

REGULAMENTO DESPORTIVO CSS - **GROUP 1 B**

2017

Aprovado em 28.04.2017



Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

1.1 - A Race Ready organiza em 2017 uma manifestação desportiva denominada “CSS (Classic Super Stock) Group 1 B (CSS)”, 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 CSS, 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 Categoria de classe única, denominada “Production Cup” e “Mighty Mini”, cujo Regulamento Técnico foi englobado no da CSS. Os concorrentes cujos carros se inserem nesta categoria, disputam simultaneamente **a competição** da classe em que se inserem.

Art. 2 - PROVAS PONTUÁVEIS

2.1 - O número de corridas que integram a CSS Group 1 B (CSS) é de 9 (nove) que se desenrolam nas seguintes 5 (cinco) provas:

MÊS	DATA	NOME DA PROVA	ORGANIZADOR	LOCAL
Abril	28/30	Estoril GT Open	MCE	Estoril
Junho	04	Circuito Primavera de Velocidade	CAM	Braga
Julho	08/09	Circuito Internacional de Vila Real *	Clube Automovel de Vila Real	Vila Real
Outubro	27/29	Algarve Classic Festival *	AIAMC	Portimao
Novembro	11/12	Estoril Racing Festival	MCE	Estoril

- De acordo com o calendário desportivo nacional

* Provas integradas dentro de outras competições, de acordo com o Art. 8 deste regulamento.

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

Art. 3 - LICENÇAS DESPORTIVAS

3.1 - Todos os concorrentes que participem nas provas da CSS Group 1 B 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 nos termos do Art. 20.1.1 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2017.

A participação de tais condutores nas provas da CSS Group 1 B ficará contudo condicionada às restrições impostas no Art. 20 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2017.

3.3 - Em cada prova da CSS Group 1 B serão admitidos como Concorrentes, os próprios Condutores e / ou os detentores de licenças colectivas.

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

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

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

4.1 - A inscrição em cada uma das provas pontuáveis para a CSS Group 1 B é da responsabilidade do Concorrente e deverá ser feita pelos interessados junto do promotor nos prazos estipulados pelos respectivos regulamentos particulares.

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

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

4.3 - A comissão Organizadora da CSS Group 1 B reserva-se o direito de recusar qualquer inscrição, sem ter de justificar a sua razão.

Art. 5 - CLASSIFICAÇÃO NA SÉRIE E NAS PROVAS

5.1 - Para a classificação final de cada Classe, serão considerados os resultados obtidos nas provas. Em cada prova da CSS Group 1 B, 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, a CSS Group 1 B adoptou um sistema de pontos que tem em conta o numero de carros participantes, fomentando o espirito 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
						Oito pontos para os restantes

Para contabilizar o número de equipas participantes, será utilizado o número de equipas os 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 prova de 120 minutos em Novembro recebe um coeficiente de 2x dos pontos atribuídos conforme atribuídos no Art. 5.1.1.

5.4 - Os resultados a considerar para a classificação final serão os pontos obtidos na prova de 120 minutos em Novembro a que se acrescentará os sete resultados das restantes oito provas.

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:

5.6.1 - Apenas aplicável na classe Migthy Mini.

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 provas.

5.7.3 - Nas pontuações a atribuir, são considerados em cada prova, 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 da CSS Group 1 B, 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, neles 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 Mighty Mini*.

Art. 8 - “ENDURANCES”

As provas 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 na CSS, serão sempre alvo de um tratamento independente e será publicada uma folha de resultados exclusiva da CSS.

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.

Art. 9 - REABASTECIMENTO (apenas valido na prova 250 Km do Estoril)

Por razões de segurança, os reabastecimentos serão feitos obrigatoriamente na *zona de reabastecimento*, numa zona de segurança imediatamente após a última box e com o motor da viatura desligado.

a) nas 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 prova.

A organização disponibilizará comissários que estarão munidos de um extintor, de no mínimo 5 Kg, para accioná-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 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.

Art. 10 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1 - Os veículos participantes na CSS Group 1 B devem ostentar três números (dois de lado e um na frente) de acordo com a Classe em que estejam inseridos. Estes números estão disponíveis em formato vectorial no site da CSS Group 1 B (www.Classicssuperstock.com) acompanhados dos respectivos “Pantone”.

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

10.2 - Os veículos participantes na Categoria “Production Cup” terão a base de número amarela.

10.3 - Os veículos participantes no “Trofeu Mighty Mini” terão a base de número verde

Art. 11 - NÚMERO DE PILOTOS

11.1 - Cada carro pode ser inscrito com um ou dois pilotos, excepto na prova de 120 minutos, onde o número mínimo de pilotos é de 2 (dois) e o máximo de 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 - Provas de 2 x 20 minutos

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

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

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

12.2 - Prova 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 - Provas integradas em outras organizações. Seguir-se-á a regulamentação desportiva desta organização.

Art. 13 - COMISSÃO TÉCNICA / COMISSÃO ORGANIZADORA

13.1 - 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 prova quando isso se justificar.

- Coadjuvar os Comissários Técnicos da prova 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.

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

13.3 - Comissão Organizadora - Diogo Ferrão

Guillermo Velasco

Micaela Moreira

Comissário Técnico Permanente: Manuel Moisés

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

Art. 14 - PARQUE FECHADO

14.1 - 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.

14.2 - 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.

14.3 - 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 prova 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.

14.4 - Será posta à disposição dos concorrentes, o uso de uma balança durante todo o fim-de-semana de prova. 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. 15 - TREINOS/TESTES PRIVADOS

15.1 - 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. 16 - PENALIZAÇÕES

16.1 - 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 ultimo 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:

16.2 - 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.

16.3 - 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.

16.4 - 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. 17 - RECLAMAÇÕES

17.1 - Quaisquer eventuais reclamações ou apelos devem ser apresentados nos termos definidos no CDI bem como no Art. 14 das PGAK.

Art. 18 - ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

18.1 - 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