

REGULAMENTO DESPORTIVO - TAÇA SSS**24H C1 PORTIMÃO****VISA FPAK Nº 1591D/C1LD/2022 Emitido em 21/07/2022****Artigo 1 - ORGANIZAÇÃO**

1.1 – A A.S. Marques – Motor Sponsor Unipessoal Lda em colaboração com os seus Patrocinadores, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), organiza em 2022, uma manifestação desportiva reservada denominada Taça Single Seater Series 24H C1 PORTIMÃO, 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 FPAK.

1.3 – Esta série destina-se a monolugares que possuam as seguintes características:

- a) Tenham menos de 2000 cc.
- b) Não usem apêndices aerodinâmicos como asas, ailerons ou spoilers, nem sistemas do tipo Venturi.
- c) O disposto em a) e b), não é aplicável às classes Fórmula Futuro, Fórmula Renault, Fórmula 4, Fórmula Livre e Fórmula Mais.
- d) Estejam de acordo com uma regulamentação técnica, presente ou passada, de uma Fórmula que cumpra as alíneas a) e b). A regulamentação técnica da época de cada classe, deverá ser fornecida à comissão organizadora que a colocará disponível no website da Single Seater Series.
- e) O modelo da viatura deverá ter sido fabricado até 31/12/2005 exceto nas classes Fórmula Renault, Fórmula 4, Fórmula Livre, Fórmula Mais e na subclasse Kent, onde não há restrição de data de fabrico.
- f) A limitação da data de construção não se aplica a viaturas que sejam totalmente projetadas e construídas em Portugal. O construtor tem, no entanto, que fornecer à comissão técnica da Single Seater Series as provas que esta entender necessárias acerca da nacionalidade da viatura.

1.4 – Esta Série não terá um vencedor absoluto, mas sim vencedores à classe. No entanto, esta série estará sempre aberta à chegada, em qualquer altura, de novas viaturas de diferentes categorias com regulamentos técnicos diferentes.

1.5 – A Single Seater Series englobará ainda a Fórmula PT que se destina a fomentar o fabrico de viaturas de competição em Portugal. A sua regulamentação técnica está disponível no site da FPAK.

Artigo 2 – DATA

2.1 – A “Taça 24H C1 PORTIMÃO” vai se realizar nos dias 23 e 24 de Julho, no Autódromo Internacional do Algarve.

2.2 – O clube organizador da “Taça 24H C1 PORTIMÃO ” vai ser a AIA MOTOR CLUBE.

Art. 3 – COMISSÃO ORGANIZADORA (ver Art. 3.5.4 do CDI)

A Comissão Organizadora da Single Seater Series é assim constituída:

ORGANIZADOR:	A.S. Marques – Motor Sponsor Unipessoal Lda	
MORADA:	Av. João XXI 43, 4ºD. 1000-299 Lisboa, Portugal	
EMAIL WEB:	info@motorsponsor.pt	www.motorsponsor.pt
REPRESENTADO POR:	André Marques	Ricardo Leitão

Artigo 4 - LICENÇAS DESPORTIVAS

4.1 – Todos os concorrentes e condutores 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, que sejam detentores de licença desportiva NACIONAL B ou superior válida. A participação 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 condutor.

4.4 – 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

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 realizada pelos interessados junto da Comissão Organizadora, nos prazos estipulados nos respetivos regulamentos particulares.

5.2 – A taxa de inscrição é de 550,00€ + IVA.

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 condutores, nos termos definidos pelo Artigo 17 das PGAK.

5.3 – De acordo com o Art. 3.14 do CDI a comissão organizadora reserva o direito de recusar a inscrição numa prova/evento, no entanto, deverá informar o interessado assim como a FPAK o motivo desta recusa.

5.4 – A lista de inscritos deverá ser publicada na segunda-feira antes de cada evento. De acordo com o ponto 3.5.1 das PGAK, caso um concorrente se deseje inscrever após a lista de inscritos ter sido publicada, a correção da lista de inscritos tem um custo de 100€ que será cobrado ao concorrente diretamente.

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

Artigo 6 – EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

6.1 – Durante todo o decorrer das provas/eventos, é obrigatória a utilização, pelos condutores, do equipamento definido no Capítulo III do Anexo L ao CDI e 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) condutores ou um mínimo de 1 (um) condutor e por um Diretor Desportivo de acordo com o definido no Art. 19 das PEV

7.2 – A equipa deverá realizar a sua inscrição na categoria correspondente às características da sua viatura conforme:

7.2.1 – Classes:

- **FF** – fórmulas que cumpram o regulamento técnico da Fórmula Renault 2.0, com limitação de idade para pilotos até aos 25 anos;
- **F4** – fórmulas que cumpram o regulamento técnico da Fórmula 4;
- **FR** – fórmulas que cumpram o regulamento técnico da Fórmula Renault 2.0;
- **FL** – fórmulas que cumpram com todas as condições de segurança e sejam aprovados pela organização;
- **FM** – fórmulas da classe PT com asas + fórmulas da classe ZT com asas, admissão de escape e centralina livre;
- **KT** – fórmulas de 70 a 2020 com motor Kent que cumpram o regulamento técnico da Single Seater Series;
- **PT** – fórmulas projetados e construídos exclusivamente em Portugal que cumpram a regulamentação técnica da Fórmula PT;
- **VJ** – fórmulas com motor Vauxhauill que cumpram o regulamento técnico da Single Seater Series;
- **ZT** – fórmulas com motor Zetec que cumpram o regulamento técnico da Single Seater Series;

7.2.2 – A comissão organizadora reserva o direito de criar uma classe de modo a acomodar um carro com especificações diferentes.

7.2.3 – Haverá troféu para o vencedor de cada categoria e pódio nas categorias com 3 participantes ou mais.

Artigo 8 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E NOMES DOS CONDUTORES

8.1 – Para efeitos de afixação dos números de competição e dos nomes dos condutores, terão de ser respeitadas as dimensões e locais de afixação, de acordo como Art. 16 do CDI.

8.2 – Serão atribuídos números de competição permanentes para todas as provas, no momento da inscrição na Single Seater Series.

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

Artigo 9 – PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

9.1 – Ao inscreverem-se, os concorrentes obrigam-se a manter afixada nas carroçarias das suas viaturas a publicidade 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.

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 publicitária 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 excecional, que será analisada pela comissão organizadora.

Artigo 10 – PNEUS e PESOS

10.1 – Os pneus e pesos têm que respeitar a seguinte tabela:

CLASSE	DESIGNAÇÃO	FRENTE TRÁS		PESO COM CONDUTOR
KT	Ford Kent até 90	Avon ACB9 5/22-13	Avon ACB9 6.5/23-13	492Kg
	Ford Kent pós 90	Avon ACB10 6/21-13	Avon ACB10 7/23-13	
ZT	Ford Zetec	Nankang AR-1 185/60-13	Nankang AR-1 205/60-13	545Kg
VJ	Vauxhall			495Kg
PT	Fórmula PT			500Kg
FR	Fórmula Renault	Hankook		510 Kg
FF	Fórmula Futuro			510 Kg
F4	Fórmula 4			570 Kg
FM	Fórmula Mais	Nankang AR-1 185/60-13	Nankang AR-1 205/60-13	PT-475 ZT-545
FL	Fórmula Livre	LIVRE		400Kg

10.2 – Todos os pneus das marcas Avon e Nankang têm de ser adquiridos à DISPNAL Pneus SA.

10.3 – Em todas as classes exceto Fórmula Livre, os pneus utilizados na qualificação e corridas terão de estar marcados.

10.4 – Cada condutor apenas poderá marcar nas verificações técnicas iniciais 4 Pneus novos por cada 2 fim-de-semanas realizados.

10.5 – Na primeira prova/evento realizada, cada condutor poderá marcar 4 pneus novos e 4 pneus usados.

10.6 – Em caso de furos ou outros problemas apenas outros pneus já marcados poderão ser utilizados.

Artigo 11 – COMBUSTÍVEL

11.1 – O carburante a utilizar será de comercialização corrente, limitado a índice octano RON 98, desde o início até ao final da prova/evento.

11.2 – Após as sessões oficiais de treinos cronometrados e no final de cada corrida, as viaturas de competição terão que dispor de pelo menos 3 (três) litros de combustível nos respetivos reservatórios.

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

PEV.

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

Artigo 12 - VERIFICAÇÕES

12.1 – Em cada prova/evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente e do condutor e da validade das licenças desportivas.

12.1.1 – Enquanto durar a atual crise pandémica Covid-19 poderá ser aplicado pelo Clube organizador da prova/evento o Art. 18.1.1 das PEV. Tal definição é feita no regulamento particular da prova/evento.

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

12.3 – Os 3 (três) primeiros classificados de cada categoria serão sujeitos a verificações técnicas no final da prova/evento, quando estiverem inscritos no mínimo 5 concorrentes na prova.

Artigo 13 - FÓRMULA DA PROVA/EVENTO

13.1 – TREINOS LIVRES

13.1.1 – Haverá uma sessão de treinos livres com a duração de 20 minutos.

13.2 – TREINOS CRONOMETRADOS

13.2.1 – Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração de 20 minutos.

13.2.2 – Cada condutor tem de qualificar a sua viatura, cumprindo para o efeito o número mínimo de 1 (uma) volta.

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

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

13.2.5 – Para poder participar na corrida, todos os condutores deverão ter qualificado a sua viatura. Contudo, e por recomendação do diretor de corrida, o colégio de comissários desportivos da prova (CCD) poderá excecionalmente autorizar um condutor a participar na prova/evento sem que haja cumprido esse mínimo.

13.2.6 – No caso de nenhum dos condutores de uma equipa ter efetuado o mínimo estabelecido para qualificar a viatura no decurso da sessão de treinos cronometrados, aplica-se o Art. 46.3.e) das PEV.

Artigo 14 - GRELHAS DE PARTIDA

14.1 – Para a corrida 1, a formação da grelha de partida será efetuada conforme os resultados dos treinos cronometrados.

14.2 – Para a corrida 2, a formação da grelha de partida será efetuada conforme os resultados das melhores voltas da corrida 1.

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

14.4 – A grelha de partida para cada corrida será publicada 60 (sessenta) minutos antes do seu início, depois de aprovada pelo CCD.

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

Artigo 15 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

15.1 – Existirão procedimentos de partida parada, de acordo com o que está definido nos Art. 30.3 e 30.4 das PEV.

ARTIGO 16 – CORRIDAS

16.1 – Serão disputadas do seguinte modo:

16.1.1 – Uma primeira corrida com a duração de 15 (quinze) minutos

16.2 – Uma segunda corrida com a duração de 15 (quinze) minutos

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

16.4 – Em qualquer corrida só serão classificadas as Equipas que tenham realizado a partida da corrida.

Artigo 17 - PARQUE FECHADO

17.1 – Apenas os oficiais de prova encarregados dos controlos técnicos podem entrar no parque fechado.

17.2 – Nenhuma intervenção, de qualquer natureza, poderá ser efetuada sem a autorização dos oficiais de prova.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 18 - CERIMÓNIA DE PÓDIO – PRÉMIOS

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

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

18.3 – 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 condutores premiados, será penalizada.

Artigo 19 - CLASSIFICAÇÃO NA SÉRIE

19.1 – Para a classificação final de cada classe, serão considerados todos os resultados obtidos.

19.2 – Em cada prova da Single Seater Series cada equipa obterá os seguintes pontos:

19.2.1 – Corrida 1

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º	12,5 Pontos
2º	10 Pontos

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
6º	5 Pontos
7º	4 Pontos

3º	8,5 Pontos
4º	7 Pontos
5º	6 Pontos

8º	3 Pontos
9º	2 Pontos
10º	1 Pontos

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

19.2.2 – Corrida 2

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º	12,5 Pontos
2º	10 Pontos
3º	8,5 Pontos
4º	7 Pontos
5º	6 Pontos

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
6º	5 Pontos
7º	4 Pontos
8º	3 Pontos
9º	2 Pontos
10º	1 Pontos

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

19.3 – A equipa que efetuar o melhor tempo nos treinos cronometrados (pole-position) – 1 ponto

19.4 – A equipa que efetuar a melhor volta em cada corrida – 1 ponto

Artigo 20 - PRÉMIOS FINAIS

20.1 – Ao condutor que totalizar maior número de pontos na classificação final de cada categoria será atribuído o título de vencedor da respetiva categoria, independentemente do número de condutores nela classificados.

Artigo 21 - PENALIZAÇÕES

21.1 – 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 do CCD 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.

21.2 – As decisões tomadas pelo CCD no que se refere à anulação de tempos, perca de lugares na grelha, aplicação de drive through, STOP & GO, não são apeláveis

Artigo 22 - ALTERAÇÕES AOS REGULAMENTOS TÉCNICOS DE CADA CATEGORIA (GERAL):

22.1 – É permitido o uso de ignição eletrónica em todas as categorias e classes, desde que a ignição eletrónica não proporcione um incremento de potência.

22.2 – Em todas as categorias em que a cilindrada original do motor(es) obrigatório(s) tenha que ser mantida (salvo retificações dos cilindros), os cilindros podem ser retificados até um máximo de 1mm em diâmetro a mais do que a medida originalmente estipulada, exceto na classe Zetec, onde as medidas estipuladas no regulamento oficial devem ser respeitadas.

22.2.1 – 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 Race Ready RRT200

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.

22.2.2 – KT - Kent

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.

Artigo 23 - INTERPRETAÇÕES - MODIFICAÇÕES – ADITAMENTOS

23.1 Qualquer modificação ao presente Regulamento será devidamente introduzida conforme especificado no Art. 1.6.1 das PGAK.

Links úteis:

- PEV – Prescrições Específicas de Velocidade:

<https://fpak.pt/index.php/documentacao/regulamentacao/prescricoes-especificas/2021-01/prescricoes-especificas-de-velocidade>

- PGAK – Prescrições Gerais Automobilismo e Karting:

<https://fpak.pt/index.php/centro-documentos/regulamentacao-geral>