

REGULAMENTO DESPORTIVO CLASSIC SUPER STOCK 2014

Aprovado pela FPAK em 12 de Março de 2014 com o VISA Nº 34/TRFS/2014

Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

1.1 - A "Formula G" organiza em 2014 uma manifestação desportiva denominada "Classic Super Stock" (CSS), a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGA), pelas Prescrições Específicas de Circuitos (PEC), 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 aos automóveis abrangidos pelo Regulamento Técnico da CSS, já oportunamente aprovado e publicado pela FPAK.

1.3 - Esta Série não terá um Vencedor Absoluto mas sim Vencedores à Classe.

a) Em relação ao disposto em 1.3 as classes são as indicadas na seguinte tabela:

| Cilindrada → Ano | | 850 | 1000 | 1300 | 1600 | 2000 | +2000 |
|------------------------|---|-----|------|------|------|------|-------|
| | | A | B | C | D | E | F |
| Pré 65 | 1 | A1 | B1 | C1 | D1 | E1 | F1 |
| 66/71 | 2 | A2 | B2 | C2 | D2 | E2 | F2 |
| 72/75 | 3 | A3 | B3 | C3 | D3 | E3 | F3 |
| 76/81 | 4 | A4 | B4 | C4 | D4 | E4 | F4 |

TOTAL DE 24 CLASSES POSSÍVEIS

b) Em 2014 também se disputará uma Categoria de classe única, denominada "Production Cup", cujo Regulamento Técnico foi englobado no da CSS. Os concorrentes cujos carros se inserem nesta categoria, disputam simultaneamente a competição da classe em que se inserem.

Art. 2 - PROVAS PONTUÁVEIS

2.1 - O número de corridas que integram a Classic Super Stock (CSS) é de 9 (nove) que se desenrolam nas seguintes 5 (cinco) provas:

| MÊS | DATA | NOME DA PROVA | ORGANIZADOR | LOCAL |
|----------|-------|--------------------------|-------------|-----------|
| Abril | 12.13 | Braga Racing Weekend | | Braga |
| Junho | 21.22 | Vila Real Racing Weekend | | Vila Real |
| Outubro | 4.5 | Estoril Racing Weekend | | Estoril |
| Outubro | 18.19 | Algarve Classic Festival | | Portimão |
| Novembro | 29.30 | Estoril Racing Festival | | Estoril |

2.2 - A comissão Organizadora da Classic Super Stock reserva-se o direito de modificar o presente calendário, substituindo a data de qualquer das provas, mediante prévia autorização da FPAK.

Art. 3 - LICENÇAS DESPORTIVAS

3.1 - Todos os concorrentes que participem nas provas da Classic Super Stock (CSS) devem ser titulares de uma Licença Desportiva “Nacional B” (ou superior) válida de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

3.2 - 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 Desportiva emitida pela FPAK nos termos do Art. 20.1.1 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2014.

A participação de tais condutores nas provas da Classic Super Stock ficará contudo condicionada às restrições impostas no Art. 20 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2014.

3.3 - Em cada prova da Classic Super Stock serão admitidos como Concorrentes, os próprios Condutores e / ou os detentores de licenças colectivas.

No caso de o Concorrente não ser o próprio Conductor, o Concorrente deverá ser obrigatoriamente titular de uma Licença Nacional B (ou superior) de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

3.4 - 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 da Classic Super Stock (CSS) 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 da Série CSS.

Art. 4 - INSCRIÇÕES NAS PROVAS - TAXA DE INSCRIÇÃO - SEGURO

4.1 - A inscrição em cada uma das provas pontuáveis para a Classic Super Stock é da responsabilidade do Concorrente e deverá ser feita pelos interessados junto das entidades organizadoras das diferentes competições, nos prazos estipulados pelos respectivos regulamentos particulares.

4.2 - A taxa de inscrição em cada prova da CSS é determinada pelos Promotores .

4.2.1 - 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 pelo Artigo 34º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

4.3 - A comissão Organizadora da Classic Super Stock reserva-se o direito de recusar uma inscrição sem ter de justificar a sua razão.

Art. 5 - CLASSIFICAÇÃO NA SÉRIE E NAS PROVAS

5.1 - Para a classificação final de cada Classe, serão considerados todos os resultados obtidos nas provas. No caso em que um piloto participe a solo no fim-de-semana de provas de formato 2 x 20 minutos, a sua pontuação será a média aritmética dos pontos obtidos nas duas corridas. A participação a solo na corrida de 120 minutos não é permitida. Nas provas de formato 2 x 50 minutos, cada uma das duas corridas pontua de forma independente, ou seja, não há lugar ao sistema “média aritmética”.

5.2 - Em cada prova da Classic Super Stock (CSS), cada condutor obterá os seguintes pontos em cada Classe na qual esteja inscrito, de acordo com o lugar que lhe couber na classificação da respectiva Classe.

| | | | |
|----|-----------|-----|----------|
| 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.

5.3 - Os pontos assim obtidos, devem ser multiplicados pelos seguintes coeficientes:

Provas de 20 + 20 minutos Coeficiente 1

Provas de 50 + 50 minutos Coeficiente 1

Prova de 120 minutos Coeficiente 1,5

5.4 - O sistema de classificação de uma corrida deve classificar TODOS os concorrentes que tomem a partida, sendo que o primeiro a abandonar será o último classificado. Este sistema, que é exceção às prescrições gerais, justifica-se pelas seguintes razões:

- Há classes com andamentos muito diferentes, e algumas com apenas um concorrente.
- Várias competições internacionais de renome usam este sistema, pelo que não colide com as regras FIA.

5.5 - Clarifica-se o seguinte: nada impede um concorrente de, numa prova de duas corridas, fazer uma corrida com um carro e a outra com outro. Se forem da mesma classe aplica-se a regra da média aritmética. Se forem de classes diferentes pontua nas duas classes. Nas provas em que haja lugar a troca de piloto durante o desenrolar da corrida, um piloto só pode guiar um carro.

Art. 6 - REGRAS DE DESEMPATE

6.1 - Eventuais casos de igualdade de pontuação na classificação final de cada Classe da Classic Super Stock serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas Art. 22.2 das “Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting”.

Art. 7 - PRÉMIOS FINAIS

7.1 - Ao Condutor que totalizar maior número de pontos na classificação final de cada Classe será atribuído o título de vencedor da respectiva Classe, independentemente do número de Condutores nela classificados. O mesmo acontecerá com a nova Categoria “Production Cup”.

Art. 8 - “ENDURANCES”

As provas de 2 x 50 minutos e a prova de 120 minutos, poderão ser disputadas em conjunto com grelhas e convidados do mesmo Promotor, desde que se enquadrem sem problemas quer desportivos quer técnicos nessa competição. Os resultados desportivos na CSS, serão sempre alvo de um tratamento independente e será publicada uma folha de resultados exclusiva da CSS.

Art. 9 - CLASSE “INVITATIONAL”

Nas provas de Endurance (2 x 50 minutos e 120 minutos) a Formula G poderá convidar pilotos cujos carros não estejam integralmente de acordo com o regulamento técnico, mas que se enquadrem no espírito quer desta competição quer da restante grelha em que nestes casos (Endurance), a CSS também se enquadra.

Art. 10 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1 - Os veículos participantes na Classic Super Stock devem ostentar três números (dois de lado e um na frente) de acordo com a Classe em que estejam inseridos. Estes números estão disponíveis em formato vectorial no site da Classic Super Stock (www.formulagseries.pt) acompanhados dos respectivos “Pantone”.

Cada piloto poderá escolher o seu número “por ordem de pedido” de entre os que estiverem livres. Os números terão todos o prefixo 5 e vão de 500 a 599.

10.2 - Os veículos participantes na Categoria “Production Cup” terão a base de número amarela e não branca como os restantes CSS.

Art. 11 - NÚMERO DE PILOTOS

11.1 - Cada carro pode ser inscrito com um ou dois pilotos, excepto na prova de 120 minutos, onde o número mínimo de pilotos é de 2 (dois) e o máximo de 3 (três).

11.2 - Sempre que um carro vai para a pista deve ter na parte superior do pára brisas do lado do passageiro uma placa branca de tamanho A5 onde se indica por cima o número do piloto 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. É da inteira responsabilidade da equipa que esta informação esteja sempre correcta. Sugere-se

que os concorrentes utilizem placas de PVC fino preso com velcro, no interior do carro.

Art. 12 - TREINOS DE QUALIFICAÇÃO E PARTIDAS

12.1 - Provas de 2 x 20 minutos

Dois treinos de qualificação (Q1 e Q2) e duas corridas (C1 e C2). Q1 qualifica para C1 e Q2 qualifica para C2.

O Piloto que participar em Q1 terá obrigatoriamente que correr em C1 e o que participar em Q2 terá obrigatoriamente que correr em C2.

A partida para C1 será parada, a partida para C2 será lançada.

12.2 - Provas de 2 x 50 minutos

Um treino de qualificação com a duração de 40 minutos ditará a ordem de partida para a primeira corrida. A ordem de partida para a segunda corrida é a ordem de classificação da primeira corrida. Sistema de partida de acordo com o regulamento particular da prova.

12.3 - Prova de 120 minutos.

Uma única sessão de qualificação de 60 minutos. O melhor tempo entre todos os pilotos da equipa será o considerado para a grelha de partida. Isto não impede que todos os pilotos tenham que fazer o número mínimo de voltas para se qualificarem para a corrida.

Sistema de partida de acordo com o regulamento particular da prova.

Art. 13 - COMISSÃO TÉCNICA / COMISSÃO ORGANIZADORA

13.1 - Objectivos – Analisar as candidaturas de carros não enquadrados no artigo 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 quando isso se justificar.

- Coadjuvar os Comissários Técnicos da prova em caso de reclamação.

- Ter uma atitude didáctica, por oposição a punitiva, junto dos concorrentes, sempre que não se verifique uma irregularidade com fins dolosos que afecte de facto a verdade desportiva.

13.2 - Estabelecer os contactos necessários ao bom desenrolar desta competição, com a FPAK, os Clubes Organizadores, os Promotores e os Fornecedores.

13.3 - Presidente da Comissão Organizadora – Artur Lemos.

Comissão Técnica – a designar

13.4 - Os casos não previstos neste Regulamento, assim como todas as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Comissão Organizadora da Cassic Super Stock, que submeterá tais decisões à ratificação da FPAK.

Art. 14 - RECLAMAÇÕES

Quaisquer eventuais reclamações ou Apelos devem ser apresentados nos termos definidos no CDI bem como nos Artigos 23º., 24º., 25º. e 26º. das “Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting”.

Art. 15 - ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção:

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

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