



## REGULAMENTO DESPORTIVO GROUP 1 Portugal 2024

**VISA FPAK Nº 635/G1P+TM/2024**

**Emitido em 02/04/2024**



### Art. 1 – ORGANIZAÇÃO

**1.1.** A Touring Racing devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2024 uma manifestação desportiva denominada Série "Group 1 Portugal", a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Velocidade (PEV), pelos Regulamentos Desportivos e Técnicos aplicáveis, pelo presente regulamento e por toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada pela FPAK.

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

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

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

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

b) Adicionalmente, também se disputarão quatro categorias de classe única, denominadas "Production Cup", "924 Cup", "Troféu Mini" e "Group 1 UK", cujo Regulamento foi englobado no da Série "Group 1 Portugal"

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



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

## **Art. 2 – PROVAS / EVENTOS PONTUÁVEIS**

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

DATA	NOME DA PROVA/EVENTO	ORGANIZADOR	LOCAL
6/7 Abril	Algarve	AIA	Portimão
25/26 Maio	Jerez	Jerez	Jerez de la Frontera
13/14 Julho	Estoril	MCE	Estoril
25/27 Outubro	Algarve Classic Festival	AIA	Portimão
29 Nov/ 1Dez	250 KM Estoril	MCE	Estoril

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

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

## **Art. 3 – COMISSÃO ORGANIZADORA**

Organizador	Touring Racing		
Morada	Rua H Barrilano Ruas Nº 157 2B	2775-390 Parede	
Telefones	919551716		
E-mail	info@touring.racing	Web	<a href="http://www.touring.racing">www.touring.racing</a>
Representado por	Francisco Pinto Abreu		
	Mariana Pinto Abreu		
	Micaela Moreira		

## **Art. 4– LICENÇAS DESPORTIVAS**

**4.1.** Todos os concorrentes e condutores que participem nas provas/eventos da Série "Group 1 Portugal" têm de ser titulares de uma Licença Desportiva "Nacional B"



(ou superior), de acordo com o estipulado no regulamento de emissão de licenças desportivas da FPAK válida para o ano em curso.

- 4.2.** Poderão ainda participar condutores com idade igual ou superior a 16 anos e não detentores de carta de condução, que sejam detentores de uma licença NACIONAL B (ou superior) válida para o ano em curso. A participação de tais condutores nas provas/eventos da Série "Group 1 Portugal" ficará, contudo, condicionada às restrições impostas no Art. 2 do regulamento de emissão de licenças desportivas.
- 4.3.** Em cada prova/evento da Série "Group 1 Portugal" serão admitidos como concorrentes, os próprios condutores e / ou os detentores de licenças coletivas. No caso de o concorrente não ser o próprio condutor, o concorrente deverá ser obrigatoriamente titular de licença "Nacional B" (ou superior) de acordo com o estipulado no regulamento de emissão de licenças desportivas da FPAK.
- 4.4.** Todos os elementos que integrem as equipas participantes – Diretor de Equipa e Assistentes – que desenvolvam as suas funções no Pit Lane, na zona das boxes ou no Paddock nas provas da Série "Group 1 Portugal" terão obrigatoriamente de ser titulares da licença desportiva correspondente, emitida pela FPAK e válida, sendo este o requisito obrigatório para poderem solicitar os passes para as provas/eventos da Série "Group 1 Portugal".

## **Art. 5 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS / EVENTOS – TAXA DE INSCRIÇÃO – SEGURO**

- 5.1.** A inscrição em cada uma das provas/eventos pontuáveis para a Série "Group 1 Portugal" é da responsabilidade do concorrente e deverá ser feita pelos interessados no website [www.touring.racing](http://www.touring.racing) nos prazos estipulados pelos respetivos regulamentos particulares.
- 5.1.1.** A inscrição em cada prova/evento pontuável para a Série "Group 1 Portugal" é da responsabilidade da comissão organizadora e será feita junto das entidades organizadoras das diferentes provas/eventos, sendo efetuada pela comissão organizadora no PORTAL FPAK, <https://portal.fpak.pt/auth/view/login> nos prazos estipulados nos respetivos regulamentos particulares de cada prova/evento.
- 5.2.** A taxa de inscrição em cada prova/evento da Série "Group 1 Portugal" é determinada pela comissão organizadora da Série "Group 1 Portugal".
- 5.2.1.** Anexo e em complemento à taxa de inscrição deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil de todos os concorrentes e / ou condutores, nos termos definidos no Art. 17 das PGAK.



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

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

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

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

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

## **Art. 6 – CLASSIFICAÇÃO NA SÉRIE E NAS PROVA / EVENTOS**

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

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

10	12	14	16	18	20	20
	10	12	14	16	18	18
		10	12	14	16	16
			10	12	14	14
				10	12	12
					10	10
						8 para os restantes

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



**6.1.1.** Será ainda atribuído um ponto por volta mais rápida em cada corrida.

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

**6.3.** Provas com a duração igual ou superior a 120 minutos recebem um coeficiente de 2x dos pontos atribuídos conforme Art. 6.1.

**6.4.** Todos os resultados obtidos nas provas pontuáveis descritas no ponto 2.1 do presente regulamento serão considerados para a classificação final da Série "Group 1 Portugal".

## **Art. 7 – REGRAS DE DESEMPATE**

**7.1.** Eventuais casos de igualdade de pontuação na classificação final de cada classe da Série "Group 1 Portugal", serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 13.1.2 das PGAK.

## **Art. 8 – PRÉMIOS FINAIS**

**8.1.** Ao condutor que totalizar maior número de pontos na classificação final de cada classe será atribuído o título de vencedor da respetiva classe, independentemente do número de condutores, neles classificados.

## **Art. 9 – PROVAS / EVENTOS DE "ENDURANCE"**

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

## **Art. 10 – REABASTECIMENTOS (apenas válido nas provas / eventos de resistência)**

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

**10.1. Reabastecimento por Tuff Jug nas resistências de 40 minutos**

**10.1.1.** O reabastecimento tem de ser realizado utilizando um "Tuff Jug".



**10.1.2.** Durante o reabastecimento, o motor tem de ser desligado e o condutor tem de sair da viatura.

**10.1.3.** Durante o reabastecimento, não pode ser efetuada qualquer outra operação.

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

**10.1.5.** O tempo de paragem para reabastecimento será no mínimo de 3 minutos e apenas se aplica a viaturas com necessidade de realizar abastecimento.

**10.1.6.** Qualquer infração ao estabelecido no presente Art. implicará a aplicação de penalidades pelos CD.

## **10.2. Reabastecimento por Bombas mecânicas fornecidas pela organização durante provas de resistência.**

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

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

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

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

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



troca de condutor acrescido do tempo que demora para a viatura percorrer o Pit lane.

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

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

f) No caso dos participantes no Troféu Mini, que não tenham depósitos de combustível com capacidade suficiente, as três paragens obrigatórias terão de demorar no mínimo 4 (quatro) minutos e o tempo de pitlane do respetivo circuito) segundos cada.

## **Art. 11 – NÚMEROS DE COMPETIÇÃO**

**11.1.** Os números de competição estão de acordo com o previsto no Art. 16.1 do CDI. Estes números estão disponíveis em formato vetorial no site da Série "Group 1 Portugal" ([www.touring.racing](http://www.touring.racing)) acompanhados dos respetivos "Pantone".

**11.2.** A todos os concorrentes da Série "Group 1 Portugal" serão atribuídos números permanentes para todas as provas/eventos de 2024. Cada condutor poderá escolher o seu número por ordem de pedido de entre os que estiverem livres.

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

## **Art. 12 – NÚMERO DE CONDUTORES**

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

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



## **Art. 13 – VERIFICAÇÕES**

### **13.1. ADMINISTRATIVAS**

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

### **13.2. TÉCNICAS**

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

### **13.3. TÉCNICAS FINAIS**

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

## **Art. 14– TREINOS CRONOMETRADOS**

### **14.1. Provas / Eventos de 2 x 20 minutos**

**14.1.1.** Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração de 40 minutos, de acordo com o art. 15.3.1 a)

a) As viaturas só poderão aceder à zona rápida do pit-lane, quando a saída do pit lane estiver aberta no início de cada sessão de treinos cronometrados.

b) Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição dos condutores na grelha de partida.

### **14.2. Provas / Eventos de 2 x 40 minutos**

**14.2.1.** Haverá uma única sessão de treinos cronometrados com a duração de 40 minutos. De acordo com o art.15.3.2 a).

a) As viaturas só poderão aceder à zona rápida do pit-lane, quando a saída do pit lane estiver aberta no início de cada sessão de treinos cronometrados.

b) Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição dos condutores na grelha de partida.

### **14.3. Provas/Eventos de 121 minutos**

**14.3.1.** Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração de 60 minutos.

a) As viaturas só poderão aceder à zona rápida do pit-lane, quando a saída do pit lane estiver aberta no início de cada sessão de treinos cronometrados.





b) Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição dos condutores na grelha de partida.

**14.4.** À comissão Organizadora da Série "Group 1 Portugal" reserva-se o direito de propor provas/eventos com tempos diferentes, se o evento assim o exigir.

## **Art. 15 – GRELHAS DE PARTIDA**

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

### **15.2. Procedimento de Partida - Partidas lançadas**

**15.2.1.** Os procedimentos de partida predefinidos para as corridas serão (partida rolante) de acordo com o CDI. Caso o procedimento de partida seja alterado, tal será anunciado durante o briefing.

#### **15.2.2. Grelha de partida para a primeira corrida**

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

**15.2.2.2.** A grelha de partida para a 1ª (primeira) corrida será elaborada em função dos resultados da sessão de treinos cronometrados e será publicada 60 minutos antes do seu início.

**15.2.2.3.** A grelha apenas será formada por 2 grupos, se a categoria "Troféu Mini" tiver 10 ou mais inscritos na lista final de participantes, nesse caso, o primeiro grupo é formado por todas as categorias da Série "Group 1 Portugal" e segundo grupo é formado pelos concorrentes das categorias "Troféu Mini".

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

#### **15.2.3. Grelha de partida para a segunda corrida**

**15.2.3.1.** A grelha de partida para a 2ª (segunda) corrida será elaborada em função da melhor volta da 1ª (primeira) corrida e será publicada 60 minutos antes do seu início.



**15.2.3.2.** A grelha apenas será formada por 2 grupos, se a categoria "Troféu Mini" tiver 10 ou mais inscritos na lista final de participantes, nesse caso, o primeiro grupo é formado por todas as categorias da Série "Group 1 Portugal" e segundo grupo é formado pelos concorrentes das categorias "Troféu Mini". Cabe ao condutor líder do segundo grupo impor a distância no caso das partidas lançadas (aproximadamente 2/3 linhas) ou através de um segundo leading car

#### **15.2.4. Grelha de partida corridas de 121 minutos**

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

### **15.3. Corridas**

#### **15.3.1. Provas/Eventos de 2 x 20 minutos**

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

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

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

#### **15.3.2. Provas/Eventos de 2 x 40 minutos**

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

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

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

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



c.1) Para a categoria “Troféu Mini”, no caso de existirem viaturas que tenham depósitos com capacidade insuficiente para fazer os 40 minutos de prova, a paragem deverá demorar 3 minutos mais o tempo que demora a percorrer o Pit Lane à velocidade de 60Km/h, segundo o tempo da tabela de handicaps que será entregue

no briefing (através de aditamento) de cada prova/evento, caso contrário a paragem terá a mesma duração dos restantes participantes do Group 1 Portugal.

No decorrer da paragem da categoria “Troféu Mini” pode ser efetuado o reabastecimento desde que seja cumprido o descrito no Art. 10 e 10.1.

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

Por defeito, nas corridas de Sprint (20 minutos), considerar-se-á que o Condutor inscrito como Condutor 1 fará a Corrida 1 e o Condutor 2 fará a corrida 2. Nas corridas de Endurance (40 minutos) considerar-se-á que o Condutor inscrito como Condutor 1 inicia a Corrida 1 e termina a corrida 2 e o Condutor 2 termina a corrida 1 e inicia a corrida 2. Caso a estratégia da equipa seja diferente, terá de ser comunicada no momento das verificações administrativas.

### **15.3.3. Provas/Eventos de 121 minutos**

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

b) A partida será lançada de acordo com o descrito 15.2 do presente regulamento.

## **Art. 16– COMUNICAÇÃO**

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

## **Art. 17 – CERIMÓNIA DE PÓDIO**

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

**17.2.** Serão os seguintes os Troféus a entregar na cerimónia do pódio, devendo ser respeitada a ordem crescente (3º, 2º e 1º) da classificação para a entrega dos mesmos.

**17.2.1. No final da corrida 1:** aos três primeiros classificados de cada categoria.  
Nota: Nesta cerimónia não haverá distribuição de champanhe se a segunda corrida for



disputada no mesmo dia.

**17.2.2. No final da Corrida 2:** aos três primeiros classificados de cada categoria.

**17.3.** Existirá ainda um pódio adicional para a classe “Troféu Mini”. Um pódio “Mighty” para equipas com a média de idades dos condutores igual ou inferior a 40 anos e “Vintage” para equipas com a média de idades dos condutores superior a 40 anos.

**17.4.** Todos os prémios são acumuláveis.

**17.5.** Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova, sem prévia justificação por parte de condutores premiados, será punida.

## **Art. 18 – COMISSÃO TÉCNICA**

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

- Fazer as verificações que julguem necessárias, pedindo a intervenção dos comissários técnicos da prova/evento quando isso se justificar.
- Coadjuvar os comissários técnicos da prova/evento em caso de reclamação.
- Ter uma atitude didática, por oposição a atitude punitiva, junto dos concorrentes, sempre que não se verifique uma irregularidade com fins dolosos que afete de fato a verdade desportiva.

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

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

## **Art. 19– PARQUE FECHADO**

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

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

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



a) Parque fechado no final dos treinos cronometrados

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

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

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

b) Parque fechado no final de cada corrida

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

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

período, o parque será aberto por indicação dos CD, podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

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

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

## **Art. 20 – TREINOS / TESTES PRIVADOS**

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

## **Art. 21 – PENALIZAÇÕES**

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



## **21.2.**

- 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: anulação dos 2 melhores tempos do treino cronometrado.
  - a.3) Terceira infração: anulação dos 3 melhores tempos do treino cronometrado.
- 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.

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

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

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

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

## **Art. 22 – RECLAMAÇÕES**

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

## **Art. 23 – ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO**

**23.1.** Qualquer modificação ao presente regulamento, será efetuada de acordo com o descrito no Art. 2.5 das PGAK

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