

Historic Endurance 2017

Aprovado em 22/06/2017



REGULAMENTO

Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

1.1 - O Historic Endurance em colaboração com os seus parceiros e patrocinadores, organizará uma manifestação desportiva reservada, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), denominada "Historic Endurance" a qual se regerá por ordem preferencial e sequencial pelo Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Velocidade (PEV), pelos Regulamentos Desportivo e Técnico aplicáveis e pelo presente Regulamento.

1.2.1 - No Historic Endurance 2017, não serão disputados TITULOS, cada prova é independente

1.2.2 - Os casos não previstos neste regulamento, assim como todas as eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Comissão Organizadora da "Historic Endurance" que submeterá tais decisões à ratificação da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

Art. 2 - COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora dos "Historic Endurance" é constituída por:

Diogo Ferrão

Guillermo Velasco

Micaela Moreira

Art. 3 - LICENÇAS

3.1 - Todos os condutores e concorrentes que participem na "Historic Endurance" devem ser titulares de licença Nacional B (ou superior) ou equivalentes no caso de licenças emitidas por outras ASN, válidas de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

3.2 - Cada equipa poderá ser composta por um (1) a quatro (4) condutores.

3.3 - Poderão ainda participar condutores com idade igual ou superior a 16 anos que sejam detentores de Licença Desportiva Nacional (ou superior) emitida pela FPAK nos termos do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas.

A participação de tais condutores nas provas nos "Historic Endurance" ficará contido condicionada às restrições impostas no Art. 20 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas.

3.3.1 - Lembra-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 dela necessitarem, tal licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respectivo condutor.

3.4 - Na "Historic Endurance", serão admitidos como concorrentes, os próprios condutores (desde que tenham licença de concorrente/conductor) e / ou os detentores de licenças colectivas.

No caso de o concorrente não ser o próprio condutor, este deverá ser obrigatoriamente titular de uma licença nacional (ou superior) em vigor, de acordo com o estipulado no regulamento de emissão de licenças desportivas da FPAK.

Art. 4 - CALENDÁRIO ANUAL

4.1 – As corridas que integram o Historic Endurance serão:

NOME DA PROVA	ORGANIZADOR	LOCAL
48ºcircuito Internacional de Vila Real	CAVR	Vila Real
Estoril Classic	MCE	Estoril
Algarve Classic Festival	AIA Motor Clube	Portimão
250Km Estoril	MCE	Estoril

- De acordo com o Calendário Desportivo Nacional

Art. 5 - VIATURAS ADMITIDAS

5.1 - Serão admitidas a participar as viaturas convidadas pelo comité organizador e que estejam preparadas segundo as regras internacionais do anexo K publicado pela FIA. As viaturas admitidas serão as convidadas para participar em cada evento. É recomendada a consulta preventiva através do nosso departamento técnico antes de ser efectuada uma modificação às especificações actuais da viatura.

5.1.1 - Categoria H-1965 - Período F

Viaturas de Turismo Especiais, e de Grande Turismo Especiais (Grupos TS e GTS) .Estas viaturas têm de estar em harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI e dispor preferencialmente de Ficha FIA Historic Technical Passport (HTP). Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA até 31/12/1965, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior à data anteriormente referida.

5.1.2 - Categoria GTP & SportsCars - Período F

Viaturas de Grande Turismo Especiais (GTP) para além de Sport Protótipos com especificações correspondentes ao mesmo período até 2000 cm3. Estas viaturas têm de estar em harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI e dispor preferencialmente de Ficha FIA Historic Technical Passport (HTP). Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA até 31/12/1965, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior à data anteriormente referida.

5.1.3 - Categoria H-1971 - Período G

Viaturas de Turismo Especiais e de Grande Turismo Especiais (Grupos TS e GTS), que estejam em harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI (e seus Anexos VIII e IX aplicáveis ao período G1) que tenham possuído homologação FIA/FISA em Grupos 2 ou 4 (períodos "G1 e G2") e disponham preferencialmente de Ficha FIA Historic Technical Passport (HTP). A comissão organizadora pode também aceitar viaturas que possuam apenas passaporte técnico nacional emitido por uma ASN da FIA. Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA entre 01.01.1966 e 31.12.1971, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior à data anteriormente referida.

5.1.4 - Categoria H-1976 - Períodos H1 e H2

a) Viaturas de Turismo e de Grande Turismo (Grupos TS e GTS), que estejam de harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI, que tenham possuído homologação FIA no Período H1 e H2 em Grupos 2 ou 4 e disponham preferencialmente de Ficha FIA Historic Technical Passport (HTP).

A comissão organizadora pode também aceitar viaturas que possuam apenas passaporte técnico nacional emitido por uma ASN da FIA.

Para esta Categoria, só serão válidas as Fichas de Homologação e extensões emitidas pela FIA entre 01.01.1972 e 31.12.1976, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior à data anteriormente referida.

Dentro desta categoria não serão admitidos veículos Ford Escort com motor BDG ou Porsche 911 com especificações RSR (Contactar departamento Técnico do Historic Endurance para mais esclarecimentos).

5.1.5 - Categoria H-C

Viaturas não pertencentes a nenhuma das categorias acima mencionadas, ou que as características da mesma não estejam de acordo com o Passaporte Técnico, Ficha de Homologação ou documentos de circulação do modelo. Certa viatura pode ser considerada elegível para participar na prova "Historic Endurance, se a comissão organizadora considerar que a mesma beneficiará a generalidade dos concorrentes, o espectáculo e a organização.

A - A classificação das viaturas é validada pela data das alterações que figurem na respectiva Ficha de Homologação e não pela data do Livrete da viatura.

Ex.: Uma viatura com matrícula de 1973, pode inscrever-se como Histórico 71, desde que não beneficie de nenhuma homologação posterior a 31.12.1971, devendo, no entanto, respeitar as alterações estéticas do ano em que se inscreve (farolins, grelhas, etc.). Assim, ao optar por uma determinada Categoria, deve eliminar-se toda e qualquer alteração homologada após esse período.

B - Para todos os efeitos só as Fichas de Homologação emitidas pela FIA serão consideradas válidas.

Art. 6 - PNEUS

6.1 - Os Pneus autorizados são:

1. Categoria H-1965, Categoria GTP & SportsCars e Categoria H-1971: Avon CR6ZZ ou Dunlop Racing: "M" ou "L" com borracha CR65 ou CR82

2. Para as restantes categorias, são também permitidos os pneus Toyo Tyres R888 "GG"

6.2 - O Handicap Geral de paragem nas boxes é de 105 segundos (cento e cinco segundos)

6.3 - Excepcionalmente e apenas em caso de força maior, outros pneus poderão ser usados em último caso pelos concorrentes. O comité organizador deverá impor uma penalização de "Handicap" diferenciada em função dos pneus aprovados para aquela circunstância extraordinária.

6.4 - Para as equipas com os pneus Dunlop ou Avon acima descritos, o handicap de paragem nas boxes será reduzido em 45 segundos. As equipas durante as verificações técnicas iniciais terão de confirmar os pneus que irão utilizar junto dos comissários técnicos para determinar o handicap final.

Art. 7 - JURISDIÇÃO

7.1 - Todos os concorrentes / condutores da "Historic Endurance", ao entregarem o seu boletim de Inscrição da prova devidamente preenchido, aderem, sem restrições, ao presente regulamento.

7.2 - À Comissão Organizadora da "Historic Endurance" não poderá ser imputada qualquer responsabilidade no que respeita a acidentes e suas consequências, quer tenham sido causados pelos concorrentes, quer tenham sido estes as vítimas, quer provenham ou não da viatura participante. Do mesmo modo não lhe será imputada qualquer responsabilidade, quanto às consequências de infracção às leis, regulamentos e códigos em vigor, as quais cabem aos infractores.

Art. 8 - PUBLICIDADE

8.1 - Ao inscreverem-se na "Historic Endurance" os concorrentes obrigam-se a manter afixada nas carroçarias das viaturas que lhe foram atribuídas, a publicidade da Comissão Organizadora constante no plano "Publicidade Obrigatória" anexo a este regulamento, nos locais e moldes

indicados. Nenhuma outra publicidade poderá ser afixada nas zonas reservadas à publicidade dos organizadores e indicadas no plano anexo a este regulamento.

8.2 - A Comissão Organizadora da “Historic Endurance”, os respectivos patrocinadores e as entidades que colaboram na organização desta manifestação desportiva, reservam-se o direito de utilizar livremente e sem limitação de tempo em todos os países, e sob todas as formas, a participação dos concorrentes e condutores, assim como os resultados por eles obtidos.

Art. 9 - INSCRIÇÕES NAS PROVAS - TAXA DE INSCRIÇÃO - SEGURO

9.1 - A inscrição para as “Historic Endurance” é efectuada por convite por parte da Comissão Organizadora e será feita por esta junto das entidades organizadoras das diferentes competições, nos prazos estipulados nos respectivos regulamentos particulares.

9.2 - TAXA DE INSCRIÇÃO NAS PROVAS - SEGURO

9.2.1 - A inscrição em cada prova do Historic Endurance é por convite da organização a um carro ou piloto específico.

9.2.2 - Deverá obrigatoriamente ser cobrado o prémio de seguro de responsabilidade civil a todos os concorrentes e/ou condutores.

Art. 10 - EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO

10.1 - Na prova dos “Historic Endurance”, cada equipa poderá ser constituída entre 1 e 4 condutores. É autorizado que um mesmo condutor se inscreva em duas equipas diferentes.

10.2 - Em caso de força maior devidamente comprovado, poderá o CCD autorizar que um dos condutores inscritos na prova, não a realize.

a) Caso esta alteração ocorra após a realização dos treinos cronometrados o condutor participante começará a corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último).

10.3 - Identificação dos condutores

a) No caso de uma equipa com dois ou mais condutores, cada condutor terá de obrigatoriamente e durante todo o desenrolar da prova, colocar no pulso a pulseira identificadora que lhe será entregue nas verificações administrativas pela organização da prova.

b) Essa pulseira em cores diferentes servirá como identificação dos condutores, durante os treinos cronometrados, e no seu turno de condução nas corridas.

Exemplo:

b.1) Azul para o 1º Conductor designado nas verificações administrativas.

b.2) Amarelo para o 2º Conductor designado nas verificações administrativas.

c) No caso de uma equipa com um único condutor será fornecida pelo clube organizador da prova na altura das verificações administrativas 1 (uma) única pulseira que se destina à identificação do condutor.

Art. 11 - VERIFICAÇÕES

11.1 - ADMINISTRATIVAS

a) Nos Historic Endurance, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do condutor, chefe de equipa, equipa / assistentes, validade das licenças desportivas.

11.2 - EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

a) De acordo com o descrito no Anexo L da FIA e artigo 11.2 das PGAK.

11.3 - TÉCNICAS

As verificações técnicas iniciais terão o seu início após as verificações Administrativas e serão efectuadas no local indicado em cada regulamento particular da prova em questão.

11.4 - TÉCNICAS FINAIS

As verificações técnicas finais decorrerão nas boxes da organização, sendo os concorrentes informados no final da prova se a sua viatura foi designada para ser verificada, devendo nesse caso, seguir as instruções que lhe forem transmitidas pelos oficiais da prova.

Art. 12 - FÓRMULA DA PROVA

12.1 - TREINOS OFICIAIS

12.1.1 - Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração entre 20 a 60 minutos. Em casos de força maior o tempo de treinos poderá ser alterado.

12.1.2 - Excepto casos excepcionais analisados pelo colégio de comissários, nenhum condutor poderá tomar parte numa corrida sem ter participado numa sessão de treinos cronometrados e ter realizado um tempo que o qualifique, mesmo no caso em que a equipa seja composta por 2 ou mais condutores.

12.2 - GRELHA DE PARTIDA

12.2.1 - No final da sessão de treinos cronometrados será publicada a classificação das viaturas que tenham efectuado os melhores tempos, assinada pelo Director da Corrida, e contemplando um número máximo de condutores. Se um ou vários condutores fizerem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que tiver feito esse tempo em primeiro lugar.

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

12.2.3 - A grelha de partida para a 2ª (segunda) corrida será elaborada em função dos resultados da 1ª (primeira) corrida e será publicada 60 minutos antes do seu início.

12.3 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

a) Os procedimentos de partida para as corridas serão (partida rolante) de acordo com o CDI. Nos circuitos em que exista a possibilidade de verificação por cronometragem, só será permitido ultrapassar após a linha de partida. Tal será anunciado durante o briefing.

12.4 - PROVA

12.4.1 - Cada corrida do "Historic Endurance" terá uma duração entre os 20 e 121 minutos de acordo com o regulamento particular da prova. 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.

12.4.1 - Só serão classificadas as equipas que tenham completado um número de voltas igual ou superior a 75 % (setenta e cinco por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior) realizadas pelo vencedor da sua categoria (H65, H71, H76, e HC).

12.5 - PARAGEM NO PIT LANE - TROCA DE CONDUTORES

a) Durante a corrida, em cada janela de troca de pilotos, cada equipa deverá efectuar uma paragem no Pit Lane (via interior) para troca de condutores exclusivamente na área reservada para tal (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) ou em frente à boxe de cada equipa, será o Director de Corrida ou de Prova que comunicará no briefing.

b) No caso de participação a "Solo", é igualmente obrigatório efectuar uma paragem no Pit Lane não se efectuando (neste caso) qualquer troca de condutores.

c) Em cada janela de troca de pilotos, a viatura terá que permanecer totalmente imobilizada no valor do handicap, ou no valor do handicap atribuído ao veículo segundo a lista de handicaps

d) A contagem do tempo obrigatório de paragem terá início a partir do momento em que a viatura fique totalmente imóvel na zona de troca de condutores.

e) O período de paragem nas boxes poderá ser controlado pelos comissários de boxes, mas a gestão do tempo de imobilização de cada viatura será da exclusiva responsabilidade da própria equipa.

A organização fará o controlo através dos *transponders* utilizando os loop colocados no início e final do pitlane.

h) São permitidos durante a corrida, os reabastecimentos de óleos lubrificantes e outras operações mecânicas na zona das boxes, após os sessenta segundos de paragem para troca de pilotos. O tempo em que o carro está a ser assistido mecanicamente, não conta para o tempo de paragem de troca de pilotos.

12.6 - Janelas de troca de pilotos:

O número e a altura das janelas de paragem no pitlane assim com a zona de neutralização serão comunicados aos participantes durante o Briefing e estará disponível na “Tabela de Handicap” que será distribuída no briefing e estará sempre disponível do “quadro oficial de prova”.

Em circunstâncias normais, terá de ser efectuada entre o 20º e o 30º minuto da corrida (nunca antes do minuto 20m.00s.000 e nunca depois do minuto 29m.59s.999).

d) A contagem do tempo iniciar-se-á a partir do momento em que for dado o sinal de partida para a corrida. O controlo do tempo de entrada será efectuada pela cronometragem através do loop de entrada do Pit Lane.

e) Durante o tempo de troca de Piloto, apenas poderá ser controlado os níveis de óleo e Pneus. Qualquer outra reparação ou modificação ao carro terá de ser efectuada dentro da boxe, de forma a não obstruir o Pitlane.

12.7 - Handicap de condutor “Solo”

a) Durante as paragens obrigatórias no pitlane, no caso do mesmo condutor se mantiver ao volante da viatura será aplicado um Handicap adicional ao condutor de 5 (cinco) segundos, que será somado ao tempo de Handicap obrigatório.

12.8 - 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 deste mecânico 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 condutor aberta.

c) Durante o decorrer das operações de reabastecimento não é permitida a troca de condutores. Contudo, as equipas podem usar 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 dos loop colocados 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. 13 - PENALIZAÇÕES

13.1 - 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: saída do último lugar da grelha de partida

a.3) terceira infracção: aplicação do a.2) e multa no valor de 500€

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:

13.2 - 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.

13.3 - 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.

13.4 - 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. 14 - ESPECÍFICOS

14.1 - No caso do veículo sair de pista, é possível receber ajuda dos comissários para continuar em prova. Esta ajuda inclui ser rebocado até às boxes.

14.2 - Todas as reparações à viatura são aceites, excepto a mudança de chassi ou monocoque.

14.3 - De acordo com o anexo K, não são permitidas quaisquer comunicações radio ou de dados entre o condutor / veículo e a restante equipa, incluindo o uso de telemóvel.

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 20 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 Colégio de Comissários Desportivos, as seguintes verificações técnicas em parque fechado: pesagem das viaturas, medição da altura ao solo, verificação da legalidade dos pneus, jantes e travões.

Art. 16 - CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS

16.1 - No final da corrida dos “Historic Endurance” serão estabelecidas, obrigatoriamente, as seguintes classificações:

- a) Categoria H 1965
- b) Categoria GTP & Sports Cars
- b) Categoria H 1971
- c) Categoria H 1976
- d) Categoria H-C

16.2 - Para definição da classificação final da corrida em cada categoria (H1965, H1971, H1976, e H-C) dos “Historic Endurance” será considerado por extrapolação de cada corrida e por ordem sequencial decrescente, o maior número de voltas que cada equipa haja completado em cada uma das categorias, entre o momento da partida da corrida e o momento em que lhe é mostrado o sinal de final de corrida (bandeira de xadrez).

Art. 17 - CERIMÓNIA DE PÓDIO - PRÉMIOS

17.1 - No final da corrida do “Historic Endurance”, terá lugar a realização de um pódio.

17.2 - 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.

- Aos três primeiros classificados das seguintes categorias (H1965, H1971 e H1976)

- Aos três primeiros classificados com viaturas de cilindrada inferior a 1300 cm3

17.3 - Será obrigatoriamente atribuída uma taça à equipa feminina melhor classificada no conjunto de todas as categorias.

Nota: No caso de numa qualquer categoria não existir um número mínimo de 3 (três) participantes na categoria, não haverá obrigatoriedade por parte do organizador da entrega de qualquer prémio. Esta regra serve para assegurar que cada troféu do Historic Endurance é o reconhecimento de uma excelente prova dos pilotos, automóvel e equipa e que não está garantido à partida.

17.4 - Todos os prémios são acumuláveis.

17.5 - Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova sem prévia justificação por parte de condutor (es) premiado (s), será punida disciplinarmente.

Art. 18 - CREDENCIAIS DE ACESSO

18.1 - A todos os concorrentes devidamente inscritos em cada uma das provas serão entregues pelo clube organizador os respectivos passes de acesso.

Art. 19 - SAFETY CAR

19.1 - De acordo com o art. 2.9.14 do Anexo H do CDI, durante a intervenção do “Safety Car”, os veículos em competição poderão parar na sua boxe, mas só poderão voltar à pista quando a luz verde, à saída das boxes, estiver acesa.

Esta estará sempre acesa, excepto quando o “SC” e a linha de veículos que o seguem passarem, ou estiverem prestes a passar, pela linha de saída das boxes. Qualquer veículo que regresse à pista, deverá fazê-lo a velocidade apropriada, até atingir o final da fila de veículos que segue atrás do “Safety Car”. Em determinadas condições, o Director da Prova poderá pedir ao “Safety Car” para entrar nas boxes. Nesse caso, e desde que as luzes rotativas laranja do “Safety Car” permaneçam acesas, todos os veículos deverão segui-lo em direcção às boxes, sem se ultrapassarem. Qualquer veículo que entrar nas boxes nestas condições poderá parar na garagem atribuída à sua equipa.

Art. 20 - ESPIRITO DA “Historic Endurance”

20.1 - O “Historic Endurance” é uma manifestação desportiva criada para permitir que entusiastas possam pilotar os seus carros de competição de uma forma agradável e divertida.

De forma a garantir a diversão e o bom ambiente entre todos os participantes a organização decidiu aplicar a regra inglesa dos três C:

No Contact - No Cheating - No Complaining (proibido o contacto entre viaturas, proibida a “batotice” e o “Mau Perder”, na forma de protestos formais ou outros).

Art. 21 - ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

21.1 - Qualquer modificação ao presente regulamento, será introduzida no texto regulamentar de acordo com o Art. 2.2 das PGAK

21.2 - 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