

Publicado em 10.02.2017

Atualizado em 06.03.2017

Art. 1 - ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO

1.1 - Regulamentação Aplicável - a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) organiza em 2017 o Campeonato Nacional de Super Buggy (CNSB), a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Ralicross/Kartcross/Super Buggy (PERx), pelo presente regulamento e anexos a estes.

1.2 - Campeonatos em disputa

Campeonato Nacional de Super Buggy

Absoluto

Art. 2 - PROVAS PONTUÁVEIS

2.1 - Conforme calendário desportivo nacional

Prova	Organizador
LOUSADA 1	C. A. DE LOUSADA
MAÇÃO 1	C. A. DE MAÇÃO
SEVER DO VOUGA	VOUGA SPORT CLUBE
LOUSADA 2	C. A. DE LOUSADA
MONTALEGRE 1	C. A. DE VILA REAL
MAÇÃO 2	C. A. DE MAÇÃO
MONTALEGRE 2	C. A. DE VILA REAL

conforme calendário desportivo nacional

2.2 - Anulação do CNSB - será anulado se não forem disputadas, no mínimo quatro das provas referidas no Art. 2.1.

Art. 3 - VIATURAS ADMITIDAS

3.1 - O campeonato é reservado a condutores cujos veículos estejam em conformidade com as PERx, o presente regulamento e o seu regulamento técnico.

3.2 - Os regulamentos particulares de todas as provas que contam para o campeonato, poderão estabelecer uma diferenciação por classes, mas apenas para efeitos de atribuição de prémios particulares.

Art. 4 - CONCORRENTES - CONDUTORES

4.1 - Condutores Admitidos - Todos os concorrentes/condutores que participem nas provas do CNSB devem ser titulares de uma Licença Nacional C (ou superior) válida e de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas.

4.2 - Concorrentes Admitidos - Em cada prova, serão admitidos como concorrentes, os próprios condutores e/ou os detentores de licenças coletivas.

4.3 - Idade mínima - o CNSB é aberto aos pilotos que no ano em curso façam 18 anos de idade.

Art. 5 - ATRIBUIÇÃO NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

5.1 - Números de competição - serão atribuídos números permanentes para todas as provas, no momento da inscrição no campeonato.

5.2 - Atribuição do primeiro número de cada divisão - A FPAK apenas o atribuirá ao campeão nacional da respetiva divisão do ano anterior, desde que este o pretenda e desde que se mantenha a competir nessa divisão.

5.2.1 - Atribuição do primeiro número - excepcionalmente será atribuído o primeiro número (01) ao vencedor do Troféu Nacional Super Buggy 2016. No caso deste não competir no ano em curso, este não será atribuído.

5.3 - Solicitação do mesmo número - será atribuído ao concorrente que primeiro se inscrever na primeira prova

5.4 - Lista de numeração

Campeonato	Numeração
Campeonato Nacional de Super Buggy	01 ↔ 49

Art. 6 - INSCRIÇÃO PRÉVIA NOS CAMPEONATOS

6.1 - Condição para os condutores obterem pontuação no CNSB - serão considerados aqueles que tenham licença desportiva válida e tenham efetuado previamente a sua inscrição oficial, através do preenchimento e entrega do boletim de inscrição, acompanhado da liquidação da taxa de inscrição, a qual terá o seguinte valor:

Campeonato Nacional de Super Buggy	75 €
------------------------------------	------

6.2 - Locais de entrega dos boletins de inscrição

Sede da FPAK	Rua Fernando Namora, 46 C/D - 1600-454 Lisboa	Tel. 217 112 800 Fax 217 112 801	licencas1@fpak.pt licencas2@fpak.pt
Delegação FPAK Norte	Rua Sousa Aroso, 1083 4450- 291 Matosinhos	Tel. 229 352 168 Fax 229 382 875	norte1@fpak.pt
Delegação FPAK Madeira	Rua dos Aranhas, 53, 2 Sala F - 9000-044 Funchal	Tel. 291 224 688 Fax 291 229 724	madeira@fpak.pt

6.3 - Inscrição no CNSB - até ao dia do fecho das inscrições da respetiva prova.

6.6 - Data limite para a inscrição no CNSB

Até ao fecho das inscrições da 4ª prova

6.5 - Limitação ao número de inscritos numa prova - no caso de no regulamento particular da prova constar uma limitação ao número de concorrentes inscritos, será dada preferência aos concorrentes que estejam em conformidade com o Art. 6.1 do presente regulamento.

Art. 7 - EQUIPAS

7.1 - Definição - entende-se por equipa o conjunto constituído pelo concorrente / condutor inscrito e pelos seus assistentes (máximo de 5) e eventualmente, pelo concorrente moral, devendo os mesmos estar referidos no boletim de inscrição.

Apenas estes assistentes terão acesso à zona de pré-grelha. Um assistente de um concorrente pode assistir outro concorrente inscrito no evento.

Art. 8 - HORÁRIO DA PROVA E DESENVOLVIMENTO DA PROVA

8.1 - Programa - o programa da prova será disputado numa jornada de 2 dias, com o seguinte esquema:

- Verificações Administrativas e técnicas iniciais
- Treinos livres (1 sessão de 30 minutos - conjunta com o Kartcross)
- Treinos cronometrados (2 sessões)
- Warm up (1 sessão de 15 minutos - conjunta com o Kartcross)
- Corridas de qualificação: 3
- Final B (se aplicável)
- Uma corrida Final
- Cerimónia de Pódio
- Verificações técnicas finais

8.2 - Horário - para todas as categorias participantes, o horário terá de prever:

a) Primeiro dia - verificações documentais e técnicas, briefing, treinos livres, treinos cronometrados e corrida(s) de qualificação.

b) Segundo dia - warm up, corrida(s) de qualificação, Finais B, corridas finais, distribuição de prémios oficiosa, e verificações técnicas finais.

8.2.1 - Pódium - A distribuição de prémios onde serão consagrados os três primeiros classificados das corridas Finais de cada categoria/divisão/subdivisão/classe.

Art. 9 - DESENVOLVIMENTO DA PROVA

9.1 - Treinos livres - uma sessão, a cumprir no período previsto no regulamento particular com um máximo de sete viaturas em pista por série - facultativo.

9.1.1 - Em todas as provas haverá um período com o mínimo de 30 minutos previsto para treinos livres de todas as Categorias/Divisões, em que a entrada em pista nunca poderá ser efetuada conjuntamente com viaturas de Ralicross, sendo contudo permitido cada piloto entrar em pista mais que uma vez (séries) até ao encerramento do treino livre.

9.1.2 - No período de 30 minutos os pilotos deverão dirigir as suas viaturas para a zona da pré-grelha, onde, pelo organizador serão constituídas séries com o máximo de até sete viaturas, saindo para a pista diretamente da pré-grelha.

9.2 - Máximo de voltas - cada série fará o máximo de 3 voltas completas ao circuito que serão contadas a partir da 1ª passagem pela linha de meta do 1º condutor em pista que cruze esta linha. Apenas será autorizada a entrada em pista quando o diretor de prova (diretor de corrida se aplicável) mostrar a bandeira verde.

9.3 - Final dos treinos - a bandeira de xadrez será mostrada sequencialmente a todos os condutores (independentemente do número de voltas que hajam efetuado) a partir do momento em que haja sido mostrada ao 1º condutor dessa série que complete as 3 voltas.

Terminada cada série, e por opção do piloto, será permitido a sua participação numa nova série, até ao encerramento da pré-grelha. Para tanto o piloto deverá dirigir a sua viatura para a zona de pré-grelha e respeitar as indicações que lhe forem dadas pelos oficiais de prova.

9.4 - Sessão de voltas incompleta - no caso de nenhum condutor de uma série, por avaria ou acidente, conseguir completar as 3 voltas, os treinos livres dessa série serão encerrados, 4 minutos após o momento exato em que o 1º condutor em pista cruzou a linha de meta pela 1ª vez.

9.5 - Sessão em que nenhum condutor haja passado uma vez pela linha de meta - na eventualidade de nenhum condutor de uma série haver cruzado a linha de meta pela 1ª vez (seja por que razão for) os treinos livres dessa série serão encerrados 4 (quatro) minutos após o momento exato em que haja sido exibida a bandeira verde para a entrada dessa série em pista.

9.6 - Assistência mecânica - durante o período previsto para os treinos livres, não é permitida qualquer assistência mecânica na zona de pré-grelha (salvo colocar o motor em marcha, por empurrão ou o utilização de Booster), sendo permitido entre as séries as viaturas deslocarem-se ao paddock.

9.7 - Warm Up - Uma única sessão com o mínimo de 15 minutos, a realizar nos mesmos moldes dos treinos livres.

9.8 - Cronometragem - nos termos do Art. 16 das PERx será efectuada por *Kronoracing* representada e sob a responsabilidade de Ricardo Carmo.

9.9 - Joker Lap - Não é aplicável

Art. 10 - TREINOS CRONOMETRADOS

10.1 - Nos termos do Art. 16 das PERx, o sistema de cronometragem para registo de tempos é automático através de transponders. Sendo o seu uso obrigatório a partir do início dos treinos livres. Pela utilização do transponder o organizador está autorizado a cobrar uma taxa de utilização e a exigir ao concorrente, uma caução que no final da prova lhe será devolvida se o transponder for devolvido em perfeito estado de conservação.

10.2 - Quantidade - Duas sessões - uma volta de lançamento e quatro voltas cronometradas, cada). As duas sessões de treinos cronometrados serão efetuadas por séries, cujos participantes serão definidos pelo organizador, de acordo com a lista de participantes e pela seguinte ordem;

a) 1ª Sessão de treinos cronometrados - pela ordem crescente dos números dos condutores da lista de participantes.

b) 2ª Sessão de treinos cronometrados - pela ordem decrescente dos números dos condutores da lista de participantes.

Cada série terá o máximo de até sete viaturas em pista, que serão alinhadas na Pré-Grelha, saindo diretamente dessa zona, para iniciar a sua sessão de treinos cronometrados à ordem o Diretor da Prova (diretor de corrida se aplicável), espaçadamente, e pela amostragem da bandeira verde

Na 1ª e 2ª Sessão: cada série fará um máximo de cinco voltas completas ao circuito, sendo a primeira volta de lançamento. Das restantes quatro voltas serão retirados os melhores tempos registados por cada condutor

A bandeira de xadrez será mostrada sequencialmente a todos os condutores (independentemente do número de voltas que hajam efetuado) a partir do momento em que haja sido mostrada ao 1º condutor dessa série que complete as 5 voltas.

No caso de nenhum condutor de uma série, por avaria ou acidente, conseguir completar as 5 voltas, a sessão de treinos cronometrados dessa série será encerrada quatro minutos após o momento exato em que o 1º condutor em pista cruzou a linha de meta pela 2ª vez.

Se um qualquer condutor não puder participar na sua série, apenas o CCD poderão autorizar a sua participação noutra série, se for (em) aceite (s) e justificável (eis) a (s) razão (ões) da ausência, e somente se estiverem reunidas as condições que permitam a inclusão noutra série.

Os treinos cronometrados são obrigatórios para todos os condutores.

Cada piloto deverá percorrer no mínimo uma volta durante os treinos cronometrados.

Todas as viaturas serão alinhadas por séries na Pré-Grelha, saindo desse local de onde será dado início aos seus treinos pela amostragem da bandeira verde.

Quando as condições da Pré-Grelha permitam o alinhamento longitudinal (por linhas) das viaturas de cada série de cada sessão de treinos cronometrados, as viaturas serão alinhadas por linhas, compondo cada linha o máximo de viaturas permitido pela largura da Pré-Grelha de modo a fazer-se exclusivamente uma única linha.

Nestas circunstâncias, em nenhum caso pode haver mais do que uma linha para cada série, nem esta única linha poderá comportar mais de sete viaturas.

As viaturas serão alinhadas e ordenadas para que a série que vai iniciar os treinos cronometrados não tenha o acesso à pista obstruído.

Por ordem do Diretor de Prova (diretor de corrida se aplicável) será mostrada a bandeira verde para dar indicação aos condutores de cada série que devem iniciar os seus treinos cronometrados.

Sob pena de penalização a decidir pelo CCD, que pode ir desde a anulação dos tempos obtidos até outras que lhes estão conferidas pelo CDI, nenhum condutor poderá deliberadamente impedir ou dificultar o início dos treinos cronometrados a outro (s) condutor (es).

Quando qualquer condutor em pista, pretender abandonar a sessão de treinos cronometrados, seja por avaria ou por não pretender fazer mais voltas cronometradas, deverá acautelar a sua manobra de saída de pista por forma a não pôr em risco a segurança nem prejudicar qualquer outro condutor que esteja a fazer uma volta cronometrada.

Caso um (ou mais) condutor (es) não obtenha (m) qualquer tempo cronometrado nas duas sessões de treinos cronometrados, terá (ão) que solicitar por escrito autorização ao CCD para participar na 1ª Corrida de Qualificação, sendo posicionados nos últimos lugar da grelha de partida e ordenados para essa corrida pelo número mais baixo de competição (*ex. o nº 2 será colocado na grelha primeiro que o nº 4*).

O melhor tempo obtido numa das duas sessões de treinos cronometrados determinará o posicionamento do condutor na grelha de partida para a primeira Corrida de Qualificação.

Em caso de igualdade entre dois ou mais condutores, o desempate far-se-á a favor do condutor que tenha obtido a 2ª volta mais rápida e assim sucessivamente.

10.3 - Haverá 3 Corridas de Qualificação com um máximo de dez participantes, os quais na composição da grelha de partida alinharão em 3x2x3x2.

Cada corrida de qualificação será efetuada em 5 voltas.

10.3.1 - Composição da grelha de partida - em cada corrida, será feita da seguinte forma:

1ª Corrida de Qualificação: pela classificação dos treinos cronometrados.

2ª Corrida de Qualificação: pela ordem da classificação final da primeira corrida de qualificação,

3ª Corrida de Qualificação: pela soma dos pontos (definidos no Art. 10.5) obtidos no total das duas primeiras corridas de qualificação.

10.3.2 - No caso de existirem mais de dez participantes e segundo a ordem da classificação obtida nos treinos cronometrados, os concorrentes serão repartidos em séries, com o mesmo número de viaturas, podendo haver uma série com um número inferior ou superior. A série que tenha o menor, ou maior, número de participantes deverá ser a última.

O condutor com o melhor tempo nos treinos cronometrados ocupará o primeiro lugar da série A, o segundo, o primeiro lugar da série B, e assim sucessivamente, conforme o número de séries necessárias

Exemplo: se houver três séries

1º classificado	Pole Position da 1ª série
2º Classificado	Pole Position da 2ª série
3º Classificado	Pole Position da 3ª série
4º Classificado	2ª Posição da 1ª série
5º Classificado	2ª Posição da 2ª série
E assim sucessivamente até ao último classificado	

Cada série não poderá ter um número de participantes, superior a 10.

10.4 - Disputadas que sejam todas as séries de cada uma das corridas de qualificação, a cronometragem elaborará uma classificação geral absoluta dessa corrida, considerando para o efeito, o tempo total de corrida efetuado por cada piloto, na sua série.

10.4.1 - Nesta situação, em caso de empate, será considerado como fator de desempate o melhor tempo obtido nos treinos cronometrados.

10.5 - Para definição da grelha de partida da 3ª Corrida de Qualificação, em cada corrida de qualificação, serão atribuídos os seguintes pontos fictícios a todos os condutores que tenham participado na mesma.

Após as Corridas de Qualificação			
1º	1 Ponto	9º	9 Pontos
2º	2 Pontos	10º	10 Pontos
3º	3 Pontos	11º	11 Pontos
4º	4 Pontos	12º	12 Pontos
5º	5 Pontos	13º	13 Pontos
6º	6 Pontos	14º	14 Pontos
7º	7 Pontos	15º	15 Pontos
8º	8 Pontos	16º e seguintes	Por acréscimo de 1 ponto

10.6 - Conductor que não participe numa corrida qualificação - a um condutor que não participe numa corrida de qualificação serão atribuídos $N + 2$ pontos (sendo N o numero de concorrentes autorizados a participar na prova).

10.6.1 - Conductor excluído de uma corrida - a qualquer condutor que seja excluído de uma corrida de qualificação serão atribuídos $N + 4$ pontos (sendo N o numero de concorrentes autorizados a participar na prova).

10.7 - Apuramento para as finais - será considerada a soma dos pontos (definidos no Art 10.5) obtidos no total das três corridas de qualificação.

10.8 - Desempate: No caso de dois ou mais condutores terem obtido igual número de pontos, o desempate será feito:

a) Para a terceira corrida de qualificação e corrida final: pela classificação dos treinos cronometrados);

10.9 - Definição de participação para efeitos de classificação numa manga e/ou corrida - para efeitos de classificação numa corrida, considera-se que um condutor participou numa corrida, desde que tenha tomado lugar na grelha de partida efetiva e ultrapassado a linha de partida ao sinal de partida, mesmo que não haja conseguido completar uma única volta.

Art. 11 - GRELHA DE PARTIDA (CORRIDAS DE QUALIFICAÇÃO E CORRIDAS FINAIS)

11.1 - Para cada uma das corridas de qualificação e corridas finais, serão definidas segundo os termos estabelecidos nos Art. 27 das PERx

11.2 - As grelhas de partida serão sempre constituídas no formato 3x2x3x2 nas corridas de qualificação e 3x2x3x2x3x2x3x2 nas corridas finais, devendo a linha imaginária transversal da pista que intersecta cada caixa de largada, estar obrigatoriamente separada de um mínimo de 6 (seis) metros no sentido longitudinal da pista.

11.2.1 - Deverá ainda evitar-se, quando possível, na constituição da grelha, a existência de um corredor central, pelo que a separação máxima lateral existente entre duas viaturas, na mesma linha, não deverá exceder 2,5 metros.

11.3 - Entre a linha de partida e a primeira curva deve haver pelo menos 80 metros de reta para as pistas de terra e de 100 metros de reta para as pistas mistas de asfalto e terra. A linha de chegada pode não ser coincidente com a linha de partida. Nestas circunstâncias ambas as linhas terão que estar perfeitamente identificadas no Regulamento Particular da Prova e no próprio circuito.

A linha de chegada será considerada no local onde estejam instaladas as células da cronometragem.

11.4 - Corredores de partida - no procedimento de partida, as linhas longitudinais de partida, não poderão ser transpostas, sob pena de penalização a aplicar pelo CCD, na manga ou final em que o caso ocorra, ressalvando-se os casos de força maior analisados pelo CCD.

11.4.1 - Penalizações em tempo ou outras que podem ir até à desqualificação da corrida ou da prova, podem ser aplicadas pelo CCD pelo desrespeito das linhas longitudinais de partida, conforme previsto no Art. 27.1.2.1 das PERx.

11.5 - O Regulamento Particular da Prova indicará claramente, qual a localização da Pole Position, relativamente à grelha de partida, a qual será sempre do lado da pista que corresponder à corda da primeira curva do circuito.

Ex. Primeira curva à esquerda, Pole Position do lado esquerdo.

11.6 - O condutor que tenha obtido a melhor qualificação, escolherá a sua posição na grelha. O condutor classificado na segunda posição poderá por seu lado escolher um dos dois lugares que restam.

A escolha deve ser feita na Pré-Grelha ou após a volta de reconhecimento (se ela existir).

11.6.1 - Se um condutor não participar, o seu lugar ficará livre e não poderá ser ocupado por outro condutor na mesma linha.

11.6.2 - Caso um participante com direito a escolher a sua posição, não se apresente em devido tempo na partida, perderá esse direito e será colocado no lugar inicialmente previsto (se este ainda estiver disponível).

11.7 - A qualquer viatura que na grelha de partida sofra uma avaria que a impeça de se movimentar pelos seus próprios meios, é proibida qualquer ajuda exterior para a repor a trabalhar, seja por parte dos *Assistentes* ou de elementos da organização.

Nestas circunstâncias, deverá a mesma ser retirada para local seguro fora da grelha de partida, não sendo autorizada a sua participação na corrida.

11.8 - A manobra de retirar a viatura para local seguro deverá ser feita com a maior rapidez pelos Comissários no local, não podendo o Diretor de Prova atrasar a partida por motivos relacionados com quaisquer insistências do condutor para tentar recolocar o motor a trabalhar.

Art. 12 - INTERRUPÇÃO DA CORRIDA

12.1 - Se for necessário parar uma corrida, devido a acidente que provoque a obstrução da pista ou porque as condições climatéricas a tornaram impraticável ou ainda por quaisquer outras razões de força maior, o Diretor de Prova exhibirá uma bandeira vermelha na zona da linha de chegada e ordenará que de imediato todos os postos de sinalização na pista, apresentem bem visível uma bandeira vermelha agitada.

Após a apresentação da bandeira vermelha, todos os condutores deverão deixar de correr, reduzindo a velocidade, e dirigirem-se em velocidade lenta para a grelha de partida (ou para o local previsto pelo regulamento particular da prova, ou local que no momento lhes for indicado pelos Oficiais de Prova).

12.2 - A apresentação de bandeiras vermelhas no circuito só pode ser ordenada pelo Diretor de Prova (diretor de corrida se aplicável) ou no seu impedimento pelo Diretor Adjunto.

O CCD poderá igualmente dar instruções à Direção de Prova para que seja mostrada a bandeira vermelha.

12.3 - Interrupção de uma corrida de qualificação (ou série) - no caso da corrida ter sido interrompida numa das séries das corridas de qualificação, esta será anulada e integralmente repetida, podendo as viaturas ser reabastecidas de acordo com o previsto no Art. 17.3 das PERx.

Para a operação de reabastecimento, é dado um tempo limite de 15/20 minutos, findos os quais encerra o acesso à Pré-Grelha.

A repetição da corrida de qualificação (ou série) será efetuada no prazo de até 30 minutos, não ficando a organização obrigada a aguardar por qualquer participante que não tenha acedido à Pré-Grelha no tempo estipulado. Nesta situação, por decisão do DP, outras séries poderão continuar a correr.

12.4 - Interrupção de uma das finais - aplicar-se-á o seguinte procedimento:

a) Percorridos mais de 70% do número de voltas previstas - arredondado para o número inteiro imediatamente superior, a corrida será dada como terminada.

A classificação dessa final será a que se tiver verificado na volta imediatamente anterior à da amostragem da bandeira vermelha.

Exemplo:

Amostragem da bandeira vermelha	7ª Volta
Última passagem pela meta	6ª Volta
Classificação a considerar	6ª Volta

b) Percorridos menos de 70% do número de voltas previstas - arredondado para o número inteiro imediatamente superior no caso de resultarem decimais, a corrida será anulada e integralmente repetida.

12.4.1 - Operações de Reabastecimento - nestas circunstâncias, será autorizado o reabastecimento das viaturas de acordo com o previsto no Art. 17.3 das PERx sendo dado para esta operação um tempo limite de 15/20 minutos, findos os quais encerra o acesso à Pré-Grelha.

A repetição da corrida final será efetuada no prazo de até 30 minutos, não ficando a Organização obrigada a aguardar por qualquer participante que não tenha acedido à Pré-Grelha no tempo estipulado.

12.4.2 - Nova grelha de partida - será formada de acordo com a posição que cada condutor detinha para o início da corrida de qualificação ou corrida interrompida.

Todos os lugares dos condutores que não participem na repetição, ficarão vagos,

12.5 - Viaturas com acesso às Corridas de Qualificação e Finais - tanto nas corridas de qualificação como nas corridas finais, apenas as viaturas que no momento da amostragem da bandeira vermelha se encontrem a correr e que entretanto não hajam sido excluídas, e que possam aceder à grelha de partida pelos seus próprios meios, poderão alinhar para a segunda partida.

12.5.1 - Viaturas sem condições de circular pelos seus próprios meios - qualquer viatura que no decurso da corrida de qualificação ou corrida final interrompida, não esteja em condições de circular pelos seus próprios meios, deverá ser colocada em lugar seguro que não cause risco de acidente para os restantes participantes.

Ou se tal for possível, deverá ser rebocada para o Parque dos concorrentes ou Parque Fechado, ficando impedida de participar na repetição da corrida.

Todas as viaturas que não tenham cruzado a linha de chegada na volta anterior à amostragem da bandeira vermelha, não serão autorizadas a reiniciarem a corrida de qualificação ou corrida final.

12.6 - Falsa partida em Corridas anuladas - uma penalização aí aplicada, não terá qualquer reflexo na formação da grelha de partida seguinte para repetição da corrida de qualificação ou corrida final entretanto anulada.

12.7 - Reclamações ou apelos - referente às corridas de qualificação não afetará a composição das grelhas de partida dessas corridas, nem das corridas finais. Sendo os mesmos analisados e decididos após a corrida Final, caso o CCD, não tenham possibilidade de analisar de imediato a situação.

Art. 13 - CORRIDAS - PRÉMIOS

13.1 - As distâncias de cada corrida de qualificação serão 5 voltas e na corrida final de 7 voltas.

13.2 - As corridas finais serão efetuadas em 7 voltas, para um máximo de 20 concorrentes.

13.3 - Caso um ou mais concorrentes não alinhem numa das finais, o (s) seu (s) lugar (es) na grelha de partida será (ão) deixado (s) vago (s), não podendo ser ocupado (s).

Não são permitidas repescagens.

13.4 - Os dezassete primeiros classificados após as corridas de qualificação, serão apurados automaticamente para a final A.

A Final B será disputada pelos até 20 restantes pilotos.

Os 3 primeiros classificados da final B serão apurados para a Final A. Não haverá lugar à Final B caso existam menos de 27 participantes.

As finais serão disputadas com as viaturas dispostas na grelha de partida sob a formação 3x2x3x2x3x2x3x2

13.5 - Somente os condutores com acesso às finais, e tendo ou não, nelas, participado, serão classificados.

No caso de não participação numa final, serão classificados após os que nela participaram, com as suas posições relativas a serem as da classificação após as corridas de qualificação.

13.6 - A classificação verificada nas corridas finais definirá a classificação final da prova (absoluta).

13.7 - O organizador indicará o local da distribuição de prémios, devendo atribuir, prémios aos três primeiros classificados do CNSB e à condutora melhor classificada do Campeonato.

Quando forem atribuídos prémios particulares estes serão obrigatoriamente acumuláveis com os prémios oficiais.

Art. 14 - PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES NO CNSB

14.1 - Corridas de qualificação - em cada uma das provas definidas no Art. 2 e segundo a classificação final obtida pela soma dos resultados das três corridas de qualificação, os condutores obterão a seguinte pontuação para o Campeonato Nacional de Super Buggy 2017:

Após as 3 Corridas de Qualificação			
1º	16 Pontos	9º	8 Pontos
2º	15 Pontos	10º	7 Pontos
3º	14 Pontos	11º	6 Pontos
4º	13 Pontos	12º	5 Pontos
5º	12 Pontos	13º	4 Pontos
6º	11 Pontos	14º	3 Pontos
7º	10 Pontos	15º	2 Ponto
8º	9 Pontos	16º e seguintes	Por acréscimo de 1 ponto

14.1.1 - Corrida Final - Em cada uma das provas definidas no Art. 2 e segundo a classificação da corrida final, os condutores obterão os seguintes pontos para o campeonato:

Corrida Final			
1º	25 Pontos	11º	10 Pontos
2º	20 Pontos	12º	9 Pontos
3º	18 Pontos	13º	8 Pontos
4º	17 Pontos	14º	7 Pontos
5º	16 Pontos	15º	6 Pontos
6º	15 Pontos	16º	5 Pontos
7º	14 Pontos	17º	4 Pontos
8º	13 Pontos	18º	3 Pontos
9º	12 Pontos	19º	2 Pontos
10º	11 Pontos	20º	1 Pontos

14.1.1.1 - Pontuação Extra - Adicionalmente, nos termos do Art. 13.1.1 das PGAK, serão ainda atribuídos os seguintes pontos extra:

Melhor tempo nos treinos cronometrados	1
Volta mais rápida na Final A	1

14.1.1.2 - Para efeitos de pontuação em cada corrida do campeonato, considera-se que um condutor participa numa corrida, desde que participe regularmente na partida efetiva e ultrapasse a linha de partida, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

14.1.1.3 - Todos os concorrentes que tenham efetuado as Corridas de Qualificação e não tenham sido apurados para as Finais, serão incluídos na classificação final da prova imediatamente após os que apesar de apurados não alinharam nas finais, e os que participaram nas Finais segundo a ordem crescente das pontuações obtidas e com a menção "***não participou nas finais***" não obtendo para o CNSB, quaisquer pontos pela final (unicamente pelas corridas de qualificação).

14.2 - Para a pontuação e definição da classificação final do CNSB, serão considerados em relação a cada condutor e no máximo, seis melhores resultados totais, das sete provas, segundo as seguintes regras:

14.2.1 - Em relação a cada prova, apenas a pontuação obtida por cada condutor nos termos definidos nos Arts. 14.1, 14.1.1 e 14.1.1.1, será considerada para efeitos de pontuação no CNSB.

NOTA: Caso alguma das provas referidas no Art. 2.1 não se realizar, o número máximo de resultados a considerar nos termos do Art. 14.2, será automaticamente reduzido em 1 (uma) unidade até ao limite mínimo de quatro resultados efetivamente considerados.

14.3 - Para ser classificado no Campeonato, um condutor deverá ter participado num mínimo de três provas.

14.4 - Em todas as classificações finais do Campeonato, eventuais casos de igualdade de pontuação serão resolvidos segundo as normas de desempate, previstas no Art. 13.1.6 das PGAK.

14.5 - Nos termos do Anexo I das PGAK 2017, considera-se que uma prova do CNSB é o conjunto da actividade desportiva disputada num fim-de-semana composta pelos treinos livres, treinos cronometrados, mangas de qualificação e corridas finais.

Art. 15 - PREMIOS FINAIS

15.1 - Ao condutor que, no final do CNSB, tiver obtido o maior número de pontos será atribuído o título de CAMPEÃO NACIONAL DE SUPER BUGGY 2017 e ser-lhe-á entregue o Troféu de Honra.

15.1 - Prova - de acordo com o Art. 17 do presente regulamento.

15.2 - Campeonato e Taça - de acordo com o Art. 1.2 do presente regulamento.

15.2.1 - Aos 2º e 3º classificados são entregues troféus.

Art. 16 - RECLAMAÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

16.1 - Reclamações ou apelos - devem ser apresentados nos termos definidos no CDI, bem como nos Art. 14.1 e 14.2 das PGAK.

16.1.1 - Penalidades em tempo - nos termos do Art. 14.2.2 das PGAK e 35.2 das PERx, as penalidades em tempo previstas nestas Prescrições bem como nos Regulamentos Desportivos ou Técnicos Nacionais de Ralicross, Kartcross e Super Buggy, não são susceptíveis de apelo.

16.2 - Duvidas ou casos não previstos neste regulamento - serão analisados e decididos pela direção da FPAK.

16.3 - Modificações ao presente regulamento - será introduzida, conforme especificado no 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.

ACTUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
9.9 - 06.03	Novo				

--	--