

Atualizado em 29/11/2023

VISA FPAK Nº611/C1ECUP/2023

Emitido em 23/05/2023



C1 Eurocup – Reg. Desportivo

Artigo 1 – ORGANIZAÇÃO

1.1 – A A.S. Marques – Motor Sponsor Unipessoal Lda. em colaboração com os seus Patrocinadores, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), organiza em 2023, uma manifestação desportiva reservada denominada “C1 EURO CUP”, o 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 Técnico aplicáveis, e pelo presente Regulamento e por toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada pela FPAK.

1.2 – Os casos não previstos neste Regulamento, assim como todas as dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Comissão Organizadora da C1 EURO CUP, que submeterá tais decisões à ratificação FPAK.

1.3 – A comissão organizadora reserva o direito de recusar a inscrição numa prova/evento, no entanto, deverá informar o interessado assim como a FPAK o motivo desta recusa.

Artigo 2 – PROVAS/ EVENTOS PONTUÁVEIS

2.1 – A C1 EURO CUP, terá 3 (três) fins de semana de corridas/eventos, de acordo com o seguinte calendário desportivo:

DATA	PROVA	ORGANIZADOR	CIRCUITO
27 & 28 Maio	3H + 3H ESTORIL	MCE	ESTORIL
2 & 3 Setembro	8H ESTORIL	ACDME	ESTORIL
9 e 10 Dezembro	24H PORTIMÃO	AIA Motor Clube	PORTIMÃO

2.4 – A Comissão Organizadora da C1 EURO CUP reserva-se o direito de modificar os presentes calendários, substituindo, suprimindo, anulando ou alterando a data de qualquer das provas/eventos, mediante a prévia autorização da FPAK.

Artigo 3 – COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora da C1 EURO CUP é assim constituída:

ORGANIZADOR:	A.S. Marques – Motor Sponsor Unipessoal Lda	
MORADA:	Av. Leite Vasconcelos 13, 2610-100 Lisboa, Portugal	
EMAIL WEB:	info@motorsponsor.pt	www.motorsponsor.pt
REPRESENTADO POR:	André Marques	Ricardo Leitão

Artigo 4 - LICENÇAS

4.1 – Todos os concorrentes e condutores que participem nas provas/eventos da C1 EURO CUP têm de ser titulares de uma Licença Desportiva Nacional B ou superior, de acordo com o estipulado no Regulamento de emissão de Licenças Desportivas da FPAK válida para o ano em curso.

4.2 – Poderão ainda participar condutores com idade igual ou superior a 16 anos, que sejam detentores de licença desportiva NACIONAL B ou superior válida. A participação de tais condutores nas provas/eventos da C1 EURO CUP ficará, contudo, condicionada às restrições impostas no Art. 2 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas.

4.3 – Relembra-se que, nos termos do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor, e por força da Regulamentação Internacional – transcrita para a regulamentação nacional – os menores de 18 anos não poderão ser detentores de licença de concorrente. No caso de necessitarem, tal licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respetivo condutor.

4.4 – Em cada prova/evento da C1 EURO CUP serão admitidos como concorrentes, os próprios condutores e/ou os detentores de licenças coletivas. No caso de o concorrente não ser o próprio condutor, o concorrente tem de ser titular de uma Licença Desportiva de concorrente de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas.

Artigo 5 - VIATURAS ADMITIDAS

5.1 – Só pontuam nas provas/eventos pontuáveis para a C1 EURO CUP as viaturas de marca Citroen modelo C1, 1.0 gasolina, 3 portas, anteriores a Abril de 2014, com volante à esquerda, que estejam de acordo com o regulamento técnico da C1 EURO CUP.

5.2 – Viaturas provenientes de outro país estão autorizadas a participar, devidamente integradas numa classe específica na qual se encontrem em conformidade com o regulamento do país de origem.

5.3 – A comissão organizadora da C1 EURO CUP poderá inscrever em cada prova/evento, uma viatura destinada a condutores convidados, que para todos os efeitos, estarão em igualdade de circunstâncias com os restantes participantes no troféu, excluindo as pontuações e os prémios para o troféu.

5.4 – Exclusivamente na prova/evento das 8H do Estoril, a comissão organizadora poderá inscrever qualquer viatura com passaporte técnico FPAK válido e cilindrada até 1.600cc.

5.5 – São admitidas viaturas que tenham as suspensões descritas nas alíneas 13.9 a 13.13 do regulamento técnico. Estas viaturas serão classificadas na classe GEN 1.

Artigo 6 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS – TAXA DE INSCRIÇÃO – SEGURO

6.1 – A inscrição em cada uma das provas/eventos pontuáveis para da C1 EURO CUP é da responsabilidade do concorrente e deverá ser realizada pelos interessados junto da Comissão Organizadora, nos prazos estipulados nos respetivos regulamentos particulares de cada prova/evento.

6.2 – A taxa de inscrição para cada prova da C1 EURO CUP está anunciada em www.motorsponsor.pr.

6.3 – Em complemento à taxa de inscrição, deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil de todos os concorrentes e/ou pilotos, nos termos definidos pelo Art. 17 das PGAK.

Artigo 7 – EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

7.1 – Durante todo o decorrer das provas/eventos, é obrigatória a utilização, pelos condutores, do equipamento definido no Capítulo II do Anexo L ao CDI e Art. 11.2 das PGAK sob pena de desqualificação.

Artigo 8 – EQUIPAS e CATEGORIAS

8.1 – C1 EURO CUP corridas com uma duração até 10H.

8.1.1 – Cada equipa será constituída por um máximo de 6 (seis) condutores e um mínimo de 2 (dois) condutores.

8.1.2 – Diretor Desportivo – de acordo com o Art.19 das PEV.

8.1.3 – Até ao final das verificações administrativas, as equipas compostas por 1 (um) condutor podem solicitar ao CCD a inclusão de mais condutores de acordo com o Art.43.2.2 b) das PEV.

8.2 – C1 EURO CUP corridas com uma duração superior a 10H e inferior a 16H.

8.2.1 – Cada equipa será constituída por um máximo de 6 (seis) condutores e um mínimo de 2 (dois) condutores.

8.2.2 – Diretor Desportivo – de acordo com o Art.19 das PEV.

8.2.3 – Até ao final das verificações administrativas, as equipas compostas por 2 (dois) condutor podem solicitar ao CCD a inclusão de mais 1(um) condutor de acordo com o Art.43.2.2 b) das PEV.

8.3 – C1 EURO CUP corridas com uma duração superior a 16H.

8.3.1 – Cada equipa será constituída por um máximo de 8 (oito) condutores e um mínimo de 3 (três) condutores.

8.3.2 – Diretor Desportivo – de acordo com o Art.19 das PEV.

8.3.3 – Até ao final das verificações administrativas, as equipas compostas por 2 (três) condutores podem solicitar ao CCD a inclusão de 1 (um) ou mais condutores de acordo com o Art.43.2.2 b) das PEV.

8.4 – Identificação dos condutores quando em competição: Em cada equipa, cada condutor tem de, a partir do início dos treinos cronometrados e durante todo o desenrolar da prova/evento, colocar no capacete uma tag RFID fornecida pela comissão organizadora da C1 EURO CUP.

8.5 – É permitido um piloto participar em mais do que uma equipa/carro na mesma corrida.

8.6 – Categorias dos condutores.

8.6.1 – Conforme a experiência de cada condutor, ser-lhe-á atribuída uma categoria:

a) Ouro - Obteve títulos em provas/eventos nacionais/internacionais de automóveis.

b) Prata - Obteve pole-position e/ou volta mais rápida e/ou vitória em corrida e/ou lugar no pódio em provas/eventos nacionais/internacionais de automóveis

c) Bronze - Nunca obteve pole-position e/ou volta mais rápida e/ou vitória em corrida e/ou lugar no pódio em provas/eventos nacionais/internacionais de automóveis.

8.6.2 – À comissão organizadora da C1 EURO CUP, reserva-se o direito de atribuir uma categoria a um piloto.

8.7 – Categorias das Equipas

8.7.1 – Conforme as categorias dos condutores que fazem parte das equipas, ser-lhes-á atribuída uma categoria:

a) Pro é constituída por:

- a.1) condutores ouro e prata
- a.2) condutores ouro e bronze
- a.3) condutores prata e bronze

b) Amador é constituída por:

- b.1) condutores bronze

c) GEN 1 é constituída por:

- c.1) condutores ouro**
- c.2) condutores prata**
- c.3) condutores bronze**

8.7.2 Inserida em cada categoria, (Pro e AM) existem as seguintes subcategorias:

- a) C1 + 45 – Média de idade dos pilotos é superior a 45 anos.
- b) C1 - 45 – Média de idade dos pilotos é inferior a 45 anos.
- c) C1 - 30 – Média de idade dos pilotos é inferior a 30 anos.
- d) C1 - NEW – 70% dos pilotos de uma equipa nunca fizeram uma prova da C1 Eurocup.

8.7.3 A comissão organizadora da C1 Eurocup reserva o direito de atribuir uma categoria a uma equipa.

Artigo 9 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E NOMES DOS CONDUTORES

9.1 – Para efeitos de afixação dos números de competição e dos nomes dos condutores, terão de ser respeitadas as dimensões e locais de afixação, de acordo com o Anexo 1 deste Regulamento e o Art. 10 das PEV 2023.

9.2 – Serão atribuídos números de competição permanentes para todas as provas/eventos, no momento da inscrição no Troféu.

9.3 – Em caso de solicitação do mesmo número, este será atribuído ao concorrente que primeiro se inscreveu na C1 Eurocup.

Artigo 10 – PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

10.1 – Ao inscreverem-se na C1 Eurocup, 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, devendo esta publicidade já estar afixada no momento das verificações técnicas iniciais e manter-se colocada durante toda a prova/evento da C1 Eurocup.

10.2 – A publicidade obrigatória será fornecida pela comissão organizadora às equipas inscritas nas provas/eventos, da C1 Eurocup.

10.3 – 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 pela comissão organizadora.

10.4 – Caso exista alguma incompatibilidade entre os patrocinadores do concorrente e a publicidade obrigatória proposta pela comissão organizadora, tem o concorrente requerer uma autorização excepcional, que será analisada pela comissão organizadora.

Artigo 11 – PNEUS

11.1 – Em ambas as competições da C1 Eurocup. Os pneus têm de ser da marca Nankang, modelo AS1, medida 155/55 R14, desde o início até ao final da prova/evento e adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial a definir pela comissão organizadora.

11.2 – O número mínimo de pneus que têm que ser utilizados por prova/evento (treinos cronometrados + corrida(s)) é de:

DATA	CORRIDA	NÚMERO MÍNIMO DE PNEUS
27 e 28 Maio	3H + 3H ESTORIL	6
2 e 3 Setembro	8H ESTORIL	6
8 a 10 Dezembro	24H PORTIMÃO	6

11.3 – Nos treinos cronometrados, os pneus novos (frente) têm de ser mantidos durante toda a sessão e não podem ser trocados de posição.

11.4 – **É obrigatório iniciar todas as corridas com 2 pneus novos no eixo dianteiro e utilizar 2 dos 4 pneus novos dos treinos cronometrados no eixo traseiro.**

11.5 – Em caso de necessidade, podem ser adquiridos mais pneus desde que autorizados pela comissão organizadora.

11.6 – Todos os pneus de utilização obrigatória têm de estar marcados conforme a organização designou para a prova/evento específico.

11.7 – As marcações dos pneus serão controladas pelos comissários técnicos da C1 Eurocup, que supervisionarão o cumprimento das mesmas.

11.8 – Numa mesma prova/evento não é permitida a troca de pneus já marcados, exceto em caso de defeito de fabrico devidamente comprovado pelo fornecedor oficial e desde que autorizada pelo colégio de comissários desportivos (CCD) da prova/evento. Nesse caso, não haverá qualquer sanção pela marcação fora do horário previsto.

11.9 – É da responsabilidade do concorrente assegurar-se que os pneus da sua viatura são corretamente marcados e/ou registados.

11.10 – Os concorrentes deverão aceitar os prejuízos resultantes de uma eventual incorreção na marcação ou registo dos pneus.

11.11 – Será da responsabilidade de cada concorrente que as marcações permaneçam intactas durante o desenrolar de toda a prova/evento.

11.12 – As marcações serão consideradas como degradadas a partir do momento em que não possam ser lidas.

11.13 – Todas as equipas que participem nos treinos cronometrados ou corridas com pneus sem marcação serão penalizadas pelo CCD, podendo a sanção a aplicar ir até à desqualificação do evento.

11.14 – É proibida a utilização de pneus marcados ou remarcados de outra viatura.

11.15 – Durante toda a duração dos treinos cronometrados os comissários técnicos da C1 Eurocup, podem verificar aleatoriamente na saída do pitlane se os pneus das viaturas estão de acordo com o regulamento.

11.16 – Se tiver de ser efetuado o controlo referido no número anterior, o condutor da viatura em questão será devidamente sinalizado pelos comissários técnicos da C1

Eurocup e terá de parar na zona que lhe é indicada pelos comissários técnicos. Após autorização dos comissários técnicos, o condutor pode entrar na pista.

11.17 – A verificação aleatória referida nos números anteriores pode ser efetuada no interior das boxes de cada concorrente durante o decorrer das sessões de treinos cronometrados.

Artigo 12 – COMBUSTÍVEL

12.1 – O carburante a utilizar será de comercialização corrente, limitado a índice octano RON 95, desde o início até ao final do evento e adquiridos exclusivamente na bomba da prova, referida no regulamento particular da mesma.

12.2 – Após as sessões oficiais de treinos cronometrados e no final de cada corrida, as viaturas de competição terão de dispor de pelo menos 3 (três) litros de combustível nos respetivos reservatórios.

12.3 – No caso de haver menor quantidade de combustível aplica-se o Art. 23.3 das PEV.

12.4 – Para efeitos de recolha de combustível aplica-se os Art. 23.5 e 23.6 das PEV.

Artigo 13 – VERIFICAÇÕES

13.1 – Em cada prova/evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente e dos condutores e da validade das licenças desportivas.

13.1.1 – Enquanto durar a atual crise pandémica Covid-19 poderá ser aplicado pelo Clube organizador da prova/evento o Art. 18.1.1 das PEV. Tal definição é feita no regulamento particular da prova/evento.

13.2 – As verificações técnicas iniciais terão o seu início após as verificações administrativas e serão efetuadas no local indicado em cada regulamento particular da prova/evento em questão.

13.3 – No final da prova/evento os **3 (três)** primeiros classificados de cada categoria, assim como outros concorrentes nomeados, serão sempre verificados tecnicamente.

13.4 – Qualquer viatura que apresente um valor fora dos parâmetros definidos no regulamento técnico, implica a desqualificação da prova/evento da C1 Eurocup a ser pronunciada pelo CCD após a entrega do relatório das ditas verificações.

Artigo 14 – FÓRMULA DA PROVA/EVENTO

14.1 – Em todas as provas/eventos integradas nas competições da C1 Eurocup:

14.1.1 – Cada equipa tem de qualificar a sua viatura, cumprindo para o efeito no mínimo uma volta lançada.

14.1.2 – Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição das equipas na grelha de partida.

14.1.3 – **Não é obrigatório todos os condutores qualificarem a sua viatura.**

14.1.4 – No caso de nenhum dos condutores de uma equipa ter efetuado o mínimo estabelecido para qualificar a viatura no decurso da sessão de treinos cronometrados, aplica-se o Art. 46.3.e) das PEV

14.2 – Treinos cronometrados:

14.2.1 – No final da sessão de treinos cronometrados será publicada a classificação provisória das viaturas que tenham efetuado os melhores tempos assinada pelo diretor

de corrida contemplando um número máximo de condutores que não poderá ultrapassar o número de viaturas admitidas à partida.

14.3 – Se um ou vários condutores fizerem tempos idênticos, a prioridade será dada aquele que tiver realizado esse tempo em primeiro lugar.

Artigo 15 - GRELHAS DE PARTIDA

15.1 – A formação da grelha de partida para as corridas da C1 Eurocup será efetuada nos termos definidos no Art. 46.5 das PEV.

15.1.1 – A grelha de partida para todas as corridas será publicada 60 (sessenta) minutos antes do seu início, depois de aprovada pelo CCD e nela figurará o nome do condutor que a equipa designou previamente e que efetuará a partida da primeira corrida.

15.2 – Para as provas/eventos da C1 Eurocup na qual se realiza uma corrida em cada dia (3H + 3H Estoril), a grelha de partida para a corrida 1 será elaborada de acordo com o Art. 46.5 das PEV. Para a corrida 2 será elaborada de acordo com classificação provisória da corrida do dia anterior.

15.2.1 – A grelha de partida para a corrida 1 será publicada 60 (sessenta) minutos antes do seu início, depois de aprovada pelo CCD e nela figurará o nome do condutor que a equipa designou previamente e que efetuará a partida da primeira corrida. A grelha para a corrida 2 será publicada após a afixação da classificação provisória da corrida 1 e a sua afixação não pode ser inferior a 30 minutos antes do início da corrida 2.

Artigo 16 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

16.1 – Em ambas as competições da C1 Eurocup existirão procedimentos de partida lançada, de acordo com o que está definido nos Art. 30.1, 30.2 e 30.9 das PEV.

Artigo 17 – PROCEDIMENTOS DE PIT STOP

17.1 – REGRAS GERAIS

17.1.1 – Qualquer reparação de carroçaria e, substituição de órgãos mecânicos, tem de ser feita dentro da garagem sendo obrigatória a existência de um extintor de incêndio adequado.

17.1.2 – A troca de pneus pode ser efetuada fora da garagem, em frente à mesma (pit lane via interior).

17.1.3 – Um máximo de 4 (quatro) assistentes devidamente identificados podem trabalhar na viatura em qualquer momento durante um pit stop, sendo definido como trabalho qualquer toque na viatura ou reabastecimento da mesma.

17.1.4 – O limite de velocidade do pit lane é de 60 km/h.

17.1.5 – Não é permitido a qualquer viatura, recuar no pit lane pelos seus próprios meios . (**ex: marcha atrás**). Caso a viatura passe o seu local no pit lane deverá ser empurrada para trás pelos assistentes da equipa devidamente identificados.

17.1.6 – A via rápida do pit lane tem de ser mantida desobstruída para permitir a passagem segura de viaturas em todos os momentos

17.2 – REABASTECIMENTO

17.2.1 – **O reabastecimento das viaturas das classes (PRO, AM, GEN 1 e UK) tem de ser realizado utilizando um “Tuff Jug” Sunoco / Fair Trails Enterprises Inc. equipado com o adaptador fornecido pela comissão organizadora.**

17.2.2 – O reabastecimento das viaturas das classes (BE) pode ser realizado utilizando uma bomba de gasolina manual.

17.2.3 – O reabastecimento tem de ser efetuado fora da garagem, em frente à mesma na zona interior do pit lane. A infração a esta regra será penalizada pelo CCD.

17.2.4 – A tampa do depósito deve estar firmemente no lugar a qualquer momento em que a viatura estiver em pista.

17.2.5 – Durante o reabastecimento, o motor tem de ser desligado e o condutor tem de sair da viatura.

17.2.6 – Durante o reabastecimento, não pode ser efetuada qualquer outra operação.

17.2.7 – O equipamento de reabastecimento não pode ser alterado de forma a aumentar a taxa de fluxo.

17.2.8 – 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. (ver Art. 48.3 das PEV)

17.2.9 – Qualquer infração ao estabelecido nos Art. implicará a aplicação de penalidades pelo CCD.

17.2.10 – Não é permitido aos membros da equipa e convidados fumar (inclusive cigarros eletrónicos) nas garagens, no pit lane ou no muro dos boxes durante o decorrer da prova/evento.

17.2.11 – O incumprimento da proibição estabelecida no número anterior implicará a desqualificação imediata da equipa da viatura em questão.

17.3 - CONTROLO DE PESOS

17.3.1 – O condutor ao entrar no pit lane para troca de condutores, poderá ser obrigado a dirigir-se à zona de controlo de pesos, devidamente acompanhado por um comissário técnico, cujo local será informado no decorrer do briefing de cada prova/evento através de aditamento o qual tem de recebido e assinado por protocolo por todos os concorrentes.

17.3.2 – Na zona de controlo, estará um comissário técnico da C1 Eurocup acompanhado pelo comissário técnico da prova ou quem este designar que irá verificar o peso de cada piloto, após ter verificado o peso presente na caixa de lastro.

17.3.3 – Posteriormente à verificação, o condutor poderá seguir pelo pit lane até à sua box para efetuar as operações necessárias

17.4 – PARAGENS OBRIGATÓRIAS E TEMPOS DE CONDUÇÃO

17.4.1 – Para a prova/evento de 3 + 3 Horas da C1 Eurocup:

17.4.1.2 – Têm de ser feitas 2 (duas) paragens obrigatórias por corrida com o tempo de loop a loop de 120 (cento e vinte) segundos.

17.4.1.3 – Todos os condutores têm de conduzir um mínimo total de 45 (quarenta e cinco) minutos e não podem conduzir mais do que 90 (noventa) minutos seguidos, em cada corrida.

17.4.1.4 – Não existem janelas de entrada nas boxes obrigatórias para as paragens.

17.4.1.5 – O condutor tem de sair da viatura pela porta do condutor, podendo o motor ficar em funcionamento, exceto durante o reabastecimento.

17.4.2 – Para a prova/evento de 8 Horas da C1 Eurocup:

17.4.2.1 – Têm de ser realizadas 5 (cinco) paragens obrigatórias nas boxes durante a corrida.

17.4.2.2 – Têm de ser feitas 2 (duas) paragens obrigatórias com o tempo de loop a loop de 360 (trezentos e sessenta) segundos e 3 (três) paragens obrigatórias com o tempo de loop a loop de 120 (cento e vinte) segundos.

17.4.2.3 – Todos os condutores têm de conduzir um mínimo total de 60 (sessenta) minutos e não podem conduzir mais do que 95 (noventa e cinco) minutos seguidos.

17.4.2.4 – Não existem janelas de entrada nas boxes obrigatórias para as paragens.

17.4.2.5 – O condutor tem de sair da viatura pela porta do condutor, podendo o motor ficar em funcionamento, exceto durante o reabastecimento.

17.4.2.6 – As equipas que realizarem apenas as 4 horas de corrida, têm de realizar 3 (três) paragens obrigatórias com o tempo de loop a loop de 360 (trezentos e sessenta) segundos.

17.4.2.7 – As equipas que realizarem apenas as 4 horas de corrida, não têm de cumprir qualquer tempo mínimo ou máximo de condução durante a corrida.

17.4.3 – Para a prova/evento de 24 Horas da C1 Eurocup:

17.4.3.1 – Têm de ser realizadas 15 (quinze) paragens obrigatórias nas boxes durante a corrida.

17.4.3.2 – Têm de ser feitas 5 (cinco) paragens obrigatórias com o tempo de loop a loop de 360 (trezentos e sessenta) segundos e 10 (dez) paragens obrigatórias com o tempo de loop a loop de 120 (cento e vinte) segundos.

17.4.3.3 – No final da corrida, todos os condutores terão de ter conduzido um mínimo total de 60 (sessenta) minutos.

17.4.3.4 – Todos os condutores não podem conduzir mais do que 95 (noventa e cinco) minutos seguidos.

17.4.3.5 – O tempo do turno, só pára de contar quando for trocado o piloto.

17.4.3.6 – No caso de um piloto ter feito um turno de condução de 60 minutos, ao realizar uma paragem, caso continue esse mesmo piloto no turno seguinte, este só poderá conduzir mais 35 minutos.

17.4.3.7 – O tempo despendido no pitlane, não conta para o tempo de condução.

17.4.3.8 – Não existem janelas de entrada nas boxes obrigatórias para as paragens.

17.4.3.9 – O condutor tem de sair da viatura pela porta do condutor, podendo o motor ficar em funcionamento, exceto durante o reabastecimento

Artigo 18 – CORRIDAS

18.1 – Haverá os seguintes tipos de prova/evento da C1 Eurocup em 2023:

18.1.2 – Uma corrida terá a duração de 360 (trezentos e sessenta) minutos.

18.1.3 – Uma corrida terá a duração de 480 (quatrocentos e oitenta) minutos. **Caso haja concorrentes nesta corrida que desejem efetuar apenas 240 (duzentos e quarenta) minutos têm de o mencionar no momento da inscrição na prova, tendo uma classificação distinta**

18.1.4 – Uma corrida terá a duração de 1440 (mil quatrocentos e quarenta) minutos.

18.2 – O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será apresentado na linha de meta, ao primeiro classificado, no final da volta durante a qual se haja esgotado o tempo total previsto para a duração da corrida.

18.3 – Em qualquer corrida só serão classificadas as Equipas que tenham realizado o arranque e completado pelo menos 2 voltas.

Artigo 19 - PARQUE FECHADO

19.1 – Apenas os oficiais de prova encarregados dos controlos técnicos podem entrar no parque fechado.

19.2 – Nenhuma intervenção, de qualquer natureza, poderá ser efetuada sem a autorização dos oficiais de prova.

19.3 – O regulamento do parque fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do parque fechado.

19.4 – O parque fechado será suficientemente grande e protegido a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada a ele possa ter acesso.

19.5 – No final da sessão de treinos livres (quando aplicável) não haverá regime de parque fechado para as viaturas.

19.6 – Imediatamente após o sinal de final de treino cronometrado (bandeira de xadrez), o regime de parque fechado será aplicado.

19.7 – Findo o período estabelecido no Art. 12.1 das PGAK, o parque poderá ser aberto por indicação do CCD.

19.8 – Imediatamente após o sinal de final da corrida ou de cada corrida (bandeira de xadrez), o regime de Parque Fechado será aplicado.

19.9 – No final da corrida, a classificação provisória será afixada de acordo com o estabelecido no Art. 12.1 das PGAK.

19.10 – Findo o período estabelecido no Art. 12.1 das PGAK, o parque poderá ser aberto por indicação do CCD.

Artigo 20 - CERIMÓNIA DE PÓDIO – PRÉMIOS

20.1 – No final de cada corrida da C1 Eurocup terá lugar a realização de um pódio.

20.2 – Na cerimónia do pódio serão entregues troféus aos 3 (três) primeiros classificados da classificação de cada categoria, devendo ser respeitada a ordem crescente (3o, 2o e 1o) da classificação para a entrega dos mesmos.

20.3 – 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 dos condutores premiados, poderá ser penalizada.

Artigo 21 - CLASSIFICAÇÃO NO TROFÉU

21.1 – Em todas as provas/eventos, cada Equipa, obterá os seguintes pontos de acordo com o lugar que lhe couber na classificação geral final:

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º	25 Pontos
2º	20 Pontos
3º	17 Pontos
4º	14 Pontos
5º	12 Pontos

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
6º	10 Pontos
7º	8 Pontos
8º	6 Pontos
9º	4 Pontos
10º	2 Pontos

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

Artigo 22 – PENALIZAÇÕES

22.1 – Para as seguintes operações aplicam-se as correspondentes penalizações:

- Reparação de carroçaria e, substituição de órgãos mecânicos, feito fora da garagem
- Mais do que 4 (quatro) assistentes a trabalharem na viatura
- Exceder o limite de velocidade no pit lane quer em treinos como em corrida
- Recuar no pit lane utilizando os seus próprios meios
- Efetuar o abastecimento com o motor em funcionamento
- Efetuar outras operações durante o abastecimento
- Não cumprimento do estipulado em relação ao vestuário obrigatório para o abastecimento
- Incumprimento dos tempos de condução
- Falta de peso do condutor

22.2.2 – Penalização:

- **Stop & Go com a duração do tempo não cumprido, mais 10 (dez) segundos.**

Exemplo: Se um condutor fizer uma paragem de 4:30 minutos em vez de 5:00 minutos terá um Stop & Go de 40 segundos.

22.3 – As infrações cometidas nos treinos cronometrados levarão à anulação dos tempos de treinos cronometrados – que se considerem necessários – ou à perda de posições na grelha de partida.

22.2.3 – Penalização após terminar a corrida:

- **Será adicionado a duração do tempo não cumprido, mais 120 (cento e vinte) segundos.**

Exemplo: Se um condutor fizer uma paragem de 4:30 minutos em vez de 5:00 minutos, será acrescentado ao tempo final da corrida 150 segundos.

Artigo 23 – DISCIPLINA

23.1 – De forma a manter a disciplina e “fair racing” todos os condutores e equipas participantes da C1 Eurocup, terão no início da época 12 créditos. Conforme a gravidade da situação, devidamente julgada pelo CCD, serão descontados créditos conforme as seguintes penalizações:

- a) Muito grave – 9 créditos condutor / 7 créditos equipa
- b) Grave – 6 créditos condutor / 4 crédito equipa
- c) Leve – 3 créditos condutor / 1 crédito equipa

23.2 – O condutor e/ou equipa que ficar sem créditos está automaticamente desqualificado da C1 Eurocup durante a presente temporada e a próxima.

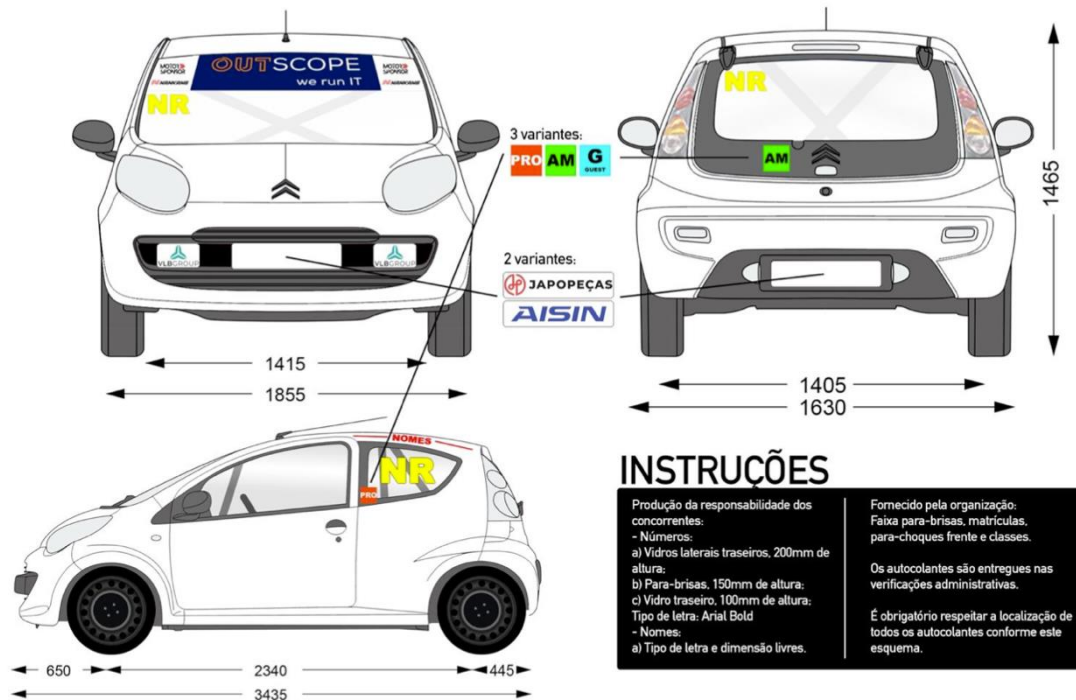
Artigo 24 - INTERPRETAÇÕES - MODIFICAÇÕES – ADITAMENTOS

24.1 – Qualquer modificação ao presente Regulamento será devidamente introduzida conforme especificado no Art. 1.6.1 das PGAK.

Artigo 25 – COMISSÃO TÉCNICA

26.1 – Comissário Técnico Chefe – João Braguez PT23/1062

ANEXO 1 DECORAÇÃO OBRIGATÓRIA



LINKS ÚTEIS:

PEV – <https://fpak.pt/index.php/documentacao/regulamentacao/prestacoes-especificas/2021-01/prestacoes-especificas-de-velocidade>

PGAK – <https://fpak.pt/index.php/centro-documentos/regulamentacao-geral>

ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
5.4/24.07	Novo	5.5 / 22.08	Novo	17.4.2.6/29.08	Novo
17.4.2.7/29.08	Novo	18.1.3/22.08	Atualizado	2.1 / 29.11	Atualizado
5.2 / 29.11	Atualizado	8.2 / 29.11	Atualizado	8.3 / 29.11	Novo
8.5 / 29.11	Novo	8.7.1 / 29.11	Atualizado	11.4 / 29.11	Atualizado
13.3 / 29.11	Atualizado	14.1.3 / 29.11	Atualizado	17.1.5 / 29.11	Atualizado
17.2.1 / 29.11	Atualizado	17.2.2 / 29.11	Novo	17.3.1	Atualizado
17.17.3.2 / 29.11	Atualizado	17.4.3.3/29.11	Atualizado	22	Eliminado
18.1.3	18.1.2 — Uma corrida terá a duração de 480 (quatrocentos e oitenta) minutos				
2.1	8 a 10 Dezembro		24H PORTIMÃO	AIA Motor Clube	PORTIMÃO
5.2	5.2 — Viaturas de volante à direita só estão autorizadas a participar integradas na categoria GUEST. As mesmas não pontuam para a classificação final da C1 EURO CUP. Em caso de serem 3 (três) ou mais inscritos/participantes terão direito a pédio final				
8.2	8.2 — C1 EURO CUP corridas com uma duração superior a 10H.				
11.4	11.4 — É obrigatório iniciar todas as corridas com 2 pneus novos no eixo dianteiro e utilizar os pneus novos dos treinos cronometrados (frente) no eixo traseiro.				
13.3	13.3 – No final da prova/evento os 4 (quatro) primeiros classificados de cada categoria, assim como outros concorrentes nomeados, serão sempre verificados tecnicamente				
14.1.3	14.1.3 – Para poder participar na corrida, todos os condutores deverão ter qualificado a sua viatura. Contudo, e por recomendação do diretor de corrida, o colégio de comissários desportivos da prova/evento (CCD) poderá excecionalmente autorizar um condutor a participar na prova/evento sem que haja cumprido esse mínimo.				
17.1.5	17.1.5 – Não é permitido a qualquer viatura, recuar no pit lane pelos seus próprios meios. Caso a viatura passe o seu local no pit lane deverá ser empurrada para trás pelos assistentes da equipa devidamente identificados.				
17.2.1	17.2.1 – O reabastecimento tem de ser realizado utilizando um “Tuff Jug” Sunoco / Fair Trails Enterprises Inc. equipado com adaptador fornecido pela comissão organizadora.				

17.3.1	<p>17.3 - TROCA DE PESOS</p> <p>17.3.1 – O condutor ao entrar no pit lane para troca de condutores, poderá ser obrigado a parar numa linha de controlo de pesos, cujo local será informado no decorrer do briefing de cada prova/evento através de aditamento o qual tem de recebido e assinado por protocolo por todos os concorrentes.</p>																
17.3.2	<p>17.3.2 – Nessa linha, estará um comissário técnico da C1 Eurocup acompanhado pelo comissário técnico da prova ou quem este designar que irá verificar o peso dentro da caixa de lastro.</p>																
17.4.3.3	<p>17.4.3.3 – Todos os condutores têm de conduzir um mínimo total de 60 (sessenta) minutos e não podem conduzir mais do que 95 (noventa e cinco) minutos seguidos.</p>																
17.4.3.5	<p>17.4.3.5 – O condutor tem de sair da viatura pela porta do condutor, podendo o motor ficar em funcionamento, exceto durante o reabastecimento.</p>																
22	<p>Artigo 22 – EQUILIBRIO DE PESOS</p> <p>De forma a equilibrar os andamentos, os 6 primeiros classificados de cada classe, ao peso mínimo da viatura (830kgs), devem adicionar para a prova/evento seguinte:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">CLASSIFICAÇÃO</th> <th style="width: 25%;">KGS</th> <th style="width: 50%;">CLASSIFICAÇÃO</th> <th style="width: 25%;">KGS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1º</td> <td>+ 24 Kgs</td> <td>4º</td> <td>+ 12 Kgs</td> </tr> <tr> <td>2º</td> <td>+ 20 Kgs</td> <td>5º</td> <td>+ 8 Kgs</td> </tr> <tr> <td>3º</td> <td>+ 16 Kgs</td> <td>6º</td> <td>+ 4 Kgs</td> </tr> </tbody> </table>	CLASSIFICAÇÃO	KGS	CLASSIFICAÇÃO	KGS	1º	+ 24 Kgs	4º	+ 12 Kgs	2º	+ 20 Kgs	5º	+ 8 Kgs	3º	+ 16 Kgs	6º	+ 4 Kgs
CLASSIFICAÇÃO	KGS	CLASSIFICAÇÃO	KGS														
1º	+ 24 Kgs	4º	+ 12 Kgs														
2º	+ 20 Kgs	5º	+ 8 Kgs														
3º	+ 16 Kgs	6º	+ 4 Kgs														
23	<p>23.1.2 – Penalizações:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 1a ocorrência: Stop & Go de 60 (sessenta segundos) ○ 2a ocorrência: Stop & Go de 360 (trezentos e sessenta segundos) ○ 3a ocorrência: Desqualificação da prova/evento <p>23.2 – Para as seguintes operações aplicam-se as correspondentes penalizações:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Incumprimento dos tempos de paragem obrigatória (loop a loop). <p>23.2.2 – Penalização:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Stop & Go com a duração do tempo não cumprido + 1 minuto. <p><i>Exemplo: Se um condutor fizer uma paragem de 4:30 minutos em vez de 5:00 minutos terá um Stop & Go de 30 segundos + 1 minuto.</i></p> <p>23.3 – As infrações cometidas nos treinos cronometrados levarão à anulação dos tempos de treinos cronometrados – que se considerem necessários – ou à perda de posições na grelha de partida.</p>																