



Art. 1 – ORGANIZAÇÃO

1.1. A **Race Ready - Eventos e Publicidade** em colaboração com os seus Patrocinadores, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), organiza uma manifestação desportiva reservada denominada **Single Seater Series (SSS)**, 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 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 Single Seater Series, que submeterá tais decisões à ratificação da FPAK.

1.3. Esta série destina-se a monolugares que se enquadrem com as características estipuladas nas classes descritas no Art. 7. O promotor poderá ainda enquadrar nas classes existentes fórmulas que considere adequados, mas não estejam atualmente mencionados na respetiva lista de elegibilidade.

1.4. Esta Série não terá um vencedor absoluto, mas sim vencedores a cada uma das classes definidas no Art.7. A classe INV não terá pontuações, nem pódios.

1.5. Para pilotos com pouca experiência existe a Rookies Cup com as seguintes regras:

1.5.1. Todos os participantes devem utilizar formulas da classe Formula Ford Zetec (ZT) ou Formula Fun.

1.5.2. Todos os participantes para pontuarem na Rookies Cup devem colocar no formula na parte inferior do seu nome o logo Rookies Cup.

1.5.3 – São elegíveis para esta classificação os pilotos que no início da época não tenham participado em 5 ou mais provas/eventos de velocidade em circuito e que não tenham vencido a Rookies Cup no passado.

1.5.4. É da responsabilidade dos pilotos fazer chegar à comissão organizadora uma declaração de palmares (ou ausência deste), que será submetida à FPAK para verificação.

Data	Nome da Prova/ Evento	Organizador	Local
16/17 Maio	Algarve Iberian Racing	AIA Motor Club	Portimão
06/07 Junho	Jarama Classic	RACE	Jarama
19 Julho	Estoril Summer Festival	MCE	Estoril
31 Out./01 Nov.	Algarve Classic Festival	AIA Motor Club	Portimão
05/06 Dezembro	Estoril Endurance Festival	MCE	Estoril

Art. 2 – PROVAS/EVENTOS PONTUÁVEIS

2.1. O número de provas/eventos que integram a Single Seater Series são 5 (cinco), e que se desenrolam de acordo com o seguinte calendário desportivo:

2.1.1. Se uma prova/evento for cancelada por motivos de força maior a Comissão Organizadora da Single Seater Series reserva-se no direito de aumentar ou reduzir o número de corridas ou de incluir um tipo diferente de prova/evento como substituição.

2.1.2. A Comissão Organizadora da Single Seater Series reserva-se o direito de modificar o presente calendário, substituindo, suprimindo, anulando ou alterando a data de qualquer das provas/eventos, mediante a prévia autorização da FPAK.

2.1.3. A Single Seater Series será anulada, se não forem disputados, no mínimo, 2 (duas) provas/eventos previstos em 2.1.

Art. 3 – COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora da Single Seater Series é assim constituída:

Organizador	Race Ready, Lda		
Morada	Estrada Paço de Arcos, 66 2735-308 Cacém		
E-mail:	info@raceready.pt	Web:	https://www.raceready.pt/singleseaterseries
Representado por:	Diogo Ferrão Ana Esteves Miguel Pinto Coelho		

Art. 4 – LICENÇAS DESPORTIVAS

4.1. Todos os concorrentes/pilotos que participem nas provas/eventos da Single Seater Series devem 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.

4.2. Poderão ainda participar pilotos com idade igual ou superior a 16 anos, que sejam detentores de licença desportiva nacional B ou superior válida. A participação de tais pilotos nas provas/eventos da Single Seater Series 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 piloto.

4.4. Em cada prova/evento da Single Seater Series serão admitidos como concorrentes, os próprios pilotos e/ou os detentores de licenças coletivas. No caso de o concorrente não ser o próprio piloto, o concorrente tem de ser titular de uma Licença nacional B ou superior válida para o ano em curso.

Art. 5 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS/EVENTOS

5.1. A inscrição em cada uma das provas/eventos pontuáveis para a Single Seater Series é da

responsabilidade do concorrente e deverá ser feita no website <https://www.raceready.pt/singleseaterseries> nos prazos estipulados pelos respetivos regulamentos particulares.

5.2. A taxa de inscrição será definida pela organização em função de cada evento.

5.2.1. 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 pilotos, nos termos definidos nas PGAK.

5.3. De acordo com o CDI a comissão organizadora da Single Seater Series pode recusar a inscrição numa prova/evento de um piloto(s) ou equipa(s), deverá informar o interessado assim como a FPAK nos 2 dias seguintes ao encerramento das inscrições e o mais tardar cinco dias antes do início da Prova/ Evento (Verificações Administrativas). Esta recusa deverá ser justificada.

5.4. A lista de inscritos deverá ser publicada na segunda-feira antes de cada evento. De acordo com as PGAK, caso um concorrente se deseje inscrever após a lista de inscritos ter sido publicada na página web da FPAK, a correção da lista de inscritos tem um custo de 100€ que será cobrado ao concorrente diretamente.

5.5. Alterações às viaturas inscritas e pilotos, podem ser feitas até ao final das verificações administrativas/técnicas iniciais.

Art. 6 – EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

6.1. Durante todo o decorrer das provas/eventos, é obrigatória a utilização, pelos pilotos, do equipamento definido no Capítulo III Art. 1 a 4 do Anexo L do CDI e nas PGAK sob pena de desqualificação.

Art. 7 – EQUIPAS, DIVISÕES e CLASSES

7.1. Cada equipa será constituída por um máximo de 2 (dois) pilotos e um mínimo de 1 (um) piloto.

7.2. As equipas com 2 (dois) pilotos, devem indicar a ordem dos pilotos até ao momento do briefing, excepcionalmente e por motivos de força maior a ordem dos pilotos pode ser alterada e/ou um piloto pode disputar ambas as corridas, o que requer a aprovação pelo CCD.

7.3. A equipa deverá realizar a sua inscrição na classe correspondente às características do seu formula:

7.3.1. Divisões

- **Divisão A** – Engloba todas as classes de fórmulas com apêndices aerodinâmicos (asas): **PT4R, HTG, FUN e CW;**
- **Divisão F** - Engloba todas as classes de fórmulas sem apêndices aerodinâmicos (asas): **ZT, KT e FVJ.**

7.3.2. Classes (ver modelos elegíveis no Art. 10 abaixo):

- PT4R – Formula 4 e Formula Renault** de 2000 a 2009 e chassis Tatuus FR2000
- HTG - Heritage** - formulas dos anos 90/00
- FUN – Formula Fun** – Classe para formulas, construídos em Portugal – ver regulamento específico
- CW - Classic Wings** – Formulas dos anos 70/80

- e) **ZT – Formula Ford Zetec**
- f) **KT – Formula Ford Kent FF1600**
- g) **FVJ – Formula Vauxhall Jr**
- h) **INV – Para formulas não enquadrados em nenhuma outra classe, ao critério da comissão organizadora.**

Em todas as classes, os formulas elegíveis devem respeitar a totalidade do regulamento técnico da série original da qual são provenientes, exceto nos pontos mencionados abaixo. Os pesos mínimos e pneus admitidos em cada classe estão definidos no artigo 10 e também devem ser estes a ter em consideração se forem diferentes dos respetivos regulamentos técnicos originais.

Em caso de dúvida sobre qual o regulamento técnico em questão da sua viatura, o concorrente deverá contactar a comissão organizadora.

Um concorrente que queira participar com um formula que não esteja na lista de fórmulas admitidos em nenhuma das classes (artigo 10), deverá contactar a comissão organizadora que decidirá se o formula se enquadra numa das classes, se poderá correr ao abrigo da classe “Invitational” ou se não tem enquadramento dentro da Single Seater Series. O mesmo deverá acontecer com um concorrente que tenha um formula que conste na lista de modelos admitidos, mas não cumpra um ou mais requisitos do regulamento técnico da série de onde é proveniente.

Art. 8 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E NOMES DOS PILOTOS

8.1. Para efeitos de afixação dos números de competição e dos nomes dos pilotos em cada formula, terão de ser respeitadas as dimensões e locais de afixação, de acordo com o CDI.

8.2. Serão atribuídos a todos os pilotos números de competição permanentes para todas as provas/eventos, no momento da inscrição na Single Seater Series.

8.3. Em caso de solicitação do mesmo número, este será atribuído ao concorrente que se inscreveu em primeiro lugar na Single Seater Series.

Art. 9 – PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

9.1. Ao inscreverem-se na Single Seater Series, os concorrentes obrigam-se a manter afixada nas carroçarias dos seus formulas 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 todo o evento.

9.2. A publicidade obrigatória será fornecida pela comissão organizadora às equipas inscritas nas provas/eventos da Single Seater Series.

9.3. 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 publicitaria de marcas, produtos ou empresas concorrentes, não autorizados previamente pela comissão organizadora.

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

Art. 10 – FORMULAS E PNEUS ADMITIDOS EM CADA CLASSE

10.1. Na Single Seater Series os pneus e pesos têm que respeitar a seguinte tabela:

PT4R - Formula 4 / Formula Renault 2.0					
> Formulas F4 pré-Halo e Formulas Renault 2.0 Tatuus FR2000					
Formulas elegíveis		Motor 1	Motor 2	Motor 3	Peso mínimo
Tatuus	F4-T014	Abarth 414TF			570Kg com Piloto
Dome	F110	TOM'S Toyota 3ZR			570Kg com Piloto
Ligier	JS F4	Honda K20C2			570Kg com Piloto
Signatech	FR1.6	Renault K4M RS			580 Kg com Piloto
Classe destinada aos F4 FIA Gen1 e aos Signatech FR1.6 que deram origem à F4 Francesa					
Excluiu os F4 Gen2 mais modernos com Halo com o Tatus T421 e o Mygale M21					
Pneus					
Seco	Pirelli F4 composto DM		200/540-13 Frente	250/575-13 Atrás	
Chuva	Pirelli F4 composto WET		200/540-13 Frente	250/575-13 Atrás	
PT4R - Formula 4 / Formula Renault 2.0					
> Formulas F4 pré-Halo e Formulas Renault 2.0 Tatuus FR2000 (continuação)					
Formulas elegíveis		Série	Motor	Peso mínimo	
Tatuus	FR2000	2000-2009 Formula Renault 2.0	Renault F4R	580Kg com Piloto	
Formula Renault 2.0 de 2000 a 2009, chassis Tatuus FR2000, motor Renault F4R, caixa Sadev 6v.				590kg com piloto nos formulas com paddle shift	
Exclui a geração seguinte (Barazi-Epsilon e Tatuus) com caixa Sadev 7v.					
Pneus					
Seco	Pirelli F4 composto DM		200/540-13 Frente	250/575-13 Atrás	
Chuva	Pirelli F4 composto WET		200/540-13 Frente	250/575-13 Atrás	

HTG – Heritage					
> Formulas dos anos 90/00 especificados abaixo					
Formulas elegíveis		Série	Motor	Peso mínimo	
Mygale	PNC2000	Formula Novis	Ford Zetec 2.0 Redtop	555kg com Piloto	
Multi-Chassis		1995-99 Formula Renault	Renault 2.0 8V	545kg com Piloto	
Reynard	FVL	Formula Opel/Vauxhall-Lotus	Opel 2L	570kg com Piloto	
Mygale	FB02	Formula BMW	BMW K1200RS	550kg com Piloto	
Multi-Chassis		Formula Ford Duratec	Ford Duratec 1.6	495kg com Piloto	
Gloria	B4	Scouting Cup 2008	Yamaha Fazer 1000cc de Carburadores	470kg com Piloto	
Gloria	B5	Formula Azzurra	Yamaha Fazer 1000cc de Carburadores	470kg com Piloto	
Multi-Chassis		Formula Continental	Ford Zetec 2.0 Silvertop	555kg com Piloto	
Classe destinada alguns formulas específicos dos anos 90 e 00.					
Outros formulas da mesma geração que apareçam poderão ser englobados na classe					
Pneus					
Livre					

CW - Classic Wings

> Formulas dos anos 70/80 especificados abaixo

Formulas elegíveis	Série	Motor	Peso mínimo
Multi-Chassis	Formula Ford 2000	Ford Pinto 2.0	515kg com Piloto
Multi-Chassis	Pre-1985 Formula 3	Motores F3 pré 85	500kg com Piloto
Multi-Chassis	Pre-1995 Formula Renault	Renault	500kg com Piloto
Multi-Chassis	Formula Super Vee	VW Type 3 & 4	500kg com Piloto
Classe destinada alguns formulas específicos dos anos 70 e 80. Outros formulas da mesma geração que apareçam poderão ser englobados na classe			
Pneus			
Livre			

ZT - Formula Ford Zetec

Formulas elegíveis	Série	Motor	Peso mínimo
Multi-Chassis	Formula Ford Zetec	Ford Zetec 1.8 Silver Top 130ps	545Kg com Piloto
Classe já existente desde o início da SSS, destinada a todos os Formula Ford Zetec			
Pneus			
Misto	Nankang AR1	185/60 R13 Frente	205/60 R13 Atrás
Misto	Toyo R888R	185/60 R13 Frente	205/60 R13 Atrás

KT - Formula Ford Kent

Formulas elegíveis	Série	Motor	Peso mínimo
Multi-Chassis	Formula Ford Kent (FF1600)	Ford Kent Crossflow 1.6 GT	495Kg com Piloto
Passa agora a haver apenas uma classe destinada aos Formula Ford 1600 sem divisões por época			
Pneus			
Misto	Nankang AR1	185/60 R13 Frente	205/60R13 Atrás
Misto	Toyo R888R	185/60 R13 Frente	205/60 R13 Atrás
Misto	Hoosier Vintage VFF	135/545-13 Frente	165-580-13 Atrás
Misto	Avon ACB9	5.0/22.0-13 Frente	6.5/23.0-13 Atrás
Misto	Avon ACB10	6.0/21.0-13 Frente	7.0/22.0-13 Atrás

FVJ - Formula Vauxhall Jr

Formulas elegíveis	Formulas Allowed	Championship	Engine
Van Diemen	Formulas Allowed	Championship	Engine
Para os Van Diemen da série monomarca Fórmula Vauxhall Jr em ambas as iterações com motor de 8v e 16v			Minimum Weight
Pneus			
Misto	Nankang AR1	185/60 R13 Frente	205/60 R13 Atrás
Misto	Toyo R888R	185/60 R13 Frente	205/60 R13 Atrás
Misto	Hoosier Vintage VFF	135/545-13 Frente	165-580-13 Atrás
Misto	Avon ACB9	5.0/22.0-13 Frente	6.5/23.0-13 Atrás
Misto	Avon ACB10	6.0/21.0-13 Frente	7.0/22.0-13 Atrás

FUN - Formula Fun			
> Formulas nacionais			
Formulas elegíveis		Motor	Peso mínimo
Formulas 100% desenhados e construídos em Portugal		Provenientes de mota	460Kg com Piloto
Formulas adaptados à regulamentação da classe		Provenientes de mota	490Kg com Piloto
Classe para formulas fabricados em Portugal, ou não-nacionais adaptados. Regulamentação de chassis, pesos mínimos e motores especificada no regulamento técnico da classe.			
Pneus			
Misto	Nankang AR1	185/60 R13 Frente	205/60 R13 Atrás
Misto	Toyo R888R	185/60 R13 Frente	205/60 R13 Atrás

10.2. Pneus – Aquisição

- a) Todos os pneus das marcas Hoosier, Toyo e Nankang devem ser adquiridos à DISPNAL Pneus SA.
b) Todos os pneus da Marca Pirelli devem ser adquiridos à Q&F, Lda.

10.3. Os pneus utilizados na qualificação e corridas terão de estar marcados.

10.4. Pneus – Marcação

- a) Cada concorrente ou piloto apenas poderá marcar nas verificações técnicas iniciais 4 pneus por cada 2 fim-de-semana realizado, exceto no caso dos pneus específicos para chuva **os quais não** necessitam marcação, nas classes onde estes são permitidos.
b) Todo o controlo de pneus que o piloto vai usar no decorrer de cada evento será efetuado pelos Comissários Técnicos que terão a incumbência de vigiar o cumprimento desta norma, sendo penalizados os incumprimentos da mesma.
c) Fora do horário e local previstos não se poderá efetuar a dita operação, exceto após autorização dada expressamente pelos Comissários Desportivos, sendo neste caso o piloto sancionado salvo no caso da exceção prevista no Art. 10.4.

10.5. Numa prova/evento não é permitida a troca de pneus já marcados, exceto em caso de furos ou outros problemas devidamente comprovado pelos fornecedores oficiais da SSS, ou pelo Chefe de comissários técnicos e apenas por caso de segurança e não por performance e desde que autorizada por escrito pelos Comissários Desportivos. Nesse caso não haverá qualquer sanção.

10.6. Qualquer modificação ou tratamento, como o estriamento ou a aplicação de solventes ou de outros produtos, tanto nos pneus de seco como nos de chuva assim como nos mistos, são estritamente proibidas. O incumprimento deste ponto o piloto será penalizado ao critério dos Comissários Desportivos.

10.7. Todos os pneus utilizados num evento serão considerados como tais, uma vez que o transponder de cronometragem da viatura tenha indicado que ela tenha deixado o Pit-Lane para entrar em pista.

10.8. É da responsabilidade do piloto assegurar-se que os pneus do seu formula são corretamente marcados pelos Comissários Técnicos. Os Pilotos deverão aceitar os prejuízos resultantes de uma eventual incorreção na marcação dos pneus. Será da responsabilidade de cada Piloto que as marcações permaneçam intactas. As marcações serão consideradas como degradadas a partir do momento em que não possam ser lidas pelo sistema de leitura usado na SSS.

10.9. Todo o Piloto que participe no treino cronometrado, ou corridas com pneus sem marcação, será penalizado, podendo ir até à desqualificação da prova/evento.

Nas situações em apreço, considera-se que a equipa está em competição, assim que a sua viatura sair da área das boxes na altura da sinalização ou logo que faça uso da pista.

10.10. É proibido o uso de pneus marcados para outro fórmula.

Art. 11 – COMBUSTÍVEL

11.1. Para efeitos de recolha de amostras para análise de carburante ou combustível, todos os formulas têm de dispor de pelo menos 2 (dois) litros de combustível aquando da sua entrada em parque fechado no final da sessão de treino cronometrado, ou da(s) corrida(s).

11.2. No caso de haver menor quantidade de combustível aplica-se o descrito nas PEV.

11.3. Para efeitos de recolha de combustível aplica-se o descrito nas PEV.

Art. 12 – VERIFICAÇÕES

Em cada prova/evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente e do(s) piloto(s) e da validade das licenças desportivas.

a) Quando das verificações administrativas de cada evento/prova, as equipas com dois pilotos, de acordo com o Art. 7.1.1, serão obrigadas a indicar (em documento oficial) a ordem do 1º e 2º piloto (1º piloto faz a primeira corrida, 2º piloto faz a segunda corrida). Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e autorizada pelos CD. Toda a equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada com 5 lugares na grelha de partida da corrida para a qual o piloto não estava inicialmente designado.

12.1. Verificações técnicas finais

a) Imediatamente após cada sessão de treinos cronometrados assim como no final de cada corrida, os primeiros classificados de cada classe e “X” viaturas escolhidas aleatoriamente pelos Comissários Desportivos da prova/evento, serão verificadas nos pontos que os Comissários considerarem adequados. Os Comissários do Desportivos podem, a qualquer momento e a seu critério, alargar o número de viaturas a verificar

b) Nas operações de verificação recorrer-se-á a um máximo de dois mecânicos designados pelo concorrente ou seu representante, para as tarefas de desmontagem e posterior remontagem (se for o caso) sob as instruções dos comissários técnicos.

c) Os Concorrentes aceitam que não lhes seja concedida qualquer compensação financeira decorrentes de uma Verificação Técnica, mesmo que o resultado final lhes seja favorável.

d) Se um Concorrente for objeto de uma reclamação ou protesto para verificação para uma verificação técnica no final da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida e não for possível efetuar a verificação nesse momento, proceder-se-á à selagem e a verificação será efetuada no final da segunda sessão de treinos ou da segunda corrida.

e) Cada fórmula deve estar de acordo com o Regulamento Técnico da sua Classe, e possuir um passaporte técnico.

f) Como regra geral, as infrações de carácter técnico serão sancionadas tanto no final dos treinos como das corridas de acordo com o descrito nas PGAK.

Art. 13 – FÓRMULA DA PROVA/EVENTO

13.1. Em todas as provas/eventos integradas na Single Seater Series, o programa obrigatório de treinos é o seguinte:

13.2. TREINOS CRONOMETRADOS

13.2.1. Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração de 25 minutos. O intervalo mínimo entre o final da sessão de treinos cronometrados e o início da corrida 1 (um) não poderá ser inferior a 90 (noventa) minutos.

13.2.2. Não poderá ser adicionado nem retirado qualquer combustível das viaturas durante o período de treinos cronometrados.

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

Art. 14 – GRELHAS DE PARTIDA

14.1. A grelha de partida para a 1ª corrida será formada a partir dos melhores tempos realizados nos treinos cronometrados. Para a corrida 2, a formação da grelha de partida será efetuada conforme os resultados das melhores voltas da corrida 1. No caso de não existir classificação final da corrida 1, será utilizada a classificação provisória válida quando faltarem 60 (sessenta) minutos antes do início da corrida 2. Quando não exista nenhuma volta realizada na corrida 1 sem intervenção de Safety Car ou Leading car, serão utilizados os resultados da qualificação.

14.2. Se um ou vários pilotos fizerem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que tiver realizado esse tempo em primeiro lugar.

14.3. A grelha de partida para cada corrida será publicada 60 (sessenta) minutos antes do seu início, depois de aprovada pelos CD.

14.4. Na grelha de partida figurará o nome do piloto que a equipa designou previamente e que efetuará a partida da primeira corrida.

Art. 15 – PROCEDIMENTO DE PARTIDA

Nas provas/eventos da Single Seater Series existirão procedimentos de partida parada, acordo com o que está definido nas PEV.

No entanto, por indicações do Diretor de prova durante o briefing, será possível que todo procedimento de partida se realize na zona de pré-grelha, a ser anunciada no Briefing, ao invés da grelha de partida.

Art.16 – CORRIDAS

16.1. As provas/eventos da Single Seater Series serão obrigatoriamente disputadas em 2 corridas, tendo cada uma a duração mínima de 15 minutos. 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.

16.1.1. O intervalo mínimo entre o final da corrida 1 (um) e o início da corrida 2 (dois) não poderá ser inferior a 120 (cento vinte) minutos.

16.2 – Os pilotos que provoquem a apresentação de uma bandeira vermelha no decorrer da corrida podem ser penalizados pelos Comissários Desportivos com pelo menos uma volta de forma a não

usufruírem de vantagem.

16.3. Em qualquer corrida da SSS só serão classificados os Pilotos 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 em caso de número ímpar) realizadas pelo vencedor da respetiva classe.

Art. 17 – PARQUE FECHADO

17.1. Apenas os oficiais de prova/evento encarregados dos controlos técnicos podem entrar no parque fechado.

17.2. Nenhuma intervenção, de qualquer natureza, poderá ser efetuada sem a autorização dos oficiais de prova/evento.

17.3. O regulamento do Parque Fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do Parque Fechado.

17.4. O Parque Fechado será suficientemente grande e protegido a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada a ele possa ter acesso.

17.5. No final da sessão de treinos livres não haverá regime de Parque Fechado para os formulas.

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

17.7. Findo o período estabelecido no Art. 12.1 das PGAK, o parque poderá ser aberto por indicação dos CD.

17.8. Imediatamente após o sinal de final de cada corrida (bandeira de xadrez), o regime de Parque Fechado será aplicado.

17.9. No final de cada corrida, a classificação provisória será afixada de acordo com o estabelecido nas PGAK.

17.10. Findo o período estabelecido nas PGAK, o parque poderá ser aberto por indicação do CCD.

Art.18 – CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS/EVENTOS

18.1. Em cada corrida da SSS serão estabelecidas no final de cada corrida, obrigatoriamente, as seguintes classificações:

a) classificação geral para cada uma das classes definidas no Art. 7.3.2.

Art. 19 – CERIMÓNIA DE PÓDIO – PRÉMIOS

19.1. No final de cada corrida da Single Seater Series terá lugar a realização de um pódio.

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

19.3. Nos termos previstos nas PGAK, a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova, sem previa justificação por parte dos pilotos premiados, será penalizada.

Art. 20 – CLASSIFICAÇÃO NA SÉRIE

20.1. Para a classificação final da Single Seater Series de cada Divisão e de cada Classe, serão considerados, em relação a cada Piloto, todos os resultados obtidos.

20.2. Em cada corrida pontuável para a Single Seater Series cada piloto obterá os pontos de acordo com o lugar que lhe couber na classificação final da sua Divisão e Classe.

20.3. Para as equipas de 2 pilotos, a pontuação obtida pela Pole Position é extensível aos dois pilotos.

20.4. Para as equipas de 2 pilotos, a pontuação obtida nas corridas por cada um dos pilotos, não é extensível ao outro piloto. Cada piloto obtém apenas a classificação da prova onde competiu e no caso da melhor volta, o piloto que fez a melhor volta.

20.5. No final de cada corrida e dentro de cada Divisão, o piloto obterá o somatório dos pontos obtidos na respetiva Divisão e Classe de acordo com a classificação geral respetiva:

Pontuação por concorrente em cada Divisão e cada Classe:

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 Ponto

20.6. Serão ainda atribuídos os seguintes pontos extra:

20.6.1. Ao piloto que efetuar o melhor tempo nos treinos cronometrado em cada classe (pole-position) – 1 ponto.

20.6.2. Ao piloto que efetuar a melhor volta em cada corrida em cada classe – 1 ponto

Art. 21 – PRÉMIOS FINAIS

21.1. Ao piloto que totalizar maior número de pontos na classificação final de cada Divisão da Single Seater Series nos termos do Art. 22.2.1 será atribuído o título de vencedor da respetiva Divisão, independentemente do número de pilotos nela classificados.

21.2. A classificação final de cada Classe será extrapolada a partir da classificação final da Divisão sendo que para ser declarado vencedor de uma classe um piloto terá que ter obtido todos os pontos na respetiva classe.

21.3. À piloto feminina com maior número de pontos no conjunto de todas as Divisões será atribuído um troféu de melhor senhora.

21.4. Às pilotos femininas classificadas no segundo e terceiro lugares serão atribuídos troféus.

Art. 22 – PENALIZAÇÕES

22.1. É proibida a ultrapassagem em situação de bandeiras amarelas, bem como ultrapassar a velocidade máxima permitida no Pit-Lane. Qualquer infração a estas regras será penalizada por decisão dos CD como segue:

a) durante o decorrer de um treino cronometrado

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

a.2) segunda infração: Perca de 5 lugares na grelha de partida da primeira corrida

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

b) durante o decorrer de uma corrida:

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

b.2) segunda infração: STOP & GO de 0 segundos.

b.3) terceira infração: STOP & GO de 10 ou mais segundos.

22.2. Limites de pista

a) no decorrer dos treinos cronometrados

a.1) Tempo da cada volta em questão retirada.

b) no decorrer da corrida

b.1) 1^a e 2^a Vez – Advertência

b.2) 3^a vez – Advertência (indicação nos monitores e pista) + bandeira preta e branca

b.3) 4^a vez – Advertência (indicação nos monitores e pista)

b.4) 5^a vez – 5 segundos de penalização (mensagem nos monitores)

b.5) 6^a vez – Outros 5 segundos de penalização (mensagem nos monitores)

b.6) 7^a vez – Outros 5 segundos de penalização (mensagem nos monitores)

b.7) Drive Through. Se acontecer nos últimos 5 minutos da corrida = 25 segundos

22.3. As decisões tomadas pelos CD no que se refere à anulação de tempos, perda de lugares na grelha, penalidades de 5 segundos, aplicação de drive through, STOP & GO, não são apeláveis.

Art. 23 – ALTERAÇÕES AOS REGULAMENTOS TÉCNICOS DE CADA CATEGORIA Geral:

23.1. É permitido o uso de ignição eletrónica em todas as classes.

23.1.1. ZT - Zetec

1) É obrigatória a remoção do catalisador (ao contrário do estipulado no regulamento oficial). Não são permitidas quaisquer panelas ou silenciadores. É obrigatório o uso de um tubo de diâmetro interior constante.

2) Para uma equipa pontuar na classe Zetec, pode utilizar as ECU Race Ready RRT200 ou PECTEL T2 MS97FF 12A650. No caso das PECTEL T2 tem de ser comprovado em banco de potência que os valores entre esta centralina a Race Ready RRT200 são iguais. Esse teste tem de ser feito antes das provas e a centralina será devidamente selada.

As fichas de diagnóstico terão de estar facilmente acessíveis para verificação dos mapas pelo computador da organização.

3) Ao contrário do estipulado no regulamento oficial, o filtro de ar é livre desde que esteja montado diretamente no medidor de massa de ar tal como o filtro estipulado pelo regulamento oficial.

4) O uso de alternador não é obrigatório.

23.1.2. KT - Kent

1) Os cilindros podem ser retificados até um máximo de 1mm em diâmetro a mais do que a medida originalmente estipulada.

2) É permitida a remoção da panela silenciadora obrigatória ou a sua substituição por uma diferente desde que todos os outros parâmetros regulamentados do escape sejam cumpridos.

23.1.3. PT4R - apenas nos Formulas Renault 2.0 Tatuus FR2000

1) É permitido o uso de sistemas externos de acionamento da caixa de velocidades (paddle shift) desde que sejam operados pelo piloto e não controlem automaticamente a caixa de velocidades. Estes sistemas podem também atuar sobre o acelerador e embraiagem durante a engrenagem de velocidades.

Art. 24 – INTERPRETAÇÕES – MODIFICAÇÕES – ADITAMENTOS

24.1. Qualquer modificação ao presente Regulamento será devidamente introduzida conforme especificado nas PGAK.

Links úteis:

PEV – Prescrições Específicas de Velocidade:

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/202603/Prescrições%20Específicas%20de%20Velocidade%202026.pdf>

PGAK – Prescrições Gerais Automobilismo e Karting:

https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2026-01/PGAK%202026_5.pdf

Regulamentação Geral

<https://www.fpak.pt/centro-documentos/regulamentacao-geral>