

Publicado em 25.03.2021

Atualizado em 03.07.2024

VISA FPAK Nº 631/SSS/2021 Emitido em 25/03/2021



Artigo 1 – ORGANIZAÇÃO

1.1 – A Race Ready, Eventos e Publicidade em colaboração com os seus Patrocinadores, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), organiza em 2024, uma manifestação desportiva reservada denominada **Single Seater Series**, 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 Técnico aplicáveis, e pelo presente Regulamento e por toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada pela FPAK.

1.2 – Os casos não previstos neste Regulamento, assim como todas as dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Comissão Organizadora da Single Seater Series, que submeterá tais decisões à ratificação **da** FPAK.

1.3 – Esta série destina-se a monolugares que se enquadrem com as características estipuladas nas classes descritas no artigo 7. O promotor poderá ainda enquadrar nas classes existentes **formulas** que considere adequados mas não estejam atualmente mencionados na respetiva lista de elegibilidade.

1.4 – Esta Série não terá um vencedor absoluto, mas sim vencedores **a cada uma das classes definidas no Art.7.** A classe INV não terá pontuações nem pódios.

1.5 – Para pilotos com pouca experiência existe a Rookies Cup com as seguintes regras:

1.5.1 – Todos os participantes devem utilizar **formulas** da **classe** Formula Ford Zetec (ZT) ou Formula FUN.

1.5.2 – Todos os participantes para pontuarem **na Rookies Cup** devem colocar **no formula na parte inferior do seu nome** o **logo** Rookies Cup

1.5.3 – São elegíveis para esta classificação os pilotos que no início da época não tenham participado em 5 ou mais provas/eventos de velocidade em circuito e que não tenham vencido a Rookies Cup no passado.

1.5.4 – É da responsabilidade dos pilotos fazer chegar à comissão organizadora uma declaração de palmares (ou ausência deste), que será submetida à FPAK para verificação.

Artigo 2 – PROVAS/EVENTOS PONTUÁVEIS

2.1 – O número de provas/eventos que integram a Single Seater Series, é de 4 (quatro) que se desenrolam nos seguintes 4 fins-de-semana de acordo com o seguinte calendário desportivo:

Data	Nome da Prova/ Evento	Organizador	Local
6 e 7 Abril	Algarve Welcome Spring	AIAMC	Portimão
13 e 14 Julho	Estoril Summer Party	MCE	Estoril
26 e 27 de Outubro	Algarve Classic Festival	AIAMC	Portimão
30 Novembro e 01 Dezembro	Estoril Endurance Festival	MCE	Estoril

2.1.1 – Se uma prova/evento for cancelada por motivos de força maior a Comissão Organizadora da Single Seater Series reserva-se no direito de aumentar ou reduzir o número de corridas ou de incluir um tipo diferente de prova/evento como substituição.

2.1.2 – A Comissão Organizadora da Single Seater Series reserva-se o direito de modificar o presente calendário, substituindo, suprimindo, anulando ou alterando a data de qualquer das provas/eventos, mediante a prévia autorização da FPAK.

2.1.3 – A Single Seater Series será anulada, se não forem disputados, no mínimo, 2 (duas) provas/eventos previstos em 2.1.

Art. 3 – COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora da Single Seater Series é assim constituída:

Organizador:	Race Ready, Ida		
Morada	Estrada Paco de Arcos n 66		
E-mail (geral):	info@raceready.pt	Web:	https://www.raceready.pt/singleseaterseries
Representado por:	Diogo Ferrão Ana Esteves Natacha Valador Fernando Mayer Gaspar Jorge Domingues		

Artigo 4 – LICENÇAS DESPORTIVAS

4.1 – Todos os concorrentes/**pilotos** que participem nas provas/eventos da Single Seater Series devem ser titulares de uma licença desportiva nacional B (ou superior) válida de acordo com o estipulado no regulamento de emissão de licenças desportivas da FPAK.

4.2 – Poderão ainda participar pilotos com idade igual ou superior a 16 anos, que sejam detentores de licença desportiva nacional B ou superior válida. A participação de tais pilotos nas provas/eventos da Single Seater Series ficará, contudo, condicionada às restrições impostas no Art. 2 do regulamento de emissão de licenças desportivas.

4.3 – 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.

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 piloto.

4.4 – Em cada prova/evento da Single Seater Series serão admitidos como concorrentes, os próprios pilotos e/ou os detentores de licenças coletivas. No caso de o concorrente não ser o próprio piloto, o concorrente tem de ser titular **de uma Licença nacional B ou superior válida para o ano em curso**

Artigo 5 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS

5.1 – A inscrição em cada uma das provas/eventos pontuáveis para a Single Seater Series é da responsabilidade do concorrente e deverá ser feita no website <https://www.raceready.pt/singleseaterseries> nos prazos estipulados pelos respetivos regulamentos particulares.

5.2 – A taxa de inscrição será definida pela organização em função de cada evento.

5.2.1 – Anexo e em complemento à taxa de inscrição deverá obrigatoriamente ser cobrado o premio de seguro de responsabilidade civil de todos os concorrentes e / ou pilotos, nos termos definidos pelo Artigo 17 das PGAK.

5.3 – De acordo com o Art. 3.14 do CDI a comissão organizadora **da Single Seater Series** pode recusar a inscrição numa prova/evento **de um piloto(s) ou equipa(s)**, deverá informar o interessado assim como a FPAK nos 2 dias seguintes ao encerramento das inscrições e o mais tardar cinco dias antes **do início** da Prova/ Evento (**Verificações Administrativas**). Esta recusa deverá ser justificada.

5.4 – A lista de inscritos deverá ser publicada na segunda-feira antes de cada evento. De acordo com o ponto 3.7.1 as PGAK, caso um concorrente se deseje inscrever após a lista de inscritos **ter sido publicada na página web da FPAK**, a correção da lista de inscritos tem um custo de 100€ que será cobrado ao concorrente diretamente.

5.5 – Alterações às viaturas inscritas e pilotos, podem ser feitas até **ao final das** verificações administrativas/técnicas iniciais.

Artigo 6 – EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

6.1 – Durante todo o decorrer das provas/eventos, é obrigatória a utilização, pelos pilotos, do equipamento definido no Capítulo III **Art. 1 a 4** do Anexo L ao CDI e **do Art. 11.2** das PGAK sob pena de desqualificação.

Artigo 7 - EQUIPAS e CLASSES

7.1 – Cada equipa será constituída por um máximo de 2 (dois) pilotos e um mínimo de 1 (um) piloto.

7.2 – A equipa deverá realizar a sua inscrição na **classe** correspondente às características **do seu formula**:

7.2.1 – **Classes (ver modelos elegíveis no Art. 10 abaixo):**

- PT4 – Formula 4
- **FJA - Formula Júnior Academy – F4 G1 – Chassis Mygale - M14-F4 – motor Geely G-Power JLD – 4 G 20 (Art.274 Anexo J 1991) com 570kg**
- FR2.0 – Formula Renault de 2000 a 2008, chassis Tatuus FR2000
- HTG - Heritage –**Fórmulas** dos anos 90/00 -
- FUN – Formula Fun – Classe para **fórmulas**, construídos em Portugal – ver regulamento específico
- CW - Classic Wings –**Fórmulas** dos anos 70/80
- ZT – Formula Ford Zetec
- KT – Formula Ford Kent / FF1600
- FVJ – Formula Vauxhall Jr
- INV – Para **fórmulas** não enquadrados em nenhuma outra classe, ao critério da comissão organizadora

Em todas as classes, os **formulas** elegíveis devem respeitar a totalidade do regulamento técnico da série original da qual são provenientes, exceto nos pontos mencionados **abaixo**. Os pesos mínimos e pneus admitidos em cada classe estão definidos no artigo 10 e também devem ser estes a ter em consideração se forem diferentes dos respetivos regulamentos técnicos originais. Em caso de dúvida sobre qual o regulamento técnico em questão da sua viatura, o concorrente deverá contactar a comissão organizadora.

Um concorrente que queira participar com um **formula** que não esteja na lista de **formulas** admitidos em nenhuma das classes (artigo 10), deverá contactar a comissão organizadora que decidirá se o **formula** se enquadra numa das classes, se poderá correr ao abrigo da classe “Invitational” ou se não tem enquadramento dentro da Single Seater Series. O mesmo deverá acontecer com um concorrente que tenha um **formula** que conste na lista de modelos admitidos, mas não cumpra um ou mais requisitos do regulamento técnico da série de onde é proveniente.

Artigo 8 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E NOMES DOS PILOTOS

8.1 – Para efeitos de afixação dos números de competição e dos nomes dos pilotos **em cada fórmula**, terão de ser respeitadas as dimensões e locais de afixação, de acordo com o Art. 16 do CDI.

8.2– Serão atribuídos **a todos os pilotos** números de competição permanentes para todas as provas/**eventos**, no momento da inscrição na Single Seater Series.

8.3 – Em caso de solicitação do mesmo número, este será atribuído ao concorrente que se inscreveu **em primeiro lugar** na Single Seater Series.

Artigo 9 – PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

9.1 – Ao inscreverem-se na Single Seater Series, os concorrentes obrigam-se a manter afixada nas carroçarias **dos seus formulas** a publicidade constante no plano anexo a este regulamento, nos locais e moldes indicados, devendo esta publicidade já estar afixada no momento das verificações técnicas Iniciais e manter-se colocada durante todo o evento.

9.2 – A publicidade obrigatória será fornecida pela comissão organizadora às equipas inscritas nas provas/eventos da Single Seater Series.

9.3 – Os concorrentes obrigam-se a não afixar no seu vestuário pessoal ou da sua equipa de assistência, no seu veículo ou no seu material de assistência, qualquer inscrição publicitaria de marcas, produtos ou empresas concorrentes, não autorizados previamente pela comissão organizadora.

9.4 – Caso exista alguma incompatibilidade entre os patrocinadores do concorrente e a publicidade obrigatória, tem o concorrente requerer uma autorização excepcional, que será analisada pela comissão organizadora.

Artigo 10 – FORMULAS E PNEUS ADMITIDOS EM CADA CLASSE

10.1 – Na Single Seater Series os pneus e pesos têm que respeitar a seguinte tabela:

PT4 - Formula 4 - Para formulas F4 pré-Halo					
Formulas elegíveis		Motor 1	Motor 2	Motor 3	Peso mínimo
Tatuus	F4-T014	Abarth 414TF			570Kg com Piloto
Dome	F110	TOM'S Toyota 3ZR			570Kg com Piloto
Ligier	JS F4	Honda K20C2			570Kg com Piloto
Signatech	FR1.6	Renault K4M RS			580 Kg com Piloto
Classe destinada aos F4 FIA Gen1 e aos Signatech FR1.6 que deram origem à F4 Francesa.					
Excluiu os F4 Gen2 mais modernos com Halo com o Tatus T421 e o Mygale M21					
Pneus					
Seco	Pirelli F4 composto DM		200/540-13 Frente		250/575-13 Trás
Chuva	Pirelli F4 composto WET		200/540-13 Frente		250/575-13 Trás

FJA - Formula Júnior Academy					
Formulas elegíveis		Motor 1	Motor 2	Motor 3	Peso mínimo
Mygale	M14-F4	Ford 1.6 Ecoboost	Renault - 4R	Geely G-Power JLD-4G20	570Kg com Piloto

Pneus			
Seco	Pirelli F4 composto DM	200/540-13 Frente	250/575-13 Trás
Chuva	Pirelli F4 composto WET	200/540-13 Frente	250/575-13 Trás

FR2.0 - Formula Renault 2.0 - Tatuus FR2000				
Formulas elegíveis		Série	Motor	Peso mínimo
Tatuus	FR2000	2000-2009 Formula Renault 2.0	Renault F4R	580Kg com Piloto
Formula Renault 2.0 de 2000 a 2009, chassis Tatuus FR2000, motor Renault F4R, caixa Sadev 6v.				590kg com piloto para formulas equipados com paddle shift
Exlui a geração seguinte (Barazi-Epsilon e Tatuus) com caixa Sadev 7v.				
Pneus				
Seco	Pirelli F4 composto DM	200/540-13 Frente	250/575-13 Trás	
Chuva	Pirelli F4 composto WET	200/540-13 Frente	250/575-13 Trás	

Htg - Heritage - Formulas dos anos 90/00 especificados abaixo				
Formulas elegíveis		Série	Motor	Peso mínimo
Mygale	PNC2000	Formula Novis	Ford Zetec 2.0 Redtop	555Kg com Piloto
Multi-Chassis		1995-99 Formula Renault	Renault 2.0 8V	545Kg com Piloto
Reynard	FVL	Formula Opel/Vauxhall-Lotus	Opel 2L	570Kg com Piloto
Mygale	FB02	Formula BMW	BMW K1200RS	550Kg com Piloto
Multi-Chassis		Formula Ford Duratec	Ford Duratec 1.6	495Kg com Piloto
Gloria	B4	Scouting Cup 2008	Yamaha Fazer 1000cc de Carburadores	470Kg com Piloto
Gloria	B5	Formula Azzurra	Yamaha Fazer 1000cc de Carburadores	470Kg com Piloto
Multi-Chassis		Formula Continental	Ford Zetec 2.0 Silvertop	555Kg com Piloto
Classe destinada alguns formulas específicos dos anos 90 e 00.				
Outros formulas da mesma geração que apareçam poderão ser englobados na classe				

Pneus
Livre

CW - Classic Wings - Formulas dos anos 70/80 especificados abaixo			
Formulas elegíveis	Série	Motor	Peso mínimo
Multi-Chassis	Formula Ford 2000	Ford Pinto 2.0	515Kg com Piloto
Multi-Chassis	Pre-1985 Formula 3	Motores F3 pré 85	500Kg com Piloto
Multi-Chassis	Pre-1995 Formula Renault	Renault	500Kg com Piloto
Multi-Chassis	Formula Super Vee	VW Type 3 & 4	500Kg com Piloto
Classe destinada alguns formulas específicos dos anos 70 e 80. Outros formulas da mesma geração que apareçam poderão ser englobados na classe			
Pneus			
Livre			

ZT - Formula Ford Zetec			
Formulas elegíveis	Série	Motor	Peso mínimo
Multi-Chassis	Formula Ford Zetec	Ford Zetec 1.8 Silver Top 130ps	545Kg com Piloto
Classe já existente desde o início da SSS, destinada a todos os Formula Ford Zetec			
Pneus			
Misto	Nankang AR1	185/60R13 Frente	205/60R13 Trás
Misto	Toyo R888R	185/60R13 Frente	185/60R13 Frente

KT - Formula Ford Kent			
Formulas elegíveis	Série	Motor	Peso mínimo
Multi-Chassis	Formula Ford Kent (FF1600)	Ford Kent Crossflow 1.6 GT	495Kg com Piloto
Passa agora a haver apenas uma classe destinada aos Formula Ford 1600 sem divisões por época			
Pneus			
Misto	Nankang AR1	185/60R13 Frente	205/60R13 Trás
Misto	Toyo R888R	185/60R13 Frente	185/60R13 Frente

Misto	Hoosier Vintage VFF	135/545-13 Frente	165-580-13 Trás
Misto	Avon ACB9	5.0/22.0-13 Frente	6.5/23.0-13 Trás
Misto	Avon ACB10	6.0/21.0-13 Frente	7.0/22.0-13 Trás

FVJ - Formula Vauxhall Jr				
Carros Formulas elegíveis		Série	Motor	Peso mínimo
Van Diemen	FVJ	Formula Vauxhall Jr	Opel 1.6 8v and 16v	530Kg com Piloto motores 16v
Para os Van Diemen da série monomarca Formula Vauxhall Jr em ambas as iterações com motor de 8v e 16v				495Kg com Piloto motores 8v
Pneus				
Misto	Nankang AR1	185/60R13 Frente	205/60R13 Trás	
Misto	Toyo R888R	185/60R13 Frente	185/60R13 Frente	
Misto	Hoosier Vintage VFF	135/545-13 Frente	165-580-13 Trás	
Misto	Avon ACB9	5.0/22.0-13 Frente	6.5/23.0-13 Trás	
Misto	Avon ACB10	6.0/21.0-13 Frente	7.0/22.0-13 Trás	

FUN - Formula Fun - Formulas nacionais			
Formulas elegíveis		Motor	Peso mínimo
Formulas 100% desenhados e construídos em Portugal		Provenientes de moto	460Kg com Piloto
Formulas adaptados à regulamentação da classe		Provenientes de moto	490Kg com Piloto
Classe para formulas fabricados em Portugal, ou não-nacionais adaptados. Regulamentação de chassis, pesos mínimos e motores especificada no regulamento técnico da classe.			
Pneus			
Misto	Nankang AR1	185/60R13 Frente	205/60R13 Trás
Misto	Toyo R888R	185/60R13 Frente	185/60R13 Frente

10.1- Pneus – Aquisição

a) Todos os pneus das marcas Hoosier, Toyo e Nankang devem ser adquiridos à DISPNAL Pneus SA.

b) Todos os pneus da Marca Pirelli devem ser adquiridos à Q&F, Lda.

10.2 – Os pneus utilizados na qualificação e corridas terão de estar marcados.

10.3 – Pneus – Marcação

a) Cada concorrente ou piloto apenas poderá marcar nas verificações técnicas iniciais 4 pneus por cada 2 fim-de-semanas realizados, exceto no caso dos pneus específicos para chuva **os quais não necessitam marcação**, nas classes onde estes são permitidos.

d) **Todo o controlo de pneus que o piloto vai usar no decorrer de cada evento será efetuado pelos Comissários Técnicos que terão a incumbência de vigiar o cumprimento desta norma, sendo penalizados os incumprimentos da mesma.**

e) **Fora do horário e local previstos não se poderá efetuar a dita operação, exceto após autorização dada expressamente pelos Comissários Desportivos, sendo neste caso o piloto sancionado salvo no caso da exceção prevista no Art. 10.4.**

10.4 – Numa prova/evento não é permitida a troca de pneus já marcados, exceto em caso de furos ou outros problemas **devidamente comprovado pelos fornecedores oficiais da SSS, ou pelo Chefe de comissários técnicos** e apenas por caso de segurança e não por performance **e desde que autorizada por escrito pelos Comissários Desportivos. Nesse caso não haverá qualquer sanção.**

10.5 – Qualquer modificação ou tratamento, como o estriamento ou a aplicação de solventes ou de outros produtos, tanto nos pneus de seco como nos de chuva assim como nos mistos, são estritamente proibidas. O incumprimento deste ponto o piloto será penalizado ao critério dos Comissários Desportivos.

10.6 – Todos os pneus utilizados num evento serão considerados como tais, uma vez que o transponder de cronometragem da viatura tenha indicado que ela tenha deixado o Pit Lane para entrar em pista.

10.7 – É, da responsabilidade do piloto assegurar-se que os pneus do seu formula são corretamente marcados pelos Comissários Técnicos. Os Pilotos deverão aceitar os prejuízos resultantes de uma eventual incorreção na marcação dos pneus. Será da responsabilidade de cada Piloto que as marcações permaneçam intactas. As marcações serão consideradas como degradadas a partir do momento em que não possam ser lidas pelo sistema de leitura usado na SSS

10.7 – Todo o Piloto que participe no treino cronometrado, ou corridas com pneus sem marcação, será penalizado, podendo ir até à desqualificação da prova/evento.

Nas situações em apreço, considera-se que a equipa está em competição, assim que a sua viatura sair da área das boxes na altura da sinalização ou logo que faça uso da pista.

10.8 – É proibido o uso de pneus marcados para outro fórmula.

Artigo 11 – COMBUSTÍVEL

11.1 – Para efeitos de recolha de amostras para análise de carburante ou combustível, todos os formulas têm de dispor de pelo menos 2 (dois) litros de combustível aquando da sua entrada em parque fechado no final da sessão de treino cronometrado, ou da(s) corrida(s).

11.2 – No caso de haver menor quantidade de combustível aplica-se o Art. 23.3 das PEV.

11.3 – Para efeitos de recolha de combustível aplica-se os Arts. 23.5 e 23.6 das PEV.

Artigo 12 – VERIFICAÇÕES

Em cada prova/evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente e do(s) piloto(s) e da validade das licenças desportivas.

b) Quando das verificações administrativas de cada evento/prova, as equipas com dois pilotos, de acordo com o Art. 7.1.1, serão obrigadas a indicar (em documento oficial) a ordem do 1º e 2º piloto (1º piloto faz a primeira corrida, 2º piloto faz a segunda corrida). Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e autorizada pelos CD. Toda a equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada com 5 lugares na grelha de partida da corrida para a qual o piloto não estava inicialmente designado.

12.3 – Verificações técnicas finais

a) Imediatamente após cada sessão de treinos cronometrados assim como no final de cada corrida, os primeiros classificados de cada classe e "X" viaturas escolhidas aleatoriamente pelos Comissários Desportivos da prova/evento, serão verificadas nos pontos que os Comissários considerarem adequados. Os Comissários do Desportivos podem, a qualquer momento e a seu critério, alargar o número de viaturas a verificar

c) Nas operações de verificação recorrer-se-á a um máximo de dois mecânicos designados pelo concorrente ou seu representante, para as tarefas de desmontagem e posterior remontagem (se for o caso) sob as instruções dos comissários técnicos.

d) Os Concorrentes aceitam que não lhes seja concedida qualquer compensação financeira decorrentes de uma Verificação Técnica, mesmo que o resultado final lhes seja favorável.

e) Se um Concorrente for objeto de uma reclamação ou protesto para verificação para uma verificação técnica no final da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida e não for possível efetuar a verificação nesse momento, proceder-se-á à selagem e a verificação será efetuada no final da segunda sessão de treinos ou da segunda corrida.

f) Cada fórmula deve estar de acordo com o Regulamento Técnico da sua Classe, e possuir um passaporte técnico.

g) Como regra geral, as infrações de carácter técnico serão sancionadas tanto no final dos treinos como das corridas de acordo com o descrito no Art. 10.8 das PGAK

Artigo 14 – FÓRMULA DA PROVA/EVENTO

14.1 – Em todas as provas/eventos integradas na Single Seater Series, o programa obrigatório de treinos é o seguinte:

14.2 – TREINOS LIVRES

14.2.1 – Haverá uma sessão de treinos livres com a duração de 25 minutos. O intervalo mínimo entre o final da sessão de treinos livres e o início dos treinos cronometrados não poderá ser inferior a 60 (sessenta) minutos.

14.3 – TREINOS CRONOMETRADOS

14.3.1 – Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração de 25 minutos. O intervalo mínimo entre o final da sessão de treinos cronometrados e o início da corrida 1 (um) não poderá

ser inferior a 90 (noventa) minutos.

14.3.2 – Não poderá ser adicionado nem retirado qualquer combustível das viaturas durante o período de treinos cronometrados.

14.3.3 – Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição das equipas na grelha de partida.

Artigo 15 – GRELHAS DE PARTIDA

15.1 – A grelha de partida para a 1ª corrida será formada a partir dos melhores tempos realizados nos treinos cronometrados.

Para a corrida 2, a formação da grelha de partida será efetuada conforme os resultados das melhores voltas da corrida 1. **No caso de não existir classificação final da corrida 1, será utilizada a classificação provisória válida quando faltarem 60 (sessenta) minutos antes do início da corrida 2**

15.2 – Se um ou vários pilotos fizerem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que tiver realizado esse tempo em primeiro lugar.

15.3 – A grelha de partida para cada corrida será publicada 60 (sessenta) minutos antes do seu início, depois de aprovada pelos CD.

15.4 – Na grelha de partida figurará o nome do piloto que a equipa designou previamente e que efetuará a partida da primeira corrida.

Artigo 16 – PROCEDIMENTO DE PARTIDA

Nas provas/eventos da Single Seater Series existirão procedimentos de partida parada, acordo com o que está definido nos Art. 30.3 e 30.4 das PEV.

Artigo 17 – CORRIDAS

17.1 – As provas/eventos da Single Seater Series serão obrigatoriamente disputadas em 2 corridas, tendo cada uma a duração mínima de 15 minutos. 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.

17.1.1 – O intervalo mínimo entre o final da corrida 1 (um) e o início da corrida 2 (dois) não poderá ser inferior a 120 (cento vinte) minutos.

17.2 – Os pilotos que provoquem a apresentação de uma bandeira vermelha no decorrer da corrida podem ser penalizados pelos Comissários Desportivos com pelo menos uma volta de forma a não usufruírem de vantagem.

17.3 – Em qualquer corrida da SSS só serão classificados os Pilotos que tenham completado um número de voltas igual ou superior a 75 % (setenta e cinco por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior em caso de número impar) realizadas pelo vencedor da respetiva classe.

Artigo 18 – PARQUE FECHADO

18.1 – Apenas os oficiais de prova/**evento** encarregados dos controlos técnicos podem entrar no parque fechado.

18.2 – Nenhuma intervenção, de qualquer natureza, poderá ser efetuada sem a autorização dos oficiais de prova/**evento**.

18.3 – O regulamento do Parque Fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do Parque Fechado.

18.4 – O Parque Fechado será suficientemente grande e protegido a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada a ele possa ter acesso.

18.5 – No final da sessão de treinos livres não haverá regime de Parque Fechado para os formulas.

18.6 – Imediatamente após o sinal de final de treino cronometrado (bandeira de xadrez), o regime de parque fechado será aplicado.

18.7 – Findo o período estabelecido no Art. 12.1 das PGAK, o parque poderá ser aberto por indicação dos CD.

18.8 – Imediatamente após o sinal de final de cada corrida (bandeira de xadrez), o regime de Parque Fechado será aplicado.

18.9 – No final de cada corrida, a classificação provisória será afixada de acordo com o estabelecido no Art. 12 das PGAK.

18.10 – Findo o período estabelecido no Art. 12.1 das PGAK, o parque poderá ser aberto por indicação do CCD.

Art.19 – CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS/EVENTOS

19.1 – Em cada corrida da SSS serão estabelecidas no final de cada corrida, obrigatoriamente, as seguintes classificações:

a) classificação geral para cada uma das classes definidas no Art. 7.2.1

Artigo 20 – CERIMÓNIA DE PÓDIO – PRÉMIOS

20.1 – No final de cada corrida da Single Seater Series terá lugar a realização de um pódio.

20.2 – Na cerimónia do pódio serão entregues trofeus aos 3 (três) primeiros classificados da classificação de cada **classe**, devendo ser respeitada a ordem crescente (3º, 2º e 1º) da classificação para a entrega dos mesmos.

20.3 – Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK, a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova, sem previa justificação por parte dos pilotos premiados, será penalizada.

Artigo21 – CLASSIFICAÇÃO NA SÉRIE

21.1 – Para a classificação final da Single Seater Series de cada classe e de cada subclasse, serão considerados, **em relação a cada Piloto**, todos os resultados obtidos.

21.2 – Em cada **corrida pontuável** para a Single Seater Series cada **piloto** obterá os **pontos de acordo com o lugar que lhe couber na classificação final da sua classe.**

NOTA: Para as equipas de 2 pilotos, a pontuação obtida por cada um dos pilotos não é extensível ao outro piloto. Cada piloto obtém apenas a classificação da prova onde competiu e no caso da melhor volta, o piloto que fez a melhor volta.

21.2.1 – No final de cada corrida e dentro de cada Classe, o piloto obterá os seguintes pontos para a Single Seater Series de acordo com a classificação geral respetiva:

Classe

Classificação	Pontos		Classificação	Pontos
1º	25 Pontos		6º	10 Pontos
2º	20 Pontos		7º	8 Pontos
3º	17 Pontos		8º	6 Pontos
4º	14 Pontos		9º	4 Pontos
5º	12 Pontos		10º	2 Ponto

21.2.2 – A partir do 11º classificado (inclusive) todos os restantes classificados receberão 1 (um) ponto.

21.3 – Serão ainda atribuídos os seguintes pontos extra:

21.3.1 – Ao piloto que efetuar o melhor tempo nos treinos cronometrado **em cada classes** (pole-position) – 1 ponto

21.3.2 – Ao piloto que efetuar a melhor volta em cada corrida **em cada classes** – 1 ponto

Artigo 22 – PRÉMIOS FINAIS

22.1 – Ao piloto que totalizar maior número de pontos na classificação final de cada classe da Single Seater Series nos termos do Art. 22.2.1 será atribuído o título de vencedor da respetiva classe, independentemente do número de pilotos nela classificados.

22.3 – À piloto feminina com maior número de pontos **no conjunto de todas as classes** será atribuído um troféu de melhor senhora.

22.4 – Às pilotos femininas classificadas no segundo e terceiro lugares serão atribuídos troféus.

Artigo 23 – PENALIZAÇÕES

23.1 – É proibida a ultrapassagem em situação de bandeiras amarelas, bem como ultrapassar a velocidade máxima permitida no PIT LANE. Qualquer infração a estas regras será penalizada por decisão dos CD como segue:

a) durante o decorrer de um treino livre ou cronometrado

a.1) primeira infração: anulação do melhor tempo do treino cronometrado.

a.2) segunda infração: Perca de 5 lugares na grelha de partida da primeira corrida

a.3) terceira infração: saída 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.

23.2 – Limites de pista

a) no decorrer dos treinos livres

a.1) 1ª e 2ª Vez – Advertência (indicação nos monitores)

a.2) 3ª vez – Advertência + bandeira preta e branca (indicação nos monitores e pista)

a.3) 4ª vez – Bandeira Preta (indicação nos monitores e pista)

b) no decorrer dos treinos cronometrados

b.1) 1ª e 2ª Vez – Advertência (indicação nos monitores)

b.2) 3ª vez – Advertência + bandeira preta e branca (indicação nos monitores e pista)

b.3) 4ª vez – Anulação do tempo de volta em que a infração foi cometida (indicação nos monitores)

b.4) 5ª vez – Anulação dos dois melhores tempos obtidos até à infração (indicação nos monitores)

b.5) 6ª vez – Bandeira preta (indicação nos monitores)

c) no decorrer da corrida

c.1) 1ª e 2ª Vez – Advertência (indicação nos monitores)

c.2) 3ª vez – Advertência + bandeira preta e branca (indicação nos monitores e pista)

c.3) 4ª vez – 5 segundos de penalização (mensagem nos monitores)

c.4) 5ª vez – 5 segundos de penalização (mensagem nos monitores)

c.5) 6ª vez – Drive Through. Se acontecer nos últimos 5 minutos da corrida = 25 segundos

23.3 – As decisões tomadas pelos CD no que se refere à anulação de tempos, perca de lugares na grelha, **penalidades de 5 segundos**, aplicação de drive through, STOP & GO, não são apeláveis

Artigo 24 – ALTERAÇÕES AOS REGULAMENTOS TÉCNICOS DE CADA CATEGORIA Geral:

24.1 – É permitido o uso de ignição eletrónica em todas as classes.

24.1.1 – ZT - Zetec

1) É obrigatória a remoção do catalisador (ao contrário do estipulado no regulamento oficial). Não são permitidas quaisquer painéis ou silenciadores. É obrigatório o uso de um tubo de diâmetro interior constante.

2) Para uma equipa pontuar na classe Zetec, pode utilizar as ECU Race Ready RRT200 ou PECTEL T2 MS97FF 12A650. No caso das PECTEL T2 tem de ser comprovado em banco de potência que os valores entre esta centralina a Race Ready RRT200 são iguais. Esse teste tem de ser feito antes das provas e a centralina será devidamente selada.

As fichas de diagnóstico terão de estar facilmente acessíveis para verificação dos mapas pelo computador da organização.

3) Ao contrário do estipulado no regulamento oficial, o filtro de ar é livre desde que esteja montado diretamente no medidor de massa de ar tal como o filtro estipulado pelo regulamento oficial.

4) O uso de alternador não é obrigatório.

24.1.2 – KT - Kent

1) Os cilindros podem ser retificados até um máximo de 1mm em diâmetro a mais do que a medida originalmente estipulada.

2) É permitida a remoção da panela silenciadora obrigatória ou a sua substituição por uma diferente desde que todos os outros parâmetros regulamentados do escape sejam cumpridos.

24.1.2 – FR2.0 – Formula Renault 2.0

1) É permitido o uso de sistemas externos de acionamento da caixa de velocidades (paddle shift) desde que sejam operados pelo piloto e não controlem automaticamente a caixa de velocidades. Estes sistemas podem também actuar sobre o acelerador e embraiagem durante a engrenagem de velocidades.

Artigo 25 – INTERPRETAÇÕES – MODIFICAÇÕES – ADITAMENTOS

25.1 – Qualquer modificação ao presente Regulamento será devidamente introduzida conforme especificado no Art. 2.5.11 das PGAK.

Links úteis:

- PEV – Prescrições Específicas de Velocidade:

https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2023-03/Prescri%C3%A7%C3%B5es%20Especificas%20de%20Velocidade%202023_vers%C3%A3o%20limpa.pdf

- PGAK – Prescrições Gerais Automobilismo e Karting:

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2023-12/Prescri%C3%A7%C3%B5es%20Gerais%20de%20Automobilismo%20e%20Karting%202024.pdf>