

REGULAMENTO GROUP 1 Portugal 2019

VISA FPAK nº 525/G1P/2019

Emitido em: 30/04/2019



Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

1.1 - A Race Ready organiza em 2019 uma manifestação desportiva denominada “Group 1 Portugal”, a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Velocidade (PEV), pelos Regulamentos Desportivos e Técnicos aplicáveis pelo presente regulamento e por toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada pela FPAK.

1.2 - Esta “Série” destina-se aos automóveis abrangidos pelo Regulamento Técnico da GROUP 1 PORTUGAL, já oportunamente aprovado e publicado pela FPAK.

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

a) as classes são distribuídas de acordo com a tabela abaixo:

| Cilindrada Ano | Até 1.052 | Até 1.300 | Até 1.600 | Até 2.000 | + 2.000 cc |
|-------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| Até 1971 | Classe 1052 | H71 - 1300 | H71 - 1600 | H71 - 2000 | H71 - Max |
| 1972 - 1975 | | H75 - 1300 | H75 - 1600 | H75 - 2000 | H75 - Max |
| 1976 - 1981 | | H81 - 1300 | H81 - 1600 | H81 - 2000 | H81 - Max |

b) Adicionalmente, também se disputarão duas Categorias de classe única, denominada “Production Cup”, “Mighty Mini” e “Group 1 UK”, cujo Regulamento foi englobado no do GROUP 1 PORTUGAL.

c) A Race Ready poderá convidar pilotos cujos carros não estejam integralmente de acordo com o regulamento técnico (excepto órgãos de segurança), mas que se enquadrem no espírito quer desta competição quer da restante grelha, sendo inscritos como “INV” sem classe ou pontuação.

Art. 2 – COMPETIÇÕES PONTUÁVEIS

2.1 - O número de corridas que integram o GROUP 1 PORTUGAL é de 9 (nove) que se desenrolam nas seguintes 5 (cinco) competições:

| NOME DA COMPETIÇÃO | ORGANIZADOR | LOCAL |
|---------------------------|-------------|----------|
| Braga Super Racing Series | CAMI | Braga |
| Jarama Classic | RACE | Jarama |
| Estoril Classics | MCE | Estoril |
| Algarve Classic Festival | AIAMC | Portimão |
| Estoril Racing Festival | MCE | Estoril |

- De acordo com o calendário desportivo nacional

2.2 - A comissão Organizadora do GROUP 1 PORTUGAL reserva-se o direito de modificar o presente calendário, **substituindo** a data de qualquer das provas, mediante prévia autorização da FPAK.

Art. 3 - LICENÇAS DESPORTIVAS

3.1 - Todos os concorrentes que participem nas competições do GROUP 1 PORTUGAL têm de ser titulares de uma Licença Desportiva “Nacional B” (ou superior), válida de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

3.2 - Poderão ainda participar Condutores com idade igual ou superior a 16 anos e não detentores de carta de condução, que sejam detentores de uma Licença Desportiva emitida pela FPAK de acordo com o Art. 7.9 das PGAK e Art. 1.2 do Anexo L FIA 2019

A participação de tais condutores nas competições do GROUP 1 PORTUGAL ficará, contudo, condicionada às restrições impostas

3.3 - Em cada competição do GROUP 1 PORTUGAL serão admitidos como Concorrentes, os próprios Condutores e / ou os detentores de licenças colectivas.

No caso de o Concorrente não ser o próprio Condutor, o Concorrente deverá ser obrigatoriamente titular de licença de concorrente NACIONAL B (ou superior).

3.4 - Todos os elementos que integrem as equipas participantes – Directores Desportivos de Equipa e Assistentes - que desenvolvam as suas funções no Pit Lane, na zona das boxes ou no Paddock nas competições do GROUP 1 PORTUGAL terão obrigatoriamente de ser titulares da Licença Desportiva correspondente, emitida pela FPAK e válida, sendo este o requisito obrigatório para poderem solicitar os passes para as competições da Série GROUP 1 PORTUGAL.

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

4.1 - A inscrição em cada uma das competições pontuáveis para o GROUP 1 PORTUGAL é da responsabilidade do Concorrente e deverá ser feita pelos interessados após convite do promotor no website www.group1portugal.com nos prazos estipulados pelos respectivos regulamentos particulares.

4.2 - A taxa de inscrição em cada competição do GROUP 1 PORTUGAL é determinada pelos Promotores.

4.2.1 - Anexo e em complemento à taxa de inscrição deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil de todos os concorrentes e / ou condutores, nos termos definidos no Art. 17 das PGAK.

4.3 - A comissão Organizadora do GROUP 1 PORTUGAL reserva-se o direito de recusar qualquer inscrição, sem ter de justificar a sua razão.

4.4 - A lista de inscritos deverá ser publicada na segunda-feira antes de cada evento. De acordo com o ponto 3.5.1 das PGAK, caso um concorrente se deseje inscrever após a lista de inscritos ter sido publicada, a republicação da lista de inscritos tem um custo de 100€ que será cobrado ao concorrente directamente.

4.5 - Alterações às viaturas inscritas ou outras podem ser realizadas até às verificações técnicas iniciais de acordo com os pontos 6.4 e 6.5 das PGAK.

Art. 5 - CLASSIFICAÇÃO NA SÉRIE E NAS COMPETIÇÕES

5.1 - Para a classificação final de cada Classe, serão considerados os resultados obtidos nas competições. Em cada competição do GROUP 1 PORTUGAL, cada condutor obterá os seguintes pontos em cada categoria e classe na qual esteja inscrito de acordo com o lugar que lhe couber na classificação das respectivas categorias e classes:

5.1.1 - De forma a dar maior peso às provas com mais inscritos e onde a vitória é mais complicada, o GROUP 1 PORTUGAL adoptou um sistema de pontos que tem em conta o número de carros participantes, fomentando o espírito de entre ajuda entre as equipas participantes.

| | | | | | | |
|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 | 20 |
| | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 18 |
| | | 10 | 12 | 14 | 16 | 16 |
| | | | 10 | 12 | 14 | 14 |
| | | | | 10 | 12 | 12 |
| | | | | | 10 | 10 |
| 1 equipa | 2 equipas | 3 equipas | 4 equipas | 5 equipas | 6 equipas | Oito pontos para os restantes Mais de 6 equipas |

Para contabilizar as equipas participantes, será utilizado o número de concorrentes que passem a linha de partida e iniciem a prova.

5.1.2 - Será ainda atribuído um ponto por volta mais rápida em cada corrida.

5.2 - Para as equipas com múltiplos pilotos, a pontuação obtida por cada um dos pilotos é sempre extensível ao outro. (cada piloto da equipa fica com duas pontuações).

5.3 - A competição de 121 minutos em Novembro recebe um coeficiente de 2x dos pontos atribuídos conforme Art. 5.1.1.

5.4 - Os resultados a considerar para a classificação final do **GROUP 1 PORTUGAL** serão os pontos obtidos na competição de 121 minutos em Novembro a que se acrescentará os sete resultados das restantes oito competições.

5.4.1 – Os resultados a considerar para a classificação final do Troféu Mini, serão os pontos obtidos na competição “Estoril Racing Festival” em Novembro a que se acrescentará os sete melhores resultados das restantes oito competições.

5.5 - O sistema de classificação de uma corrida deve classificar TODOS os concorrentes que tomem a partida, sendo que o primeiro a abandonar será o último classificado.

5.6 - Classificação de equipas:

5.6.2 - Serão consideradas as equipas que tenham licença FPAK *Equipa* ou *licenças de concorrente moral*.

Para efeitos desta classificação serão considerados os resultados de todas as competições.

5.6.3 - Nas pontuações a atribuir, são considerados em cada competição, o resultado obtido pelas duas viaturas melhor classificadas da respectiva equipa na classificação geral final absoluta.

Art. 6 - REGRAS DE DESEMPATE

6.1 - Eventuais casos de igualdade de pontuação na classificação final de cada Classe do GROUP 1 PORTUGAL, serão resolvidos segundo as normas de desempate previstas no Art. 13.1.6 das PGAK.

Art. 7 - PRÉMIOS FINAIS

7.1 - Ao Condutor que totalizar maior número de pontos na classificação final de cada Classe será atribuído o título de vencedor da respectiva Classe, independentemente do número de Condutores, nelas classificados. O mesmo acontecerá com as Categorias *Production Cup* e *Mighty Mini*.

7.2 - À equipa com mais pontos será atribuído o título de *Melhor equipa* e *melhor equipa Mighty Mini*.

Art. 8 - “ENDURANCES”

8.1 - As competições de Endurance poderão ser disputadas em conjunto com outras grelhas, desde que se enquadrem sem problemas, quer desportivos quer técnicos, nessa competição. Os resultados desportivos no GROUP 1 PORTUGAL, serão sempre alvo de um tratamento independente e será publicada uma folha de resultados exclusiva do GROUP 1 PORTUGAL.

Art. 9 - REABASTECIMENTO (apenas valido nas provas de resistência)

Os reabastecimentos serão feitos obrigatoriamente na *zona de reabastecimento*, com o motor da viatura desligado e podem ser realizados de duas maneiras:

9.1.) Reabastecimento por Tuff Jug nas resistências de 40 minutos:

9.1.1) O reabastecimento tem de ser realizado utilizando um “Tuff Jug”.

9.1.2) Durante o reabastecimento, o motor tem de ser desligado e o piloto tem de sair da viatura.

9.1.3) Durante o reabastecimento, não pode ser efectuada qualquer outra operação.

9.1.4) O membro da equipa que reabastecer a viatura durante um pit stop tem de usar fato à prova de fogo, luvas e balaclava. Além disso, um extintor de incêndio deve ser adjacente a outro membro da equipa também vestido com fato à prova de fogo, luvas e balaclava durante o processo de reabastecimento no caso de precisar ser usado.

9.2) Reabastecimento por Bombas mecânicas fornecidas pela organização durante os 250 Km do Estoril

a) nestas operações de reabastecimento, o número máximo de elementos de cada equipa responsável por essa operação é de 1 (um). O mesmo deve estar obrigatoriamente equipado com roupa ignífuga completa (fato de competição, assim como luvas, roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade). A função única desta pessoa será a de reabastecer o veículo através da bomba de abastecimento colocada no local da competição.

A organização disponibilizará comissários que estarão munidos de um extintor, de no mínimo 5 Kg, para acioná-lo em caso de necessidade, poupando a equipa a esse encargo.

b) os reabastecimentos serão da inteira responsabilidade do concorrente, tendo de ser efectuados com o motor da viatura desligado, estando esta com as quatro rodas no solo e a porta do lado do condutor aberta.

c) durante o decorrer das operações de reabastecimento não é permitida a troca de condutores. Contudo, as equipas podem usar a entrada para reabastecimento para troca de piloto no pitlane.

d) o tempo para reabastecimento será no mínimo de 3 minutos. Durante uma das entradas dos pilotos no pitlane, da entrada à saída do pitlane, o veículo terá de demorar mais de 4 minutos e 20 segundos, correspondentes aos 3 minutos para reabastecimento, 1 minuto de paragem para troca de pilotos e os 20 segundos para a viatura percorrer o Pitlane. O controlo desta regra será feito através de loop de cronometragem no início e final do pitlane

e) mesmo que um carro não necessite de reabastecer, uma das suas paragens nas boxes de cada equipa terá de demorar 4m e 20 segundos entre o loop de entrada e loop de saída.

f) No caso dos participantes no Troféu Mini, as três paragens obrigatórias terão de demorar 4 (quatro) minutos e 20 (vinte) segundos cada.

Art. 10 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1 - Os veículos participantes no GROUP 1 PORTUGAL devem ostentar três números (dois de lado e um na frente) de acordo com a Classe em que estejam inseridos. Estes números estão disponíveis em formato vectorial no site do GROUP 1 PORTUGAL (www.group1portugal.com) acompanhados dos respectivos "Pantone".

Cada piloto poderá escolher o seu número *por ordem de pedido* de entre os que estiverem livres.

Art. 11 - NÚMERO DE PILOTOS

11.1 - Cada carro pode ser inscrito com um ou dois pilotos, excepto na competição de 121 minutos, onde o número mínimo de pilotos é de 2 (dois) e o máximo de 4 (quatro).

11.1.1 - Um Piloto poderá alinhar como primeiro Piloto numa viatura e como segundo Piloto noutra viatura. No entanto nenhum dos pilotos destas duas viaturas obterão pontos para o troféu.

11.2 - Sempre que um carro vai para a pista deve ter na parte superior do para-brisas do lado do passageiro uma placa branca de tamanho A5 onde se indica por cima o número do piloto na equipa (1, 2 ou 3) e o seu nome (1 ou 2 iniciais e o apelido). Este sistema destina-se a substituir as braçadeiras. É da inteira responsabilidade da equipa que esta informação esteja sempre correcta. Sugere-se que os concorrentes utilizem placas de PVC fino preso com velcro, no interior do carro.

Art. 12 - TREINOS DE QUALIFICAÇÃO E PARTIDAS

12.1 – Caso o número de inscritos e o horário assim o possibilitem, será possível organizar corridas separadas, para diferentes categorias, sendo os treinos sempre em conjunto.

12.2 – Competições de 2 x 20 minutos

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

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

A partida para C1 será parada e a partida para C2 será igualmente Parada.

12.3 – Competições de 2 x 40 minutos

Um treino de qualificação (Q1) e duas corridas (C1 e C2). Q1 qualifica para C1 e C2.

A partida para C1 será lançada e a partida para C2 será igualmente lançada.

12.3.1 - Nas competições de 40 minutos, é obrigatória uma paragem para troca de Pilotos entre o 20º e o 30º minuto de corrida, contando para este cálculo o loop de entrada. Esta operação deverá demorar 4 m e 20 segundos entre o loop de entrada e loop de saída, que pode incluir o reabastecimento.

12.3 – Competição de 121 minutos.

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

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

12.3.1 – Na competição Estoril Racing Festival, as partidas das corridas de Sprint exclusivas do Troféu Mini serão paradas, com a grelha a ser formada a partir das melhores classificações do Troféu Mini durante o treino cronometrado do GROUP 1 PORTUGAL + Troféu Mini.

12.4 – Competições integradas em outras organizações. Seguir-se-á a regulamentação desportiva desta organização.

12.5 – Caso o número de concorrentes assim o justifique e exista tempo de pista disponível, será possível dividir as grelhas de partida por classes. No caso de tal acontecer, deverá estar estipulado no regulamento particular do evento.

Art. 13 - CERIMÓNIA DE PÓDIO

13.1 - No final de cada corrida do GROUP 1 PORTUGAL terá lugar a realização de um pódio.

13.2 - Serão os seguintes os Troféus a entregar na cerimónia do pódio, devendo ser respeitada a ordem crescente (3º, 2º e 1º) da classificação para a entrega dos mesmos.

13.2.1 - No final da Corrida 1: aos três primeiros classificados de cada categoria. Nota: Nesta cerimónia não haverá distribuição de champanhe se a segunda corrida for disputada no mesmo dia.

13.2.2 - No final da Corrida 2: aos três primeiros classificados de cada categoria.

13.3 – Existirá ainda um pódio adicional para a classe "Mighty Mini". Um pódio "Mighty para pilotos com idade igual ou menor a 40 anos" e para "Vintage" para Pilotos com mais de 40 anos.

13.4 - Todos os prémios são acumuláveis.

13.5 - Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma competição, sem prévia justificação por parte de condutores premiados, será punida.

Art. 14 - COMISSÃO TÉCNICA / COMISSÃO ORGANIZADORA

14.1 - Objectivos - Analisar as candidaturas de carros não enquadrados no Art. 1, alínea a) e b) do regulamento técnico, fazendo seguir o seu parecer para a FPAK.

- Fazer as verificações que julguem necessárias, pedindo a intervenção dos Comissários Técnicos da competição quando isso se justificar.

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

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

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

14.3 - Comissão Organizadora - Diogo Ferrão

Francisco Pinto Abreu

Micaela Moreira

Comissário Técnico Permanente: Manuel Moisés

14.4 - Os casos não previstos neste Regulamento, assim como todas as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Comissão Organizadora do GROUP 1 PORTUGAL, que submeterá tais decisões à ratificação da FPAK.

Art. 15 - PARQUE FECHADO

15.1 - Só os oficiais de prova encarregados dos controlos técnicos, podem entrar no parque fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza poderá ser efectuada sem a autorização desses oficiais.

15.2 - 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.

15.3 - 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 cronometrados:

Imediatamente após o sinal de final dos 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 do CCD podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

b) parque fechado no final de cada corrida

b.1) Imediatamente após o sinal de final de cada uma das corridas (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 do CCD, podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

c) No decurso de qualquer competição poderão ser feitas pelos Comissários Técnicos, sem pedido prévio ao CCD, as seguintes verificações técnicas em parque fechado: Pesagem das viaturas, medição da altura ao solo, verificação da legalidade dos pneus e jantes.

15.4 - Será posta à disposição dos concorrentes, o uso de uma balança durante todo o fim-de-semana de competição. Esta mesma balança é a única válida durante as pesagens finais, não necessitando a mesma de aferição pois todas as equipas devem utilizar aquela balança para confirmar o peso do seu carro.

Art. 16 - TREINOS/TESTES PRIVADOS

16.1 - Para diminuir os custos de participação e igualdade desportiva é interdito a qualquer piloto ou equipa efectuar qualquer tipo de treinos/testes privados no circuito onde se vai realizar uma prova, até 8 dias de calendário antes do início dos treinos livres, excepto quando os treinos/testes privados forem oficiais e forem aprovados pelo promotor do campeonato.

Art. 17 - PENALIZAÇÕES

17.1 - É proibida a ultrapassagem em situação de bandeiras amarelas, bem como ultrapassar a velocidade máxima permitida no PIT LANE. Qualquer infracção a estas regras será penalizada por decisão do CCD como segue:

a) durante o decorrer de um treino livre ou cronometrado

a.1) primeira infracção: anulação do melhor tempo do treino cronometrado.

a.2) segunda infracção: Penalização de 5 lugares na grelha de partida

a.3) terceira infracção: partida do último lugar da grelha de partida

b) durante o decorrer de uma corrida:

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

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

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

17.2 - A equipa que cumprir a troca de pilotos ou reabastecimento em menos tempo que o estipulado neste regulamento, será penalizado com um drive through. No entanto, se a prevaricação for superior a 10 segundos, a equipa será penalizada através de um “STOP & GO” com o valor correspondente à diferença entre o tempo estipulado e o tempo cronometrado.

17.2.1 - No caso de uma troca de Pilotos no qual a entrada no pitlane seja feita fora da Janela de troca de condutores, a equipa será penalizada com um *stop and go* de 20 segundos.

17.3 - De acordo com este regulamento, é totalmente proibido qualquer contacto entre viaturas, sendo punido o responsável com um stop and go de 10 segundos. Se for reincidente a equipa será imediatamente desqualificada.

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

Art. 18 - RECLAMAÇÕES

18.1 - Quaisquer eventuais reclamações ou apelos devem ser apresentados nos termos definidos nos Art. 13 e 15 do CDI bem como no Art. 14 das PGAK.

Art. 19 - ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

19.1 - Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar de acordo com o Art. 2.4 das PGAK.

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt