

# MOTOR SPONSOR

Atualizado em 04/12/2024



**VISA FPAK Nº645D/C1ECUP/2024**  
**Emitido em 29/11/2024**



## C1 Eurocup – Reg. Desportivo | 2024

### 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 2024, uma manifestação desportiva reservada denominada “C1 EURO CUP”, o 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 C1 EURO CUP, que submeterá tais decisões à ratificação FPAK.

**1.3** – 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.

### Artigo 2 – PROVAS/ EVENTOS PONTUÁVEIS

**2.1** – A C1 EURO CUP, terá 1 (uma) prova, de acordo com o seguinte calendário desportivo:

DATA	PROVA	ORGANIZADOR	CIRCUITO
5, 6, 7 & 8 Dezembro	24H ESTORIL	ACDME	Estoril

**2.2** – A Comissão Organizadora da C1 EURO CUP reserva-se o direito de modificar os presentes calendários, substituindo, suprimindo, anulando ou alterando a data de qualquer das provas/eventos, mediante a prévia autorização da FPAK.

### Artigo 3 – COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora da C1 EURO CUP é assim constituída:

<b>ORGANIZADOR:</b>	A.S. Marques – Motor Sponsor Unipessoal Lda
<b>MORADA:</b>	Av. Leite Vasconcelos 13, 2610-100 Lisboa, Portugal

<b>EMAIL   WEB:</b>	info@motorsponsor.pt	www.motorsponsor.pt
<b>REPRESENTADO POR:</b>	André Marques	Ricardo Leitão

#### **Artigo 4 - LICENÇAS**

**4.1** – Todos os concorrentes e condutores que participem nas provas/eventos da C1 EURO CUP 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 de tais condutores nas provas/eventos da C1 EURO CUP 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** – Em cada prova/evento da C1 EURO CUP 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.

#### **Artigo 5 - VIATURAS ADMITIDAS**

**5.1** – Só pontuam nas provas/eventos pontuáveis para a C1 EURO CUP as viaturas de marca Citroen modelo C1, 1.0 gasolina, 3 portas, anteriores a Abril de 2014, com volante à esquerda, que estejam de acordo com o regulamento técnico da C1 EURO CUP.

**5.2** – Viaturas provenientes de outro país estão autorizadas a participar, devidamente integradas numa classe específica na qual se encontrem em conformidade com o regulamento do país de origem.

**5.3** – A comissão organizadora da C1 EURO CUP poderá inscrever em cada prova/evento, uma viatura destinada a condutores convidados, que para todos os efeitos, estarão em igualdade de circunstâncias com os restantes participantes no troféu, excluindo as pontuações e os prémios para o troféu.

**5.4** – São admitidas viaturas que tenham as suspensões descritas nas alíneas 13.9 a 13.13 do regulamento técnico. Estas viaturas serão classificadas na classe GEN 1.

#### **Artigo 6 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS – TAXA DE INSCRIÇÃO – SEGURO**

**6.1** – A inscrição em cada uma das provas/eventos pontuáveis para da C1 EURO CUP é da responsabilidade do concorrente e deverá ser realizada pelos interessados junto da Comissão Organizadora, nos prazos estipulados nos respetivos regulamentos particulares de cada prova/evento.

**6.2** – A taxa de inscrição para cada prova da C1 EURO CUP está anunciada em [www.motorsponsor.pr](http://www.motorsponsor.pr).

**6.3** – Em complemento à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil de todos os concorrentes e/ou pilotos, nos termos definidos pelo Art. 17 das PGAK.

### **Artigo 7 – EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES**

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

### **Artigo 8 – EQUIPAS e CATEGORIAS**

**8.1** – Cada equipa será constituída por um máximo de 8 (oito) condutores e um mínimo de 3 (três) condutores.

**8.1.2** – Diretor Desportivo – de acordo com o Art.19 das PEV.

**8.1.3** – Até ao final das verificações administrativas, as equipas podem solicitar ao CCD a inclusão de mais condutores de acordo com o Art.43.2.2 b) das PEV.

**8.2** – Identificação dos condutores quando em competição: Em cada equipa, cada condutor tem de, a partir do início dos treinos cronometrados e durante todo o desenrolar da prova/evento, colocar no capacete uma tag RFID fornecida pela comissão organizadora da C1 EURO CUP.

**8.3** – É permitido um piloto participar em mais do que uma equipa/carro na mesma corrida.

**8.4** – Categorias dos condutores.

**8.4.1** – Conforme a experiência de cada condutor, ser-lhe-á atribuída uma categoria:

**a) Ouro** - Obteve títulos em provas/eventos nacionais/internacionais de automóveis.

**b) Prata** - Obteve pole-position e/ou volta mais rápida e/ou vitória em corrida e/ou lugar no pódio em provas/eventos nacionais/internacionais de automóveis

**c) Bronze** - Nunca obteve pole-position e/ou volta mais rápida e/ou vitória em corrida e/ou lugar no pódio em provas/eventos nacionais/internacionais de automóveis.

**8.4.2** – À comissão organizadora da C1 EURO CUP, reserva-se o direito de atribuir uma categoria a um piloto.

**8.5** – Categorias das Equipas

**8.5.1** – Conforme as categorias dos condutores que fazem parte das equipas, ser-lhes-á atribuída uma categoria:

**a)** Pro é constituída por:

- a.1) condutores ouro e prata
- a.2) condutores ouro e bronze
- a.3) condutores prata e bronze

**b)** Amador (AM) é constituída por:

- b.1) condutores bronze
- b.2) condutores prata e bronze
- b.3) 1 (um) condutor ouro se toda a restante equipa for bronze

- c) GEN 1 é constituída por:
  - c.1) condutores ouro
  - c.2) condutores prata
  - c.3) condutores bronze

**8.5.2** – A comissão organizadora da C1 Eurocup reserva o direito de atribuir uma categoria a uma equipa.

### **Artigo 9 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E NOMES DOS CONDUTORES**

**9.1** – 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 com o Anexo 1 deste Regulamento.

**9.2** – Serão atribuídos números de competição permanentes para todas as provas/eventos, no momento da inscrição no Troféu.

**9.3** – Em caso de solicitação do mesmo número, este será atribuído ao concorrente que primeiro se inscreveu na C1 Eurocup.

### **Artigo 10 – PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA**

**10.1** – Ao inscreverem-se na C1 Eurocup, os concorrentes obrigam-se a manter afixada nas carroçarias das suas viaturas 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 toda a prova/evento da C1 Eurocup.

**10.2** – A publicidade obrigatória será fornecida pela comissão organizadora às equipas inscritas nas provas/eventos, da C1 Eurocup.

**10.3** – 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.

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

### **Artigo 11 – PNEUS**

**11.1** – Os pneus têm de ser da marca Nankang, modelo AS1, medida 155/55 R14, desde o início até ao final da prova/evento e adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial a definir pela comissão organizadora.

**11.2** – O número mínimo de pneus que têm de ser utilizados na prova/evento (treinos cronometrados + corrida(s)) é de:

DATA	PROVA	NÚMERO MÍNIMO DE PNEUS
5, 6, 7 & 8 Dezembro	24H ESTORIL	8

**11.3** – Os treinos cronometrados, têm de ser iniciados com 4 pneus novos que têm de ser mantidos durante toda a sessão e não podem ser trocados de posição.

**11.4** – É obrigatório iniciar a corrida do dia 6 de Dezembro com os 4 pneus utilizados nos treinos cronometrados.

**11.5** – Todos os pneus fornecidos pelo fornecedor oficial, têm de estar marcados conforme a organização designou para a prova/evento específico.

**11.6** – As marcações dos pneus serão controladas pelos comissários técnicos da C1 Eurocup, que supervisionarão o cumprimento das mesmas.

**11.7** – Numa mesma prova/evento não é permitida a troca de pneus já marcados, exceto em caso de defeito de fabrico devidamente comprovado pelo fornecedor oficial e desde que autorizada pelo colégio de comissários desportivos (CCD) da prova/evento.

**11.8** – É da responsabilidade do concorrente assegurar-se que os pneus da sua viatura são corretamente marcados e/ou registados.

**11.9** – Os concorrentes deverão aceitar os prejuízos resultantes de uma eventual incorreção na marcação ou registo dos pneus.

**11.10** – Será da responsabilidade de cada concorrente que as marcações permaneçam intactas durante o desenrolar de toda a prova/evento.

**11.11** – As marcações serão consideradas como degradadas a partir do momento em que não possam ser lidas.

**11.12** – Todas as equipas que participem nos treinos cronometrados ou corridas com pneus sem marcação serão penalizadas pelo CCD, podendo a sanção a aplicar ir até à desqualificação do evento.

**11.13** – É proibida a utilização de pneus marcados ou remarcados de outra viatura.

**11.14** – Durante toda a duração dos treinos cronometrados os comissários técnicos da C1 Eurocup, podem verificar aleatoriamente na saída do pitlane se os pneus das viaturas estão de acordo com o regulamento.

**11.15** – Se tiver de ser efetuado o controlo referido no número anterior, o condutor da viatura em questão será devidamente sinalizado pelos comissários técnicos da C1 Eurocup e terá de parar na zona que lhe é indicada pelos comissários técnicos. Após autorização dos comissários técnicos, o condutor pode entrar na pista.

**11.16** – A verificação aleatória referida nos números anteriores pode ser efetuada no interior das boxes de cada concorrente durante o decorrer das sessões de treinos cronometrados.

## **Artigo 12 – COMBUSTÍVEL**

**12.1** – O carburante a utilizar será de comercialização corrente, limitado a índice octano RON 95, desde o início até ao final do evento e adquiridos exclusivamente na bomba da prova, referida no regulamento particular da mesma.

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

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

**12.4** – Para efeitos de recolha de combustível aplica-se os Art. 23.5 e 23.6 das PEV.

## **Artigo 13 – VERIFICAÇÕES**

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

**13.2** – 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.

**13.3** – No final da prova/evento os 3 (três) primeiros classificados de cada categoria, assim como outros concorrentes nomeados, serão sempre verificados tecnicamente.

**13.4** – Qualquer viatura que apresente um valor fora dos parâmetros definidos no regulamento técnico, implica a desqualificação da prova/evento da C1 Eurocup a ser pronunciada pelo CCD após a entrega do relatório das ditas verificações.

#### **Artigo 14 – FÓRMULA DA PROVA/EVENTO**

**14.1** – Cada equipa tem de qualificar a sua viatura, cumprindo para o efeito no mínimo uma volta lançada.

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

**14.1.3** – Não é obrigatório todos os condutores qualificarem a sua viatura.

**14.1.4** – 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

**14.1.5** – **Todas as viaturas que se encontrarem nas boxes/pitlane quando for dado o sinal de final dos treinos cronometrados, terão de partir para a corrida do pitlane.**

**14.2** – Treinos cronometrados:

**14.2.1** – No final da sessão de treinos cronometrados será publicada a classificação provisória das viaturas que tenham efetuado os melhores tempos assinada pelo diretor de corrida contemplando um número máximo de condutores que não poderá ultrapassar o número de viaturas admitidas à partida.

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

**14.4** - **No final dos treinos cronometrados, todos os carros irão alinhar diretamente na grelha de partida, consoante os tempos realizados na sessão.**

**14.5** - **A organização abdica dos 30 minutos estipulados nas PEV para reclamação da grelha de partida.**

#### **Artigo 15 - GRELHAS DE PARTIDA**

**15.1** – A formação da grelha de partida para as corridas da C1 Eurocup será efetuada nos termos definidos no Art. 46.4 das PEV.

**15.2** - **A grelha de partida para a corrida 2 será realizada pela ordem na qual os participantes cruzaram a linha de chegada na corrida 1.**

**15.3** - **A grelha de partida para a corrida 3 será a realizada pela ordem na qual os participantes cruzaram a linha de chegada na corrida 2.**

## **Artigo 16 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA**

**16.1** – No C1 Eurocup existirão procedimentos de partida lançada, de acordo com o que está definido nos Art. 30.1, 30.2 e 30.9 das PEV.

## **Artigo 17 – PROCEDIMENTOS DE PIT STOP**

### **17.1 – REGRAS GERAIS**

**17.1.1** – Qualquer reparação de carroçaria e, substituição de órgãos mecânicos, tem de ser feita dentro da garagem sendo obrigatória a existência de um extintor de incêndio adequado na mesma.

**17.1.2** – A troca de pneus pode ser efetuada fora da garagem, em frente à mesma (pit lane via interior).

**17.1.3** – Um máximo de 4 (quatro) assistentes devidamente identificados podem trabalhar na viatura em qualquer momento durante um pit stop, sendo definido como trabalho qualquer toque na viatura.

**17.1.4** – O limite de velocidade do pit lane é de 60 km/h.

**17.1.5** – Não é permitido a qualquer viatura, recuar no pit lane pelos seus próprios meios (ex: marcha atrás). Caso a viatura passe o seu local no pit lane deverá ser empurrada para trás pelos assistentes da equipa devidamente identificados.

**17.1.6** – Enquanto o semáforo de saída do pitlane se encontrar verde, a via rápida do pit lane tem de ser mantida desobstruída para permitir a passagem segura de viaturas em todos os momentos.

### **17.2 – REABASTECIMENTO**

**17.2.1** – O reabastecimento de todas as viaturas das classes (PRO, AM, GEN 1, UK, BE, DK, GUEST, INV) tem de ser realizado obrigatoriamente nas bombas de gasolina oficiais da prova, situadas no final do Pit lane, pelos membros da equipa técnica responsáveis no local.

**17.2.2** – O reabastecimento fora do local referido em 17.2.1 resulta numa infração que será penalizada pelo CCD.

**17.2.3** – A tampa do depósito deve estar firmemente no lugar a qualquer momento em que a viatura estiver em pista.

**17.2.4** – Durante o reabastecimento, o motor tem de ser desligado e o condutor pode manter-se dentro da viatura.

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

**17.2.6** – A organização disponibilizará comissários que estarão munidos de um extintor de (no mínimo) 5 kg para acioná-lo em caso de necessidade, poupando a equipa a esse encargo.

**17.2.7** – Durante o decorrer das operações de reabastecimento não é permitida a troca de condutores.

**17.2.8** – Não é permitido aos membros da equipa e convidados fumar (inclusive cigarros eletrónicos) nas garagens, no pit lane ou no muro dos boxes durante o decorrer da prova/evento.

**17.2.9** – O incumprimento da proibição estabelecida no número anterior implicará a desqualificação imediata da equipa da viatura em questão.

### **17.3 - CONTROLO DE PESOS**

**17.3.1** – O condutor ao entrar no pit lane para troca de condutores, poderá ser obrigado a dirigir-se à zona de controlo de pesos, devidamente acompanhado por um comissário técnico, cujo local será informado no decorrer do briefing da prova.

**17.3.2** – Na zona de controlo, estará um comissário técnico da C1 Eurocup acompanhado pelo comissário técnico da prova ou quem este designar que irá verificar o peso de cada piloto, após ter verificado o peso presente na caixa de lastro.

**17.3.3** – Posteriormente à verificação, o condutor poderá voltar até à sua box.

### **17.4 – PARAGENS OBRIGATÓRIAS E TEMPOS DE CONDUÇÃO**

**17.4.1** – Para a prova/evento das 24H do Estoril C1 Eurocup:

**17.4.1.1** – Têm de ser realizadas 15 (quinze) paragens obrigatórias nas boxes durante as 24 horas de corrida.

**17.4.2.2** – Têm de ser realizadas 5 (cinco) paragens obrigatórias com o tempo mínimo de loop a loop de 360 (trezentos e sessenta) segundos.

**17.4.2.3** – Têm de ser realizadas 10 (dez) paragens obrigatórias com o tempo mínimo de loop a loop de 120 (cento e vinte) segundos.

**17.4.2.4** – No final das 24 horas de corrida, todos os condutores terão de ter conduzido um mínimo total de 60 (sessenta) minutos.

**17.4.2.5** – Todos os condutores não podem conduzir mais do que 95 (noventa e cinco) minutos seguidos.

**17.4.2.6** – O tempo do turno, só para de contar quando for trocado o piloto.

**17.4.2.7** – No caso de um piloto ter feito um turno de condução de 60 minutos, ao realizar uma paragem, caso continue esse mesmo piloto no turno seguinte, este só poderá conduzir mais 35 minutos.

**17.4.2.8** – No caso de um piloto já ter feito um turno de condução de 60 minutos quando terminem as primeiras 8 horas, se esse mesmo piloto começar as 8 horas no dia seguinte, só poderá conduzir mais 35 minutos.

**17.4.2.9** – O tempo despendido no pitlane, não conta para o tempo de condução.

**17.4.2.10** – Não existem janelas de entrada nas boxes obrigatórias para as paragens.

**17.4.2.11** – O condutor tem de sair da viatura pela porta do condutor, podendo o motor ficar em funcionamento.

**17.4.2.12** – Não existe tempo mínimo de descanso para cada piloto.

### **Artigo 18 – CORRIDAS**

**18.1** – Haverá o seguinte tipo de prova/evento da C1 Eurocup em 2024:

**18.1.4** – Uma corrida que terá a duração de 1440 (mil quatrocentos e quarenta) minutos.

**18.1.4.1** – Cada dia oficial de prova terá uma corrida de 480 (quatrocentos e oitenta) minutos.

**18.1.4.2** – O resultado final é o somatório de tempo das 3 corridas de 480 (quatrocentos e oitenta) minutos.

**18.2** – 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 tenha esgotado o tempo total previsto para a duração da corrida.

**18.3** – No final só serão classificadas as equipas que tenham realizado o arranque e completado pelo menos 2 voltas.



**Artigo 19 - PARQUE FECHADO**

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

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

**19.3** – O regulamento do parque fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do parque fechado.

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

**19.5** – No final da sessão de treinos livres (quando aplicável) não haverá regime de parque fechado para as viaturas.

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

**19.9** – No final da corrida, a classificação provisória será afixada de acordo com o estabelecido no Art. 12.1 das PGAK.

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

**19.11** – Após o sinal de final dos treinos cronometrados, não haverá regime de parque fechado para as viaturas, as mesmas irão alinhar diretamente na grelha consoante publicada a classificação provisória das viaturas que tenham efetuado os melhores tempos assinada pelo diretor de corrida contemplando um número máximo de condutores que não poderá ultrapassar o número de viaturas admitidas à partida.

**19.12** – O parque fechado será no Paddock na traseira da Torre de Controle.

**19.13** – Qualquer viatura que se encontre no pit lane, no momento em que é dado o sinal de final de corrida, tem de ser empurrada, com o motor desligado, pelo pit lane, até à reta da meta, acedendo pela entrada da via das boxes.

**19.14** – Apenas é autorizada a entrada em parque fechado de viaturas que se encontrem no pit lane no momento em que é dado o sinal de final de corrida, após o sinal sonoro emitido no circuito.

**19.15** – A entrada em parque fechado de viaturas que se encontrem no pit lane, no momento em que é dado o sinal de final de corrida, será penalizada consoante o atraso das mesmas.

**Artigo 20 - CERIMÓNIA DE PÓDIO – PRÉMIOS**

**20.1** – No final da corrida terá lugar a realização de um pódio.

**20.2** – 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.

**20.3** – Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK, a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma competição, sem prévia justificação por parte dos condutores premiados, poderá ser penalizada.

**Artigo 21 - PONTUAÇÃO**

**21.1** – Em todas as provas/eventos, cada Equipa, obterá os seguintes pontos de acordo com o lugar que lhe couber na classificação geral final:

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
---------------	--------	---------------	--------

1º	25 Pontos
2º	20 Pontos
3º	17 Pontos
4º	14 Pontos
5º	12 Pontos

6º	10 Pontos
7º	8 Pontos
8º	6 Pontos
9º	4 Pontos
10º	2 Pontos

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

**21.2** – Em todas as provas/eventos, a equipa que realizar a Pole-Position, receberá 2 (dois) pontos.

**21.3** – Em todas as provas/eventos, a equipa que realizar a melhor volta na corrida, receberá 1 (um) ponto.

**21.4** – Será criada uma classificação para cada categoria.

## Artigo 22 – PENALIZAÇÕES

**22.1** – Para as seguintes operações aplicam-se as correspondentes penalizações:

- Reparação de carroçaria e, substituição de órgãos mecânicos, feito fora da garagem
- Mais do que 4 (quatro) assistentes a trabalharem na viatura
- Exceder o limite de velocidade no pit lane quer em treinos como em corrida
- Recuar no pit lane utilizando os seus próprios meios
- Efetuar o abastecimento com o motor em funcionamento
- Efetuar outras operações durante o abastecimento
- Não cumprimento do estipulado em relação ao vestuário obrigatório para o abastecimento
- Incumprimento dos tempos de condução
- Falta de peso do condutor

**22.1.1** – Penalizações:

- 1ª ocorrência: Drive Through
- 2ª ocorrência: Stop & Go de 10 (dez) segundos.
- 3ª e seguintes ocorrências: Stop & Go de 20 (dez) segundos.

**22.2** – Para as seguintes operações aplicam-se as correspondentes penalizações:

- Incumprimento dos tempos de paragem obrigatória (loop a loop).

**22.2.1** – Penalização:

- Stop & Go com a duração do tempo não cumprido, mais 10 (dez) segundos.

*Exemplo: Se um condutor fizer uma paragem de 4:30 minutos em vez de 5:00 minutos terá um Stop & Go de 40 segundos.*

**22.3** – Para a seguinte operação aplicam-se a correspondente penalização:

- Todos os concorrentes que pretendam uma neutralização do período de parque fechado no final de um período de corrida, tem de solicitá-la por escrito aos comissários desportivos.

**22.3.1** – Penalização:

- Serão adicionados 120 (cento e vinte) minutos ao tempo de corrida do concorrente.

**22.4** – Para a seguinte operação aplicam-se a correspondente penalização:

- Todos os concorrentes que se encontrem no pitlane quando termine um período de corrida de 8 horas e que cheguem ao parque fechado após o fecho do mesmo.

**22.4.1 – Penalização:**

- Será adicionado o tempo do atraso ao tempo de corrida do concorrente.

*Exemplo: O parque fechado fechou às 18H10. Se uma equipa/concorrente que se encontrava nas boxes empurrar o carro até ao parque fechado, e entrar no mesmo às 18H30 serão acrescentados ao tempo de corrida 20 minutos.*

- O tempo máximo para entrar em parque fechado após o término de uma corrida de 8 horas é 120 minutos. Uma equipa/concorrente que exceda esse tempo será penalizada com o descrito no ponto 22.3.1.

**22.5 –** As infrações cometidas nos treinos cronometrados levarão à anulação dos tempos de treinos cronometrados – que se considerem necessários – ou à perda de posições na grelha de partida.

**22.5.1 – Penalização após terminar a corrida:**

- Será adicionado a duração do tempo não cumprido, mais 120 (cento e vinte) segundos.

*Exemplo: Se um condutor fizer uma paragem de 4:30 minutos em vez de 5:00 minutos, será acrescentado ao tempo final da corrida 150 segundos.*

**Artigo 23 – DISCIPLINA**

**23.1 –** De forma a manter a disciplina e “fair racing” todos os condutores e equipas participantes da C1 Eurocup, terão no início da época 12 créditos. Conforme a gravidade da situação, devidamente julgada pelo CCD, serão descontados créditos conforme as seguintes penalizações:

- a) Muito grave – 9 créditos condutor / 7 créditos equipa
- b) Grave – 6 créditos condutor / 4 crédito equipa
- c) Leve – 3 créditos condutor / 1 crédito equipa

**23.2 –** O condutor e/ou equipa que ficar sem créditos está automaticamente desqualificado da C1 Eurocup durante a presente temporada e a próxima.

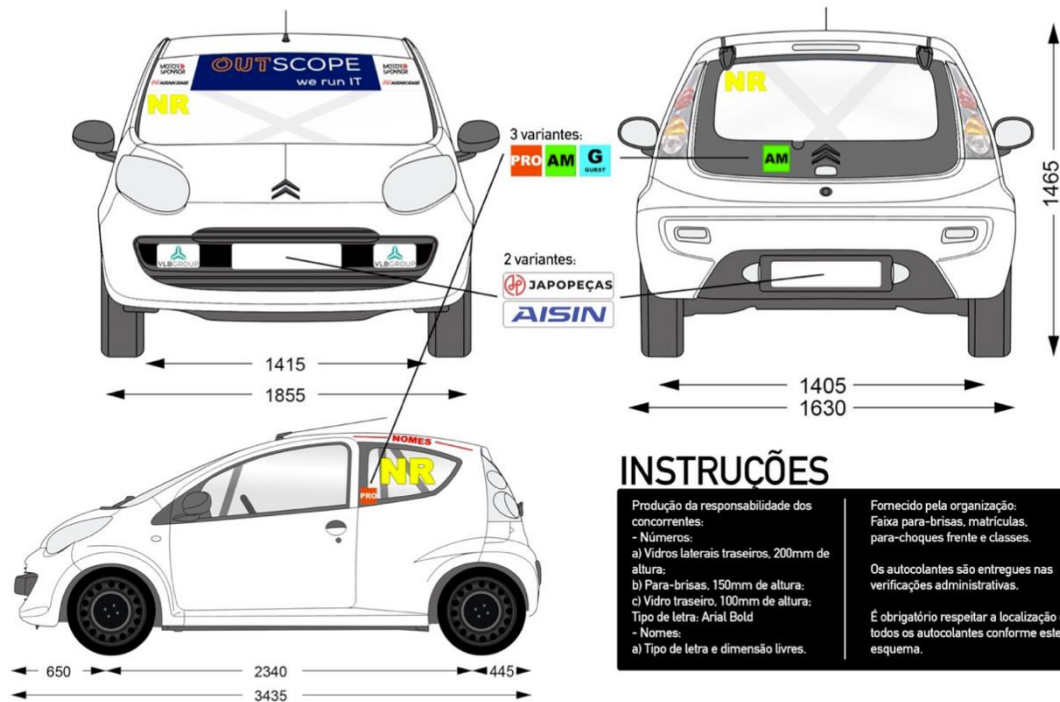
**Artigo 24 - INTERPRETAÇÕES - MODIFICAÇÕES – ADITAMENTOS**

**24.1 –** Qualquer modificação ao presente Regulamento será devidamente introduzida conforme especificado no Art. 2.5.1 das PGAK.

**Artigo 25 – COMISSÃO TÉCNICA**

**26.1 –** Comissário Técnico Chefe – João Braguez CTC PT24/0787

**ANEXO 1 DECORAÇÃO OBRIGATÓRIA**



### INSTRUÇÕES

Produção da responsabilidade dos concorrentes:  
 - Números:  
 a) Vidros laterais traseiros, 200mm de altura;  
 b) Para-brisas, 150mm de altura;  
 c) Vidro traseiro, 100mm de altura;  
 Tipo de letra: Arial Bold  
 - Nomes:  
 a) Tipo de letra e dimensão livres.

Fornecido pela organização:  
 Faixa para-brisas, matrículas, para-choques frente e classes.

Os autocolantes são entregues nas verificações administrativas.

É obrigatório respeitar a localização de todos os autocolantes conforme este esquema.

### LINKS ÚTEIS:

- PEV—<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2024-04/Prescriç%C3%A7%C3%B5es%20Especificas%20de%20Velocidade%202024.pdf>
- PGAK—<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2023-12/Prescriç%C3%A7%C3%B5es%20Gerais%20de%20Automobilismo%20e%20Karting%202024.pdf>

## ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
14.1.5/03-12	Novo	14.4/04-12	Novo	14.5/04-12	Novo
15.2/04-12	Novo	15.3/04-12	Novo	17.4.2.12/04-12	Novo

14.1.5	14.1.5 – Todas as viaturas que se encontrarem nas boxes/pitlane quando for dado o sinal de final dos treinos cronometrados, terão de partir para a corrida do pitlane.
14.4	14.4 - No final dos treinos cronometrados, todos os carros irão alinhar diretamente na grelha de partida, consoante os tempos realizados na sessão.
14.5	14.5 - A organização abdica dos 30 minutos estipulados nas PEV para reclamação da grelha de partida.
15.2	15.2 - A grelha de partida para a corrida 2 será realizada pela ordem na qual os participantes cruzaram a linha de chegada na corrida 1.
15.3	15.3 - A grelha de partida para a corrida 3 será a realizada pela ordem na qual os participantes cruzaram a linha de chegada na corrida 2.
17.4.2.12	17.4.2.12 – Não existe tempo mínimo de descanso para cada piloto.