



BRISTON CLASSIC CUP

Regulamento Desportivo 2025



VISA FPAK Nº 672/BCC/2025

Emitido em 02/07/2025

1. ORGANIZAÇÃO

A Race Ready, em colaboração com os seus parceiros e patrocinadores, organizará uma manifestação desportiva reservada a convidados, denominada “**BRISTON Classic Cup**”. As regras gerais aplicáveis a todos os eventos da FIA devem ser observadas, assim como as prescrições do Anexo K ao código da FIA Sporting, a menos que seja indicado a seguir. Todos os carros devem ter passaportes FIA HTP ou estar de acordo com as especificações que permitam a emissão do certificado.

O regulamento oficial será apresentado em português para as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação. No caso de uma situação não prevista no regulamento, assim como, alguma dúvida na interpretação será analisada e decidida pela Comissão Organizadora.

2. COMISSÃO ORGANIZADORA

2.1. A Comissão Organizadora é constituída por:

Diogo Ferrão

Guillermo Velasco

Ana Esteves

2.2. O comissário técnico eleito para as verificações será nomeado pela Comissão Organizadora.

3. VIATURAS ADMITIDAS

3.1. Serão admitidas a participar, as viaturas convidadas pelo comité organizador e que estejam preparadas segundo as regras internacionais do anexo K publicado pela FIA.

3.1.2 Categoria H-1965

Viaturas de Turismo Especiais, e de Grande Turismo Especiais (Grupos TS e GTS). Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA até 31/12/1965. Com exceção de viaturas admitidas na categoria Gentlemen Driver Spirit.

3.1.3. Categoria H-1971

Viaturas de Turismo Especiais e de Grande Turismo Especiais (Grupos TS e GTS). Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA entre 01.01.1966 e 31.12.1971. Com exceção de viaturas admitidas na categoria Gentlemen Driver Spirit.

3.1.4. Categoria H-1980

Viaturas de Turismos e de Grande Turismo. Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA entre 01.01.1972 e 31.12.1980 ou participantes em trofeus Monomarca.

3.1.5. Categoria H-1990

Viaturas de Turismos e de Grande Turismo. Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA entre 01.01.1981 e 31.12.1990 ou participantes em trofeus Monomarca.

3.1.5. Categoria H-2000

Viaturas de Turismos e de Grande Turismo. Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA entre 01.01.1991 e 31.12.1999 ou participantes em trofeus Monomarca.

3.1.6. Categoria H-INV

Viaturas não pertencentes a nenhuma das categorias acima mencionadas, ou que as características da mesma não estejam de acordo com o Passaporte Técnico, Ficha de Homologação ou documentos de circulação do modelo. Esta viatura pode ser considerada elegível para participar na prova, se a comissão organizadora considerar que a mesma beneficiará a generalidade dos concorrentes, o espetáculo e a organização.

3.2. Mudança de carro

Cada Concorrente será autorizado a trazer 1 (um) carro suplente adicionais para cada evento. A sua utilização será regida pelos seguintes requisitos:

- a)** O carro sobressalente será preparado em total conformidade com o Regulamento Técnico, e será identificado pelo número atribuído ao Condutor.
- b)** É da responsabilidade de cada concorrente ter o pessoal técnico do campeonato a registar o número de chassis do carro sobressalente e completar uma verificação técnica completa antes do evento.
- c)** O Condutor pode substituir o seu carro de corrida principal pelo carro sobressalente se o Condutor tiver um acidente ou outro problema que não permita que o carro de corrida principal continue na prova. A determinação sobre se o carro pode ser reparado no evento será a decisão dos Oficiais do campeonato e não pode ser objeto de recurso.
- d)** Um Condutor só pode mudar de carro uma vez por Evento. Um Condutor só pode conduzir dois (2) números de chassis durante um fim-de-semana de corrida oficial.
- e)** Se um carro sobressalente for aprovado para utilização após uma sessão de Treinos Livres, o carro sobressalente receberá uma penalização de cinco (5) lugares na grelha de partida para a corrida seguinte. Após os Treinos Livres, em caso de mudança de carro, o carro sobressalente nunca poderá tomar uma posição na grelha conquistada pelo carro de corrida principal.

4. PNEUS

4.1. Os pneus são livres.

4.2. No caso de utilização de pneus Radiais ou DOT com homologação para estrada, estas equipas receberam uma diminuição no Handicap de paragem de 30 segundos.

5. LICENÇA DESPORTIVA

5.1. Todos os concorrentes e condutores portugueses devem ser titulares de licença desportiva Nacional B (ou superior) emitida pela FPAK ou o equivalente caso sejam licenças emitidas por outras ASN.

5.2. Poderão ainda participar condutores com idade igual ou superior a 16 anos detentores de Licença Desportiva Nacional (ou superior) emitida pela FPAK conforme Tabela de Licenças Desportivas 2025.

5.3. Os condutores menores de 18 anos não poderão ser detentores de licença de concorrente. No caso de dela necessitarem, tal licença de concorrente será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respetivo condutor.

6. INSCRIÇÃO NA PROVA

6.1. À Comissão Organizadora é reservado o direito de recusar participantes sem ter de dar explicação dessa mesma rejeição, apenas comunicar até 3 dias antes do início da mesma.

6.2. Os participantes que pretendam participar terão de enviar a ficha de inscrição devidamente preenchida e terem procedido ao pagamento total da prova.

6.3. Cada inscrição terá de ser aprovada pela organização, tendo em conta a história do carro e comportamento do piloto em eventos anteriores. Se a inscrição for recusada antes do início das verificações administrativas, o piloto será reembolsado integralmente.

6.4. No caso de um carro ser recusado a participar pelos oficiais FIA/FPAK, se eles considerarem que a participação não é segura por não cumprir as requisições FIA ou deste regulamento, o montante da inscrição não será devolvido.

7. EQUIPAS

7.1. Cada equipa poderá ser constituída entre 1 (um) e 2 (dois) pilotos

7.2. É autorizado que um mesmo piloto se inscreva em duas equipas diferentes.

7.3. Um piloto pode fazer toda a corrida sozinho, isto se colocar na sua inscrição “SOLO” no nome do 2º piloto.

7.4. No caso de um piloto fazer toda a corrida sozinho, é adicionada uma penalização de 5 segundos ao Pit Stop obrigatório.

8. JURISDIÇÃO

8.1. Todos os concorrentes / condutores ao entregarem o seu boletim de inscrição da prova devidamente preenchido, aderem, sem restrições, ao presente regulamento.

8.2. À Comissão Organizadora não poderá ser imputada qualquer responsabilidade no que respeita a acidentes e suas consequências, quer tenham sido causados pelos concorrentes, quer tenham sido estes as vítimas, quer provenham ou não da viatura participante. Do mesmo modo

não lhe será imputada qualquer responsabilidade, quanto às consequências de infração às leis, regulamentos e códigos em vigor, as quais cabem aos infratores.

9. PUBLICIDADE

9.1. Ao inscreverem-se na prova os concorrentes obrigam-se a manter afixada na carroçaria das viaturas a publicidade da Comissão Organizadora constante no plano “Publicidade Obrigatória” anexo a este regulamento, nos locais e moldes indicados. Nenhuma outra publicidade poderá ser afixada nas zonas reservadas à publicidade dos organizadores e indicadas no plano anexo a este regulamento.

9.2. Todos direitos de imagem são detidos pela Race Ready - eventos e publicidade Lda, inclusive vídeo onboard ou exterior. A Race Ready tem o direito de cedência das imagens aos respetivos patrocinadores, e as entidades que colaboram na organização desta manifestação desportiva ou outros, podendo utilizar livremente e sem limitação de tempo em todos os países, e sob todas as formas, a participação dos concorrentes e condutores, assim como os resultados por eles.

10. VERIFICAÇÕES

10.1. Administrativas

Haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do condutor e validade das licenças desportivas.

10.2. Equipamento dos condutores

De acordo com o descrito no Anexo L da FIA e Art. **11.2** das PGAK.

10.3. Técnicas iniciais

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.

10.4. Técnicas finais

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

11. CREDENCIAIS DE ACESSO

Aos concorrentes devidamente inscritos na prova serão entregues pelo clube organizador os respetivos passes de acesso nas verificações administrativas.

12. BRIEFING

O briefing para os pilotos é obrigatório e presencial. À federação, de cada país onde se realiza a prova, é reservado o direito de aplicar uma coima aos pilotos que não estiverem presentes.

13. QUALIFICAÇÃO

13.1. A prova terá uma sessão de qualificação. Cada piloto da equipa terá de conduzir pelo menos uma volta durante a qualificação para estar autorizado a participar nas corridas.

13.2. Contudo, a direção de corridas pode permitir que um piloto participe sem ter participado na qualificação se as condições de segurança estiverem asseguradas. Neste caso, os participantes irão partir do final da grelha.

14. GRELHA DE PARTIDA / PROCEDIMENTO DE PARTIDA

14.1. A grelha de partida para corrida será elaborada em função dos resultados da sessão de treinos cronometrados e será publicada 60 minutos antes do seu início.

14.2. O procedimento de partida em todas as corridas e eventos será partida lançada, procedimento explicado no briefing.

15. CORRIDA

15.1. A corrida tem uma duração de 60 (sessenta) minutos.

15.2. O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será apresentado na linha de meta, ao primeiro classificado depois do tempo de prova ter terminado.

15.3. Serão classificadas as equipas que tenham iniciado a prova, cruzando a linha de partida.

15.4. É permitida a utilização de sistemas de comunicação apenas via GSM, mas não comunicação por rádio. Não são permitidos rádios ou aparelhos que modifiquem de alguma forma as silhuetas dos carros.

16. PARAGEM NO PIT LANE PARA TROCA DE CONDUTORES / HANDICAP

16.1. A paragem no Pit Lane é obrigatória para todas as equipas.

Duração da Corrida	Janela de troca de pilotos
60 minutos	25º e o 35º minuto da corrida (nunca antes do minuto 25m.00s.000 e nunca depois do minuto 35m.59s.999)

16.2. Durante a corrida, cada equipa deverá efetuar uma paragem no Pit Lane. Esta paragem terá de ser feita nas janelas indicadas no regulamento respeitando o Handicap atribuído que é entregue durante o Briefing.

16.3. O Handicap de cada equipa será entregue durante o briefing será a soma da seguinte formula:

Handicap inicial 400 segundos

Pneus DOT: Redução do Handicap em 55 segundos

Piloto Rookie: Redução do Handicap em 80 segundos por cada piloto inscrito que nunca tenha feito uma prova em circuitos

Tipo de Automóvel: Redução do handicap em 30 segundos, caso o carro inscrito esteja homologado como GT pela FIA ou redução em 60 segundos, caso o carro esteja homologado como Turismo.

Cilindrada Veículo: Redução do handicap em 70 segundos, caso o carro inscrito esteja homologado até 1400cc ou redução em 40 segundos, caso o carro esteja homologado até 2000cc.

Ano do Veículo: Redução do handicap em função da data da última homologação utilizada no veículo participante pela equipa. Por cada ano abaixo do ano 2000, será reduzido o Handicap em 3 segundos. Exemplo:

Veículo 1997: $(2000-1997) \times 3 = 9$ segundos

Veículo 1980: $(2000-1970) \times 2 = 90$ segundos

16.4. Durante o tempo de troca de Piloto, apenas poderá ser controlado os níveis de óleo e Pneus. Qualquer outra reparação ou modificação ao carro terá de ser efetuada dentro da box, de forma a não obstruir o Pit lane, mas pode ser feito durante o tempo de paragem.

17. REABASTECIMENTO (apenas válido nas provas de resistência)

Caso seja necessário reabastecer a viatura durante a corrida, os reabastecimentos devem ser efetuados no exterior das boxes.

17.1. Por razões de segurança, os reabastecimentos serão da inteira responsabilidade do concorrente e terão de ser feitos na via lenta do pit lane, na zona imediatamente em frente à respetiva box de cada equipa.

17.2. Nas operações de reabastecimento, será permitida exclusivamente a utilização de um bidão “Tuff Jug”.

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

17.4. Durante o reabastecimento, não pode ser efetuada qualquer outra operação, mas podem ser feitas outras operações antes e depois do reabastecimento.

17.5. No reabastecimento, todos os envolvidos na operação (no máximo dois assistentes) que têm de estar equipados com roupa ignífuga (fato, luvas e balaclava).

17.6. O primeiro elemento da equipa, equipado com roupa ignífuga, deve reabastecer a viatura. E o segundo elemento da equipa, também equipado com roupa ignífuga, cuja única função é estar presente durante a operação de reabastecimento com um extintor de 5 kg (mínimo), não podendo ter qualquer outra intervenção nessa operação.

17.7. O tempo de paragem será no mínimo de 3 minutos.

18. PENALIZAÇÕES

18.1. 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 do CCD como segue:

a) durante o decorrer de um treino livre ou cronometrado

a.1) primeira infracção: anulação dos 3 melhores tempos do treino cronometrado.

a.2) segunda infracção: saída do último lugar da grelha de partida

a.3) terceira infracção: aplicação do a.2) e multa no valor de 500€

b) durante o decorrer de uma corrida:

b.1) primeira infração: passagem pelo Pit Lane (drive through)

b.2) segunda infracção: “STOP & GO” de 0 segundos.

b.3) terceira infracção: “STOP & GO” de 10 ou mais segundos.

18.2. A equipa que cumprir a troca de pilotos 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.

18.3. No caso de uma troca de Pilotos no qual a entrada no pitlane seja feita fora da Janela de troca de condutores, a equipa será penalizada com um “STOP & GO” de 20 segundos.

18.4. De acordo com este regulamento, é totalmente proibido qualquer contacto entre viaturas, sendo punido o responsável com um “STOP & GO” de 10 segundos. Se for reincidente a equipa será imediatamente desqualificada.

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

Art. 19 - CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS & CERIMÓNIA DE PÓDIO

No final de cada corrida será realizado uma cerimónia de pódio, onde se atribuirão os prémios às primeiras 3 equipas classificadas, de forma ascendente, com bandeira e hino do país dos vencedores para as seguintes categorias:

- a)** Categoria H-1965
- b)** Categoria H-1971
- c)** Categoria H-1980
- d)** Categoria H-1990
- e)** Categoria H-2000

Art. 20 – ESPÍRITO “BRISTON Classic Cup”

A “BRISTON Classic Cup” é uma manifestação desportiva criada para permitir que entusiastas possam pilotar os seus carros de competição de uma forma agradável e divertida.

De forma a garantir a diversão e o bom ambiente entre todos os participantes a organização decidiu aplicar a regra inglesa dos três C:

No Contact (proibido o contacto entre viaturas)

No Cheating (proibida a “batotice”)

No Complaining (proibido o “Mau Perder” na forma de protestos formais ou outros)