



ÍNDICE

ART. 1.	ORGANIZAÇÃO.....	2
ART. 2.	PONTUAÇÃO NO CPVSL	2
ART. 3.	PROVAS/EVENTOS PONTUÁVEIS.....	2
ART. 4.	LICENÇAS DE CONCORRENTES E CONDUTORES	2
ART. 5.	VIATURAS ADMITIDAS.....	3
ART. 6.	BALANCE OF PERFORMANCE (BOP).....	5
ART. 7.	PNEUS	5
ART. 8.	EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO	5
ART. 9.	INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS.....	6
ART. 10.	VERIFICAÇÕES	6
ART. 11.	ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	6
ART. 12.	TREINOS.....	6
ART. 13.	GRELHA DE PARTIDA	7
ART. 14.	PROCEDIMENTO DE PARTIDA.....	7
ART. 15.	CORRIDAS.....	7
ART. 16.	PARQUE FECHADO	7
ART. 17.	CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS/EVENTOS.....	7
ART. 18.	CERIMÓNIA DE PÓDIO - PRÉMIOS.....	7
ART. 19.	CLASSIFICAÇÃO NO CPVSL	8
ART. 20.	CLASSIFICAÇÕES FINAIS	8
ART. 21.	PRÉMIOS FINAIS.....	9
ART. 22.	PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA.....	9
ART. 23.	INTERPRETAÇÕES - MODIFICAÇÕES	9
ANEXO I -	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	10
ANEXO II -	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	11
ANEXO III -	PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA	12
ANEXO IV -	VIATURAS ADMITIDAS.....	13

ART. 1. ORGANIZAÇÃO

1.1. A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2026, conjuntamente com o promotor oficial do campeonato (ANPAC), uma manifestação desportiva, denominada Campeonato de Portugal de Velocidade Super Legends (CPVSL), 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 do CPVSL e por toda e qualquer outra regulamentação publicada pela FPAK.

1.2. Englobados no CPVSL serão disputados os seguintes Campeonatos:

1.2.1. CATEGORIA 4 SUPER TURISMO

Viaturas definidas no Art.º 5.1.1.

1.2.2. CATEGORIA 5 SUPER TROPHY 2000

Viaturas definidas no Art.º 5.1.2.

Viaturas com cilindrada até 2.000cm³ em conformidade com categoria 5 - Super Trophy.

A anterior categoria SUPER TROPHY + 2000 Viaturas com cilindrada superior a 2001cm³ em conformidade com a categoria 5, passam a estar integrados na categoria 6 - Super Extra.

1.2.3. CATEGORIA 6 SUPER EXTRA

Viaturas definidas no Art.º 5.1.3.

NOTA: As corridas do CPVSL ocorrerão sempre independentes de qualquer outro Campeonato, salvo se o Promotor verificar que não estão reunidas as condições necessárias para tal (p.e, tempo de pista disponível, número de Inscritos, Etc.), no entanto neste caso as classificações serão sempre separadas tanto em termos absolutos como nas categorias. Os casos não previstos neste Regulamento, assim como todas as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisadas e decididas pela FPAK.

ART. 2. PONTUAÇÃO NO CPVSL

2.1. Para efeitos de pontuação no CPVSL serão considerados todos os condutores que nele participem.

ART. 3. PROVAS/EVENTOS PONTUÁVEIS

3.1. O número de corridas que integram o CPVSL é de 10, que se desenrolam nas seguintes 5 provas/eventos:

Data	Nome	Circuito	Clube Organizador
28/29 Março	A DESIGNAR	Estoril	MCE
15/16/17 Maio	A DESIGNAR	Portimão	AIA
10/11/12 Julho	Circuito Vila Real	Vila Real	CAVR
12/13 Setembro	A DESIGNAR	Jerez	A DESIGNAR
21/22 Novembro	A DESIGNAR	Estoril	MCE

3.2. O CPVSL será anulado, se não forem disputadas, no mínimo, 50% mais uma das corridas previstas/efetuadas em 3.1.

ART. 4. LICENÇAS DE CONCORRENTES E CONDUTORES

4.1. Todos os condutores que participem nas provas/eventos dos CPVSL têm de ser titulares de uma licença desportiva NACIONAL B ou superior de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK em vigor.

4.2. Poderão ainda participar, mas exclusivamente com viaturas até 2.000cc de cilindrada, condutores com 15 anos completados, que sejam detentores de licença desportiva NACIONAL B ou superior válida, o que pressupõe o total cumprimento do disposto no Artº17.14.1 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

4.2.1. 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, tal licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita, única e exclusivamente, ao respetivo condutor.

4.3. Em cada prova/evento do CPVSL, 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.

4.4. Todos os elementos que integrem as equipas participantes

Diretor desportivo de equipa e assistentes, que desenvolvam as suas funções na zona do PIT LANE ou, no PADDOCK das provas/evento, têm de ser titulares de licença desportiva correspondente, sendo este requisito obrigatório na acreditação no CPVSL.

ART. 5. VIATURAS ADMITIDAS

5.1. Em todas as provas/eventos pontuáveis para o Campeonato de Portugal Super Legends (CPVSL), serão admitidas a participar as seguintes viaturas:

5.1.1. CATEGORIA 4 (SUPER TURISMO)

Viaturas de Produção (Grupo N) e viaturas de Turismo (Grupo A) em conformidade com o Anexo J (CDI) de 2004, que tenham sido objeto de homologação em Grupo N ou Grupo A e que disponham de Passaporte Técnico emitido pela FPAK ou por outra ASN.

Para esta categoria, apenas são aceites viaturas cuja Ficha de Homologação (incluindo extensões/VO) tenha data de emissão compreendida entre 01/01/2000 e 31/12/2004 (inclusive).

5.1.2. CATEGORIA 5 (SUPER TROPHY)

Esta categoria admite, viaturas de Turismo oriundas de antigos TROFÉUS NACIONAIS ou INTERNACIONAIS, que tenham participado comprovadamente desde 01/01/2000 até 31/12/2004 (inclusive).

O Regulamento Técnico do Troféu de origem, bem como todos os anexos, aditamentos (VO) e comunicados técnicos aplicáveis à época, deverá ser obrigatoriamente enviado à Comissão Organizadora, para efeitos de validação e publicação no website www.fpak.pt e/ou www.anpachistoricracing.com, constituindo essa publicação a referência pública para consulta por todos os concorrentes.

A aceitação da viatura nesta categoria fica condicionada à receção e publicação da referida documentação e/ou aprovação da Comissão Organizadora.

5.1.2.1. Comprovação de participação e documentação mínima

Para efeitos de aceitação, a participação deverá ser comprovada por, pelo menos, um dos seguintes elementos (ou equivalente aceite pela Comissão Organizadora):

- a) Classificações oficiais publicados pelo promotor, ASN ou entidade oficial do troféu;
- b) Listas de inscritos oficiais;
- c) Documentação da ASN (ex.: regulamento do troféu) que identifique a participação no troféu;
- d) Outro documento de carácter oficial considerado válido pela Comissão Organizadora.

5.1.2.2. Dentro desta Categoria inserem-se as viaturas que não pertencendo a um troféu realizado até 31/12/2004, enquadram-se em trofeus que estão alinhados com o nível de preparação e espírito dos trofeus realizados até 31/12/2004, por exemplo as viaturas Honda Civic Type R EP 3.

5.1.2.3 Integradas nesta categoria podem ainda participar as viaturas constantes no ANEXO 4

NOTA: Todas as viaturas que não estejam de acordo com o regulamento técnico do Troféu em que participaram (incluindo anexos, aditamentos (VO) e comunicados técnicos aplicáveis) não serão aceites nesta categoria.

5.1.3. CATEGORIA 6 (SUPER EXTRA)

Todas as viaturas que não se enquadrem nas categorias anteriores, com data de fabrico até 31/12/2004 e que estejam em conformidade com o Anexo J (CDI), edição 2004, não sendo admitidas viaturas Sport Protótipos nem Single Seaters. Todas as viaturas com cilindrada igual ou superior a 2001cm³ provenientes de troféus (conforme definido no Art. 5.1.3.1), devendo cumprir os requisitos de documentação e conformidade técnica aí previstos (Art.5.1.2.1), mas cumprindo com o artigo 5.1.3.3.

As viaturas Seat Leon Mk2 com ficha de homologação até 31/12/2005

As viaturas descritas segundo o Art.5.1.3.3 - Subcategoria Super Extra-L

NOTA 1: Todas as viaturas desta categoria, inclusive as que tenham características técnicas alteradas, para poderem alinhar, têm de ser previamente aceites e autorizadas pelo Promotor/Comissão Organizadora (anpac.geral@gmail.com) conjuntamente com a FPAK.

NOTA 2: Os interessados em participar deverão informar a Comissão Organizadora até 30 dias antes do início de cada prova/evento, descrevendo as alterações técnicas da viatura para análise. Contacto: anpac.geral@gmail.com

NOTA 3: Todas as viaturas têm de possuir Passaporte Técnico emitido pela FPAK ou por outra ASN.

NOTA 4: A Comissão Organizadora conjuntamente com a FPAK reserva-se o direito de acompanhar o desenrolar das provas e, ao abrigo do Art.º 2.5 das PGAK e 18.2.2 CDI, equilibrar as performances das viaturas participantes alterando a regulamentação desta categoria, em pontos tais como, obrigar ao uso de restritores, alterar medida de restritores já exigidos, pesos, integrar sistema PopOff, e outros que entenda necessários, de forma a tornar o campeonato mais competitivo. Esta nota não invalida a aplicação de um BOP segundo o Art.6 deste regulamento

5.1.3.1. Peso mínimo (para todas as viaturas)

Todas as viaturas têm de cumprir o peso mínimo de corrida (com piloto devidamente equipado e sentado no carro) aplicável em função da sua cilindrada, nos termos da seguinte tabela:

CILINDRADA	OUTRAS PROVAS
Até 1000 cm ³	670 Kg
Mais de 1000 cm ³ a 1400 cm ³	760 Kg
Mais de 1400 cm ³ a 1600 cm ³	850 Kg
Mais de 1600 cm ³ a 2000 cm ³	930 Kg
Mais de 2000 cm ³ a 2500cm ³	1030 Kg
Mais de 2500 cm ³ a 3000 cm ³	1110 Kg
Mais de 3000 cm ³ a 3500 cm ³	1200 Kg
Mais de 3500 cm ³ a 4000 cm ³	1280 Kg
Mais de 4000 cm ³ a 4500 cm ³	1370 Kg
Mais de 4500 cm ³ a 5000 cm ³	1470 Kg
Mais de 5000 cm ³ a 5500 cm ³	1560 Kg
Mais de 5500 cm ³	1650 Kg

Para efeitos de enquadramento por cilindrada e aplicação do respetivo peso mínimo, nas viaturas sobrealimentadas (turbo/compressor) a cilindrada nominal deverá ser multiplicada por 1,7 nos motores a gasolina (e por 1,5 nos motores diesel), sendo a viatura considerada em todas as circunstâncias como se a cilindrada assim obtida fosse a sua cilindrada real, nomeadamente para efeitos de peso mínimo, conforme Anexo J - Artigo 252, Art. 3.1.

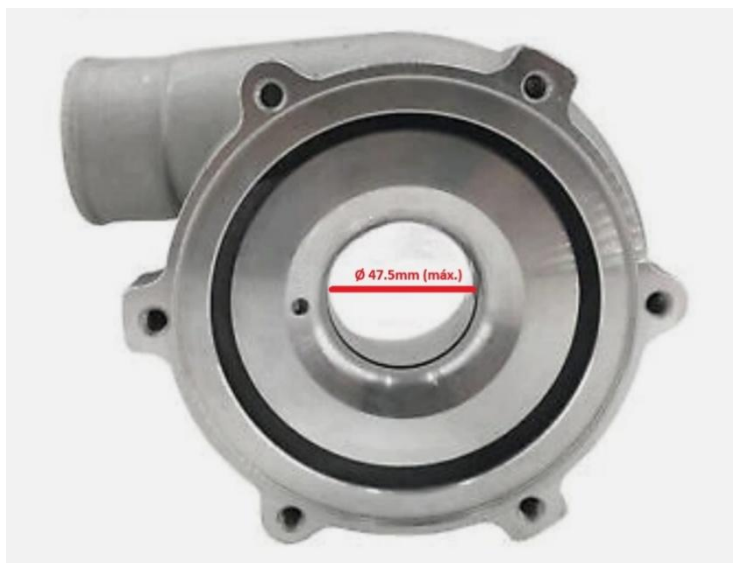
Cilindrada

Para efeitos de enquadramento por cilindrada e aplicação de pesos mínimos, considera-se como cilindrada da viatura a cilindrada declarada no respetivo Passaporte Técnico.

5.1.3.2. Motores Turbo a Gasolina de Injeção Direta

Considera-se motor de injeção direta todo o motor a gasolina cujo sistema de alimentação injete combustível diretamente na câmara de combustão, independentemente da designação comercial.

Para viaturas equipadas com motores turbo a gasolina de injeção direta (ex.: TFSI/TSI, THP, EcoBoost, T-GDi), o diâmetro interior máximo da turbina de admissão é de 47,5 mm, conforme desenho seguinte:



5.1.3.3. Subcategoria Super Extra-L

A subcategoria Super Extra-L (Lightweight) destina-se a viaturas do tipo kit-car / open sports / lightweight sports, cuja conceção e peso as coloquem fora do enquadramento típico das viaturas de Turismo e Grande Turismo.

Para efeitos do presente regulamento, considera-se estas viaturas equivalentes, em termos de conceito, a uma viatura aberta e leve, com chassis dedicado e sem origem direta em monocoque de viaturas de Turismo/GT.

5.1.3.3.1. Viaturas Westfield

São viatura abertas (*open*), sem habitáculo fechado permanente (sem tejadilho rígido estrutural e sem carroçaria fechada tipo coupé), que podem ter estruturas, equipamentos de segurança e alterações mecânicas, desde que não alterem a arquitetura base.

a) Peso aplicável

Estas viaturas não se regem pela tabela de pesos mínimos aplicável às restantes viaturas da categoria Super Extra. No entanto, têm de ter um peso mínimo de 720 kg (peso medido com o piloto devidamente equipado e sentado no carro).

b) Pneus

Podem ser equipadas com os seguintes modelos de pneus:

Toyo Proxes R888 / R888R

Hankook Ventus RS4 (Z232)
Nankang AR-1
Kumho Ecsta V70A
Yokohama A048

Qualquer outro modelo de pneu não é permitido, independentemente de marcações comerciais equivalentes, variantes, ou compostos não identificáveis de forma inequívoca.

c) Restritor de admissão (obrigatório)

É obrigatória a montagem de restritor de admissão, com a dimensão máxima de 32mm de diâmetro interno. O restritor tem de ser em metal e manter sempre o diâmetro interno independentemente da temperatura, colocado a montante da borboleta, garantindo que todo o ar admitido pelo motor passa por esse restritor; o diâmetro máximo de 32mm deverá ser mantido por um comprimento axial mínimo de 3,0 mm e o conjunto deverá estar apto a selagem e sujeito a verificação a qualquer momento.

ART. 6. BALANCE OF PERFORMANCE (BOP)

6.1. Com o objetivo de assegurar o equilíbrio desportivo e a competitividade entre viaturas de diferentes configurações técnicas, a Comissão Organizadora poderá aplicar medidas de Balance of Performance (BoP), com conhecimento/validação da FPAK, sempre que tal se revele necessário.

6.2. O BoP poderá incluir, entre outras, as seguintes medidas: lastro, restrição de admissão (restritor), peso mínimo específico, altura ao solo, limitação de pressão de sobrealimentação, ou outras quaisquer outras medidas.

6.3. As medidas de BoP serão comunicadas através de Comunicado Oficial.

6.4. A avaliação do BoP será feita pela Comissão Organizadora que poderá basear-se em dados objetivos, nomeadamente: tempos por volta, velocidades, pesos verificados, telemetria, condições de pista, e histórico de resultados.

6.5. Não haverá direito a protesto sobre a filosofia do BoP, apenas sobre a correta aplicação da medida.

ART. 7. PNEUS

7.1. Em todas as viaturas o tipo de pneus é livre.

7.2. Qualquer modificação ou tratamento, como o estriamento de pneus ou a aplicação de solventes são proibidas.

7.3. Não é permitido o uso de qualquer tipo de aquecimento térmico dos pneus (aquecedores de pneus) durante toda a duração da prova/evento.

7.4. A utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interior igual ou inferior à pressão atmosférica é proibida.

7.5. O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) terá de conter apenas ar atmosférico.

7.6. As válvulas limitadoras da pressão são proibidas.

7.7. Qualquer anomalia detetada no controle de pneus, será comunicada ao diretor de corrida assim como ao condutor em infração, e levará o CCD a aplicar o disposto no Art. 21.11 das PEV.

ART. 8. EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO

8.1. Em cada prova/evento do CPVSL cada equipa será constituída por um condutor.

8.2. Opcionalmente, e desde que o concorrente assim o declare no respetivo boletim de inscrição da prova, a equipa poderá designar dois condutores para participar na competição (um condutor para cada corrida na mesma viatura).

NOTA: No Boletim de Inscrição, é obrigatório constar a identificação dos dois condutores, se tiver sido essa a opção, bem como a clara identificação de quem é o 1º Piloto (1ª Corrida) e o 2º Piloto (2ª Corrida). Pode, no entanto, esta ordem ser alterada o que implica a Aprovação, após requerimento ao CCD, conforme Artº 9.1 B.

Identificação dos condutores

a) A cada equipa de 1 ou 2 condutores será entregue o número necessário de pulseiras identificadoras nas Verificações Administrativas pela organização da prova/evento, que cada condutor terá de, obrigatoriamente e durante todo o desenrolar da prova/evento, colocar no pulso.

b) Essa pulseira, em cores diferentes servirá como identificação dos condutores durante a primeira ou segunda sessão de treinos cronometrados, e na 1ª e 2ª corrida.

Exemplo:

b.1) Azul para o 1º condutor designado nas verificações administrativas.

b.2) Amarelo para o 2º condutor designado nas verificações administrativas.

c) Cada condutor tem de colocar a sua pulseira no pulso, sendo sua responsabilidade a sua colocação e manutenção durante a prova/evento.

ART. 9. INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS

9.1. A inscrição em cada uma das provas/eventos pontuáveis para o CPVSL é da responsabilidade do concorrente, e tem de ser feita pelos interessados no [PORTAL FPAK](#), nos prazos estipulados nos respetivos regulamentos particulares de cada prova/evento.

9.2. A taxa de inscrição em cada prova/evento do CPVSL será definida pelo promotor.

9.2.1. Informação disponível 30 dias antes da Prova/Evento em:

<https://fpak.pt/calendario/regulamentos/a-realizar>

<https://www.anpachistoricracing.com/>

9.2.2. Anexo à taxa de inscrição tem de ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos no Art. 17 das PGAK.

9.3. Todos os Concorrentes após efetuarem a sua inscrição no Portal da FPAK, e para que a mesma seja validada perante o clube organizador, têm de enviar para o promotor ANPAC através do e-mail anpac.inscricoes@gmail.com, o Boletim de Inscrição e respetivo comprovativo de pagamento da mesma, até à data final do período de inscrições. Sem esse comprovativo a inscrição não será validada de acordo com o descrito no Art. 3.9.3 do CDI.

9.4. O Boletim de Inscrição tem de ser devidamente preenchido em todos os campos, caso o mesmo não esteja devidamente preenchido, pode não ser aceite pelo Clube Organizador.

9.5. Todas as provas do CPVSL decorrerão com publicidade obrigatória conforme Art. 21 deste mesmo regulamento.

ART. 10. VERIFICAÇÕES

10.1. Administrativas

a) De acordo com o Art. 10.1 das PGAK em cada prova/evento haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do (s) condutor (s), diretor desportivo de equipa, equipa / assistentes.

a.1) Os clubes organizadores poderão optar por efetuar as verificações administrativas por via eletrónica para tal devem referi-lo no regulamento particular da prova/evento.

Caso os clubes organizadores optem por efetuar as verificações administrativas como descrito em a.1) à data da prova/evento, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados, cuja exibição poderá ser solicitada pela organização.

b) Quando das verificações administrativas de cada prova/evento, as equipas com dois condutores, de acordo com o Art. 7.2, serão obrigadas a indicar (em documento oficial) a ordem do 1º e 2º condutor (1º condutor faz a primeira corrida, 2º condutor faz a segunda corrida).

Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior, e sempre autorizada pelo CCD.

Toda a equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada com 5 lugares na grelha de partida da corrida para a qual o condutor não estava inicialmente designado.

10.2. Técnicas

As verificações técnicas iniciais serão efetuadas de acordo com o Art. 10.2 das PGAK e terão o seu início após as verificações administrativas, e serão efetuadas no local indicado no regulamento particular da prova/evento em questão.

10.2.1. Caso não seja respeitado por um concorrente o horário das verificações este será penalizado de acordo com o Art. 10.3 das PGAK.

ART. 11. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

11.1. A todos os Concorrentes participantes no CPVSL serão atribuídos pelo promotor números permanentes para todas as provas/eventos de 2026. Este número de competição será atribuído pelo promotor na primeira prova/evento em que participem, mantendo-se a partir daí o mesmo ao longo da época.

11.2. Têm de estar de acordo com o descrito no Art. 10 das PEV.

11.3. Os números de competição para as diferentes Categorias regulamentados no Anexo 2, o fornecimento e a sua colocação são da responsabilidade do concorrente.

CAMPEOANTO PORTUGAL DE VELOCIDADE SUPER LEGENDS (CPVSL)	NUMERAÇÃO
CAMPEONATO SUPER LEGENDS	102 ao 199

ART. 12. TREINOS

12.1. Treinos Livres

Poderá existir uma sessão de treinos livres com a duração a determinar (mínima de 20 minutos e máxima de 30 minutos), a mesma deverá constar no Regulamento Particular da Prova.

12.2. Treinos. Cronometrados

Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração mínima de 20 minutos e máxima de 35 minutos. (nas equipas com 2 condutores, obrigatoriamente ambos têm de alinhar nos treinos cronometrados).

12.3. Um condutor ou equipa cujo melhor tempo de qualificação dentro da sua categoria seja superior a 130% do melhor tempo de qualificação da respetiva categoria não será autorizado a participar na corrida exceto nos casos previstos no Art. 27.9 das PEV.

ART. 13. GRELHA DE PARTIDA

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

13.2. A grelha de partida para a 2ª corrida será formada a partir dos resultados obtidos na primeira corrida.

ART. 14. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O procedimento de partida para as corridas do CPVSL será no formato "Partida rolante" conforme o Art. 30.9 das PEV.

ART. 15. CORRIDAS

As provas/eventos do CPVSL serão obrigatoriamente disputadas em 2 corridas, tendo cada uma a duração mínima de 25 minutos e máxima de 45 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.

15.1. Se a duração da prova for superior a 30 minutos, é obrigatória para todos os concorrentes uma paragem de 150 segundos (Pit in / Pit Out), quem, segundo o Art 7.2 inscreveu 2 condutores, deverá então efetuar a troca de pilotos, a mesma deverá ocorrer entre o minuto 20 e o minuto 30, podendo esta mesma paragem ocorrer debaixo de uma situação de Safety Car.

ART. 16. PARQUE FECHADO

16.1. Só os Oficiais de Prova encarregados dos controlos técnicos podem entrar no Parque Fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza poderá ser efetuada sem a autorização desses oficiais.

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

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

16.4. Parque Fechado no final dos treinos

a) No final da sessão de treinos livres não haverá regime de Parque Fechado para as viaturas.

b) Imediatamente após o sinal de final do treino cronometrado (bandeira de xadrez) o regulamento de Parque Fechado será aplicado, sendo este de acordo com o estabelecido no Art. 36 das PEV.

Findo esse período indicado no Art 36 das PEV, o parque poderá ser aberto por indicação do CCD.

16.5. Parque Fechado no final das Corridas

a) Imediatamente após o sinal de final de cada corrida (bandeira de xadrez), o regulamento do Parque Fechado será aplicado.

b) No final das corridas todas as viaturas permanecerão em regime de Parque Fechado, a classificação=provisória será afixada de acordo com o estabelecido no Art. 36 das PEV.

Findo o período estabelecido no Art.36 das PEV, o parque poderá ser aberto por indicação do CCD.

ART. 17. CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS/EVENTOS

17.1. Em cada corrida do CPVSL serão estabelecidas no final de cada corrida, obrigatoriamente, as seguintes classificações:

a) Classificação geral para cada uma das categorias (4, 5 e 6).

17.2. Para definição da classificação final da corrida em cada categoria do CPVSL, será considerado para cada categoria o disposto no Art. 37 das PEV tendo em conta o Art. 17.3 deste regulamento.

17.3. Por derrogação do art.º 37.3 das PEV, só serão classificados os Condutores ou equipas que tenham completado um número de voltas igual ou superior a 50 % (cinquenta por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior em caso de número ímpar), realizadas pelo vencedor da corrida.

ART. 18. CERIMÓNIA DE PÓDIO - PRÉMIOS

18.1. No final de cada corrida do CPVSL terá lugar a realização de um pódio.

18.2. Serão os seguintes os troféus a entregar na cerimónia do pódio, tendo de ser respeitada a ordem crescente (3º, 2º e 1º) da classificação para a entrega dos mesmos.

18.2.1. No final da Corrida 1:

- Aos três primeiros classificados de cada categoria (4, 5 e 6).

Nota: Nesta cerimónia não haverá distribuição de champanhe.

18.2.2. No final da Corrida 2:

- Aos três primeiros classificados de cada categoria (4, 5 e 6).

18.3. Em todas as corridas do CPVSL será obrigatoriamente atribuída uma taça à condutora mais bem classificada no conjunto de todas as categorias.

18.4. Caso numa qualquer categoria do CPVSL, não exista um número mínimo de 3 participantes numa corrida, não haverá obrigatoriedade, por parte do organizador, quer da realização de Pódio quer de entrega de qualquer outro prémio nessa categoria, além do correspondente ao 1º classificado.

18.5. Todos os prémios são acumuláveis.

18.6. A não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova/evento, sem prévia justificação por parte de condutores premiados, será penalizada de acordo com o Art. 16.2, das PGAK.

ART. 19. CLASSIFICAÇÃO NO CPVSL

19.1. Em cada corrida pontuável para o CPVSL, cada condutor obterá pontos de acordo com o lugar que lhe couber na classificação final da categoria de acordo com o Art. 13 das PGAK, bem como o disposto no Artº 19.2, deste regulamento.

Nota: Para as equipas de 2 condutores, a pontuação obtida por cada um dos condutores é sempre extensível ao outro condutor. Cada condutor obtém duas pontuações (a dele e a do colega).

19.2. Pontuação por corrida em cada Categoria

Para que na Categoria seja aplicada a Pontuação Máxima, terão de constar na Lista de Participantes (Inscritos e qualificados após os treinos crono), um mínimo de 5 Viaturas Inscritas na Prova, nessa Categoria.

Se tal não se verificar a pontuação será aplicada conforme quadro abaixo:

Nota: O acima disposto aplica-se a todas as Categorias.

	5 ou mais viaturas inscritas	4 viaturas inscritas	3 viaturas inscritas	2 viaturas inscritas	1 viatura inscrita
1º lugar	25	20	17	14	12
2º lugar	20	17	14	12	.
3º lugar	17	14	12	.	.
4º lugar	14	12	.	.	.
5º lugar	12	.	.	.	.
6º lugar	10	.	.	.	.
7º lugar	8	.	.	.	.
8º lugar	6	.	.	.	.
9º lugar	4	.	.	.	.
10º lugar	2	.	.	.	.
Seguintes	1	.	.	.	.

19.3. Pontuações extra no CPVSL (Artº 13.1 das PGAK)

19.3.1. Treinos

Ao condutor de cada categoria que efetuar a melhor volta nos treinos cronometrados será atribuído 1 ponto.

19.3.2. Corridas

Ao condutor de cada categoria que efetuar a melhor volta em cada corrida será atribuído 1 ponto.

ART. 20. CLASSIFICAÇÕES FINAIS

20.1. No CPVSL haverá um Campeão Absoluto (Campeonato Portugal de Velocidade Super Legends), sendo o mesmo encontrado, através da pontuação extrapolada das classificações obtidas no conjunto de todas as categorias (4, 5, 6). Para tal, a pontuação será extrapolada das classificações de cada piloto, na sua categoria, em conformidade com o Artº 19.2 deste regulamento, bem como pelo disposto nos Art 19.1 e 19.3 e Artº 20.3.

Exemplo: 20 pontos na categoria na prova Y = 20 pontos para o Campeonato Absoluto.

20.2. Para a pontuação final do CPVSL serão considerados em relação a cada condutor todos os resultados obtidos, durante as provas/eventos deste Campeonato.

20.2.1. Pontuação Final no CPVSL

De acordo com o Art. 13.3.2 das PGAK, para ser considerado campeão é necessário um mínimo de 3 (três) classificados no campeonato. Caso tal não aconteça será declarado vencedor aquele que obtiver maior número de pontos, cumprindo as regras específicas do CPVSL.

NOTA: O disposto no Paragrafo anterior, aplica-se quer à Classificação Absoluta, quer à classificação estabelecida em cada Categoria.

20.3. Na última prova/evento haverá uma majoração de pontos, sendo esta afetada do coeficiente 1,5 (pontos obtidos x 1,5), com base no Art.18 deste regulamento.

NOTA: Esta majoração também se aplica quando as provas tenham duração superior a 30 minutos, conforme o previsto no Art 14.

20.4. Em todas as classificações finais dos CPVSL, eventuais casos de igualdade de pontuação serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 13.1.2 das PGAK.

20.5. Para integrar as classificações finais do CPVSL é necessário no mínimo ter participado em 50% mais uma das corridas efetuadas, constantes no Calendário do mesmo, de acordo com o Art. 13.3 das PGAK.

20.6. Desqualificações

Conforme Art.13.4.1. das PGAK.

ART. 21. PRÉMIOS FINAIS

21.1. Prova

De acordo com o Art. 17 do presente regulamento.

21.2. Campeonato

De acordo com o Art. 1.2 do presente regulamento e Art. 23 das PGAK.

21.2.1. No Campeonato Absoluto ao 1º 2º e 3º Classificados.

21.2.2. Nas categorias, apenas aos 1ºs classificados.

ART. 22. PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

Nos termos definidos pelo Art 15 das PGAK.

22.1 Ao inscrever-se nas provas/evento do CPVSL os concorrentes obrigam-se a manter afixada nas suas viaturas (inscritas), a publicidade constante no anexo 3 (Publicidade Obrigatória), nos locais e moldes indicados.

Esta publicidade terá de já estar colocada para as Verificações Técnicas e será mantida durante todo o evento.

22.2. A publicidade obrigatória será fornecida pelo Promotor Oficial - ANPAC a todos os concorrentes, na primeira participação em provas/eventos do CPVSL, sendo esta para todo o Campeonato. No caso de um concorrente necessitar de voltar a receber as faixas publicitárias, o Promotor cobrará o valor das mesmas (25,00€ o conjunto), conforme o disposto nos Artº 15.5, Art 15.5.1 alínea a) e Artº 15.6.1 das PGAK a publicidade obrigatória não poderá em caso algum ser negligenciada ou sequer alterada pelos Concorrentes, no decorrer de qualquer evento constante do Campeonato Portugal de Velocidade Super Legends.

22.3. Reservam-se à FPAK, à ANPAC e qualquer outra entidade que colabore na organização do CPVSL, o direito de utilizar livremente, em qualquer país e sob todas as formas, a participação dos concorrentes e condutores, assim como os resultados por eles obtidos.

ART. 23. INTERPRETAÇÕES - MODIFICAÇÕES

23.1. Todos os casos não previstos neste regulamento, assim como todas as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela direção da FPAK.

23.2. Qualquer modificação ao presente regulamento, será introduzida, conforme especificado no Art.2.5.1 das PGAK.

ANEXO I - CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Para o Campeonato de Portugal de Velocidade Super Legends e para todas as Categorias, a Direção da FPAK decidiu abrir algumas derrogações aos Regulamentos Técnicos da época, leia-se os Anexos "J" ao CDI de 1990 e 1999.

As viaturas abrangidas por esta derrogação irão constar numa lista a apresentar após pedido devidamente formalizado e aprovado pelo Departamento Técnico da FPAK.

Art. 1. SISTEMAS DE TRAVAGEM

1.1. Poderão ser utilizadas pinças de travão diferentes das da Ficha de Homologação (FH) nas condições de o número de êmbolos não ser superior ao homologado, nem a sua área de contacto com a pastilha seja superior à descrita na FH.

1.2. Poderão ser utilizadas pastilhas de travão de dimensões diferentes das da Ficha de Homologação na condição de a sua área de atrito não ser superior à descrita na FH.

1.3. Poderão ser utilizados discos de travão de diâmetro diferente dos da FH na condição de o seu diâmetro e espessura ser inferior ao homologado.

Art 2 - PNEUS

2.1. Em todas as viaturas o tipo de pneus é livre.

2.2. Qualquer modificação ou tratamento, como o estriamento de pneus ou a aplicação de solventes são proibidas.

2.3. Não é permitido o uso de qualquer tipo de aquecimento térmico dos pneus (aquecedores de pneus) durante toda a duração do evento.

2.4. A utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interior igual ou inferior à pressão atmosférica é proibida.

2.5. O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) terá de conter apenas ar atmosférico.

2.6. As válvulas limitadoras da pressão são proibidas.

2.7. Qualquer anomalia detetada no controle de pneus, será comunicada ao diretor de corrida assim como ao condutor em infração, e levará o CCD a aplicar o disposto no Art. 21.11 das PEV.

Art. 3. VIDROS

3.1. O Para-brisas tem obrigatoriamente de ser laminado.

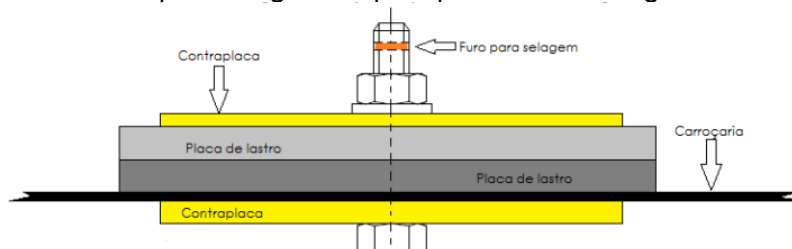
3.2. Os vidros laterais, bem como o óculo traseiro, podem ser substituídos por outros de policarbonato, com espessura mínima de 4mm., O material acrílico é expressamente interdito.

Art. 4. PESO

4.1. Para cumprimento do peso mínimo, é autorizada a utilização de lastro que deve ser instalado do seguinte modo:

a) O lastro tem de ser construído em placas de metal empilhadas e fixado exclusivamente na zona do assento do passageiro da frente;

b) As placas têm de ser fixas por meio de ferramentas com, no mínimo 1 parafuso de classe 8.8 (mínimo) e de diâmetro mínimo de 10mm por cada 100cm² de área das placas, seguindo o princípio do desenho seguinte:



Cada parafuso deve ter uma contraplaca com superfície de contacto mínima entre a carroçaria/chassis de 40cm².

c) É proibido qualquer sistema de lastro móvel.

d) A organização poderá, em qualquer momento, implementar um peso mínimo através do uso de lastro de forma a igualar a performance dos veículos.

ANEXO II - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

NORMAS NUMERAÇÃO 2026



20CM



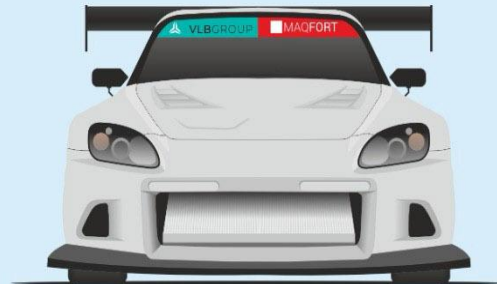
45CM

SUPER LEGENDS NUMERAÇÃO DO Nº 102 A 199



ANEXO III - PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA FAIXA DO VIDRO



PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA NAS PORTAS



ANEXO IV - VIATURAS ADMITIDAS

Viaturas admitidas ao abrigo do Art. 5.1.2.2:

- MAZDA MX5