

# 500km do Estoril 2023

## REGULAMENTO PROVISÓRIO

ACTUALIZAÇÃO EM

### ARTIGO 1 – ORGANIZAÇÃO

**1.1 – A Race Ready**, em colaboração com o Motor Clube do Estoril, e outros seus parceiros e patrocinadores, organizará nos dias **02 e 03 de Dezembro** uma manifestação desportiva, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), denominada “500km do Estoril”, a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional e seus anexos, pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Velocidade (PEV), 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 que submeterá tais decisões à ratificação da FPAK.

### ARTIGO 2 – COMISSÃO ORGANIZADORA

A Comissão Organizadora dos “500km do Estoril” é assim constituída:

- Diogo Ferrão
- Sérgio Fonseca
- Ana Esteves

### ARTIGO 3 – LICENÇAS

**3.1** – Todos os condutores e concorrentes que participem nos “500km do Estoril” devem ser titulares de licença Nacional B (ou superior), válida para o ano em curso e são permitidas apenas licenças de 1 de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

**3.2** – Poderão ainda participar Condutores com idade igual ou superior a 16 anos que sejam detentores de Licença Desportiva Nacional (ou superior) emitida pela FPAK nos termos do Art. 2 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas. A participação de tais condutores na prova ficará, contudo, condicionada às restrições impostas no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas.

**3.2.1** – 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 Conductor.

**3.2.2** – Para as categorias Turismo, GTC e GT serão obrigatórias licenças A.

## **ARTIGO 4 – VIATURAS ADMITIDAS**

**4.1** – Serão admitidas a participar as viaturas convidadas pelo comité organizador e que estejam preparadas segundo os regulamentos desportivos e técnicos das categorias seguintes:

**4.1.1) Trophy 1000** – Viaturas de troféu até 1000cc de acordo com o Regulamento Técnico do Troféu do modelo inscrito.

**4.1.2) Trophy 1400** – Viaturas de troféu até 1400cc de acordo com o Regulamento Técnico do Troféu do modelo inscrito.

**4.1.3) Trophy 2000** - Viaturas de troféu até 2000cc de acordo com o Regulamento Técnico do Troféu do modelo inscrito.

**4.1.4) GTC** – De acordo com o regulamento do CPV e da respectiva Ficha de Homologação ou em especificação dos Troféu, incluindo o *Balance of Performance* (BOP) da prova.

**4.1.5) Turismo** - De acordo com o regulamento do CPV e da respectiva Ficha de Homologação ou em especificação dos Troféu, incluindo o BOP da prova.

**4.1.6) GT** - De acordo com o regulamento do CPV, da respectiva Ficha de Homologação ou em especificação dos Troféu, incluindo o BOP da prova.

**4.1.7) Viaturas convidadas** – Viaturas não pertencentes a nenhuma das categorias acima mencionadas, ou que as características das mesmas não estejam de acordo com o Passaporte Técnico ou a Ficha de Homologação. Certa viatura pode ser considerada elegível numa categoria própria, se a comissão organizadora considerar que a mesma beneficiará a generalidade dos Concorrentes, o espetáculo e a organização.

**4.2** - As subcategorias e **correspondente definição de Pódio e Cilindradas** serão ajustadas em função dos inscritos, garantindo um mínimo de 4 (quatro) inscritos por cada subcategoria/pódio.

## **ARTIGO 5 – JURISDIÇÃO**

**5.1** – Todos os concorrentes e condutores da “500km dos Estoril”, ao submeterem o Boletim de Inscrição da prova devidamente preenchido, aderem, sem restrições, ao presente Regulamento.

**5.2** – À Comissão Organizadora da “500km dos 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 infratores.

## **ARTIGO 6 – PUBLICIDADE**

**6.1** – Ao inscreverem-se na “500km do Estoril”, os Concorrentes obrigam-se a manter afixada nas carroçarias das viaturas que lhe estão 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.

**6.2** – A Comissão Organizadora da “500km dos Estoril”, 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.

## **ARTIGO 7 – INSCRIÇÕES NAS PROVAS – TAXA DE INSCRIÇÃO – SEGURO**

**7.1** – A inscrição para as “500km 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.

### **7.2 – TAXA DE INSCRIÇÃO NA PROVA – SEGURO**

**7.2.1** – A taxa de inscrição na prova “500km do Estoril” será acordada com o Clube Organizador.

**7.2.2** – 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 das PGAK.

## **ARTIGO 8 – EQUIPAS – CONSTITUIÇÃO**

**8.1** – Na prova dos “500km Estoril”, cada equipa poderá ser constituída entre 2 (dois) a 6 (seis) Condutores.

**8.2** – Em caso de força maior devidamente comprovado, poderá o Colégio de Comissários Desportivos (CCD) autorizar que um dos condutores inscritos na prova não a realize.

## **ARTIGO 9 – VERIFICAÇÕES**

### **9.1 – ADMINISTRATIVAS**

**a)** Nos “500km do Estoril”, haverá uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do condutor, diretor desportivo de equipa, equipa / assistentes, bem como da validade das licenças desportivas (conforme disposto no Art. 10.1 das PGAK).

### **9.2 – 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.

### **9.3 – 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.

## **ARTIGO 10 – FÓRMULA DA PROVA**

## **10.1 – TREINOS OFICIAIS**

**10.1.1** – Haverá uma sessão de treinos cronometrados com a duração de 60 minutos. Em casos de força maior, o tempo de treinos cronometrados poderá ser alterado pelo director de prova.

**10.1.2** – Nenhum Condutor poderá tomar parte numa corrida sem ter participado numa sessão de treinos cronometrados e ter realizado um tempo que o qualifique. Excepto por motivos apresentados ao CCD que poderá autorizar.

## **10.2 – GRELHA DE PARTIDA**

**10.2.2** – A formação da grelha de partida para cada uma das corridas será constituída nos termos definidos nos Art. 29 das PEV.

**10.2.3** – 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.

**10.2.4** – 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.

## **10.3 – PROCEDIMENTO DE PARTIDA**

**a)** Os procedimentos de partida para a corrida serão os que estão definidos nos Art. 30.9 das PEV (partida rolante).

## **10.4 – PROVA**

**10.4.1** – A prova da “500km Estoril” será obrigatoriamente disputada numa corrida com a duração de 180 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.

**10.4.2** – Só serão classificadas as equipas que tenham completado um número de voltas igual ou superior a 50% (cinquenta por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior) realizadas pelo vencedor da sua categoria.

## **10.5 - SAFETY CAR**

De acordo com o art. 2.10.14 do Anexo H do CDI, durante a intervenção do “Safety Car” (SC), os veículos em prova 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, exceto 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 Diretor da Prova poderá pedir ao SC para entrar nas boxes. Nesse caso, e desde que as luzes rotativas laranja do SC permaneçam acesas, todas as viaturas deverão segui-lo em direção às boxes, sem se ultrapassarem. Qualquer viatura que entrar nas boxes nestas condições poderá parar na garagem atribuída à sua equipa.

## **10.6 – PARAGEM NO PIT LANE – TROCA DE CONDUTORES**

**a)** Durante a corrida, cada viatura deverá efectuar 5 (cinco) paragens no pitlane com a duração mínima de 120 (cento e vinte) segundos entre os loops de entrada e de saída durante as primeiras 2h30 (duas horas e trinta minutos) da corrida.

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

**c)** São permitidos durante a corrida, no pitlane, os reabastecimentos de óleos lubrificantes, trocas de pneus e outras operações mecânicas durante a paragem das viaturas, excepto gasolina. O reabastecimento de gasolina terá de ser feito num local específico.

**d)** Para além dos condutores, que saem e entram na viatura, apenas 2 (dois) mecânicos/membros da equipa, identificados com um colete (ou braçadeira) da organização, podem tocar na viatura. Esse controlo será feito pelos comissários de pitlane que devem reportar caso existam outros membros a tocar na viatura.

Excepcionalmente, na categoria GT, no caso das jantes das viaturas terem 4 (quatro) apertos, serão dados 4 (quatro) coletes (ou braçadeiras) ao invés de 2 (dois) coletes (ou braçadeiras).

## **10.7 – REABASTECIMENTO**

Por razões de segurança e de custos, 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 utilizando as bombas de gasolina para reabastecimento da organização.

**a)** Cada depósito terá a capacidade máxima do depósito homologado na ficha de homologação ou no regulamento técnico do Troféu.

**b)** Em cada paragem para reabastecimento, só se poderá reabastecer um máximo de 50 litros.

**c)** 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. Este mecânico/membro da equipa não necessita obrigatoriamente de ser um dos mecânicos/membros da equipa de colete.

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.

**d)** Os reabastecimentos serão da inteira responsabilidade do concorrente, tendo de ser efetuados com o motor da viatura desligado e estando esta com as quatro rodas no solo.

**e)** 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.

**f)** A paragem na zona de reabastecimento, terá de demorar 240 (duzentos e quarenta) segundos entre loops ao invés de dos 120 (cento e vinte segundos) de uma paragem normal.

## **ARTIGO 11 – PENALIZAÇÕES**

**11.1** – É proibida a ultrapassagem em situação de bandeiras amarelas, bem como ultrapassar a velocidade máxima permitida no pitlane. Qualquer infração a estas regras será penalizada por decisão do CCD como segue:

**11.1.1)** Durante o decorrer de um treino livre ou cronometrado:

**11.1.1.2)** Primeira infração: Anulação do melhor tempo do treino cronometrado.

**11.1.1.3)** Segunda infração: Saída do último lugar da grelha de partida.

**11.1.1.4)** Terceira infração: Multa no valor de 500€.

**11.1.2)** Durante o decorrer da corrida:

**11.1.2.1)** Primeira infração: passagem pelo pitlane (*Drive Through*).

**11.1.2.2)** Segunda infração: *STOP & GO* de 0 segundos.

**11.1.2.3)** Terceira infração: *STOP & GO* de 10 ou mais segundos.

**11.2** – 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 (dez) segundos, a equipa será penalizada através de um *STOP & GO* com o valor correspondente à diferença entre o tempo estipulado e o tempo cronometrado.

**11.3** - As decisões tomadas pelo CCD no que se refere à anulação de tempos, perda de lugares na grelha de partida, aplicação de *Drive Through* e outras penalizações, não são apeláveis.

## **ARTIGO 12 – ESPECÍFICOS**

**12.1** – No caso da viatura sair de pista, é possível receber ajuda dos comissários para continuar em prova. Esta ajuda inclui ser rebocado até às boxes.

**12.2** – Todas as reparações à viatura são aceites, excepto a mudança de chassis, monocoque ou, no caso do depósito de combustível, o mesmo tem de estar vazio e ser vistoriado primeiro pelo comissário técnico.

## **ARTIGO 13 – PNEUS**

Não existe um número máximo ou mínimo de pneus marcados.

### **13.1) Equipas inscritas nas categorias Trophy 1000 / 1400 / 2000**

No caso de pneus de seco, cada equipa terá de utilizar os pneus permitidos pelo regulamento técnico do troféu ou competição onde a viatura participe.

Em caso de os pneus não estarem definidos no regulamento técnico, a comissão organizadora deve definir um tipo de pneus que será idêntica em todos os carros do mesmo modelo e da mesma classe que participem através de uma comunicação / boletim.

### **13.2) Equipas inscritas nas categorias GTC, Turismo e GT**

No caso de pneus de seco, cada equipa terá de utilizar pneus da marca Pirelli fornecidos pela empresa Q&F Lda.

**Em caso de chuva, os pneus são livres.**

## **ARTIGO 14 – PARQUE FECHADO**

**14.1** – Só os Oficiais de Prova encarregados dos controlos técnicos, podem entrar no Parque Fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza poderá ser efectuada sem a autorização desses Oficiais.

**14.2** – Quando o Parque Fechado estiver em utilização, o regulamento do Parque Fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do Parque Fechado, como estipulado no Art. 36 das PEV.

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

### **a) Parque Fechado no final dos Treinos**

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 (trinta) 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 (trinta) minutos.

Findo esse período, o Parque será aberto por indicação dos Comissários Desportivos, podendo as viaturas dirigir-se para a sua zona de assistência.

## **ARTIGO 15 – CLASSIFICAÇÃO NAS PROVAS**

**15.1** – No final da corrida dos “500km do Estoril” serão estabelecidas, obrigatoriamente, as classificações de acordo com as categorias.

## **ARTIGO 16 – CERIMÓNIA DE PÓDIO – PRÉMIOS**

**16.1** – No final da corrida do “500km Estoril”, terá lugar a realização de um Pódio de acordo com o regulamento particular da prova.

**16.2** – Todos os prémios são acumuláveis.