

Publicado em 06.04.2022

Atualizado em XX.XX.XXXX

Índice

1.	PREFÁCIO	2
2.	REGULAMENTOS	2
3.	COMPROMISSO GERAL	2
4.	CONDIÇÕES GERAIS	3
5.	LICENÇAS	3
6.	CARROS ELEGÍVEIS	3
7.	PROVAS EM CAMPEONATO	4
8.	CLASSIFICAÇÃO E PONTOS DE PONTUAÇÃO	4
9.	CATEGORIZAÇÃO DOS CONCORRENTES	6
10.	CONDIÇÕES DE INSCRIÇÃO	6
11.	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES	7
12.	INCIDENTES	7
13.	RECLAMAÇÕES S E APELOS	9
14.	PENALIZAÇÕES	9
15.	MUDANÇAS DE CONDUTOR	10
16.	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	11
17.	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS	11
18.	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS	12
19.	LIMITAÇÃO DE PNEUS DURANTE O EVENTO	13
20.	PESAGEM	14
21.	REQUISITOS GERAIS DO CARRO	15
22.	SEGURANÇA GERAL	15
23.	PIT LANE E BOXES	16
24.	COMBUSTÍVEL E REABASTECIMENTO	16
25.	ASSISTÊNCIA NA PIT LANE	16
26.	TREINO LIVRE, QUALIFICAÇÃO	16
27.	GRELHA	17
28.	PROCEDIMENTO DE PARTIDA	17
29.	CORRIDA	19
30.	SAFETY CAR	19
31.	FINAL DA CORRIDA	19
32.	CLASSIFICAÇÃO	19
	Anexo I: Equipamento obrigatório	20
	Anexo II: Grafismos e Publicidade Obrigatória	21

1. PREFÁCIO

- 1.1. A Race Ready e a TCR Euro Campeonatos LTD (doravante “o Promotor”) organizarão o Campeonato Portugal de Velocidade / Supercars Endurance (doravante “Campeonato”) reservada para os carros permitido em cada categoria. O campeonato inclui títulos para condutores e equipas.
- 1.2. A Campeonato é regida pelo Código Desportivo Internacional da FIA e seus anexos (doravante “o Código”), Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK) Prescrições Especificas velocidade (PEV) e o presente Regulamento Desportivo e Técnico específico para a Campeonato. Todos os participantes (Promotor, Federação, organizadores, concorrentes e circuito) comprometem-se a

aplicar e observar as regras que regem a Campeonato.

1.3. A Comissão Organizadora do Campeonato será constituída por:

- Diogo Ferrão
- Paulo Ferreira

1.4. O Comissão Organizadora do Campeonato pode:

- A. Lidar com questões relativas à aceitação de carros conforme especificado nos presentes Regulamentos;
- B. Deliberar sobre a aceitação de inscrições de preparadores e fabricantes no campeonato;
- C. Deliberar sobre questões relativas ao Balance of Performance (BOP);

A Comissão Organizadora do Campeonato tomará decisões sobre questões relacionadas à Campeonato, incluindo:

- A. Emitir esclarecimentos sobre os regulamentos e sua interpretação;
- B. Lidar com as questões relativas à aceitação dos condutores;
- C. Deliberar sobre a categorização da condição do condutor e BOP associado
- D. Emitir esclarecimentos sobre quaisquer questões relativas à atribuição de pontos ou à classificação do campeonato.

2. REGULAMENTOS

- 2.1. O texto final deste Regulamento Desportivo do Campeonato será a versão portuguesa, que será utilizada em caso de disputa quanto à sua interpretação. Os títulos neste documento são apenas para referência e não fazem parte deste Regulamento Desportivo.
- 2.2. O Regulamento Desportivo da Campeonato entrará em vigor após aprovação da FPAK e substituirá todos os regulamentos anteriores relacionados a esta Campeonato.
- 2.3. Todos os concorrentes participantes nos campeonatos serão informados através de aditamentos emitidos pela Organização Permanente e / ou Comissão Organizadora de quaisquer alterações a estes Regulamentos Desportivos com detalhes da data em que as alterações entram em vigor.
- 2.4. Embora este documento seja geralmente escrito com referências em masculinos, ele deve ser considerado neutro em relação ao gênero. Todas as referências a "ele" podem ser substituídas por "ela", "dele" por "ela", etc....

3. COMPROMISSO GERAL

- 3.1. Todos os condutores, concorrentes e oficiais participantes do campeonato comprometem-se, em seu próprio nome, seus funcionários e agentes, a observar todas as disposições complementadas ou alteradas do Código, do Regulamento Técnico do Campeonato e do presente Regulamento Desportivo. Os aditamentos serão aprovados pelos Comissários Desportivos da Prova.

4. CONDIÇÕES GERAIS

- 4.1. É obrigação do participante garantir que todas as pessoas envolvidas cumpram todos os requisitos do Código, os Regulamentos Técnicos 2022 daqui em diante chamados de "Regulamentos Técnicos", o Regulamento Desportivo da prova incluindo quaisquer Aditamentos e esclarecimentos aprovados.
- 4.2. Cada participante deve nomear seu(s) representante(s) por escrito no formulário de inscrição. Se um representante nomeado não puder estar presente pessoalmente na Prova, ele

deve comunicar um representante alternativo por escrito aos Comissários Desportivos antes do final das verificações administrativas; casos de “força maior” serão julgados pelos Comissários Desportivos. Ao longo de toda a duração da Prova, uma pessoa encarregada de um carro inscrito durante qualquer parte de um Evento é responsável conjunta e solidariamente com o participante por garantir que os requisitos sejam observados.

- 4.3. Os concorrentes devem garantir que seus carros cumpram as condições de elegibilidade, segurança e os Regulamentos Técnicos durante toda a Prova.
- 4.4. A apresentação de um carro para verificação será considerada uma declaração de conformidade implícita.

5. LICENÇAS

Todos os condutores, concorrentes e participantes oficiais do campeonato devem possuir licenças atuais e válidas. Para os condutores, o requisito é uma licença nacional A ou superior (internacional). **São aceites licenças nacionais** da EU, **caso exista** uma autorização da sua federação para competir na prova fora do seu país ou similar.

6. CARROS ELEGÍVEIS

- 6.1. As provas das categorias GT4 PRO e GT4 Bronze são reservadas principalmente para viaturas GT4 Grand Touring homologados segundo fichas de homologação da RACB conforme definido pelos Regulamentos Técnicos GT4 2022.
- 6.2.
- 6.3. Os seguintes carros são elegíveis para competir na categoria GTC e concordantes com o Regulamento Técnico GT4 2022 ou do Troféu Monomarca respetivo:

Aston Martin Vantage GT4 (* exceto MY2020)
Ginetta G50 3.5 ou 3.7
BMW M3 E92 GT4
Porsche 997 GT3 Cup GT4
Lótus Evora
Chevrolet Corvette C6 GT4
GT4 Nissan 350Z
KTM X-BOW GT4 (MY2008)
Maserati GranTurismo MC GT4
Lotus Exige 260R Cup - Com BOP
Ferrari f430 Challenge com BOP
Porsche 997 GT3 Cup - com BOP
Porsche 991.1 GT3 Cup - com BOP
BMW M2 CS - com BOP
Skoda Octavia Ex-Trofeu
Ligier JS02

O Promotor reserva-se o direito de aceitar qualquer outro carro da categoria GTC.

Em circunstâncias especiais, o Promotor reserva-se o direito de aceitar carros “Convidados”, cujo formulário de Homologação seja temporário ou incompleto. Esses carros e seus condutores não receberão nenhum ponto dos demais condutores homologados.

As provas da categoria TCR são reservadas a viaturas em conformidade com a regulamentação Técnica TCR 2022 e com as respetivas fichas de homologação TCR.

7. PROVAS EM CAMPEONATO

7.1. Cada prova terá o estatuto de prova nacional restrita.

7.2. A Campeonato é composta por Provas compostas por duas corridas com duração de 45 minutos. Esta duração poderá ser reduzida na mesma Prova, o que será comunicado no Regulamento Particular da Prova. Salvo em circunstâncias excecionais, cada prova do campeonato será composta de:

- 2 * 15 min. Duração das sessões de qualificação de acordo com a prova que compartilhamos o tempo de pista.

7.3. O número máximo de eventos do campeonato é definido (4).

A lista provisória de Eventos no CPV / Supercars Endurance 2022 é a seguinte:

Evento	Data	Local	País	Pontuável para:
Evento 1	09/10 Abril	Estoril	Portugal	CPV
Evento 2	14/15 Maio	Jarama	Espanha	CPV / Iberian Supercars
Evento 3	01/03 Julho	Vila Real	Portugal	CPV
Evento 4	30/31 Julho	Portimão	Portugal	CPV / Iberian Supercars
Evento 5	10/11 Setembro	Barcelona	Espanha	Iberian Supercars
Evento 6	24/25 Setembro	Braga*	Portugal	CPV
Evento 7	18/20 Novembro	Estoril	Portugal	Iberian Supercars

*Depende da Homologação do circuito

No Evento 5 de Barcelona a prova rege-se pelo seu próprio Regulamento Particular sendo uma prova com uma duração de 2 horas.

A Campeonato incluirá cinco (5) categorias:

- GT4 Pro
- GT4 Bronze
- GTC
- TCR
- Abarth Challenge by Hankook

8. CLASSIFICAÇÃO E PONTOS DE PONTUAÇÃO

8.1. Os pontos para todas as classificações da prova e campeonato são atribuídos de acordo com o Art. 13 .1 das PGAK a seguinte escala:

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

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

seguintes	1 ponto

8.2. Se uma corrida for suspensa ou interrompida nos termos do artigo 13.7 das PGAK e não puder ser reiniciada, então:

- A. Nenhum ponto será concedido ao (s) condutor (s) se o líder tiver completado menos de duas voltas;
- B. Metade dos pontos serão concedidos ao (s) condutor (s) se o líder tiver completado duas ou mais voltas, mas menos de 75% da distância original da corrida (ou tempo), na condição de que pelo menos uma volta completa tenha sido completada pelo líder sem *Safety Car* ou em full course yellow;
- C. A pontuação completa será atribuída ao(s) condutor(es) se o líder tiver completado 75% ou mais da distância original da corrida (ou tempo).

As condições acima mencionadas terão como base o número de voltas que constam dos resultados publicados como base para a classificação final.

8.3 Após o último evento do calendário anual, os títulos vencedores do troféu Campeonato Drivers serão entregues

8.3. Classificação de equipas:

- A. Serão consideradas as equipas todas as entidades que possuam licença de equipa ou possuidores de licenças coletivas de concorrente. Para efeitos desta classificação serão considerados os resultados de todas as provas/eventos.
- B. Nas pontuações a atribuir, são considerados em cada prova/evento, o resultado obtido pelas duas viaturas melhor classificadas da respetiva equipa na classificação geral final absoluta.
- C. Se mais de 2 carros forem inscritos sob a mesma licença de Concorrente, o Concorrente deve nomear os carros elegíveis para marcar pontos para o troféu de Equipa, o mais tardar durante as verificações Administrativas em cada Evento. Caso contrário, a elegibilidade para marcar pontos para o troféu de equipa será padronizada, tendo em conta os 2 carros com os números de competição mais pequenos sendo o número 1 o menor neste contexto.

Campeonato

8.4. Se dois ou mais condutores ou Equipas terminarem a temporada com o mesmo número de pontos, o lugar mais alto do campeonato será atribuído a:

- A. O detentor do maior número de primeiros lugares;
- B. Se o número de primeiros colocados for igual, o detentor do maior número de segundos colocados;
- C. Se o número de segundos colocados for igual, o detentor do maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente até que apareça um vencedor;
- D. Se este procedimento não produzir um resultado, o condutor (para o troféu do Conductor) ou a Equipa (para o troféu da Equipa) que melhor classificou na última corrida será classificada como a melhor das duas nos resultados da temporada;
- E. Caso especial: os condutores do mesmo carro que terminarem com o mesmo número de pontos irão partilhar o mesmo lugar no campeonato.

9. CATEGORIZAÇÃO DOS CONCORRENTES

- 9.1. Os condutores que desejam competir nas categorias GT4 PRO e GT4 Bronze do campeonato, devem ser categorizados pela FIA. Os condutores que não forem categorizados devem enviar à FIA um registo das conquistas no máximo quatorze dias antes do início da primeira Prova da qual deseja participar, utilizando o link do site da FIA em <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>.

As definições das categorias, a Lista de Categorização de Condutores e o formulário de inscrição podem ser encontrados no site da FIA.

Todas as decisões relativas às categorizações são tomadas sob a autoridade da comissão de Categorização de Condutores da FIA.

A lista de concorrentes autorizados a participar na Prova indicará a categoria atribuída a cada condutor. Ao Comissão Organizadora do campeonato reserva-se ao direito de dar categorizações provisórias aos condutores que não foram categorizados no início do evento ou de fazer qualquer alteração na categorização FIA de qualquer condutor de acordo com os critérios do campeonato. Todos os condutores com derrogação temporária decategorização serão indicados na lista de inscritos com um asterisco. Todos os condutores que recebam tal derrogação serão monitorizados de perto e a derrogação pode ser removida a qualquer momento sem avisoprévio. Além disso, as equipas com 2 pilotos que incluem um condutor com uma derrogação pode receber peso adicional na decisão do Comissão Organizadora. Quaisquer categorizações provisórias não constituirão uma categorização da FIA.

9.2. As seguintes equipas serão permitidas na categoria GT4 PRO:

- Bronze - Gold com lastro de 1,5% do peso homologado do carro
- Bronze - Silver sem lastro adicional

Todos os valores de lastro dados acima são provisórios e sujeitos a modificações da Comissão Organizadora.

9.3. As seguintes equipas serão permitidas na categoria GT4 Bronze:

- Bronze-Bronze
- Um condutor Bronze a participar sozinho

10. CONDIÇÕES DE INSCRIÇÃO

10.1. As inscrições para a temporada completa e corrida a corrida são aceites.

10.2. Os Formulários de Inscrição para a Campeonato encontram-se disponíveis em www.gt4south.com sem custos.

10.3. O formulário de inscrição deve ser acompanhado do pagamento antecipado da taxa de inscrição mencionada abaixo.

10.4. O valor de inscrição por prova são de 1250€ + IVA e 5000€ para as 5 provas do CPV.

10.5. Inscrição no CPV - Para a primeira prova que se realize do CPV serão admitidas inscrições até ao início das Verificações Administrativas. Para a segunda e restantes provas, a inscrição poderá ser feita até ao dia do fecho das inscrições da 3ª prova/evento a realizar.

De acordo com o Art. 3.14 do CDI a comissão organizadora pode recusar a inscrição numa prova, deverá informar o interessado assim como a FPAK nos 2 dias seguintes ao encerramento das inscrições e o mais tardar cinco dias antes da prova/evento. Esta recusa deverá ser justificada.

As inscrições devem ser enviadas à organização o mais tardar 2 semanas antes de qualquer Evento, para o seguinte endereço GT4@raceready.pt.

10.6. Todos os concorrentes cujas inscrições sejam aceites para a Campeonato comprometem-se a participar em todas as Provas inscritas com o número de carros e condutores inscritos. Qualquer eventual falta de prova deverá ser comunicada por escrito ao Promotor da Campeonato. Qualquer eventual impossibilidade de competir deve ser devidamente explicada e justificada.

10.7. Todas as inscrições devem ser confirmadas duas semanas antes de cada evento e o alinhamento dos condutores confirmados ao Promotor para que o mesmo seja examinado pela Comissão Organizadora.

10.8. Mudanças de condutor são permitidas. Salvo caso de força maior, julgado pelo

Promotor, a alteração é permitida o mais tardar 48 horas antes da abertura da Inscrição para a Prova em que será alterado o condutor.

- 10.9. As inscrições só serão aceites após o pagamento prévio de todas as dívidas com a organização e seus parceiros pelo concorrente ou condutor.
- 10.10. Se um concorrente não respeitar os prazos de inscrição detalhados no artigo **10.3**, o Promotor poderá, a seu exclusivo critério, declarar nulo e sem efeito o pedido de inscrição. Neste caso, o concorrente não será reembolsado de qualquer adiantamento. As inscrições são consideradas inscrições oficiais assim que as taxas de inscrição forem pagas integralmente e o concorrente for informado pelo Promotor. Ao assinar o seu boletim de inscrição, o condutor e o concorrente aceitam os termos e condições deste regulamento e concordam em honrá-los tanto na letra como no espírito.

11. INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

- 11.1. Em circunstâncias excepcionais, os Comissários Desportivos e / ou Diretor de Corrida podem dar instruções aos concorrentes por meio de Notas de Informação especiais de acordo com o Código. Estas Notas Informativas serão publicadas no quadro oficial e serão distribuídas a todos os concorrentes, que deverão acusar o recebimento. A assinatura do Concorrente ou do seu representante designado é obrigatória.
- 11.2. Os monitores de cronometragem também são considerados como um quadro de avisos oficial (se as instalações do circuito permitirem).
- 11.3. Todas as classificações, grelhas de partida e resultados dos treinos e da corrida, bem como todas as decisões emitidas pelos oficiais, serão publicadas no quadro de avisos oficial e no quadro de avisos digital, se aplicável.
- 11.4. Qualquer decisão ou comunicação relativa a um participante deve ser dada a ele o mais rápido possível e o recebimento deve ser acusado.
- 11.5. O BOP de uma Prova será comunicado no mínimo 5 (cinco) dias antes da Prova.

12. INCIDENTES

- 12.1. "Incidente" significa qualquer ocorrência ou campeonato de ocorrências envolvendo um ou mais condutores, ou qualquer ação por qualquer condutor, que é relatada aos Comissários Desportivos pelo Diretor de Corrida (ou anotada pelos Comissários Desportivos e encaminhada ao Diretor de Corrida para investigação) que:
- A. Necessária a interrupção de uma sessão de treinos (livres ou qualificação) ou a suspensão de uma corrida;
 - B. Constituiu uma infração destes Regulamentos Desportivos ou do Código;
 - C. Causou uma falsa partida em um ou mais carros;
 - D. Causou uma colisão;
 - E. Forçou um condutor a sair da pista;
 - F. Impediu ilegitimamente uma manobra de ultrapassagem legítima por um condutor;
 - G. Cometeu uma infração no Pit Lane.
- 12.2. Todos os participantes têm obrigatoriamente de ter uma câmara a bordo em seu carro, de acordo com o Anexo 1 deste regulamento. A câmara deve estar voltada para a frente do carro e mostrar a pista. Os dados do sistema de câmaras a bordo podem ser usados pelos Comissários Desportivos, diretor de corrida para investigar incidentes. Todos os dados do (s) sistema (s) de câmaras a bordo são de propriedade do promotor e serão devolvidos à equipa após o evento.
- 12.3. A câmara de bordo deve estar sempre ligada e configurada para o modo de gravação quando o carro estiver na pista ou no Pit Lane. A falha pode resultar nas seguintes multas (cumulativas ao longo da temporada):

- Primeira infração: trezentos euros (€ 300)
- Segunda infração: Seiscentos euros (€ 600)
- Terceira infração: Desqualificação da prova

12.4. Fica a critério dos Comissários Desportivos ou do Diretor da Corrida decidir, mediante relatório ou solicitação do Diretor da Corrida, se um ou mais condutores envolvidos em um incidente serão penalizados.

12.5. Se um incidente estiver a ser investigado pelos Comissários Desportivos e / ou Diretor de Corrida, uma mensagem informando todas as equipas quais condutores ou condutores estão envolvidos pode ser exibida nos monitores de cronometragem (se as instalações do circuito assim permitirem).

12.6. Se um condutor está envolvido em uma colisão ou incidente (ver Artigo 12.1), e foi informado (por exemplo, através dos monitores de cronometragem ou outra notificação) pelos Comissários Desportivos e / ou Diretor de Corrida em até 30 minutos após a sessão. terminado, ele não deve deixar o circuito sem o consentimento dos Comissários Desportivos e / ou Diretor de Prova. Isto implica que, em qualquer caso, nenhum condutor poderá abandonar a pista até 30 minutos após cada sessão, salvo por motivos médicos.

12.7. Os Comissários Desportivos e / ou Diretor de Corrida podem impor qualquer uma das seguintes penalizações (em substituição ou além de outras penalizações disponíveis) a qualquer condutor envolvido em um incidente:

- A. Uma penalização de drive-through. O condutor deve entrar no Pit Lane e voltar à corrida sem parar no Pit Lane.
- B. Penalização Stop & Go. O condutor deve entrar no Pit Lane, parar na zona de penalização e retornar à corrida imediatamente.
- C. Uma penalização de tempo de pelo menos 10 segundos a ser adicionada ao tempo total da corrida e a ser aplicada, se possível, antes da cerimônia de entrega de prêmios no pódio.
- D. Uma repreensão.
- E. Uma queda de pelo menos duas (2) posições na grelha na próxima corrida do condutor.
- F. Desqualificação dos resultados.
- G. Suspensão para uma ou mais corridas.

No entanto, se as penalizações A ou B acima forem impostas durante os últimos cinco minutos ou após o final de uma corrida, e o carro não for capaz de executar a penalização antes do final da corrida, o artigo anterior não se aplicará e uma penalização de tempo será adicionado ao tempo de corrida decorrido (mais os segundos adicionais de penalização de Stop & Go no caso de B) do carro em questão.

Este tempo de penalização dependerá do circuito e da extensão do Pit Lane, e será dado em Aditamento dos Comissários Desportivos Desportivos no início de cada Prova ou, ao contrário, serão adicionados os habituais 30 segundos.

12.7.1. Caso os Comissários Desportivos e / ou Diretor de Prova decidam impor uma das penalizações previstas no Artigo 12.7 A e 12.7 B, o seguinte procedimento será aplicado:

- A. Os Comissários Desportivos da prova e / ou Diretor da Prova notificarão a penalização que foi imposta ao Concorrente em questão e se certificarão de que ela também seja exibida nos monitores de cronometragem. A partir do momento em que a decisão é notificada nos monitores de cronometragem, o carro em questão pode cruzar a linha na pista não mais do que duas vezes antes de entrar no Pit Lane e, no caso de uma penalização nos termos do Artigo 12.7 B, prosseguir para a zona de penalização onde permanecerá pelo período da pena de tempo.
- B. No entanto, a menos que o carro já se tenha comprometido a entrar nas boxes com o propósito de cumprir sua penalização, ele não pode cumprir a penalização **durante** o Safety Car ou um procedimento Full Course Yellow terem sido acionados. O número de

vezes que o condutor cruza a linha atrás do Safety Car ou durante um procedimento Full Course Yellow será adicionado ao número máximo de vezes que ele pode cruzar a linha na pista.

Enquanto um carro está parado no Pit Lane como resultado de uma penalização de tempo, ele não pode ser reparado. No entanto, se o motor parar, poderá ser dada partida após o término do período de penalização. Se o condutor não conseguir ligar o carro sozinho, ele pode ser retirado para a garagem pelos mecânicos.

- C. Quando o período de penalização de tempo tiver decorrido, o condutor pode voltar a entrar na pista.
- D. Nenhuma penalização pode ser executada por uma equipa antes de ter sido notificada por escrito, seja nos monitores de tempo ou por documento emitido pelos Comissários Desportivos do Encontro ou Diretor de Corrida.

A inobservância dos procedimentos previstos no Artigo 12.7.1 será punida com, pelo menos, outra penalização drive-through.

13. RECLAMAÇÕES S E APELOS

13.1. As reclamações devem ser feitas de acordo com o Código Desportivo Internacional da FIA e devem ser acompanhados da taxa exigida (€ 500 / quinhentos euros) em dinheiro.

13.2. Os concorrentes terão o direito de apelar contra a decisão proferida pelos Comissários Desportivos (com exceção do que é coberto pelo Artigo 13.3), observando a forma e os prazos estabelecidos no Código Desportivo Internacional da FIA. O valor da taxa de recurso é de € 2500 (dois mil e quinhentos euros). O recurso será ouvido pela Federação responsável.

13.3. Os apelos não podem ser feitos contra as decisões em relação às seguintes penalizações:

- Penalizações “drive through”;
- Penalizações “Stop & Go”;
- Penalizações implicando no cancelamento de um campeonato de voltas de qualificação aplicadas pelos Comissários Desportivos ou pelo Diretor de Corrida durante / ou no final de uma sessão de qualificação;
- Penalizações que implicam queda de posições na grelha de partida;
- Penalizações de tempo adicionadas a todo o tempo de corrida.

14. PENALIZAÇÕES

14.1. O Colégio de Comissários Desportivos e / ou Diretor de Corrida devem infligir as penalizações especificamente estabelecidas neste Regulamento Desportivo. Para todos os casos não abrangidos por este Regulamento Desportivo, serão aplicadas as regras do Código Desportivo Internacional.

14.2. Penalizações de “drive through”, as penalizações de tempo de pelo menos 10 segundos somados a todo o tempo de corrida aplicado, se possível, antes da Cerimônia de Entrega de Prêmios, bem como as penalizações que representem o cancelamento de qualquer número de voltas de qualificação podem ser infligidas pelo Diretor de Corrida. As penalizações serão apresentadas nos monitores de cronometragem, mediante a apresentação de um quadro de penalizações ou mediante o acréscimo de uma penalização de tempo ao tempo decorrido do condutor em questão, respetivamente, mediante a alteração dos resultados.

14.3. Sanções disciplinares:

A ocorrência de qualquer incidente no Paddock, Pit Lane e / ou na pista (atos provocativos de qualquer tipo, ameaças verbais ou outras) e / ou comportamento antidesportivo ou que não respeite o espírito do campeonato (infração da moral desportiva ou ética, prejuízo ao maior interesse do desporto motorizado, prejuízo moral ou material ao promotor ou aos seus parceiros, etc.) cometido por um membro da equipa

/ participante ou condutor ou sua comitiva será relatado aos Comissários Desportivos da Prova que tomarão todas as medidas que considerarem adequadas, até e incluindo a desqualificação de toda a Prova. A equipa será responsabilizada pelas ações das pessoas dentro do seu comité e pode ser penalizada em conformidade.

15. MUDANÇAS DE CONDUTOR

15.1. Ao longo de cada prova, não mais do que dois condutores podem conduzir o mesmo carro. Cada condutor apenas pode estar inscrito e conduzir um único carro.

15.2. Qualquer modificação na composição dos condutores que participam da Prova durante o Evento deve ser solicitada aos Comissários Desportivos antes do início da qualificação. Após o início da qualificação, quaisquer alterações de condutores só serão aceites em casos de força maior e sujeitas à aprovação dos Comissários Desportivos da Prova, que poderão impor quaisquer restrições, condições ou penalizações que entenderem.

15.3. Para cada prova, será estabelecido um tempo de referência para a (s) paragem(s) obrigatória(s), levando em consideração o tempo conduzido com uma velocidade máxima permitida no Pit Lane desde o loop de entrada ao loop de saída e um tempo para a mudança de condutor. Este tempo total será publicado no briefing escrito ou num Aditamento pelos Comissários Desportivos da Prova antes do início da primeira sessão de treinos. O Pit Stop deve ser realizado em frente à boxe ou área designada de cada equipa sob a responsabilidade do Diretor Desportivo designado. O tempo para o Pit Stop começa quando o carro aciona o loop de tempo na entrada do Pit Lane. A paragem é considerada concluída quando o carro aciona o loop de cronometragem na saída do Pit Lane.

15.4. Haverá um Pit Stop obrigatório da seguinte forma:

A. Se a duração da corrida for definida como 45 minutos para a prova, o Pit Stop obrigatório deve ser realizado passando o loop de entrada do Pit Lane entre o 20º e 30º minuto, respetivamente, da corrida (não antes de 20m.00s.000 e não após 29m.59s.999). Estes tempos serão contados a partir do início da prova (luz verde ou apagar da luz vermelha).

B. Quando um Safety Car está em vigor durante a primeira parte da corrida e espera-se que ainda esteja em vigor no início da janela de tempo mencionada acima, é possível fazer o Pit Stop obrigatório se o condutor chegar ao loop de cronometragem durante a janela Pit Stop.

15.5. Durante cada paragem obrigatória, uma mudança de condutor deve ocorrer, exceto para aqueles carros para os quais um condutor foi autorizado.

15.6. Se o carro não fizer um Pit Stop obrigatório, o carro em questão receberá uma penalização de tempo de 165 segundos após a corrida.

15.7. Um carro só pode deixar sua área de intervenção quando estiver pronto para voltar à pista e quando for seguro fazê-lo. Deve regressar ao fast lane respeitando o limite de velocidade, sem abrandar ou parar, salvo em caso de força maior devidamente aceite pelo Diretor da Prova ou pelos Comissários Desportivos.

15.8. As seguintes penalizações podem ser aplicadas se houver uma infração durante a corrida:

A. Tempo entre os dois loops de cronometragem do Pit Lane abaixo do tempo

- publicado: Penalização Stop & Go do tempo perdido.
- B. Excesso de velocidade no Pit Lane: Penalização de drive-through.
 - C. Início da paragem obrigatória fora dos tempos da janela de boxe: Penalização Stop & Go de tempo equivalente fora do tempo programado com um máximo de 80 segundos.

16. MUDANÇAS DE CARRO

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

- a) O carro sobressalente terá que ser obrigatoriamente da mesma categoria que o carro inicialmente inscrito.
- b) O carro sobressalente será preparado em total conformidade com o Regulamento técnico, e será identificado pelo número atribuído ao Condutor mais a letra "T" no mesmo tamanho e estilo. Por exemplo, o carro sobressalente de um Condutor que utilizasse o número "00" seria identificado no capô e nas portas como "00T".
- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.
- f) Se um carro sobressalente for aprovado para utilização após uma sessão de qualificação, o carro sobressalente receberá uma penalização de cinco (5) lugares na grelha de partida para a corrida seguinte. Um carro de reserva nunca poderá tomar uma posição na grelha conquistada pelo carro de corrida principal.

17. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- 17.1. Cada carro levará o número da corrida atribuído pelo Promotor. Os números das corridas devem ser inteiros entre 1 e 999. Os números das corridas serão exclusivos na temporada da Campeonato e não podem ser reutilizados por outra equipa. O número 1 será reservado com prioridade para a equipa geral vencedora da temporada anterior. Caso esta equipa não solicite o número 1, o promotor poderá alocá-lo para outra equipa. Os números das corridas e publicidade nos carros devem estar em conformidade com os desenhos dados no Anexo 2 do Regulamento Desportivo da Campeonato.
- 17.2. O nome ou o emblema da marca do carro deve constar do carro no local de origem. Os nomes dos condutores devem constar de cada lado da carroçaria (de acordo com o artigo 16 do Código).
- 17.3. Todos os concorrentes devem cumprir as diretrizes estabelecidas em termos de patrocínio de parceiros do campeonato em relação à estrutura da oficina da equipa no Paddock ou box, pintura do carro, equipa e macacão do condutor. Em particular, nenhum patrocínio de marcas que competem diretamente com os patrocinadores da Campeonato é permitido.
- 17.4. Cada equipa deve assinar o Acordo Comercial de Equipa em duas vias e devolvê-los ao Promotor antes do início da primeira Prova da qual participam, o mais tardar. A não assinatura do Acordo pode ser comunicada aos Comissários Desportivos da Prova e a equipa em questão pode ter sua permissão recusada para participar da Prova.

17.5. As equipas inscritas com licenças diferentes devem usar nomes de equipas comerciais diferentes. Os carros inscritos com licenças diferentes devem ter pinturas diferentes. Dentro de qualquer equipa, os carros devem ter características facilmente distinguíveis (de acordo com a apreciação do Promotor e Diretor de Corrida).

18. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

18.1. Cada participante deve ter todos os documentos exigidos e os diversos documentos relativos ao seu carro, disponíveis para verificação a qualquer momento durante o Evento.

Em cada prova, o organizador verificará as licenças de todas as equipas e condutores. Todos os condutores têm de possuir licença desportiva válida. Qualquer condutor ou equipa que não complete suas verificações administrativas durante o tempo alocado será relatado aos Comissários Desportivos da Prova. O organizador assegurará que possui uma cópia de todas as licenças desportivas dos condutores concorrentes participantes na Prova. Não será permitida a participação na Prova para as Equipas e Condutores que não estiverem em conformidade.

19. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

Todas as medições terão de ser feitas com o carro parado na superfície plana e horizontal na plataforma de Verificação, conforme definido pelo Verificador Técnico.

19.1. Cada participante tem de apresentar todos os documentos relativos ao seu carro, disponíveis para verificação a qualquer momento durante a Prova. Cada carro terá de ter autocolantes de identificação claramente visíveis da parte traseira e de cada lado do carro.

19.2. Todas as viaturas terão, obrigatoriamente, de ter um passaporte técnico e ficha de homologação para cada um dos seus carros inscritos na prova.

Poderão apresentar um passaporte técnico FIA ou proveniente de outra ADN, desde que de forma pontual.

Sempre que um concorrente inscrito no Campeonato, participe em mais do que duas provas com a mesma viatura com PT de outra ADN ou FIA, terá de requerer um PT FPAK de modo a ser efetuada uma monitorização da referida viatura (conforme Artigo 10.2.2 das PGAK).

No caso de carros provenientes de provas monomarca, deverá ser apresentado o regulamento do campeonato de origem do carro, previamente acordado com a Comissão Técnica.

19.3. Os carros terão de se apresentar à verificação no horário indicado nas seguintes condições:

- ✓ com formulários de homologação e passaporte do carro;
- ✓ com certificado de célula de combustível e arco de segurança;
- ✓ sem combustível;
- ✓ com restritores, prontos para selar, arame a ser fornecido pela equipa;
- ✓ com lastro, pronto para selar, arame fornecido pela equipa;
- ✓ com o motor selado pelo fabricante ou pronto para selar da seguinte maneira: Os concorrentes devem fazer orifícios suficientes nos pernos ou dois parafusos consecutivos no reservatório do carter de óleo (seco ou molhado), cabeça do cilindro e tampas da cabeça do cilindro. Deve ser instalado fio trançado de cada lado do motor, vindo do cárter, unindo cada grupo de parafusos, orifícios para que essas peças não possam ser separadas. As pontas dos fios devem ser suficientemente compridas e não devem ser torcidas para permitir a fixação dos selos.
- ✓ para carros equipados com turbo compressor, o turbo deve estar pronto para serselado;
- ✓ com identificação e luzes adicionais instaladas, se aplicável;

- ✓ com todos os autocolantes obrigatórios (patrocinadores técnicos / de segurança / campeonatos) de acordo com os Grafismos (ver Anexo 2);
- ✓ com pneus slick em conformidade com o Artigo 20.1.

19.4. O peso do carro e demais informações específicas do carro (número de selos, diâmetro do restritor, altura de rodagem), que estarão inscritos no passaporte técnico, são de inteira e exclusiva responsabilidade do participante. Caberá sempre ao participante fornecer, a qualquer momento durante o Evento, a comprovação de que seu carro e equipamentos estão em conformidade com os regulamentos e as decisões do BOP em vigor.

19.5. O *Data Logger* pode ser lido e verificado a qualquer momento durante a Prova após uma decisão do Diretor da Prova, Comissários Desportivos e / ou Verificadores Técnicos. Para este efeito, os concorrentes são responsáveis por guardar uma cópia de todos os dados de uma Prova sem os modificar, eliminar ou alterar até duas horas após a última corrida da Prova.

19.6. O Colégio de Comissários Desportivos publicará as conclusões do Delegado Técnico cada vez que os carros forem verificados durante a Prova. Estas publicações não incluirão quaisquer números específicos, exceto quando um carro é considerado infrator dos Regulamentos Técnicos.

19.7. Se um carro não estiver em conformidade com a sua ficha de homologação e / ou o BOP aplicável, ele poderá ser desclassificado da Prova.

19.8. Se os Comissários Desportivos detetarem que qualquer concorrente ou fabricante forneceu informações que foram enganosas ou influenciaram de forma inadequada o processo BOP ou onde o desempenho subsequente de um concorrente ou fabricante é superior ao resultado esperado, eles podem impor sanções ou penalizações antes, durante ou após a Prova.

20. LIMITAÇÃO DE PNEUS DURANTE O EVENTO

20.1. Apenas pneus da marca Hankook modelo F200 com o composto C52, comprados e fornecidos pela equipa de serviço oficial durante um Evento, podem ser usados para toda a temporada.

20.2. O fornecedor indicado pelo Promotor é a RTI- Race Tire International, o único fornecedor de pneus para o Campeonato.

20.3. A lista de especificações de pneus aprovados será publicada o mais tardar duas semanas antes da primeira Prova do Campeonato.

20.4. Qualquer tratamento químico e / ou mecânico dos pneus é proibido. A banda de rodagem e o perfil originais do pneu não podem ser modificados ou cortados. É proibida a modificação da marcação, referência, informação escrita no pneu ou qualquer meio de rastreabilidade. Isso inclui o código de barras, número de série do fabricante, tipo de pneu, dimensões e quaisquer outros itens relevantes.

20.5. As equipas devem respeitar os limites detalhados no folheto técnico emitido pela RTI- Race Tire International e recebido do Promotor antes da primeira Prova oficial, bem como quaisquer outros Aditamentos Técnicos recebidos durante a temporada. Qualquer falha em fazê-lo pode ser penalizada pelo Colégio de Comissários Desportivos.

20.6. As equipas e condutores devem assinar o formulário de reconhecimento de riscos emitido pelo fornecedor antes da primeira participação no Campeonato.

20.7. Um pneu novo é aquele que é inscrito pela primeira vez no Evento. Um pneu só pode ser registado para um carro, definido pelo número do carro.

20.8. Um pneu usado é aquele que foi inscrito para um carro numa Prova durante um Evento anterior com o mesmo número de carro. Para concorrentes que participem corrida a corrida, “um evento anterior” é considerado qualquer prova / treino anterior de 2022 Campeonato em que o carro foi inscrito. Os pneus usados devem ser apresentados ao fabricante do pneu para verificação de segurança e novo registo seguindo o processo definido pelo Promotor e pelo Fabricante do Pneu. Esta apresentação de pneus usados deve ser feita antes da montagem de quaisquer pneus novos para a Prova. O fornecedor mantém uma lista dos pneus que foram registados durante a temporada.

20.9. Um conjunto de pneus consiste em dois pneus dianteiros e dois traseiros.

20.10. Um pneu para chuva é um pneu projetado para uso em pista molhada e possui ranhuras em mais de 25% simetricamente em torno da linha central do pneu.

20.11. Os pneus para chuva só podem ser usados após a pista ter sido declarada molhada pelo Diretor da Corrida para a sessão (treinos livres, qualificação ou corrida). Estes pneus para chuva não serão registados mas terão de ser da marca Hankook e fornecidos pela RTI. Durante a corrida, em caso de mudança de tipo de pneu (pneus de seco para pneus de chuva ou vice-versa), é necessária uma paragem obrigatória de (quatro) minutos (motor parado, cuja duração será calculada a partir da entrada do Pit Lane até a saída).

20.12. O tempo de paragem obrigatória no caso de mudança de pneu do mesmo composto é de quatro (4) minutos incluindo o tempo de entrada e saída do Pit lane. Durante estes 4 minutos é possível fazer outras modificações mecânicas e trocar de Piloto caso a janela de troca esteja aberta.

20.13. Limitação de pneus para pneus de tempo seco:

- a) Para os carros participantes das categorias GT4 Pro e GT4 Bronze do Campeonato: podem ser marcados no máximo dois (2) jogos de pneus de seco (8) novos para qualificação e corridas.
- b) Para os carros participantes das categorias TCR podem ser marcados no máximo dois (2) jogos de pneus de seco (8)..
- c) Na categoria GTC, no máximo um (1) jogos de pneus de seco novos podem ser marcados para qualificação e corridas.
- d) Um pneu usado pode ser marcado por uma segunda vez para uma segunda prova. No entanto, eles contarão como pneus novos para as regras de limitação de pneus.

Durante os treinos livres e privados os pneus são livres.

20.14. O controle dos pneus será realizado de acordo com processo definido pelo Promotor.

20.15. A parede lateral externa de todos os pneus que serão usados em uma Prova será marcada com uma identificação única que deve permanecer visível e legível durante toda a Prova.

20.16. A verificação dos pneus será realizada de acordo com a lista de códigos de barras dos pneus fornecida por cada Equipe ao Delegado Técnico. O prazo para fornecer esta lista de código de barras do pneu é uma (1) hora (60 minutos) antes da primeira sessão de treinos cronometrados.

20.17. As marcações dos pneus feitas pelos concorrentes só podem ser brancas.

20.18. O uso de sistemas de aquecimento de pneus é proibido.

20.19. Além dos permitidos dentro das limitações relativas aos novos pneus para tempo seco definidos acima, cada carro inscrito no Campeonato em uma base de temporada completa tem uma alocação de dois pneus joker por temporada para serem usados para

substituição de qualificação e / ou corrida pneus danificados ou inutilizáveis. Os pneus Joker são aplicáveis apenas para o tipo de pneu para tempo seco.

20.20. Um pneu joker só será emitido após confirmação do Comissário Técnico que fará a verificação em conjunto com o técnico de pneus indicado pelo fornecedor. Após a confirmação do Comissário Técnico e do fornecedor, os Comissários Desportivos irão emitir uma confirmação para substituir este pneu por um pneu Joker. A utilização de pneu Joker só pode então ser autorizada. Um pedido formal deve ser feito por escrito, e deve incluir a referência do pneu danificado e a referência do pneu que o substitui.

20.21. Os participantes, corrida a corrida receberão um pneu joker por prova inscrita, até um máximo de dois pneus joker por temporada para o mesmo carro.

20.22. Se, durante a corrida, um pneu defeituoso tiver que ser trocado, isso pode ser feito fora das restrições estabelecidas, caso em que será considerado um uso de pneu joker conforme descrito nos Artigos 19.18. e 19.19. Esta mudança deve ser notificada antes do final da prova ao Delegado Técnico ou ao Colégio de Comissários Desportivos ou Diretor de Prova, sob pena de uma sanção que pode ir até a desclassificação. Nenhuma mudança de condutor pode ser realizada durante essa paragem.

21. PESAGEM

21.1. No caso dos carros GT4, o condutor e o lastro do condutor não estão incluídos no peso mínimo do BOP do carro. No regulamento Técnico TCR, o peso do BOP já inclui o Peso do Piloto. Assim, em caso de equipas com 2 Pilotos, para se determinar o “minimum racing weight” deve ser calculado o peso do carro mais o peso médio dos 2 Pilotos.

21.2. O peso de qualquer carro poderá ser verificado a qualquer momento durante o Evento. A Comissão Organizadora reserva-se o direito de tomar decisões sobre o peso dos carros a qualquer momento durante um Evento.

- A. Após as sessões de treinos de qualificação e as corridas, o Delegado Técnico pode pesar alguns carros entre os classificados.
- B. Se o peso de um carro for inferior ao especificado nos Regulamentos Técnicos e aditamentos, o participante em questão pode receber uma das penalizações estabelecidas, exceto quando a deficiência de peso resultar da perda acidental de um componente do carro.
- C. Nenhuma substância pode ser adicionada, colocada ou removida de um carro após ele ter sido selecionado para pesagem ou ter terminado uma corrida ou durante o procedimento de pesagem (exceto por um Comissário Técnico quando atuando em sua capacidade oficial e de acordo com o Regulamentos Técnicos do Campeonato.
- D. Ninguém para além Comissários Técnicos podem entrar ou permanecer na área técnica sem a permissão específica do Delegado Técnico.
- E. No caso de qualquer infração destas disposições para a pesagem de carros, os Comissários Desportivos podem penalizar com posições na grelha quanto considerarem apropriadas ou desqualificá-lo da corrida.

22. REQUISITOS GERAIS DO CARRO

22.1. Deve ser instalado um data-logger com sensores adicionais, aprovado pelo Promotor, em todos os carros (exceto nas categorias GTC, e Abarth Challenge by Hankook) em todas as Provas. Será responsabilidade de cada equipa obter este data-logger e sensores, instalar o data logger, cabo e antena, e garantir que esteja a funcionar corretamente durante toda a Prova. Carros sem data-logger ou com data-logger que não estejam a funcionar corretamente e não estão em conformidade com os regulamentos e

podem ser penalizados pelos Comissários Desportivos da Prova.

23. SEGURANÇA GERAL

- 23.1. Durante uma Prova, o motor só pode ser acionado com o *starter*, exceto no Pit Lane ou na grelha onde o uso de uma fonte externa de energia é permitido, inclusive para uma penalização Stop and Go, nas condições estabelecidas no Artigo 26.5
- 23.2. Os faróis brancos, vermelhos e traseiros do carro devem estar sempre acesos quando o carro estiver a rodar em uma pista declarada “pista molhada”. Fica a critério do Diretor da Prova decidir se um condutor deve ser parado porque sua luz traseira não está a funcionar. Se um carro for parado desta forma, ele pode juntar-se novamente quando a falha for corrigida.
- 23.3. Uma ou mais bandeiras amarelas nos postos dos Comissários de Pista indicarão a existência de algum tipo de perigo na pista. Os condutores devem reduzir a velocidade e estar preparados para mudar de direção ou possivelmente parar. O Diretor de Corrida e / ou Colégio de Comissários Desportivos usarão os tempos do setor de cronometragem como referência. Deve ser evidente que o condutor reduziu a velocidade; isso significa que se espera que o condutor tenha travado mais cedo e / ou reduzido a velocidade visivelmente naquele setor. Ultrapassar é estritamente proibido sob tais circunstâncias. Quanto forem utilizadas duplas bandeiras amarelas durante os treinos livres e qualificação, deve ser evidente que um condutor não tentou definir um tempo de volta significativo; isso significa que o condutor deve abandonar a volta (isso não significa que ele tenha que ir para os boxes, pois a pista pode ficar limpa na volta seguinte).

Qualquer infração desta regra durante os treinos livres e sessões de qualificação para uma Prova resultará nas seguintes penalizações:

- A. Primeira infração:
 - Anulação de pelo menos o melhor tempo de qualificação do condutor.
- B. Segunda infração:
 - Anulação de pelo menos os três melhores tempos de qualificação do condutor.
- C. Terceira infração:
 - Todos os tempos de volta de qualificação anulados.

24. PIT LANE E BOXES

- 24.1. É responsabilidade da equipa permitir que o seu carro regresse à “Fast lane” após um Pit Stop apenas quando for seguro fazê-lo. Os carros na “Fast lane” têm prioridade sobre os que saem da “working lane”.
- 24.2. Os carros não estão autorizados a deslocar-se para a saída do Pit Lane nem a esperar na via rápida até que o sinal verde seja aceso.

25. COMBUSTÍVEL E REABASTECIMENTO

- 25.1. Ao longo da duração da Prova, todos os concorrentes devem usar o combustível imposto pela Comissão organizadora. A comunicação será feita em cada Evento por Aditamento ou Regulamento Particular.
- 25.2. O reabastecimento não é permitido durante as sessões. O reabastecimento também não é permitido no intervalo entre a Qualificação 1 e a Qualificação 2.

26. ASSISTÊNCIA NA PIT LANE

Durante todos as Pit Stops, não mais do que três (3) pessoas podem trabalhar / tocar no carro, exceto os pilotos.

- 26.1. Nenhuma operação pode ser realizada no carro no Pit Lane por mais de três (3) mecânicos.
- 26.2. Um controlador de carro (o 4º membro) pode supervisionar o trabalho dos mecânicos. Ele pode andar ao redor do carro, mas não deve tocar no carro, nos condutores ou nas peças de reposição de qualquer forma e só pode fazer verificações visuais.
- 26.3. Durante uma paragem obrigatória durante a corrida, o condutor sendo substituído pode ajudar o condutor substituto a entrar no carro, mas não pode trabalhar no carro. Um dos mecânicos autorizados a estar na zona de trabalho pode ajudar os condutores durante a operação de troca de condutores.
- 26.4. A reposição de lubrificantes e fluidos diversos, exceto combustível, é permitida durante os treinos livres e cronometrados e corrida.
- 26.5. Durante qualquer Pit Stop, o motor não necessita de ser desligado. Para qualquer afinação ou regulação, o motor pode ser acionado com o auxílio de uma ~~fonte auxiliar~~ de energia. Porém, quando o motor do carro pode ser reiniciado apenas quando o carro estiver prestes a entrar na corrida e estiver em contato com o solo com todas as rodas.

27. TREINO LIVRE, QUALIFICAÇÃO

- 27.1. É interdito a qualquer carro inscrito efetuar qualquer tipo de treinos/testes privados no circuito onde se vai realizar uma prova/evento, até 8 dias de calendário antes do início dos treinos livres, exceto quando os treinos/testes privados forem oficiais, abertos a todos os concorrentes e forem aprovados pelo promotor do campeonato. Em caso de incumprimento, a equipa irá partir do final da grelha de partida em ambas as corridas. Esta interdição é apenas para treinos privados, não inviabilizando a participação noutras competições.
- 27.2. O evento poderá ter treinos livres com duração máxima de 40 minutos.
- Existirão duas sessões de qualificação com uma duração mínima de 15 minutos. Se o carro for partilhado por 2 condutores, o condutor 1 terá de fazer a primeira sessão de qualificação e o condutor 2 terá de fazer a segunda sessão de qualificação.
 - A ordem de partida da corrida 1 será determinada pelo melhor tempo da qualificação 1.
 - A ordem de partida da corrida 2 será determinada pelo melhor tempo da qualificação 2.
 - O condutor que faz a qualificação 1 terá de iniciar a corrida 1.
 - O condutor que faz a qualificação 2 terá de iniciar a corrida 2.
- O Condutor 1 será o que tiver a categorização mais baixa, Condutor 2 será o que tiver a categorização mais alta.
- Esta ordem poderá ser alterada pelo Appendix 1 da Prova ou por Aditamento provado pelos Comissários Desportivos da prova.
- Caso os pilotos sejam da mesma categoria, a ordem de condução deve ser dada pela equipa até ao final do briefing. . Caso a equipa não o faça antes do prazo estipulado, a ordem de condução decidida pelo Comissão organizadora será obrigatória para o resto do Evento.
- 26.3 Haverá um intervalo mínimo de 5 minutos entre a sessão de qualificação 1 e a sessão de qualificação 2. Logo o momento do término da sessão de qualificação 1, o intervalo começará. A sessão de qualificação 2 começará quando a luz verde for acesa. A hora exata de início da sessão de qualificação 2 será anunciada nos monitores da cronometragem. Durante o intervalo, todos os carros serão considerados dentro das regras do Parque Fechado e nenhum trabalho poderá ser feito nos carros, exceto para a troca de condutor e pneus. Não é permitido reabastecimento. Nenhum laptop ou computador pode ser conectado ao carro. Nenhuma transferência de dados pode ser realizada. Se isso não for respeitado, será notificado como uma violação das regras do Parque Fechado e será relatado aos Comissários Desportivos.

26.4 Todos os carros abandonados no circuito durante a primeira sessão de treinos livres e / ou a primeira sessão de qualificação serão trazidos de volta às boxes o mais rápido possível e podem participar da sessão seguinte.

28. GRELHA

28.1. No final das sessões de treinos de qualificação, o tempo mais rápido alcançado por cada condutor será publicado oficialmente.

28.2. As grelhas serão traçadas na ordem do tempo mais rápido alcançado por cada carro durante as sessões de treinos de qualificação. Se dois ou mais carros definirem tempos idênticos, a prioridade será dada ao que definiu primeiro.

28.3. Se mais de um condutor deixar de definir um tempo, ele será organizado na seguinte ordem:

- Primeiro: qualquer condutor que tentou definir um tempo de qualificação iniciando uma 'volta rápida'.
- Segundo: qualquer condutor que não conseguiu iniciar uma volta rápida.
- Terceiro: qualquer condutor que não conseguiu sair do pit-lane.

De acordo com os casos acima mencionados, se houver mais de um condutor, a ordem será dada de acordo com a classificação do Campeonato.

28.4. Uma vez que a grelha seja estabelecida de acordo com esta regra, penalizações de posição na grelha serão aplicadas aos condutores em questão, seguindo a ordem em que as decisões de penalização foram emitidas.

29. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

29.1. O procedimento de partida ocorrerá de acordo com o programa oficial do Evento. No mínimo 10 minutos antes do horário de início da corrida, os carros deixarão os boxes / pré-partida para fazer uma volta de reconhecimento. No final desta volta eles vão parar na grelha pela ordem de partida com os motores parados.

29.2. Qualquer carro que entrar no Pit Lane no final desta volta não poderá sair para a pista e terá que partir do Pit Lane.

29.3. Os seguintes procedimentos serão aplicados:

- A aproximação da partida será anunciada por sinais exibidos dez minutos, cinco minutos, três minutos, um minuto e quinze segundos antes do início da volta de formação, cada um dos quais será acompanhado por um aviso sonoro.
- Quando o sinal de dez minutos é mostrado, o Pit Lane abre.
- Quando o sinal de cinco minutos é mostrado, o Pit Lane fecha. Qualquer carro que chegue ao final do Pit Lane após o sinal "cinco minutos" deve partir atrás de qualquer outro carro já alinhado na luz de saída do pit.
- As mudanças de pneus na grelha de partida só podem ser permitidas até o sinal de três minutos.
- Quando o sinal de três minutos for mostrado, não será possível trabalhar no carro. Para evitar dúvidas: a verificação e / ou alteração da pressão dos pneus será considerada um trabalho no carro e, portanto, não é mais permitida a partir do sinal de três minutos. Todos os carros devem estar com os pneus montados. Após este sinal de três minutos, as rodas só podem ser removidas nas boxes, exceto nos termos do Artigo 28.9. Qualquer carro que não tenha todas as rodas totalmente montadas ou que seja trabalhado após o sinal de três minutos será sancionado com uma penalização de *drive through*. Todos, exceto condutores, oficiais e no máximo 1 (um) técnico da equipa, devem deixar a grelha.
- Quando o sinal de um minuto for mostrado, os motores devem ser acionados e o último mecânico deve sair da grelha.

- Sinal de quinze segundos: após este sinal, uma bandeira / luz verde será mostrada na frente da grelha quando os carros iniciarão uma volta de formação com o *Leading Car* liderando, mantendo sua ordem de partida. Durante esta volta, a formação deve ser mantida o mais fechada possível.
- O procedimento de início de uma Prova pode ser modificado pelo Regulamento Particular ou pelo Aditamento dos Comissários Desportivos.

29.4. Uma penalização mínima de drive-through será imposta a qualquer condutor que, na opinião dos Comissários Desportivos e / ou Diretor de Prova, ultrapasse desnecessariamente outro carro durante a volta de formação.

29.5. Partida rolante: O *Leading Car* arrancará no final da volta de formação. Os carros continuarão sozinhos com a pole position das grelhas liderando a uma velocidade constante de 70 km / h e máxima de 90 km / h. Qualquer divergência entre as velocidades prescritas (70/90 kph) antes da partida resultará em pelo menos uma penalização de drive-through.

29.6. Durante a volta de formação, a luz vermelha estará acesa. Nenhum carro pode ultrapassar antes que o sinal de partida seja dado. Haverá um início rolante. O sinal de partida será dado através da extinção das luzes vermelhas de partida ativadas sob o controle do motor de partida. O tempo da corrida começará no ponto em que o sinal de início da corrida for dado. Caso seja realizada uma volta de formação adicional, será aplicável o Artigo 28.7.

29.7. Se durante a partida rolante surgir um problema quando os carros atingirem a Linha no final da volta de formação da grelha, o semáforo vermelho permanecerá aceso. Bandeiras amarelas serão exibidas em todos os postos de observação. Os carros, com a *pole position* na frente, farão uma nova volta de formação. Se possível, eles serão acompanhados e liderados pelo *Leading Car* e continuarão para outra volta de formação. A partida será considerada como tendo sido dada após o líder ter ultrapassado a linha de partida, na primeira tentativa.

29.8. Uma penalização de *drive through* será imposta por uma falsa partida.

29.9. Somente nos seguintes casos, qualquer variação no procedimento de partida será permitida:

- A. Se começar a chover após o sinal de cinco minutos, mas antes do início da corrida e, na opinião do Diretor da Corrida, as equipas devem ter a oportunidade de trocar os pneus, as luzes amarelas serão mostradas e o procedimento de partida começará novamente com a placa de dez minutos. Se necessário, será seguido o procedimento estabelecido no Artigo 28.3.
- B. Se o início da corrida for iminente e, na opinião do Diretor da Corrida, o volume de água na pista for tal que não pode ser negociado com segurança mesmo em pneus de chuva, as luzes amarelas serão mostradas na linha e as informações sobre o provável atraso serão exibidas nos monitores da cronometragem. Assim que a hora de início for conhecida, um aviso de pelo menos dez minutos será dado.
- C. Se a corrida for iniciada atrás do Safety Car, aplicar-se-á o Artigo 30.1.
- D. Se o Campeonato competir em conjunto com outra Campeonato é possível existir um procedimento de partida diferente, explicado no briefing.

30. CORRIDA

30.1. O condutor só pode voltar à corrida por conta própria. Pode ser retirado da pista pelos Comissários de pista, mas tem de conseguir voltar a colocar o carro a funcionar sem ajuda externa.

30.2. Durante a corrida, os condutores que saem do Pit Lane devem fazê-lo somente

quando a luz nasáida do Pit Lane estiver verde e sob sua própria responsabilidade. Um comissário com uma bandeira azul, ou uma luz azul a piscar, também avisará o condutor se houver carros a aproximar-se da pista.

31. SAFETY CAR

31.1. Consulte o Artigo 2.10 do Anexo H do Código Desportivo Internacional da FIA

32. FINAL DA CORRIDA

32.1. O sinal de fim de corrida será dado na Linha assim que o carro líder a cruzar após o tempo programado ter decorrido. No caso do carro líder ser parado na última volta, mas estiver mais de uma volta completa à frente do próximo carro mais bem colocado no cruzamento anterior da linha, a bandeira quadriculada será mostrada assim que este próximo carro melhor colocado cruzar a linha.

32.2. Se, por qualquer razão, o sinal de fim de corrida for dado antes do tempo programado ter decorrido, a corrida será considerada como terminada quando o carro líder cruzar a linha pela última vez antes do sinal ser dado.

32.3. Se o sinal de fim de corrida for atrasado por qualquer motivo, a corrida será considerada comoterminalada quando deveria.

33. CLASSIFICAÇÃO

33.1. O carro colocado em primeiro lugar será aquele que percorreu a maior distância no tempo programado. Para os fins deste artigo, o tempo programado significa o período desde o início da corridaaté e incluindo a exibição da bandeira quadriculada de acordo com o Artigo31.1. Todos os carros serão classificados levando em consideração o número de voltas completas que percorreram e, para aqueles que completaram o mesmo número de voltas, a ordem em que cruzaram a Linha.

33.2. Os carros que tiverem percorrido menos de 50% do número de voltas do vencedor (arredondadopara o número inteiro de voltas mais próximo) não serão classificados.

33.3. As classificações globais serão publicadas no Quadro Oficial de Avisos e no Quadro Digital (se aplicável) assim que possível após a corrida. Estes serão os únicos resultados válidos, sujeitos a quaisquer alterações que possam ser feitas ao abrigo do Código e destes Regulamentos Desportivos.

Anexo I: Equipamento obrigatório

DATA LOGGER (Artigo 21.1)

CAMARAS ONBOARD (ARTICLE 12.2)

Todos os carros têm de estar equipados com a câmara oficial da Campeonato

Anexo II: Grafismos e Publicidade Obrigatória

Light Background



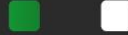
Colours used:



Dark Background

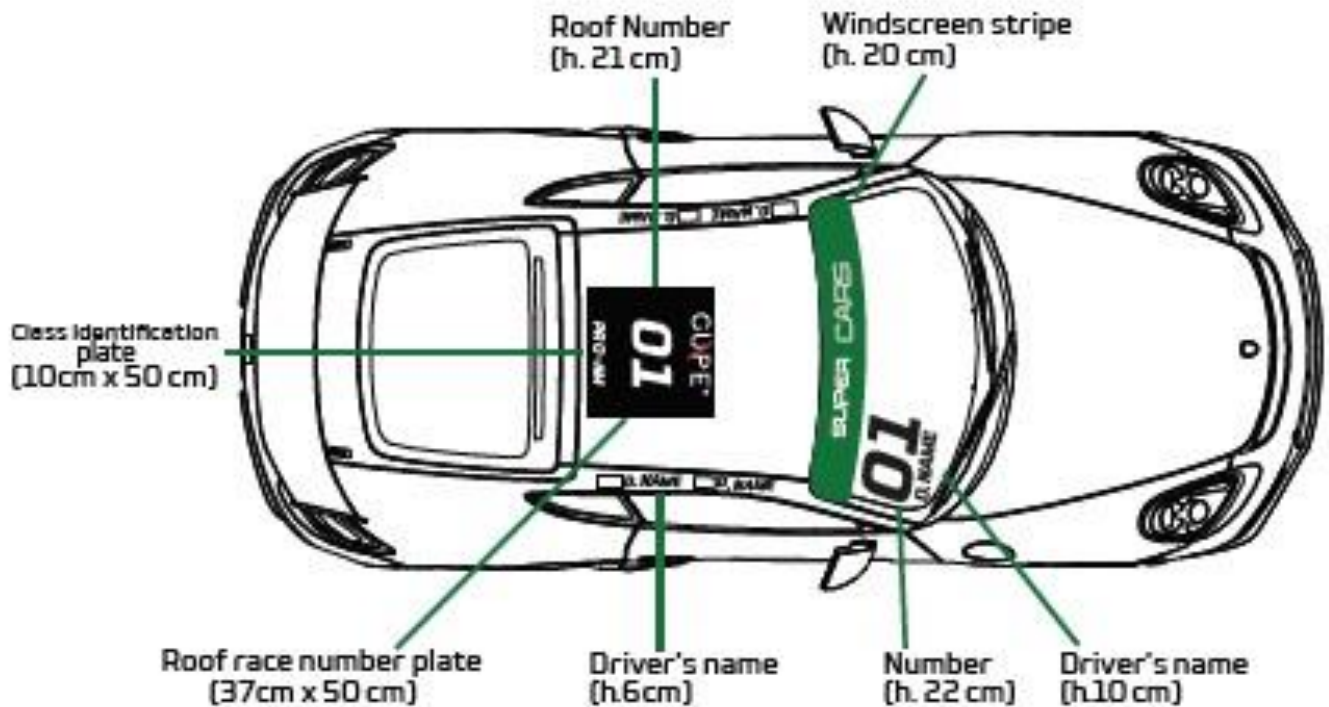


Colours used:



CAR LAYOUT 2021

GT4 AND GTS



Bumper stickers, front
(h.30 x 7,5 cm)



Bumper stickers, rear
(h.30 x 7,5 cm)

