os treinos cronometrados 2 para a corrida 2. As regras de parque fechado entre os treinos cronometrados 1 e 2 manter-se-ão.
- 27.12.** Em caso de existirem sessões de treinos cronometrados separadas, e em situações extraordinárias de mudança de aderência da pista entre as sessões de treinos cronometrados, é possível, por motivos de segurança, que o Colégio de Comissários Desportivos decida organizar a grelha de partida por divisões, colocando primeira todos os participantes da divisão A, seguidos de todos os participantes da divisão B, seguidamente da C, etc.

## **28. GRELHA DE PARTIDA**

- 28.1.** No final de todas as sessões de treinos cronometrados, será publicada uma classificação final com o melhor tempo alcançado por cada um dos condutores que tenham tomado parte da sessão.
- 28.2.** As grelhas de partida para cada uma das corridas serão elaboradas com base nos melhores tempos de cada condutor obtidos nas sessões de treinos cronometrados. Se dois ou mais condutores registarem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que realizou o tempo em primeiro lugar, e assim sucessivamente.
- 28.3.** Se mais de um condutor não se qualificar na sessão, será autorizado a participar nas corridas, sendo a ordem de inclusão na grelha será como se segue:
- Primeiro: qualquer condutor que tentou definir um tempo de qualificação iniciando uma ‘volta rápida’;
  - Segundo: qualquer condutor que não conseguiu iniciar uma volta rápida;
  - Terceiro: qualquer condutor que não conseguiu sair do pitlane.

## **29. PROCEDIMENTO DE PARTIDA**

- 29.1.** O procedimento de partida ocorrerá de acordo com o programa oficial da prova/evento. No mínimo 10 minutos antes do horário de início da corrida, as viaturas deixarão o pitlane para fazer uma volta de reconhecimento. No final desta volta, as viaturas irão dirigir-se para a posição na grelha, desligando o motor assim que estejam imobilizadas na sua posição.
- 29.2.** Qualquer viatura que entrar no pitlane no final desta volta de reconhecimento não poderá voltar à pista e terá de partir do pitlane.
- 29.3.** Os seguintes procedimentos serão aplicados:
- a)** A aproximação da partida será anunciada por placas que serão apresentadas na linha de partida aos dez minutos, cinco minutos, três minutos, um minuto e quinze segundos antes do início da volta de formação, cada uma das quais será acompanhada por um aviso sonoro.
  - b)** Quando o sinal de dez minutos é mostrado, será acesa a luz verde do semáforo no pitlane, podendo as viaturas dar início à sua volta de reconhecimento.
  - c)** Quando o sinal de cinco minutos é mostrado, será acesa a luz vermelha do semáforo no pitlane. Qualquer viatura que chegue ao final do pitlane após o sinal "cinco minutos" deve partir atrás de qualquer outra viatura já alinhado junto à linha do semáforo de saída do pitlane.
  - d)** As mudanças de pneus na grelha de partida somente serão permitidas até à apresentação da placa de três minutos.
  - e)** **Eliminado**
  - f)** Após a **apresentação da placa** de três minutos, todas as viaturas devem estar com as rodas montadas e assentes no solo. A partir deste sinal as rodas só podem ser removidas nas boxes. Qualquer viatura que não tenha todas as rodas totalmente montadas o será sancionada com uma penalização de drive-through. Todos, exceto condutores, oficiais e no máximo 1 (um) técnico da equipa, devem deixar a grelha.
  - g)** Quando o sinal de um minuto for mostrado, **termina o prazo para que seja realizada qualquer operação de ajuda mecânica exterior nas viaturas que estão na grelha de partida**, os motores devem ser acionados **pelos condutores que devem estar ao volante e com os cintos apertados** e o último mecânico deve sair da grelha.
  - h)** Sinal de quinze segundos: após este sinal, uma bandeira / luz verde será mostrada na frente da grelha e as viaturas iniciarão uma volta de formação atrás do Leading Car, mantendo sua ordem de partida. Durante esta volta, a formação deve ser mantida o mais fechada possível.
  - i)** O procedimento de início de uma prova/evento pode ser modificado pelo Regulamento Particular ou por Aditamento dos Comissários Desportivos.
  - j)** Uma penalidade mínima de drive through será aplicada a qualquer condutor que, na opinião dos Comissários Desportivos e / ou Diretor de Prova, ultrapasse desnecessariamente outra viatura durante a volta de formação.
  - k)** Será utilizado o procedimento de partida rolante definido nas Art.º 30.9 das PEV 2024.
  - l)** Uma penalização de drive through será aplicada por uma falsa partida.
- 29.4.** Somente nos seguintes casos, qualquer variação no procedimento de partida será permitida:
- a)** Se começar a chover após o sinal de cinco minutos, mas antes do início da corrida e, na opinião do Diretor da Corrida, as equipas devem ter a oportunidade de trocar os pneus, as luzes amarelas serão mostradas e o procedimento de partida começará novamente com a placa de dez minutos.
  - b)** Se o início da corrida for iminente e, na opinião do Diretor da Corrida, o volume de água na pista for tal que não pode ser negociado com segurança mesmo em pneus de chuva, as luzes amarelas serão mostradas na linha e as informações sobre o provável atraso serão exibidas nos monitores da cronometragem. Assim que a hora de início for conhecida, um aviso de pelo menos dez minutos será dado.
  - c)** Se a corrida for iniciada atrás do Safety Car, aplicar-se-á o previsto no Art.º 34.8 das PEV 2024.

### **30. CORRIDA**

- 30.1.** O condutor tem de conseguir voltar à corrida por conta própria. Pode ser ajudado pelos comissários de pista a posicionar-se ou a sair de uma escapatória, mas tem de conseguir voltar a ligar o motor sem ajuda externa.
- 30.2.** Durante a corrida, os condutores que saem do pitlane devem fazê-lo somente quando a luz do semáforo na saída estiver verde e sob sua própria responsabilidade.

### **31. SAFETY CAR**

De acordo com o Artº 2.10 do Anexo H do Código Desportivo Internacional da FIA.

### **32. FINAL DA CORRIDA**

- 32.1.** O sinal de fim de corrida será dado na linha assim que o líder a cruzar após o tempo programado ter decorrido. No caso de o líder parar na última volta, mas estiver mais de uma volta completa à frente do próximo condutor mais bem colocado na passagem anterior da linha, a bandeira de xadrez será mostrada assim que este próximo condutor melhor colocado cruzar a linha.
- 32.2.** Se, por qualquer razão, o sinal de fim de corrida for dado antes do tempo programado ter decorrido, a corrida será considerada como terminada quando o líder cruzar a linha pela última vez antes do sinal ser dado.
- 32.3.** Se o sinal de fim de corrida for atrasado por qualquer motivo, a corrida será considerada como terminada quando terminar o tempo previsto para a duração da mesma.

### **33. CLASSIFICAÇÃO**

- 33.1.** O condutor que cruzar a linha em primeiro lugar será aquele que percorreu a maior distância no tempo programado. Para os fins deste artigo, o tempo programado significa o período desde o início da corrida até e, incluindo a exibição da bandeira de xadrez. Todos os condutores serão classificados levando em consideração o número de voltas completas que percorreram e, para aqueles que completaram o mesmo número de voltas, a ordem em que cruzaram a linha.
- 33.2.** Os condutores que tiverem percorrido menos de 75% do número de voltas do vencedor da sua divisão (arredondado para o número inteiro de voltas mais próximo) não serão classificados.
- 33.3.** As classificações provisórias e finais serão publicadas no Quadro Oficial de Avisos e no Quadro Digital (se aplicável) assim que possível após a sessão de treinos ou corrida. Estes serão os únicos resultados válidos, sujeitos a quaisquer alterações que possam ser feitas ao abrigo do CDI, PGAK, PEV e dos presentes Regulamentos Desportivos.

## **ANEXO I: EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO**

### **CÂMARAS ONBOARD (Art 12.2)**

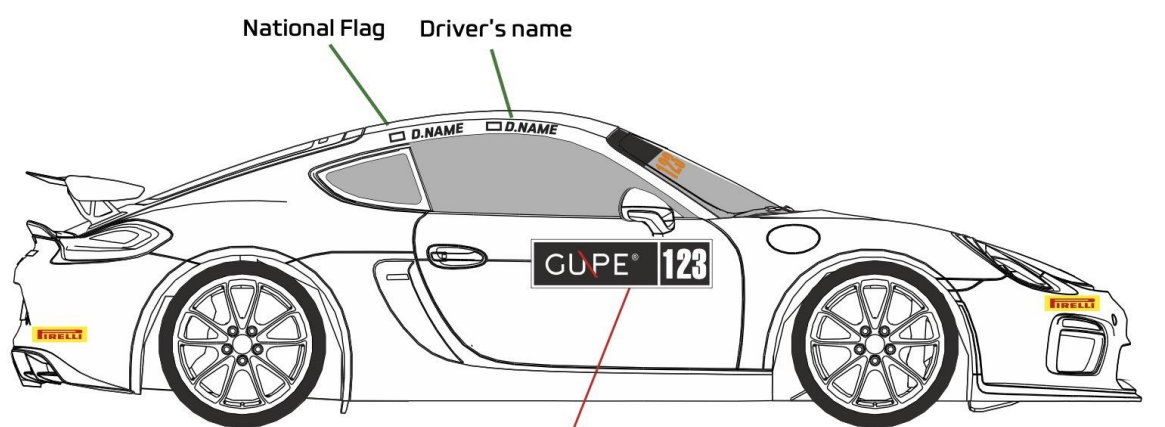
*Todas as viaturas têm de estar equipadas com a câmara oficial do campeonato. Caso não seja designada uma câmara oficial do campeonato, é obrigatório o uso de uma câmara interna da viatura (onboard camera) que deve ser instalada de acordo com o Artº 12.3.*

### **DATA LOGGER (Artº 23)**

*Emotag SRO-DL1 serialnumber > 22300 ou Emotag SRO-RTSL serialnumber > 22760*

# SUPERCARS

## CAR LAYOUT 2024



Front door race number plates on both sides (67 x 18 cm)  
Number plate with color category and sponsor

### Additional stickers:

- Name of the driver: Initial of the first name, dot, space, family name (e.g. J. Smith)  
Color: Contrasting with the car  
Position on each side: top side window  
Minimum height - 30mm
- National flag dimensions: Name height  
Position on the left of the Driver's name.



# SUPERCARS

CAR LAYOUT 2024



Front Door Race Number: 67 x 18 cm



Windshield Banner: h.20 cm



Windshield Number: h.22 cm / orange



**ANEXO II: GRAFISMOS E PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA**

# SUPERCARS

## CAR LAYOUT 2024



**Bumper Stickers:**



**Category ID (Numbers and Windshield Banners)**

**GT4 PRO**

**GT4 BRONZE**

**GT4 AM**

**GTC**

**TOURING CARS**

## ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
7.2.4 / 12.06	Novo	16.1 c) / 12.06	Atualizado	16.1 e) / 12.06	Novo
21.11 / 12.06	Atualizado	29.3 e) / 12.06	Eliminado	29.3 f) / 12.06	Atualizado
29.3 g) / 12.06	Atualizado				

<b>Art. 16.1 c)</b>	<p><b>c)</b> Se durante a janela de tempo para troca de condutores e cumprimento de handicap adicional da paragem obrigatória, estiver em curso um procedimento de Safety Car, ou a corrida for suspensa, será decisão do Diretor de Prova prolongar a janela de tempo para troca de condutores, independentemente do período da janela de tempo ter terminado ou não durante a intervenção. Este prolongamento terá a duração <del>de 5 minutos ou 10 minutos, consoante o número de inscritos ou as circunstâncias da corrida.</del> Este prolongamento será comunicado através dos monitores de cronometragem ou, na sua falta, através de um painel indicativo. Na volta em que o Safety Car regressa ao pitlane, não é possível aos condutores entrarem atrás do Safety-Car para a troca obrigatória de condutor, tendo de cumprir uma volta em ritmo de corrida.</p>
<b>Art. 29.3 e)</b>	<p><b>e)</b> <del>Quando a placa de três minutos for mostrada, não será possível efetuar qualquer operação na viatura. Para evitar dúvidas: a verificação e / ou alteração da pressão dos pneus será considerada uma operação na viatura e, portanto, não é mais permitida a partir da placa de três minutos.</del></p>
<b>Art. 29.3 f)</b>	<p><b>f)</b> Após <del>este sinal</del> de três minutos, todas as viaturas devem estar com as rodas montadas e assentes no solo. A partir deste sinal as rodas só podem ser removidas nas boxes. Qualquer viatura que não tenha todas as rodas totalmente montadas <del>ou que seja alvo de qualquer operação após o sinal de três minutos</del> será <b>sancionado</b> com uma penalização de drive-through. Todos, exceto condutores, oficiais e no máximo 1 (um) técnico da equipa, devem deixar a grelha.</p>