

250 KM do Estoril 2014

REGULAMENTO



VISA Nº 245/XV/2014 - 14.11.2014

Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

1.1 - O Historic Endurance em colaboração com o MCE, CRM e a Formula G e outros seus parceiros e patrocinadores, organizará no dia **29 de Novembro de 2014** uma manifestação desportiva, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), denominada “250 Km do Estoril” a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Circuitos (PEC), pelos Regulamentos Desportivo e Técnico aplicáveis 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 eventuais dúvidas originadas pela sua interpretação, serão analisados e decididos pela Comissão Organizadora da “250KM DO ESTORIL” que submeterá tais decisões à ratificação da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

Art. 2 - COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora dos “250Km do Estoril” é assim constituída:

Diogo Ferrão

Luís Mota

Guillermo Velasco

Art. 3 - LICENÇAS

3.1 - Todos os Condutores e Concorrentes que participem nos “250 Km do Estoril” devem ser titulares de licença Nacional B (ou superior), válida para o ano em curso, de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

3.2 - Cada equipa poderá ter entre 1 (um) a 4 (quatro) condutores inscritos. No caso de equipas que pontuem para o campeonato “Classic Super Stock”, o mínimo de condutores será de 2 e o máximo de 3.

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 Art. 20.1.1 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2014.

A participação de tais Condutores na prova nos “250 Km do Estoril” ficará contudo condicionada às restrições impostas no Art. 20 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas 2014.

3.3.1 - 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 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 - Nos “250KM DO ESTORIL”, serão admitidos como Concorrentes, os próprios Condutores (desde que tenham licença de concorrente/condutor) e / ou os detentores de licenças colectivas.

No caso de o Concorrente não ser o próprio Condutor, o Concorrente 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 - VIATURAS ADMITIDAS

4.1 - 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 nosso departamento técnico que antes de ser efectuada uma modificação às especificações actuais da viatura.

4.1.1 - Categoria H-1965 - Período F

Viaturas de Turismo Especiais, e de Grande Turismo Especiais (Grupos TS, GTS e GTP) além de Sport Protótipos com especificações correspondente ao mesmo período até 2000 cm³. Estas viaturas têm de estar em harmonia com o actual Anexo "K" ao CDI 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 até **31/12/1965**, não sendo aceites quaisquer extensões ou aditamentos a essas Fichas de Homologação emitidos em data posterior à data anteriormente referida.

4.1.2 - Categoria H-1971 - Período G

Viaturas de Turismo Especiais e de Grande Turismo Especiais (Grupos TS e GTS), que estejam de 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.

4.1.3 - 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.

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

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

4.1.4 - 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 “250KM do Estoril, 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 é que serão consideradas válidas.

4.1.5 - Classic Super Stock

4.1 - Carros inscritos de acordo com as regras “Classic Super Stock” terão de estar de acordo com o regulamento desportivo e técnico da “Classic Super Stock” aprovado pela FPAK.

Art. 5 - PNEUS

5.1 - Sem exceções, nenhum carro pode utilizar pneus “Slick”

Os únicos Pneus autorizados são:

1. Dunlop Racing: “M”or “L” ou CR65 Spec.
2. Avon CR6ZZ
3. Toyo Tyres R888 “GG”

4. 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.

5.2 - Para as equipas com os Pneus Dunlop ou Avon acima descritos, o Handicap de paragem nas boxes será reduzido em 30 segundos. As equipas durante as verificações técnicas terão de confirmar os pneus que irão utilizar à organização.

Art. 6 - JURISDIÇÃO

6.1 - Todos os Concorrentes / Condutores da “250KM DO ESTORIL”, ao entregarem o seu Boletim de Inscrição da prova devidamente preenchido, aderem, sem restrições, ao presente Regulamento.

6.2 - À Comissão Organizadora da “250KM DO ESTORIL” não poderá ser imputada qualquer responsabilidade no que respeita a acidentes e suas consequências, quer tenham sido causados pelos Concorrentes, quer hajam 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. 7 - PUBLICIDADE

7.1 - Ao inscreverem-se na “250KM DO ESTORIL” os Concorrentes obrigam-se a manter afixada nas carroçarias das viaturas que lhe foram atribuídas, a publicidade da Comissão Organizadora constante no plano 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.

7.2 - A Comissão Organizadora da “250KM DO ESTORIL”, os respectivos Patrocinadores e as entidades que colaboraram 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. 8 - INSCRIÇÕES NAS PROVAS - TAXA DE INSCRIÇÃO - SEGURO

8.1 - A inscrição para as “250KM DO ESTORIL” 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.

8.2 - TAXA DE INSCRIÇÃO NAS PROVAS - SEGURO

8.2.1 - A taxa de inscrição em cada prova da “250KM DO ESTORIL” será acordada com o Clube Organizador.

8.2.2 - 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. 34 das PGAK.

Art. 9 - EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

a) De acordo com o descrito no Art.17 das PGAK 2014.

b) Dispositivos de Retenção da Cabeça aprovados pela FIA

Nos termos do Capítulo III do Anexo L ao CDI no seu Art. 3, é fortemente recomendado que todos os Condutores utilizem um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA em todas as provas de velocidade em circuito.

Art. 10 - EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO

10.1 - Na prova dos “250KM DO ESTORIL”, cada Equipa poderá ser constituída entre 1 e 4 Condutores. No caso de equipas que pontuem para o campeonato “Classic Super Stock”, o mínimo de condutores será de 2 e o máximo de 3.

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 (conf.10.1), 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 Condutor designado nas verificações administrativas.

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

c) No caso de uma Equipa com um único Condutor (conf. 10.2), será fornecida pelo clube organizador da prova na altura das Verificações Administrativas 1 (uma) única pulseira que se destina à identificação do condutor.

Exemplo:

c.1) Verde para o Condutor designado no boletim de inscrição.

d) Cada condutor deverá colocar a sua pulseira no pulso que ficar mais próximo da janela, sendo da responsabilidade do condutor a sua colocação e respectiva manutenção.

Art. 11 - VERIFICAÇÕES

11.1 - ADMINISTRATIVAS

a) Nos 250Km do Estoril, 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 - 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.

11.3 - 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 de 60 minutos. Em casos de força maior o tempo de treinos poderá ser alterado.

12.1.2 - Excepto nos casos previstos no Art. 30.4 das PEC, 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

12.2.2 - A formação da grelha de partida para cada uma das corridas será constituída nos termos definidos nos Art. 32 das PEC.

12.2.3 - 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.

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

12.3 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

a) Os procedimentos de partida para as duas corridas serão os que estão definidos nos Art. 33.9 das PEC (partida rolante).

12.4 - PROVA

12.4.1 - A prova da “250KM DO ESTORIL” será obrigatoriamente disputada numa corrida com a duração de 121 minutos ou 250km (60 voltas).

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 por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior) realizadas pelo vencedor da sua Categoria (H65, H71, H76 e H-C).

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) Essa paragem terá de ser realizada exclusivamente na mesma zona prevista para a troca de Condutores (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) e deverá respeitar os mesmos e exactos termos definidos no Art. 53 das PEC.

d) Em cada janela de troca de pilotos, a viatura terá que permanecer totalmente imobilizada no valor do Handicap, ou no valor do handicap + 5 segundos, no caso de o mesmo condutor ficar ao volante da viatura.

f) 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.

g) O período de paragem será controlado pelos comissários e cronometragem da prova, mas a gestão do tempo de imobilização de cada viatura será da única e exclusiva responsabilidade da própria equipa.

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:

- a)** A primeira paragem obrigatória terá de ser efectuada entre o 25º e o 35º minuto da corrida (nunca antes do minuto 25m.00s.000 e nunca depois do minuto 34m.59s.999).
- b)** A segunda paragem obrigatória terá de ser efectuada entre o 50º e o 65º minuto da corrida (nunca antes do minuto 55m.00s.000 e nunca depois do minuto 64m.59s.999)
- c)** A terceira paragem obrigatória terá de ser efectuada entre o 85º e o 95º minuto da corrida (nunca antes do minuto 85m.00s.000 e nunca depois do minuto 94m.59s.999).
- d)** Durante a corrida existirão 3 janelas de troca de pilotos. 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 efectuado 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 não troca de condutor

- 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 obrigatórios.

12.8 - Reabastecimento:

Por razões de segurança, os reabastecimentos serão feitos obrigatoriamente na “zona de reabastecimento”, numa zona de segurança imediatamente após a ultima 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 e estando esta com as quatro rodas no solo.
- 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. O controlo desta regra será feito através de baías electronicas colocadas no início e final do pitlane. 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.
- e)** Mesmo que um carro não necessite de reabastecer, uma das suas paragens nas boxes de cada equipa terá de demorar 4m e 20segundos 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 dos CD 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: 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 punidos com um stop and go de 10 segundos. Se uma equipa for responsável por um segundo contacto, será imediatamente desqualificada.

13.4 - As decisões tomadas pelos CD no que se refere à anulação de tempos, perca de lugares na grelha, aplicação de drive through e outras penalizações, 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

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 dos Comissários Desportivos, 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 dos Comissários Desportivos, podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

Art. 16 - CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS

16.1 - No final da corrida dos “**250KM DO ESTORIL**” serão estabelecidas, obrigatoriamente, as seguintes classificações:

- a)** Categoria H 1965
- 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 “**250KM DO ESTORIL**” será considerado por extração 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 “**250KM DO ESTORIL**”, 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
- Às respectivas equipas e Pilotos da “Classic Super Stock”, de acordo com o regulamento da competição aprovado na FPAK.

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 250KM DO ESTORIL 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. 33.4 das PGAK 2014, 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 - SAFERY 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 DOS “250KM DO ESTORIL”

20.1 - O “**250KM DO ESTORIL**” 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 em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

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