

# REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE 2014

ACTUALIZADO EM 20-05-2014

## REGULAMENTO

### Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

**1.1** - A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2014, em colaboração com o “Promotor do Campeonato” Talentfusion S.A., o Campeonato Nacional de Velocidade, adiante designado por (CNV), a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), 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** - Englobados no Campeonato Nacional de Velocidade 2014, serão disputados os seguintes Campeonatos:

Campeonato Nacional de Velocidade Absoluto

Campeonato Nacional de GT Absoluto

[Campeonato Nacional de GT3](#)

[Campeonato Nacional de GTR](#)

[Campeonato Nacional de GTC](#)

[Campeonato Nacional de GTS](#)

Campeonato Nacional de Turismos Absoluto

[Campeonato Nacional de Turismos T1](#)

[Campeonato Nacional de Turismos T2](#)

[Campeonato Nacional de Turismos T3](#)

[Campeonato Nacional de Turismos T4](#)

[Campeonato Nacional de Turismos T5](#)

Campeonato Nacional de Sport Protótipos Absoluto

[Campeonato Nacional de Sport Protótipos CN](#)

[Campeonato Nacional de Sport Protótipos C3](#)

[Campeonato Nacional de Sport Protótipos CD](#)

[Incluído em 08/05/2014](#)

Taça Nacional de Circuitos Equipas – Absoluto

**1.3** - Os casos não previstos neste Regulamento, assim como todas as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Direcção da FPAK.

## Art. 2 - PROVAS PONTUÁVEIS

2.1 - O número total de provas que integram o Campeonato Nacional de Velocidade de 2014 é de 10 (dez) corridas e 2 rampas (4 subidas por rampa) que se desenrolam nas seguintes provas:

NOME DA PROVA	ORGANIZADOR	LOCAL
Braga Racing Weekend	CAM	Braga
Rampa da Falperra	CAM	Braga
Rampa da Serra da Estrela	CAMI	Serra da Estrela
Vila Real Racing Weekend	CA VILA REAL	Vila Real
Portimão Racing Weekend	AIA MOTOR CLUBE	Portimão
Algarve Racing Weekend	AIA MOTOR CLUBE	Portimão
Estoril Racing Weekend	MCE	Estoril

2.2 - Nas provas realizadas em rampas (Falperra e Serra da Estrela) cada piloto realiza 2 subidas de treinos livres (caso alinhe sozinho realizará as 4), 2 subidas de treinos cronometrados (caso alinhe sozinho realizará as 4) e 2 subidas de prova (caso alinhe sozinho realizará as 4). Deverá cada equipa indicar nas verificações administrativas que piloto efectuará cada subida (não é autorizado o mesmo piloto efectuar duas subidas seguidas).

A classificação final será a soma total das 4 subidas de prova. Será atribuída uma pontuação a cada concorrente.

2.2.1 - As equipas que por qualquer motivo não efectuarem as quatro subidas de prova, serão classificadas em função do somatório dos tempos nas três subidas efectuadas e assim sucessivamente para duas e uma subida efectuada.

2.2.2 - A classificação geral será ordenada pela ordem dos resultados dos concorrentes que efectuarem quatro, três, duas ou uma subida.

2.2.3 - Em caso de empate no somatório das subidas efectuadas, este será decidido pelo resultado da melhor subida.

**Incluídos a 20/05/2014.**

## Art. 3 - INSCRIÇÃO PRÉVIA NO CAMPEONATO

3.1 - 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 no CNV” acompanhado da correspondente liquidação da “Taxa de Inscrição no Campeonato”, a qual terá os seguintes valores (por Conductor): Inscrição € 250,00

3.2 - Só poderão ser aceites inscrições no CNV desde que o (s) respectivo (s) Conductor (es) seja (m) já detentor (es) à data de inscrição no CNV 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 Velocidade (CNV) 2014.

3.3 - Quaisquer pontuações para o CNV, 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.

3.3.1 - Só serão atribuíveis pontuações no CNV 2014 (Absoluto e Categorias), ao 1º e/ou 2º Condutores de qualquer equipa, que estejam oficial e regulamentarmente inscritos no CNV 2014.

**3.4** - Quaisquer outros Condutores que pontualmente participem nas corridas pontuáveis para o CNV, mas não se encontrem nele inscritos oficialmente, não obterão quaisquer pontuações nem retirarão pontos aos Condutores oficialmente inscritos no CNV.

**3.5** - São consideradas “Equipas / Teams” todos os Concorrentes possuidores de uma Licença Desportiva de acordo com o descrito no presente Regulamento.

**3.6** - Para efeitos de inscrição no CNV 2014, 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: [licencas1@fpak.pt](mailto:licencas1@fpak.pt); [licencas2@fpak.pt](mailto:licencas2@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](mailto: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](mailto:madeira@fpak.pt)

## **Art. 4 - LICENÇAS**

**4.1** - Todos os Condutores e Concorrentes que participem nas provas do CNV devem ser titulares de uma Licença desportiva Nacional A ou superior válida para o ano em curso de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

**4.2** - É autorizada a participação a condutores com idade igual ou superior a 16 anos e não detentores de carta de condução.

## **Art. 5 - EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES**

**5.1** - Durante todo o decorrer das provas, é obrigatório nos termos do Capítulo III do Anexo “L” ao CDI, para todos os Condutores e sob pena de exclusão, o uso de:

### **a) Capacetes**

**a.1)** Todos os condutores deverão utilizar um capacete homologado segundo uma das normas da lista técnica nº 25 da FIA.

Recomenda-se o uso de capacetes homologados segundo a Norma FIA 8860-2004 – Especificação relativa a Testes para Capacetes de Alta Performance (Lista Técnica nº 33)

**a.2)** O uso de sistemas de comunicação pelos Condutores tem de obedecer ao descrito no Art. 1.4 do Capítulo III do Anexo L ao CDI.

### **b) Vestuário resistente às chamas (ignífugo ou resistente ao fogo)**

Nos termos do Art. 2, é estritamente obrigatório que os Condutores usem um fato de competição, assim como luvas, roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27).

### **c) Dispositivos de Retenção da Cabeça aprovados pela FIA**

Nos termos do seu Art. 3, é estritamente obrigatório que todos os Condutores utilizem um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA.

## **Art. 6 - EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO**

**6.1** - Em cada prova do CNV, cada Equipa será constituída até dois Condutores.

**6.1.1** - Até ao final das Verificações Administrativas, as equipas compostas por 1 (um) Condutor podem solicitar aos CD a inclusão de um segundo Condutor.

**6.2** - Em caso de força maior devidamente comprovado, poderá o CCD autorizar que uma equipa inscrita com dois Condutores possa participar na corrida com apenas um Condutor.

**a)** Caso esta alteração ocorra após a realização dos treinos cronometrados para a qual a equipa se qualificou, esta começará a corrida partindo do último lugar da grelha (salvo se houver algum Concorrente penalizado que será sempre último).

**6.3** - É totalmente interdito um condutor integrar duas equipas numa mesma prova.

#### **6.4 - Identificação dos Condutores:**

**a)** Em cada Equipa com um ou dois Condutores, cada condutor terá obrigatoriamente a partir do início dos Treinos Cronometrados e durante todo o desenrolar da prova, de colocar no pulso a pulseira identificadora que lhe será entregue nas Verificações Administrativas pela Organização da Prova.

**b)** Essa pulseira em cores diferentes servirá como identificação dos Condutores, durante os treinos cronometrados e no seu turno de condução na corrida.

Exemplo:

**b1)** Azul para o 1º Condutor designado nas verificações administrativas.

**b2)** Amarelo para o 2º Condutor designado nas verificações administrativas (quando aplicável).

**c)** Cada condutor (tanto nas equipas com 1 ou 2 condutores) deverá colocar a sua pulseira no pulso que ficar mais próximo da janela, sendo a sua colocação e respectiva manutenção da sua exclusiva responsabilidade.

**Art. 7 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO - NOMES CONDUTORES** - Nos termos definidos pelo Art. 12 das PEC 2014.

#### **Art. 8 - PUBLICIDADE**

Nos termos definidos pelo Art. 28 das PGAK 2014.

**8.1** - Ao inscreverem-se no “CNV” 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.

Esta publicidade deverá manter-se colocada durante o decorrer de todas as provas pontuáveis e deverá já estar afixada no momento das Verificações Técnicas que as antecedem.

Nenhuma outra publicidade poderá ser afixada fora das zonas reservadas à publicidade das Equipas que estão indicadas no Anexo – Publicidade ao presente Regulamento.

**8.2** - A publicidade obrigatória constante no plano Anexo – Publicidade a este regulamento nunca poderá ser retirada ou tapada mesmo que a viatura seja exposta em eventos ou exposições privadas.

**8.3** - A publicidade obrigatória será fornecida pelo “Promotor Oficial” (TALENTFUSION) às Equipas inscritas nas provas do CNV.

**8.4** - 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 pelo “Promotor Oficial” (TALENTFUSION).

Caso exista alguma incompatibilidade entre os patrocinadores do concorrente e a publicidade obrigatória, deve o concorrente solicitar uma exceção para análise da FPAK.

**8.5** - A FPAK só autoriza a publicidade referente a qualquer manifestação desportiva, baseada em elementos indicados nos respectivos resultados oficiais. Consequentemente, não poderá ser feita nenhuma publicidade antes da publicação desses resultados.

**8.6** - A FPAK e as entidades que colaboram na Organização desta Manifestação Desportiva, reservam-se o direito de utilizar livremente em todos os países e sob todas as formas, a participação dos Concorrentes e Condutores, assim como os resultados por eles obtidos.

#### **Art. 9 - PNEUS**

**9.1** - No Campeonato Nacional GT e Turismos os pneus (seco e chuva) serão obrigatória e exclusivamente da marca “**a anunciar**” desde o início até ao final do evento e adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial. [Alterado em 20/05/2014](#)

**9.2** - No Campeonato Nacional de Sport Protótipos os pneus (seco e chuva) serão obrigatória e exclusivamente da marca “**a anunciar**” desde o início ao final do evento e adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial. [Alterado em 20/05/2014](#)

**9.3 - Limitação de pneus por Prova – CN GT e CN Turismo** – O número de pneus de seco para os treinos cronometrados e corridas para cada viatura é limitado da seguinte maneira:

**a)** Cada Equipa só poderá utilizar na sua viatura até 12 (doze) pneus de seco (3 jogos).

**b)** Na primeira prova a efectuar cada equipa poderá utilizar 12 pneus novos de seco (3 jogos). Após a 1ª prova de cada equipa terá de utilizar 4 pneus novos de seco (um jogo) podendo os restantes até ao limite de 12 (no total) serem de provas anteriores desde que previamente marcados.

Entendem-se por pneus novos todos aqueles que nunca tenham sido marcados, como definido no Art. 9.8.

**9.4 - Limitação de pneus por Prova - Sport Protótipos** - O número de pneus de seco para os treinos cronometrados e corridas para cada viatura é limitado da seguinte maneira:

**a)** Cada Equipa só poderá utilizar na sua viatura até 8 (oito) pneus de seco (2 jogos).

**b)** Na primeira prova a efectuar cada equipa poderá utilizar 8 pneus novos de seco (2 jogos). Após a 1ª prova de cada equipa terá de utilizar 4 pneus novos de seco (um jogo) podendo os restantes até ao limite de 8 (no total) serem de provas anteriores desde que previamente marcados.

Entendem-se por pneus novos todos aqueles que nunca tenham sido marcados, como definido no Art. 9.8.

**9.5** - Todos os pneus de seco que um concorrente preveja utilizar, devem ser marcados no horário previsto para tal no Regulamento Particular da Prova. A marcação é feita em relação à viatura de cada Concorrente. Somente os pneus «Slick» (pneus para asfalto seco, completamente lisos) são aceites como pneus para seco.

**9.5.1** - Fora do horário e local previstos não se poderá efectuar a dita operação, excepto após autorização dada expressamente pelos Comissários Desportivos, sendo neste caso a equipa sancionada, salvo no caso da excepção prevista no Art. 9.7.

**9.6** - Os pneus serão marcados pelos Comissários Técnicos, que supervisionarão o cumprimento do presente regra.

**9.7** - Numa prova não é permitida a troca de pneus já marcados, excepto em caso de defeito de fabrico devidamente comprovado pelo fornecedor oficial do Campeonato e desde que autorizada por escrito pelos Comissários Desportivos. Nesse caso não haverá qualquer sanção pela marcação fora do horário previsto.

**9.8** - Todos os pneus de seco utilizados para uma prova serão considerados novos, até serem registados e marcados.

**9.9** - No caso de uma Equipa pretender utilizar pneus marcados de uma prova anterior, estes poderão ser novamente marcados, e levar várias marcas.

**9.10** - É da responsabilidade do concorrente assegurar-se que os pneus da sua viatura são correctamente marcados e/ou registados pelos Comissários Técnicos. Os concorrentes deverão aceitar os prejuízos resultantes de uma eventual incorrecção na marcação ou registo dos pneus.

Será da responsabilidade de cada concorrente que as marcações permaneçam intactas.

As marcações serão consideradas como degradadas a partir do momento em que não possam ser lidas pelo sistema de marcação aprovado pela FPAK.

**9.11** - Toda a Equipa que participe nos treinos cronometrados ou corridas com pneus de seco sem marcação, será penalizada, podendo ir até à exclusão do evento.

**9.12** - É proibida a utilização de pneus marcados ou remarcados para outra viatura.

**9.13** - Durante toda a duração dos treinos livres e cronometrados os Comissários Técnicos podem verificar aleatoriamente na saída do Pit Lane se os pneus das viaturas estão de acordo com o regulamento.

Se tiver de ser efectuado o dito controlo o condutor da viatura em questão será devidamente sinalizado através de um painel (Controle de Pneus) e terá de parar na zona que lhe é indicada pelos ditos Comissários. Após esse controlo o condutor pode entrar na pista.

Esta mesma verificação aleatória pode ser efectuada no interior das boxes de cada concorrente durante o decorrer das sessões de treinos livres ou cronometrados.

**9.14** - A utilização em tempo seco de pneus específicos para chuva está proibida, durante os treinos oficiais e corridas até ao momento em que o Director de Corrida declare “Pista Molhada - “Wet Race”.

Qualquer falta de controlo evidente da viatura poderá levar o Director de Corrida a mandar parar a viatura.

**9.15** - Nos treinos livres é também obrigatória a utilização de pneus da marca obrigatória para cada categoria e fornecidos pelo fornecedor oficial nesta ou noutra prova sendo o seu numero livre.

**9.16** - Nas provas de **Montanha** o numero de pneus máximo autorizado nas subidas de prova é de 4 pneus sendo autorizada a substituição de um pneu da frente e de trás desde que devidamente marcado. Nas subidas de treino é também obrigatória a utilização de pneus da marca obrigatória para cada categoria e fornecidos pelo fornecedor oficial nesta ou noutra prova sendo o seu número livre.

**9.17 - Pneus de Chuva** - Um pneu de chuva é um pneu projectado para ser usado em pista molhada, que disponha no piso uma taxa de recorte superior a 25 %.

**9.17.1** - A quantidade de pneus de chuva a utilizar é livre, não necessitando de qualquer tipo de marcação.

**9.17.2** - Incumbe apenas ao Director da Corrida ou da Prova, a decisão de declarar a situação de Pista Molhada durante os treinos oficiais ou corridas.

Nesse caso, comunicá-lo-á a todos os participantes o mais rapidamente possível, exibindo um painel “Pista Molhada” na saída da linha de Boxes, à vista dos Condutores que se encontrem em pista, bem como dos que eventualmente se encontrem parados nas boxes.

**9.17.3** - Após a declaração pelo Director de Corrida de pista molhada, passa a ser da exclusiva responsabilidade dos Condutores, assegurarem-se de que as suas viaturas estão equipadas com os pneus adequados para as condições da pista.

**9.17.4** - As luzes brancas frontais assim como as luzes traseiras vermelhas devem estar acesas sempre que a viatura se encontre numa pista considerada pelo Director de Corrida como “Pista Molhada”, independentemente de ter ou não, pneus de chuva montados. Qualquer falta de controlo evidente da viatura poderá levar o Director de Corrida a mandar parar a viatura.

Este facto será verificado pelos Comissários Técnicos na saída do Pit Lane.

**9.18** - Em qualquer momento da prova, a Equipa deverá assegurar-se de que a sua viatura (quando em pista) está equipada com 4 (quatro) pneus do mesmo tipo (seco ou chuva).

A utilização simultânea numa viatura de pneus de tipos diferentes (seco e chuva) é proibida em todas as circunstâncias, sendo objecto de desclassificação (de uma sessão de treinos, Warm Up, de uma corrida) ou de exclusão imediata do evento a ser pronunciada pelo CCD, em caso de reincidência.

**9.19** - Qualquer modificação ou tratamento, como o estriamento de pneus ou a aplicação de solventes, tanto nos Slick como nos pneus de chuva, são estritamente proibidas. O incumprimento deste ponto será penalizado ao critério dos CD.

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

**9.21** - 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 Art. 23.11 das PEC.

## **Art. 10 - CARBURANTE - COMBURENTE**

**10.1** - O carburante a utilizar será conforme estabelece o Art. 252.9.1 do Anexo "J" ao CDI.

**10.2** - Após a sessão oficial 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 respectivos reservatórios. Não é permitida qualquer reclamação contra a quantidade remanescente de combustível.

**10.3** - Como comburente apenas o ar pode ser misturado com o combustível.

**10.4** - Para uma extracção segura do combustível do depósito, terá que ser instalada uma ligação próxima da régua dos injectores. Esta ligação de extracção encontra-se entre a régua dos injectores e o tubo de combustível. Deverá estar disponível um tubo, para os Comissários Técnicos poderem proceder à extracção do combustível para análise. Esse tubo terá no mínimo 2 (dois) metros de extensão.

**10.4.1** - Não são permitidos reabastecimentos durante os Treinos e Corridas.

## **Art. 11 - VERIFICAÇÕES**

**11.1 - Administrativas** - Em cada evento, haverá lugar a uma Verificação Administrativa incidindo sobre a documentação do Concorrente e do Condutor e da validade das Licenças Desportivas. Quando das Verificações Administrativas de cada evento as Equipas com dois Condutores deverão indicar (em documento oficial) a ordem de partida do 1º e 2º Condutores.

Esta ordem será válida tanto para os Treinos Cronometrados como para as corridas (o Condutor que participe na primeira sessão de qualificação será o que irá partir para a primeira corrida, o outro irá participar na segunda sessão e será o primeiro na segunda corrida).

Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos. No caso de Equipas com um condutor, este terá de participar nas duas sessões de Treinos Cronometrados, excepto em casos devidamente autorizados pelos CD, ocupando nesse caso o último lugar da grelha na Corrida correspondente.

**11.2 - 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. 12 - TREINOS PRIVADOS** - É totalmente interdito efectuar qualquer tipo de treinos privados no Circuito onde se vai realizar uma prova, até 8 dias de calendário antes do início dos treinos livres. [Alterado em 26/03/2014](#)

## **Art. 13 - FÓRMULA DA PROVA**

Em todas as provas integradas no CNV, o programa obrigatório de treinos é o seguinte:

**13.1 - TREINOS LIVRES** - Os treinos livres terão duas sessões com uma duração mínima de 15 (quinze) e máxima de 25 (vinte e cinco)

### **13.2 - TREINOS CRONOMETRADOS**

**13.2.1** - Haverá 2 (duas) sessões de treinos cronometrados com a duração de 15 (quinze) cada, intervaladas por 5 (cinco) minutos.

**a)** No caso de Equipas com 2 (dois) Condutores cada piloto deverá qualificar o carro cumprindo o tempo mínimo obrigatório para se qualificar efectuando cada um deles uma sessão de treinos cronometrados.

A ordem dos pilotos a efectuar os treinos bem como as partidas, sendo que o piloto a efectuar o treino cronometrado 1 fará a partida da corrida 1 e o piloto a efectuar o treino cronometrado 2 fará

a partida da corrida 2, deverá ser comunicada nas verificações administrativas. A troca desta ordem carece de autorização dos Comissários Desportivos e poderá ser penalizável.

➤ As viaturas só poderão aceder à zona rápida do Pit Lane, quando a saída do Pit Lane estiver aberta no início (ou reinício) da sessão de treinos cronometrados.

➤ Não poderá ser adicionado nem retirado qualquer combustível das viaturas, mesmo que a viatura seja colocada no interior da sua box;

**Alterado em 28/04/2014**

**13.2.2** - Todas as voltas efectuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição das Equipas na grelha de partida.

**13.2.3** - Para poder participar na corrida, todos os Condutores deverão ter qualificado o carro.

Contudo, e por recomendação do Director de Corrida, os CD poderão excepcionalmente autorizar um Condutor que não haja cumprido esse mínimo a participar na corrida.

Nesse caso, nunca poderá ser esse Condutor, o membro da equipa que iniciará a corrida.

**13.2.4** - No caso de nenhum dos Condutores de uma equipa ter efectuado o mínimo estabelecido para qualificar o carro no decurso da sessão de treinos cronometrados, os CD ao abrigo do Art. 32.3 das PEC, poderão autorizar a Equipa a participar na prova, sendo esta colocada no último lugar da grelha. Contudo, se houver mais do que uma equipa nesta situação, as suas posições na grelha de partida ficarão ao critério dos CD. Dessa decisão dos CD não haverá direito de Apelo.

**13.3 - CORRIDAS** - Serão efectuadas 2 corridas com uma duração mínima de 40 (quarenta) minutos e máxima de 50 (cinquenta) minutos.

As provas do CNV serão disputadas no seguinte esquema:

**Corridas 1 e 2 - Braga Racing Weekend (CAM)**

2 Corridas de 50 minutos cada

**Prova 3 - Rampa da Falperra (CAM)**

4 Subidas de Corrida

**Prova 4 - Rampa da Serra da Estrela (CAMI)**

4 Subidas de Corrida

**Corridas 5 e 6 - Vila Real Racing Weekend (CAVR)**

2 Corridas de 40 minutos cada

**Corridas 7 e 8 - Portimão Racing Weekend (AIA)**

2 Corridas de 50 minutos

**Corridas 9 e 10 - Algarve Racing Weekend (AIA)**

2 Corridas de 50 minutos cada

**Corridas 11 e 12 - Estoril Racing Weekend (MCE)**

2 Corridas de 50 minutos cada

Sujeito a confirmação no Regulamento Particular de Prova de cada evento.

**Art. 14 - Grelhas de partida**

**14.1** - A formação da grelha de partida para as corridas será efectuada nos termos definidos no Art. 32.6 das PEC.

**14.2** - A grelha de partida definitiva será publicada no dia da corrida, 60 (sessenta) minutos antes da hora oficial da partida para a mesma.

Todo o Concorrente cuja (s) viatura (s) esteja (m) impossibilitada (s) de tomar a partida por qualquer razão que seja – ou que tenha a certeza de que a (s) suas (s) viatura (s) não esteja (m) pronta (s) para tomar a partida - deve informar o Director da Corrida do facto, até ao limite de 45 minutos anteriores à partida da corrida.

Se uma (ou várias) viatura (s) é (são) retirada (s), o (s) intervalo (s) da grelha será (ão) preenchido (s), sendo a (s) eventual (is) viatura (s) designada (s) como suplente (s) admitida (s) a participar no (s) último (s) lugar (es) da grelha.

### **14.3 - Grelha de partida para a primeira corrida**

**14.3.1** - No final de cada sessão de treinos cronometrados será publicada a classificação das viaturas que tenham efectuado os melhores tempos assinada pelo Director da Corrida, contemplando um número máximo de Condutores que não poderá ultrapassar o número de viaturas admitidas à partida.

Se um ou vários Condutores fizerem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que tiver feito esse tempo em primeiro lugar.

**14.3.2** - Todos os Condutores que tenham participado na primeira sessão de treinos cronometrados oficiais e não estão incluídos na grelha de partida (por exceder o máximo de viaturas admitidas são considerados como Condutores de reserva.

Indo neste caso ocupar os últimos lugares da grelha de partida de acordo com os tempos obtidos se for o caso. Também são considerados como Condutores de reserva todos aqueles que não tenham participado nos treinos cronometrados e solicitem autorização para participarem na corrida, estes irão ocupar os últimos lugares da grelha a seguir aos anteriormente referidos e de acordo com a ordem indicada pelos Comissários Desportivos.

Somente estas viaturas podem ser autorizadas a participar na corrida.

**14.3.3** - A grelha de partida para a 1ª (primeira) corrida será elaborada em função dos resultados da 1ª (primeira) sessão de treinos cronometrados e será publicada 60 minutos antes do seu início.

Nesta Grelha figurará o nome do 1º (primeiro) Condutor que a equipa designou previamente e que efectuará a partida da corrida 1.

### **14.4 - Grelha de partida para a segunda corrida.**

**14.4.1** - No final de cada sessão de treinos cronometrados será publicada a classificação das viaturas que tenham efectuado os melhores tempos assinada pelo Director da Corrida, contemplando um número máximo de Condutores que não poderá ultrapassar o número de viaturas admitidas à partida.

Se um ou vários Condutores fizerem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que tiver feito esse tempo em primeiro lugar.

**14.4.2** - Todos os Condutores que tenham participado na segunda sessão de treinos cronometrados oficiais e não estão incluídos na grelha de partida (por exceder o máximo de viaturas admitidas são considerados como Condutores de reserva.

Indo neste caso ocupar os últimos lugares da grelha de partida de acordo com os tempos obtidos se for o caso.

Também são considerados como Condutores de reserva todos aqueles que não tenham participado nos treinos cronometrados e solicitem autorização para participarem na corrida, estes irão ocupar os últimos lugares da grelha a seguir aos anteriormente referidos e de acordo com a ordem indicada pelos Comissários Desportivos.

Somente estas viaturas podem ser autorizadas a participar na corrida.

**14.4.3** - A grelha de partida para a 2ª (segunda) corrida será elaborada em função dos resultados da 2ª (segunda) sessão de treinos cronometrados e será publicada 60 minutos antes do seu início.

Nesta Grelha figurará o nome do 1º (primeiro) Condutor que a equipa designou previamente e que efectuará a partida da corrida 2.

**Art. 15 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA** - Em todas as corridas do Campeonato de Portugal de Circuitos os procedimentos de partida serão os que estão definidos nos Art. 33 e Art. 33.9 (Partida Rolante). O tipo de procedimento de 15 ou 10 minutos será definido no regulamento particular de prova.

## **Art. 16 - PARAGEM NO PIT LANE**

**16.1** - Durante a corrida, cada Equipa (com 2 Condutores) deverá efectuar uma paragem no Pit Lane (via interior) para troca de Condutores exclusivamente na área reservada para tal (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) ou em frente à boxe de cada equipa, conforme comunicado pelo Director de Corrida ou de Prova no briefing. Não é permitido efectuar qualquer tipo de operação na “ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO”.

**16.2** - No caso de participação a “Solo” , é igualmente obrigatório efectuar uma paragem no Pit Lane não se efectuando (neste caso) qualquer troca de Condutores.

**16.3** - A paragem obrigatória terá de ser efectuada entre o 20º e o 30º minuto da corrida (nunca antes do minuto 20m.00s.000 e nunca depois do minuto 29m.59s.999) nas corridas de 50 (cinquenta) minutos. Nas corridas de 40 (quarenta) minutos será efectuada entre o minuto 15º e 25º (nunca antes do minuto 15m.00s.000 e nunca depois do minuto 24m.59s.999) O controlo do tempo de entrada será efectuado pela cronometragem através do loop de entrada do Pit Lane, ou caso não exista tal loop no circuito, o mesmo controlo será efectuado pela cronometragem através de células.

A contagem do tempo iniciar-se-á a partir do momento em que for dado o sinal de partida para a corrida. Essa paragem terá de ser realizada exclusivamente na mesma zona prevista para a troca de Condutores (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO).

**16.4** - A gestão e o controlo do tempo de condução de cada Condutor são da inteira responsabilidade da equipa.

**16.5** - Se por razão de força maior, a corrida for suspensa, e entretanto se atinja o período de troca de pilotos esta deverá ser efectuada na grelha de partida antes do reatar da corrida.

**16.6** - Toda a paragem para troca de Condutores na “ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO” fora dos períodos referidos no Art. 14.3, será penalizada com:

**a) Passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through)**

**b) Se os CD decidirem aplicar a penalidade prevista em a) no decorrer dos últimos 10 (dez) minutos da corrida (o que não permite o cumprimento por parte da Equipa da penalidade aplicada) ou após o final da corrida, serão, em sua substituição, adicionadas ao tempo total de corrida da (s) equipa (s) penalizada (s), as seguintes penalizações em tempo**

**Passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through): substituída por penalização de 40 segundos. [Alterado em 28/04/2014](#)**

**16.7** - Quando das paragens referidas no Art. 14.3 todas as equipas devem cumprir um tempo de permanência no Pit Lane . O tempo será cumprido no percurso entre os dois cones de entrada e saída, não sendo aplicável qualquer tolerância ao seu integral cumprimento.

Este tempo será calculado e comunicado nas notas de briefing em função do comprimento do Pit Lane e da localização dos aparelhos de medida da zona controlada **bem como do tempo de imobilização para troca de piloto (50 segundos).**

Este tempo **total** será utilizado para as equipas efectuarem a troca de condutores e para percorrer o Pit Lane a 60 Km / hora. [Alterado em 20/05/2014](#)

**16.7.1** - A zona do Pit Lane controlada – início do Pit Lane (loop de entrada) e final do Pit Lane (loop de saída) - será identificada pela existência de 2 cones (que deverão ser instalados desde o início dos primeiros treinos livres) a indicar quer no início quer no fim da zona.

Caso num circuito não seja tecnicamente possível a instalação destes aparelhos de cronometragem (loop de entrada e loop de saída) o organizador da prova terá de colocar à entrada e saída do Pit Lane junto dos cones atrás referidos, células fotoeléctricas ligadas à cronometragem para que se possa efectuar tal controlo.

É proibido parar junto do final da zona do Pit Lane para cumprir o tempo de Handicap ou percorrer o Pit Lane a uma velocidade anormalmente lenta que possa prejudicar outros concorrentes em prova.

**16.8** - Caso se verifique uma situação de Safety Car durante o período de troca de condutores não é permitida a troca. O Director de Corrida poderá se entender necessário estender o período de troca em 5 ou 10 minutos, sendo tal comunicado através dos monitores de cronometragem e com a placa de 5 ou 10 na zona de sinalização. Esta troca poderá ser efectuada após a entrada do safety car (na mesma volta em que o safety car entra nas boxes).

**16.9 - S**

**16.9** - Está autorizada a utilização de meios auxiliares (baterias, boosters) para colocar o motor em funcionamento após a paragem. É proibido empurrar a viatura para a pôr em funcionamento.

Incluído em 28/04/2014

**São interditas as baterias auxiliares.**

Alterado em 20/05/2014

## **Art. 17 - TROCA DE CONDUTORES**

**17.1** - O Chefe de Equipa devidamente identificado está autorizado a permanecer no Pit Lane no máximo uma volta antes da paragem da viatura e poderá estar colocado na frente da mesma, sem intervir mas a supervisionar o trabalho dos seus mecânicos.

**17.2** - Nos “Briefing” serão obrigatoriamente descritos todos os procedimentos a respeitar durante a operação de troca de Condutores.

**17.3** - Quando da entrada na zona do Pit Lane para a troca de condutores, não é permitido efectuar qualquer tipo de obstrução ao Condutor da viatura precedente.

Qualquer comunicação aos CD por parte do Director de Corrida sobre essa matéria poderá levar à aplicação de penalidades à Equipa em causa.

**17.4** - A troca de condutores só pode ser iniciada após a viatura estar totalmente imobilizada e com o motor desligado. Na troca de piloto está autorizada a ajuda por um elemento da equipa e do piloto que sai da viatura. Para além da troca de piloto só esta autorizada a limpeza do vidro e dos radiadores efectuada pelo elemento da equipa acima referido.

## **Art. 18 - TROCA DE PNEUS**

**18.1** - É permitida a troca de pneus desde que não realizada na paragem para a troca de pilotos.

**18.2** - Caso se verifique um problema com os pneus que origine a necessidade da troca de pneus durante o período de troca de pilotos, deverá a equipa entrar nas boxes para a troca de pneus, não trocar de piloto, sair das boxes e voltar a entrar para efectuar então a obrigatória troca de pilotos (no caso de piloto a solo cumprir o tempo obrigatório na via de boxes). Caso tal implique a que o tempo para a troca já tenha terminado não será a equipa penalizada por entrar nas boxes demasiado tarde. Tal aplica-se também a qualquer reparação mecânica necessária.

**18.3** - Na operação de troca de pneus, além do Chefe de Equipa, o número máximo de elementos de cada equipa responsáveis por essa operação é de 2, sendo permitido neste caso somente o uso de no máximo duas pistolas pneumáticas para o aperto e desaperto da (s) porca (s) da roda ou duas chaves de torque;

**18.4** - É permitido o uso dos macacos pneumáticos desde que estes façam parte da viatura. No caso de não os ter, o número de macacos hidráulicos que poderão ser utilizados simultaneamente nesta operação é de dois.

**18.5** - Na zona do Pit Lane é proibido empurrar a viatura para a pôr a trabalhar.

**18.6** - Em caso de avaria durante a paragem, a viatura pode ser empurrada ou puxada pelos dois assistentes para dentro da sua box a fim de ser solucionado o problema.

**18.6.1** - Qualquer infracção ao disposto nestes artigos poderá ser penalizada.

## **Art. 19 - PARQUE FECHADO**

**19.1** - Só os Oficiais de Prova responsáveis pelos controles técnicos, podem entrar no Parque Fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza poderá ser efectuada sem a autorização desses Oficiais.

**19.2** - 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.

**19.3** - O Parque Fechado será suficientemente grande e protegido, a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada, a ele possa ter acesso.

### **a) Parque Fechado no final dos Treinos**

**a.1)** No final da sessão de treinos livres não haverá regime de Parque Fechado para as viaturas.

**a.2)** Imediatamente após o sinal de final da 2ª 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.

### **b) Parque Fechado no final das Corridas**

**b.1)** Imediatamente após o sinal de final da corrida (bandeira de xadrez), o regulamento do Parque Fechado será aplicado.

**b.2)** 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. 20 - VIATURAS ADMITIDAS**

Em todas as provas pontuáveis para o CNV serão admitidas a participar as seguintes viaturas:

### **GT**

- **GT3:** Todos os Veículos Homologados pela FIA na categoria GT3 com Balance of Performance.
- **GTR:** Todos os Veículos Homologados pela FIA na categoria GT2 até 2006 + Todos os veículos Homologados pela FIA na Categoria GT3 até 2007, e todas as viaturas silhuetes com uma relação peso potência que não seja inferior a 2,5kg/Cv.
- **GTC:** Todos os Veículos de GT que provenham de troféus monomarca até ao ano de 2012 incluído, são admitidos os veículos que derivam de troféus monomarca do ano de 2013 e 2014 desde que a sua modificação original seja apenas de foro estético e não alterem nenhum órgão mecânico em respeito a versão de 2012.
- **GTS:** Todos os veículos Homologados pelas ADN europeias com respectiva ficha de homologação original conforme a categoria de GT4 da SRO e Silhuetes com uma relação de peso potência não inferior a 2,8Kg/Cv.

## TURISMOS

- **T1:** Todos os Veículos S2000 e S1600 Turbo homologados pela FIA até ao ano 2013
- **T2:** Todos os veículos cuja relação peso/potencia não seja inferior a 3,2 Kg/Cv
- **T3:** Todos os Veículos cuja relação peso/potência não seja inferior a 4,3 Kg/Cv
- **T4:** Todos os Veículos cuja relação peso/potência não seja inferior a 5,0 Kg/Cv
- **T5:** Todos os Veículos cuja relação peso/potência não seja inferior a 5,5 Kg/Cv

## SPORT PROTÓTIPOS

- **CN:** FIA CN, Viaturas de sport definidas pela fia no seu apêndice J – de acordo com o Art. 259. São admitidas viaturas até 2012 sendo permitido o “upgrade” de 2013. **Alterado em 26/03/2014**
- **C3:** Viaturas definidas no Regulamento Técnico desta Categoria
- **CD:** Desportivos, Spyders e outros não incluídos acima, que se enquadrem no espírito da Categoria, sempre com motorização convencionalmente aspirada até um limite máximo de 2500cc.
- **Viaturas de Desporto -** Protótipos e Viaturas de Corrida de dois lugares, abertas, com cilindrada igual ou inferior a 2.000 cm<sup>3</sup>, até 31/12/1981, que estejam de harmonia com o atual Anexo "K" ao CDI e disponham de Passaporte Técnico FPAK ou de outra ADN ou Ficha de Identificação FIA. As definições aplicáveis serão as dos Anexos “J” de 1971 até 1981.

**Toda a viatura que não se enquadre neste regulamento poderá ser admitida desde que solicitado à FPAK que responderá à solicitação por escrito.**

## Art. 21 - EQUILIBRIO DE PRESTAÇÕES (Balance of Performances)

**21.1 -** Para a primeira prova do Campeonato todas as viaturas inscritas têm de estar de acordo com as diferentes regulamentações técnicas e aditamentos publicados pela FPAK.

**21.2 -** A partir da segunda prova do Campeonato, todas as viaturas têm de estar de acordo com a última configuração editada pela FPAK até à data da prova.

**21.3 -** Todas as alterações serão emitidas através de Comunicados da FPAK e publicadas na sua página de internet.

## Art. 22 - INSCRIÇÕES NAS PROVAS - TAXA DE INSCRIÇÃO - SEGURO

**22.1 -** A inscrição em cada uma das provas pontuáveis para o CNV 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](mailto:info@racingweekend.com.pt)

nos prazos estipulados nos respectivos regulamentos particulares de cada prova.

**22.2 -** A taxa de inscrição em cada prova do CNV 2014 é de:

- Circuitos - 750,00 € + IVA + Seguro
- Rampas - 380,00 € + IVA + Seguro
- Circuito de Vila Real - 1.000 € + IVA + Seguro.

- Para os concorrentes que participem em todas as provas do campeonato será deduzido o valor de 250 € no valor da inscrição última prova.

**22.2.1** - 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 Art. 34 das PGAK.

## **Art. 23 - CLASSIFICAÇÃO NO CAMPEONATO**

**23.1** - Para a classificação final do CNV (Absoluto ou Categoria) serão considerados em relação a cada Conductor, todos os resultados obtidos.

**23.2** - Cada condutor obterá os seguintes pontos de acordo com o lugar que lhe couber na classificação geral final absoluta para o CNV, **cada um dos Campeonatos respectivos e cada categoria dentro do respectivo campeonato, conforme definido no Art. 1.2 do presente regulamento:**

Alterado em 20/05/2014

<b>1º</b>	<b>25 Pontos</b>	<b>6º</b>	<b>8 Pontos</b>
<b>2º</b>	<b>18 Pontos</b>	<b>7º</b>	<b>6 Pontos</b>
<b>3º</b>	<b>15 Pontos</b>	<b>8º</b>	<b>4 Pontos</b>
<b>4º</b>	<b>12 Pontos</b>	<b>9º</b>	<b>2 Pontos</b>
<b>5º</b>	<b>10 Pontos</b>	<b>10º</b>	<b>1 Ponto</b>

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

**Campeonato Nacional GT:** são considerados os resultados das 10 classificações de corridas em circuito e a melhor classificação obtida numa das 2 rampas do campeonato.

**Campeonato Nacional de Turismos:** são considerados os resultados das 10 classificações de corridas em circuito e a melhor classificação obtida numa das 2 rampas do campeonato.

**Campeonato Nacional de Sport Protótipos:** são considerados os resultados das 10 classificações de corridas em circuito e a melhor classificação obtida numa das 2 rampas do campeonato.

**23.3.1** - Contudo, apenas serão considerados para efeitos de pontuação na Taça Nacional de Circuitos Equipas, os resultados obtidos pela viatura melhor classificada da respectiva Equipa em cada corrida.

<b>1º</b>	<b>25 Pontos</b>	<b>6º</b>	<b>8 Pontos</b>
<b>2º</b>	<b>18 Pontos</b>	<b>7º</b>	<b>6 Pontos</b>
<b>3º</b>	<b>15 Pontos</b>	<b>8º</b>	<b>4 Pontos</b>
<b>4º</b>	<b>12 Pontos</b>	<b>9º</b>	<b>2 Pontos</b>
<b>5º</b>	<b>10 Pontos</b>	<b>10º</b>	<b>1 Ponto</b>

## **Art. 24 - PRÉMIOS FINAIS**

**24.1** - Ao (s) Conductor (es) que totalizar (em) o maior número de pontos na classificação final absoluta do Campeonato de Portugal de Circuitos (CNV) 2014, será atribuído o título de Campeão Nacional de Velocidade e o Troféu de Honra do Campeonato.

**24.1.1** - Aos Condutores classificados em segundo e terceiro lugar, serão atribuídas placas.

**24.1.2** - Será atribuído um Troféu à (s) Condutora (s) que obtenha (m) maior pontuação no final do CNV 2014. As Conductoras classificadas nos segundos e terceiro lugares receberão placas.

**24.2** - Ao (s) Condutor(es) que em cada Categoria totalizar(em) o maior número de pontos na classificação final do CNV 2014, será atribuído o título de Campeão Nacional da respectiva Categoria e o Troféu de Honra do Campeonato.

**24.2.1** - Aos Condutores classificados em segundo e terceiro lugar (em cada Categoria), serão atribuídas placas.

**24.3** - À Equipa / Team que somar maior número de pontos nos termos do Art. 23, será atribuído o título de Vencedor da Taça Nacional de Circuitos Equipas/ Teams.

## ALTERAÇÕES

**Alterado em 26/03/2014**

**9.1** - No Campeonato Nacional GT e Turismos os pneus (seco e chuva) serão obrigatória e exclusivamente da marca **PIRELLI**, adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial do CNV 2014, ( Q & F – Comércio de Automóveis e Acessórios, Lda.) desde o início até ao final do evento.

**Alterado em 26/03/2014**

**9.2** - No Campeonato Nacional de Sport Protótipos os pneus (seco e chuva) serão obrigatória e exclusivamente da marca **PIRELLI**, adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial do CNV 2014, ( Q & F – Comércio de Automóveis e Acessórios, Lda.) desde o início até ao final do evento. No Campeonato Nacional de Sport Protótipos, categoria C3, a marca de pneus a utilizar, é livre.

**Alterado em 26/03/2014**

**Art. 12 - TREINOS PRIVADOS** - É totalmente interdito efectuar qualquer tipo de treinos privados no Circuito onde se vai realizar uma prova, até 8 dias de calendário antes do início dos treinos livres, excepto quando os testes privados, oficiais, forem organizados pelo promotor do campeonato. Neste caso, a regra da exclusividade de fornecimento dos pneus, mantêm-se.

**Alterado em 26/03/2014**

### **Art. 20 - VIATURAS ADMITIDAS**

#### **SPORT PROTÓTIPOS**

- **CN:** FIA CN, Viaturas de sport definidas pela fia no seu apêndice J – de acordo com o Art. 259. São admitidas viaturas até 2013.

**16.6** - Toda a paragem para troca de Condutores na “ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO” fora dos períodos referidos no Art. 16.3, será penalizada com:

**a) Passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through)**

**b)** Se os CD decidirem aplicar a penalidade prevista em a) no decorrer dos últimos 10 (dez) minutos da corrida (o que não permite o cumprimento por parte da Equipa da penalidade aplicada) ou após o final da corrida, serão, em sua substituição, adicionadas ao tempo total de corrida da (s) equipa (s) penalizada (s), as seguintes penalizações em tempo

Passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through): substituída por penalização de 40 segundos.

**Alterado em 28/04/2014**

**16.7** - Quando das paragens referidas no Art. 16.3 todas as equipas devem cumprir um tempo de permanência no Pit Lane . O tempo será cumprido no percurso entre os dois cones de entrada e saída, não sendo aplicável qualquer tolerância ao seu integral cumprimento.

Este tempo será calculado e comunicado nas notas de briefing em função do comprimento do Pit Lane e da localização dos aparelhos de medida da zona controlada.

Este tempo será utilizado para as equipas efectuarem a troca de condutores e para percorrer o Pit Lane a 60 Km / hora.

**Alterado em 28/04/2014**

## **13.2 - TREINOS CRONOMETRADOS**

**13.2.1** - Haverá 2 (duas) sessões de treinos cronometrados com a duração de 15 (quinze) cada, intervaladas por 5 (cinco) minutos.

**a)** No caso de Equipas com 2 (dois) Condutores cada piloto deverá qualificar o carro cumprindo o tempo mínimo obrigatório para se qualificar efectuando cada um deles uma sessão de treinos cronometrados.

A ordem dos pilotos a efectuar os treinos bem como as partidas, sendo que o piloto a efectuar o treino cronometrado 1 fará a partida da corrida 1 e o piloto a efectuar o treino cronometrado 2 fará a partida da corrida 2, deverá ser comunicada nas verificações administrativas. A troca desta ordem carece de autorização dos Comissários Desportivos e poderá ser penalizável.

➤ As viaturas só poderão aceder à zona rápida do Pit Lane, quando a saída do Pit Lane estiver aberta no início (ou reinício) da sessão de treinos cronometrados.

➤ Não poderá ser adicionado nem retirado qualquer combustível das viaturas, mesmo que a viatura seja colocada no interior da sua box;

➤ A partir do início da sessão de treinos cronometrados todos os carros deverão estar fora da boxe, na zona de trabalho do pit-lane alinhados em 45 graus com a parte de trás do carro virada para a boxe. Durante a sessão de treinos cronometrados não é permitida a entrada na boxe com o carro que deverá sempre permanecer no pit lane inclusivamente quando está a ser alvo de qualquer intervenção.

**Alterado em 28/04/2014**

**16.9** - Está autorizada a utilização de meios auxiliares (baterias, boosters) para colocar o motor em funcionamento após a paragem. É proibido empurrar a viatura para a pôr em funcionamento.

**Incluído em 28/04/2014**

**É interdita a utilização de baterias auxiliares.**

**Alterado em 20/05/2014**

**2.2** - Nas provas realizadas em rampas (Falperra e Serra da Estrela) cada piloto realiza 2 subidas de treinos livres (caso alinhe sozinho realizará as 4), 2 subidas de treinos cronometrados (caso alinhe sozinho realizará as 4) e 2 subidas de prova (caso alinhe sozinho realizará as 4). Deverá cada equipa indicar nas verificações administrativas que piloto efectuará cada subida (não é autorizado o mesmo piloto efectuar duas subidas seguidas).

A classificação final será a soma total das 4 subidas de prova. Será atribuída uma pontuação a cada concorrente.

**2.2.1** - As equipas que por qualquer motivo não efectuarem as quatro subidas de prova, serão classificadas em função do somatório dos tempos nas três subidas efectuadas e assim sucessivamente para duas e uma subida efectuada. **Incluído em 20/05/2014**

**2.2.2** - A classificação geral será ordenada pela ordem dos resultados dos concorrentes que efectuarem quatro, três, duas ou uma subida. **Incluído em 20/05/2014**

**2.2.3** - Em caso de empate no somatório das subidas efectuadas, este será decidido pelo resultado da melhor subida. **Incluído em 20/05/2014**

**9.1** - No Campeonato Nacional GT e Turismos os pneus (seco e chuva) serão obrigatória e exclusivamente da marca **PIRELLI (composto – DM/DH)**, adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial do CNV 2014, ( Q & F – Comércio de Automóveis e Acessórios, Lda.) desde o início até ao final do evento. **Alterado em 20/05/2014**

**9.2** - No Campeonato Nacional de Sport Protótipos os pneus (seco e chuva) serão obrigatória e exclusivamente da marca **PIRELLI (composto DM)**, adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial do CNV 2014, ( Q & F – Comércio de Automóveis e Acessórios, Lda.) desde o início até ao final do evento. No Campeonato Nacional de Sport Protótipos, categoria C3, a marca de pneus a utilizar, é livre. **Alterado em 20/05/2014**

**23.2** - Cada condutor obterá os seguintes pontos de acordo com o lugar que lhe couber na classificação geral final absoluta para o CNV, **cada um dos Campeonatos respectivos e cada categoria dentro do respectivo campeonato conforme definido no artigo 1.2 do presente regulamento:** **Alterado em 20/05/2014**

**16.7** - Quando das paragens referidas no Art. 14.3 todas as equipas devem cumprir um tempo de permanência no Pit Lane . O tempo será cumprido no percurso entre os dois cones de entrada e saída, não sendo aplicável qualquer tolerância ao seu integral cumprimento.

Este tempo será calculado e comunicado nas notas de briefing em função do comprimento do Pit Lane e da localização dos aparelhos de medida da zona controlada **bem como do tempo de imobilização para troca de piloto (50 segundos).**

Este tempo **total** será utilizado para as equipas efectuarem a troca de condutores e para percorrer o Pit Lane a 60 Km / hora. **Alterado em 20/05/2014.**