

CAMPEONATO NACIONAL DE CLÁSSICOS 1300 (CIRCUITOS) 2014

REGULAMENTO

Art.1 – ORGANIZAÇÃO

1.1 – A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting organiza em 2014, em colaboração com o “Promotor do Campeonato” Talentfusion S.A., uma manifestação desportiva denominada Campeonato Nacional de Clássicos 1300 (Circuitos) adiante designado por (CNCC 1300), a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional e seus Anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting, pelas Prescrições Específicas de Circuitos (PEC), pelo Regulamento Desportivo e Técnico aplicável pelo presente Regulamento e por toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada pela FPAK

1.2 – Englobados no CNCC 1300 serão disputados os seguintes Campeonatos:
Campeonato Nacional de Clássicos 1300 (Circuitos) – Clássicos 65 (H65)
Campeonato Nacional de Clássicos 1300 (Circuitos) – Clássicos 71 (H71)
Campeonato Nacional de Clássicos 1300 (Circuitos) – Clássicos 75 (H75)
Campeonato Nacional de Clássicos 1300 (Circuitos) – Clássicos 81 (H81)

1.3 – Conjuntamente com as provas do CNCC 1300, será ainda disputada a Taça MIL de Clássicos (TMC) – reservada exclusivamente às viaturas até 1.050 cm³ no conjunto de todas as Categorias.

1.4 – Conjuntamente com as provas do CNCC 1300, será ainda disputada a Taça Nacional Grupo 1,5 (TNG1,5) - reservada exclusivamente às Viaturas de Turismo e de Grande Turismo (Grupo 1 e 3) até 1300 cm³.

1.5 – Os casos não previstos neste Regulamento, assim como todas as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisadas e decididas pela Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

Art. 2 – INSCRIÇÃO PRÉVIA NO CAMPEONATO

2.1 – Para efeitos de pontuação no Campeonato, apenas serão considerados os Condutores que hajam efectuado previamente a sua inscrição oficial no Campeonato, através do preenchimento e entrega na FPAK do respectivo “Boletim de Inscrição” acompanhado da correspondente liquidação da “Taxa de Inscrição no Campeonato”, a qual terá os seguintes valores (por Conductor):
Inscrição € 150,00

2.2 – Só poderão ser aceites inscrições no CNCC 1300 desde que o (s) respectivo (s) Conductor (es) seja (m) já detentor (es) à data de inscrição no CNCC 1300 de Licença Desportiva 2014.

Em caso de menores desde que acompanhada de declaração assinada por um dos progenitores (ou tutor se for o caso) autorizando a participação do Conductor nas provas do Campeonato Nacional de Clássicos (CNCC 1300) 2014.

2.3 – Quaisquer pontuações para o CNCC 1300, só serão atribuíveis a partir do momento em que o (s) respectivo (s) Conductor (es) haja (m) oficializado a sua inscrição no Campeonato, nos termos constantes do presente Artigo.

2.3.1 – Só serão atribuíveis pontuações no CNCC 1300 (Absoluto e Categorias), ao 1º e/ou 2º Condutores de qualquer equipa, que estejam oficial e regulamentarmente inscritos no CNCC 1300.

2.4 – Quaisquer outros Condutores que pontualmente participem nas corridas pontuáveis para o CNCC 1300, mas não se encontrem nele inscritos oficialmente, não obterão quaisquer pontuações nem retirarão pontos aos Condutores oficialmente inscritos no CNCC 1300.

2.5 – Para efeitos de inscrição no CNCC1300, a entrega dos Boletins de Inscrição deverá ser efectuada na:

Sede da FPAK – Rua Fernando Namora, 46 C / D – 1600-454 LISBOA

Tel. 217 112 800 – Fax 217 112 801 – E-mail: licencas@fpak.pt

Delegação FPAK Norte – Rua Sousa Aroso, 1083 – 4450-291 MATOSINHOS

Tel. 229 352 168 – Fax 229 382 875 – E-mail: norte@fpak.pt

Delegação FPAK Madeira – Rua dos Aranhas, 53, 2º – Sala F – 9000-044 FUNCHAL

Tel. 291 224 688 – Fax 291 229 724 – E-mail: madeira@fpak.pt

ART. 3 – PROVAS PONTUÁVEIS

3.1 – O número de corridas que integram o Campeonato CNCC1300, TMC e TNG1,5 é de 8 (Oito) que se desenrolam nas seguintes 5 (cinco) provas:

MÊS	DATA	NOME DA PROVA	ORGANIZADOR	LOCAL
Abril	12.13	Braga Racing Weekend	CAM	Braga
Maio	10.11	Rampa da Falperra	CAM	Braga
Junho	21/22	Vila Real Racing Weekend	CAVR	Vila Real
Setembro	06/07	Algarve Racing Weekend	AIA Motor Clube	Portimão
Outubro	04.05	Estoril Racing Weekend	MCE	Estoril

3.2 – A pontuação da prova integrada na Rampa da Falperra será utilizada para substituir a pior pontuação obtida pelo condutor num dos outros 4 (quatro) eventos.

3.3 – Na prova realizada na rampa da Falperra cada piloto realiza 2 subidas de prova (caso alinhe sozinho realizará as 4). A classificação final será a soma total das 4 subidas. Será atribuída uma pontuação a cada concorrente.

ART. 4 – LICENÇAS DE CONCORRENTES E CONDUTORES

4.1 – Todos os Condutores que participem nas provas do CNCC 1300, TMC e TNG1,5 devem ser titulares de uma Licença Desportiva Nacional B ou superior em vigor, de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK 2014.

4.2 – Poderão ainda participar Condutores com idade igual ou superior a 16 anos, que sejam detentores de Licença Desportiva Nacional B (ou superior) emitida pela FPAK.

A participação de tais Condutores nas provas do CNCC 1300, TMC e TNG1,5 ficará contudo condicionada às restrições impostas no Art. 2 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2014.

4.2.1 – Relembra-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 respectivo Condutor.

4.3 – Em cada prova do CNCC 1300, TMC e TNG1,5, serão admitidos como Concorrentes, os próprios Condutores e / ou os detentores de licenças colectivas. No caso de o Concorrente não ser o próprio Condutor, o Concorrente deverá ser obrigatoriamente titular de uma Licença Desportiva Nacional (ou superior) em vigor e de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK 2014.

4.4 – Todos os elementos que integrem as equipas participantes – Chefes de Equipa e Assistentes – que desenvolvam as suas funções no Pit Lane, na zona das boxes ou no Paddock nas provas do CNCC 1300, TMC e TNG 1,5 terão obrigatoriamente de ser titulares de Licença Desportiva correspondente, emitida pela FPAK em vigor, sendo este requisito obrigatório para poderem solicitar os passes permanentes do CNCC 1300, TMC e TNG 1,5 para o corrente ano.

ART. 5 – VIATURAS ADMITIDAS

5.1 – Em todas as provas pontuáveis para o Campeonato Nacional de Clássicos 1300 (Circuitos), serão admitidas a participar as seguintes viaturas:

5.1.1 – Categoria 1 – Clássicos 65 (H65) – Período F

Viaturas de Turismo de Série (T), Viaturas de Turismo de Competição (TC), de Grande Turismo de Série (GT) e de Grande Turismo de Competição (GTS) que estejam de harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI e seus Anexos VIII e IX, que tenham possuído homologação FIA/FISA em Turismo de Série, e Grande Turismo, disponham de Passaporte Técnico emitido pela FPAK, FIA Historic Technical Passport (HTP) ou Passaporte Técnico emitido por outra ADN.

Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação emitidas pela FIA até 31/12/1965, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior a 31.12.1965.

5.1.2 – Categoria 2 – Clássicos 71 (H71) – Período G

Viaturas de Turismo de Série (Grupo 1), Viaturas de Turismo Especiais (Grupo 2), Viaturas de Grande Turismo de Série (Grupo 3) e Viaturas de Grande Turismo de Especiais (Grupo 4) que estejam de harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI, que tenham possuído homologação FIA/FISA, em Grupos 1, 2, 3 ou 4 e disponham de Passaporte Técnico emitido pela FPAK, FIA Historic Technical Passport (HTP) ou Passaporte Técnico emitido por outra ADN.

Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação emitidas pela FIA até 31.12.1971, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior a 31.12.1971.

5.1.3 – Categoria 3 – Clássicos 75 (H75) – Período H

Viaturas de Turismo de Série (Grupo 1), Viaturas de Turismo Especiais (Grupo 2), Viaturas de Grande Turismo de Série (Grupo 3) e Viaturas de Grande Turismo de Especiais (Grupo 4) que estejam de harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI, que tenham possuído homologação FIA em Grupos 1, 2, 3 ou 4 e disponham de Passaporte Técnico emitido pela FPAK, FIA Historic Technical Passport (HTP) ou Passaporte Técnico emitido por outra ADN.

Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação emitidas pela FIA até 31.12.1975, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior a 31.12.1975.

5.1.4 – Categoria 4 – Clássicos 81 (H81) – Período I

Viaturas de Turismo de Série (Grupo 1), Viaturas de Turismo Especiais (Grupo 2), Viaturas de Grande Turismo de Série (Grupo 3) e Viaturas de Grande Turismo de Especiais (Grupo 4) que estejam de harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI, que tenham possuído homologação FIA em Grupos 1, 2, 3 ou 4 e disponham

de Passaporte Técnico emitido pela FPAK FIA Historic Technical Passport (HTP) ou Passaporte Técnico emitido por outra ADN.

Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação emitidas pela FIA até 31.12.1981, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior a 31.12.1981.

5.1.5 Categoria 5 – Taça Nacional Grupo 1,5

Viaturas de Turismo e de Grande Turismo (Grupo 1 e 3) até 1300 cm³, homologadas entre 01/01/1965 e 31/12/1981 e que estejam em conformidade com o Regulamento Técnico grupo 1,5 Nacional e respectivos anexos e disponham de Passaporte Técnico emitido pela FPAK.

5.2 – A classificação das viaturas é validada pela data das alterações que figurem na respectiva Ficha de Homologação e não pela data do Livrete da viatura.

Ex.: Uma viatura com matrícula de 1973, pode inscrever-se como Histórico 71, desde que não beneficie de nenhuma homologação posterior a 31.12.1971, devendo, no entanto, respeitar as alterações estéticas do ano em que se inscreve (farolins, grelhas, etc.).

Assim, ao optar por uma determinada Categoria, deve eliminar-se toda e qualquer alteração homologada após esse período.

5.3 – Para todos os efeitos só as Fichas de Homologação F.I.A. emitidas pela FPAK serão consideradas válidas.

5.4 – As viaturas participantes serão divididas nas seguintes classes de cilindrada:

Categoria 1 – H 65 (Período F) Classe Cilindrada Grupos

T e TC / GT e GTS

F1 Até 1050 cc

F2 De 1051 cc até 1300 cc

Categoria 2 – H 71 (Período G) Classe Cilindrada

Grupos 1 e 2 / 3 e 4

G1 Até 1050 cc

G2 De 1051 cc até 1300 cc

Categoria 3 – H 75 (Período H) Classe Cilindrada

Grupos 1 e 2 / 3 e 4

H1 Até 1050 cc

H2 De 1051 cc até 1300 cc

Categoria 4 – H 81 (Período I) Classe Cilindrada

Grupos 1 e 2 / 3 e 4

I1 Até 1050 cc

I2 De 1051 cc até 1300 cc

Categoria 5 – Taça Nacional Grupo 1,5

W - Até 1300 cc

Art. 6 – PNEUS

6.1 – Em todas as viaturas o tipo de pneus é Livre.

6.2 – Qualquer modificação ou tratamento, como o estriamento de pneus ou a aplicação de solventes são estritamente proibidas. O incumprimento deste ponto será penalizado ao critério dos CD.

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

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

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

6.6 – As válvulas limitadoras da pressão são proibidas.

6.7 – Qualquer anomalia detectada no controle de pneus, será comunicada ao Director de Corrida assim como ao Condutor em infracção, e levará os CD a aplicar o disposto no Artº. 23.16.1 das PEC.

Art. 7 – Equipas – Constituição

7.1 – Em cada prova do CNCC 1300, TMC e TNG1,5, cada Equipa será constituída por um Condutor.

7.2 – Opcionalmente, e desde que o Concorrente assim o declare no respectivo Boletim de Inscrição da prova, a Equipa poderá designar dois Condutores para participar na competição (um Condutor para cada corrida numa mesma viatura).

7.3 – Identificação dos Condutores

a) A cada Equipa de um ou dois Condutores será entregue o número necessário de pulseira (s) identificadora (s) nas Verificações Administrativas pela Organização da Prova, que cada condutor terá de, obrigatoriamente e durante todo o desenrolar da prova, colocar no pulso.

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

Exemplo:

***b.1)** Azul para o 1º Condutor designado nas verificações administrativas.*

***b.2)** Amarelo para o 2º Condutor designado nas verificações administrativas.*

c) Cada, Condutor (nas equipas com 2 condutores) deverá colocar a sua pulseira no pulso, sendo da responsabilidade deste a sua colocação e respectiva manutenção.

ART. 8 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS - A inscrição em cada uma das provas pontuáveis para o CNCC 1300 é da responsabilidade do Concorrente e deverá ser feita pelos interessados junto do “Promotor do Campeonato”

Talentfusion, S.A.

Rua Jorge Álvares, 8 – 6º A

1400-228 LISBOA

Tel. (+351) 213 030 762 – Fax. (+351) 213 021 124

E-mail: info@racingweekend.com.pt

nos prazos estipulados nos respectivos regulamentos particulares de cada prova.

8.1 – A taxa de inscrição em cada prova do Campeonato será definida pelo Promotor.

8.1.1 – Anexo à Taxa de Inscrição deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos no Artigo 34 das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting.

Art. 9 – VERIFICAÇÕES

9.1 – ADMINISTRATIVAS

a) Em cada evento, haverá lugar a uma Verificação Administrativa incidindo sobre a documentação do Concorrente, do Condutor, Chefe de Equipa, Equipa / Assistentes e validade das Licenças Desportivas.

b) Quando das Verificações Administrativas de cada evento as Equipas com dois Condutores serão obrigadas a indicar (em documento oficial) a ordem do 1º e 2º Condutores (1º piloto faz a primeira corrida, 2º piloto faz a segunda corrida). Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos. Toda a Equipa que pretenda efectuar tal alteração será penalizada com 5 lugares na grelha de partida para cada corrida.

9.2 – TÉCNICAS - As verificações técnicas iniciais terão o seu início após as Verificações Administrativas e serão efectuadas no local indicado em cada Regulamento Particular da prova em questão

Art.10 – TREINOS

10.1 - Treinos Livres: Haverá uma sessão de treinos livres com a duração de até 25 minutos.

10.2 - Treinos Cronometrados: Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração de até 25 minutos (as equipas com 2 condutores deverão os 2 qualificar-se para as corridas)

10.3 - Um Conductor ou equipa cujo melhor tempo de qualificação dentro da sua Categoria seja superior a 130% do melhor tempo de qualificação da respectiva Categoria não será autorizado a participar na corrida excepto nos casos previstos no art. 30.9 das PEC.

Art. 11 – GRELHA DE PARTIDA

11.1 – A grelha de partida para a 1ª corrida será constituída a partir dos melhores tempos realizados nos treinos cronometrados.

11.2 – A grelha de partida para a 2ª corrida será constituída a partir dos resultados obtidos na primeira corrida.

Art. 12 – PROCEDIMENTO DE PARTIDA: O procedimento de partida para as corridas do CNCC 1300 será no formato – Partida rolante conforme o art. 33.9 das PEC

Art. 13 – CORRIDAS

- a) As provas do CNCC 1300 serão obrigatoriamente disputadas em 2 (duas) corridas, preferencialmente disputadas no mesmo dia, tendo cada uma a duração total até 30 (trinta) minutos. O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será apresentado na linha de meta, ao primeiro classificado, no final da volta durante a qual se haja esgotado o tempo total previsto para a duração da corrida.

- b) Em qualquer corrida só serão classificados os Condutores que tenham completado um número de voltas igual ou superior a 75 % (setenta e cinco por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior) realizadas pelo vencedor da sua Categoria.

Art. 14 – PARQUE FECHADO

14.1 – Só os Oficiais de Prova encarregados dos controles técnicos podem entrar no Parque Fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza poderá ser efectuada sem a autorização desses Oficiais.

14.2 – 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.

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

14.4 – Parque Fechado no final dos treinos

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

b) Imediatamente após o sinal de final da sessão de Treinos Cronometrados (bandeira de xadrez) o regulamento do Parque Fechado será aplicado.

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 Comissários Desportivos, podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

14.5 – Parque Fechado no final das Corridas

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

b) 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 Comissários Desportivos, podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

Art. 15 – CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS

15.1 – Em cada corrida do CNCC 1300 serão estabelecidas no final de cada corrida, obrigatoriamente, as seguintes classificações:

a) Classificação Geral para cada uma das Categorias (H65, H71, H 75 e H 81, Taça Nacional Grupo 1,5)

b) Classificação Geral absoluta na Taça MIL de Clássicos (TMC) (todas as Categorias em conjunto).

15.2 – Para definição da classificação final da corrida em cada Categoria do CNCC 1300 (H65, H71, H75, H81 e Taça Nacional Grupo 1,5), será considerado por extrapolação de cada corrida e por ordem sequencial decrescente, o maior número de voltas que cada Condutor haja completado em cada uma das Categorias entre o momento da partida da corrida e o momento em que lhe é mostrado o sinal de final de corrida (bandeira de xadrez).

15.3 – Para definição da classificação final da corrida na Taça MIL de Clássicos (TMC), será considerado por extrapolação de cada corrida e por ordem sequencial decrescente, o maior número de voltas que cada Condutor haja completado no conjunto de todas as Categorias entre o momento da partida da corrida e o momento em que lhe é mostrado o sinal de final de corrida (bandeira de xadrez).

Art.16 – CERIMÓNIA DE PÓDIO – PRÉMIOS

16.1 – No final de cada corrida do CNCC 1300, terá lugar a realização de um Pódio.

16.2 – 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.

16.2.1 – No final da Corrida 1:

— Aos três primeiros classificados de cada Categoria (H65, H71, H 75, H 81 e Taça Nacional Grupo 1,5)

— Aos três primeiros classificados da Classificação Geral (Taça MIL)

Nota: *Nesta cerimónia não haverá distribuição de champanhe*

16.2.2 – No final da Corrida 2:

— Aos três primeiros classificados de cada Categoria (H65, H71, H 75, H 81 e Taça Nacional Grupo 1,5)

— Aos três primeiros classificados da Classificação Geral (Taça MIL)

16.3 – Em todas as corridas do CNCC 1300 será obrigatoriamente atribuída uma Taça à Condutora melhor classificada no conjunto de todas as Categorias.

Nota: *No caso de numa qualquer Categoria não existir um número mínimo de 3 (três) participantes numa corrida, não haverá obrigatoriedade por parte do Organizador da entrega de qualquer outro prémio nessa Categoria além do correspondente ao 1º classificado.*

16.4 – Todos os prémios são acumuláveis.

16.5 – Nos termos previstos no § 4.º do Art.º 34º das PGAPAK 2013, a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova, sem prévia justificação por parte de Condutor (es) premiado (s), será punida disciplinarmente.

ART. 17 – CLASSIFICAÇÃO NO CNCC 1300

17.1 – Para a classificação final do CNCC 1300, TMC e TNG1,5 em cada uma das Categorias, serão considerados em relação a cada Condutor a totalidade dos resultados obtidos, mas aos quais será permitido substituir o pior resultado pelo obtido na prova “Jocker” FALPERRA.

17.2 – Em cada corrida pontuável para o CNCC 1300 cada Condutor obterá os seguintes

pontos de acordo com o lugar que lhe couber na classificação geral final da Categoria :

Geral em cada Categoria

1º 25 Pontos / 6º 8 Pontos

2º 18 Pontos / 7º 6 Pontos

3º 15 Pontos / 8º 4 Pontos

4º 12 Pontos / 9º 2 Pontos

5º 10 Pontos / 10º 1 Ponto

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

17.2.1 – No CNCC 1300, uma corrida é sempre pontuável para a Classificação Geral de cada uma das Categorias independentemente do número de viaturas que alinharem à partida na respectiva Categoria

17.3 – Para a classificação final (Absoluto), serão considerados, em relação a cada Condutor, todos os resultados obtidos.

17.4 – No final de cada corrida e em termos absolutos, cada Condutor obterá os seguintes pontos para a Taça Mil, de acordo com a classificação geral respectiva:

TAÇA MIL

1º 15 Pontos

2º 10 Pontos

3º 7 Pontos

4º 4 Pontos

5º 1 Ponto

A partir do 6º classificado (inclusive) todos os restantes classificados receberão 1 (um) ponto

17.4.1 – Na Taça MIL, uma corrida é sempre pontuável para a Classificação Geral independentemente do número de viaturas que alinharem à partida nesta categoria.

ART. 18 – REGRAS de PONTUAÇÃO e DESEMPATE no CNCC 1300, TMC e TNG1,5– Eventuais casos de igualdade de pontuação na classificação final do CNCC 1300, TMC e TNG 1,5 – Absoluto ou Categoria serão resolvidos segundo as normas de desempate previsto no Art. 22.2 das “Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2014”.

ART. 19 – PRÉMIOS FINAIS

19.1 – Ao Condutor que em cada Categoria totalizar o maior número de pontos na classificação final do CNCC 1300, será atribuído o título de Campeão Nacional da respectiva Categoria e o Troféu de Honra.

19.1.1 – Aos Condutores classificados em segundo e terceiro lugar (em cada Categoria), serão atribuídas placas.

19.2 – Ao Condutor que totalizar o maior número de pontos na classificação final da Taça MIL e Taça Nacional Grupo 1,5 (Absoluto), será atribuído o título de Vencedor e o respectivo Troféu.

19.3 – Aos Condutores classificados em segundo e terceiro lugar, serão atribuídas placas.

19.4 – À Condutora melhor classificada no Campeonato Nacional de Clássicos 1300 (no conjunto de todas as Categorias) será atribuído um Troféu. Às Conductoras classificadas no segundo e terceiro lugares serão atribuídas placas.

19.5 – Os prémios dos CPCC 1300 , da Taça MIL e Taça Nacional Grupo 1,5 só serão entregues aos Condutores que se apresentem pessoalmente na cerimónia da Gala dos Campeões 2014 (para a qual serão expressamente convidados).