

REGULAMENTO DESPORTIVO



1. Definição / Generalidades

- I. A Karting Corporate, com a colaboração da Associação de Comissários de Desportos Motorizados do Estoril (ACDME), organizam um convívio de karting com carácter amador, denominado GPCascais 2026.
- II. Este convívio amador de karting, será disputado de acordo com o presente regulamento geral, o qual todos os concorrentes, pelo simples facto de se inscreverem, se comprometem a respeitar.
- III. O GPCascais 2026 será realizado sob égide da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK). Todos os participantes deverão ser detentores de uma licença desportiva válida (licença Karting Lazer ou superior) ou em alternativa, solicitar junto do clube organizador uma Autorização de Participação.

Os condutores não detentores de licença desportiva válida, terão de solicitar ao clube organizador uma Autorização de Participação (AP), encargo que será suportado pelo clube organizador, e válida apenas para este evento.

Os Condutores requerentes das AP deverão apresentar-se nas verificações administrativas da prova/evento e facultar os seguintes dados:

- Nome completo;
- número de CC ou BI;
- número de contribuinte;
- data de nascimento;
- nacionalidade;
- termo de responsabilidade.

- IV. Todas as provas terão assistência médica pela FeMédica.

2. Composição das equipas

- I. Cada equipa tem de ser mista (mulheres e homens) e composta por 3 elementos. Um deles será chefe de equipa.
- II. A idade mínima de cada piloto é de 16 anos.

- III. Nas verificações administrativas cada participante da equipa receberá uma pulseira de identificação para o controlo dos turnos, uma credencial que dará acesso à zona de troca de pilotos. Sem essa identificação, o participante não é autorizado a entrar nessa zona.
- IV. As pulseiras serão para utilização nos dois (2) dias do evento, não havendo substituição das mesmas

3. Kartings admitidos

- I. Apenas os kartings fornecidos pela organização serão admitidos, sendo a sua atribuição às equipas efetuadas mediante sorteio.
- II. Não serão permitidas alterações nas pressões dos pneus. Qualquer outra alteração ou adulteração, quer a nível de chassis, quer a nível de motor, implicará a desqualificação da equipa.
- III. É permitida a instalação de equipamentos de filmagem sujeitando-se, no entanto a um controlo por parte da organização através de um comissário técnico que validará a correta fixação dos referidos equipamentos.
- IV. Kartings admitidos:

Chassi: Sodi kart GT 4

Motor: Honda 270 cc, 12 cv

Pneus: Duro

- V. O número máximo de kartings admitidos à partida é de 42.
- VI. Cada chefe de equipa e pilotos serão responsáveis pela boa condução e funcionamento do karting até ao final do evento.
- VII. Não haverá substituição de kartings após o sorteio.

4. Data da prova e horários

I. 2 a 4 Outubro 2026 – Marina de Cascais

2 Outubro

- a. 8h30 / 13h00 – 2 (duas) reportagens RTP (convidados);

3 Outubro

- b. 8h30 – Recepção de pilotos;
- c. 9h00 – Apresentação das equipas e briefing;
- d. 10h30 / 13h30 – Treinos livres (20 minutos/sessão);
- e. 12h00 / 15h00 – Almoço no Marina Lounge;
- f. 15h30 / 18h30 – Treinos cronometrados – Sessão 1 (5 minutos/equipa);

4 Outubro

- a. 9h00 – Recepção de pilotos;
- b. 10h00 / 12h00 – Treinos cronometrados – Sessão 2 (5 minutos/equipa);
- c. 12h00 / 14h00 – Almoço no Marina Lounge;
- d. 14h10 – Hino Nacional com Miguel Gameiro e espetáculo aéreo;
- e. 14h30 / 15h30 – Corrida 1 (60 minutos);
- f. 16h00 / 17h00 – Corrida 2 (60 minutos);
- g. 17h30 / 18h30 – Corrida 3 (60 minutos);
- h. 19h00 / 24h00 – Entrega de prémios, festa.

5. Inscrições

- I. O valor da inscrição para o GPCascais 2026, inclui:
 - a) Participação na prova na Marina de Cascais;
 - b) Catering em ambas as etapas para três (3) pilotos e três (3) acompanhantes;
 - c) Três (3) fatos de competição com logótipos estampados e balaclavas;
 - d) Um par de luvas para a Prova de Cascais;
 - e) Licenças desportivas para os três (3) pilotos;
 - f) Seguro para os três (3) pilotos nos termos definidos no art.º 17 das PGAK
 - g) Placa oficial de equipa.
- II. As inscrições devem ser efetuadas contactando diretamente a organização, por email (empresas@kartingcorporate.pt), até dia 15 setembro 2026.
- III. O número de inscrições será limitado e, por isso, a aceitação é feita por ordem cronológica da entrada do pagamento.

6. Equipamento dos pilotos

- I. O piloto terá de utilizar em todos os momentos da prova o seguinte equipamento:
 - a) Capacete integral com viseira (obrigatório – cedido, a título de empréstimo pela organização ou propriedade do piloto);
 - b) Fato inteiro de competição (fornecido pela organização);
 - c) Camisola(s) justa(s);
 - d) Botas que cubram o tornozelo (obrigatório);
- II. Aconselhamos vivamente o uso de colete protetor.
- III. Todo o participante que não esteja em conformidade com estas disposições, será impedido de entrar em pista. Se a infração for detetada já com o piloto em pista, ser-lhe á mostrada a bandeira preta com o círculo laranja, chamando-o de regresso às boxes. Neste caso, o piloto só poderá regressar à pista após estar em conformidade com este regulamento.

7. Briefing

- I. Será dado um briefing para os pilotos antes dos treinos livres. A participação no briefing é obrigatória para todos os pilotos.

- II. A não comparência ou atraso na chegada ao briefing, poderá ser sancionada pelo Colégio de Comissários Desportivos. pela direção de prova, nos termos do presente regulamento.
- III. No briefing dar-se-á especial atenção a questões de segurança em pista, uma vez que se pressupõe que os pilotos tenham já conhecimento do presente regulamento.

8. Fórmula das provas

- I. O GPCascais 2026 é composto por:
 - a) Dois (2) dias na Marina de Cascais, cujo calendário deverá ser cumprido como descrito no ponto 4.
- II. A prova/evento, para cada equipa, é composta por 40 minutos de treinos livres, nos quais têm de participar todos os elementos da equipa, 5 minutos de treinos cronometrados e por uma corrida de 60 minutos.
- III. Nos 5 minutos de treinos cronometrados, estarão em pista apenas os três (3) pilotos de cada equipa, e será a média dos melhores tempos de cada piloto que definirá em que corrida a equipa irá participar.
- II. A ordem de partida dos treinos livres e dos treinos cronometrados será feita através de sorteio, na manhã de dia 3, aquando apresentação das equipas.
 - I. A partida será dada com a bandeira verde.
- II. Em caso de 2 equipas estarem empatadas na classificação dos treinos cronometrados, será o desempate efetuado a favor da equipa que tenha registado a melhor 2ª volta mais rápida.
- III. A equipa vencedora será aquela que completar o maior número de voltas no tempo de corrida estipulado.
- IV. Após o almoço, todos os pilotos terão de fazer teste de alcoolemia antes de poderem entrar no kart.

9. Cronometragem

- I. A cronometragem é assegurada pela organização da prova através de um sistema eletrónico APEX-TIMING.
- II. A responsabilidade da colocação do transponder é da organização.

10. Interrupção de corrida

- I. Caso haja interrupção da corrida com bandeira vermelha, a classificação será definida de acordo com a ordem e classificação existente aquando da penúltima passagem na linha de chegada do 1º classificado em prova antes da interrupção. (ex. bandeira vermelha mostrada à 14ª volta, contará a classificação no final da 12ª volta).
- II. Apenas os kartings, que tomarem parte da partida inicial, e que não hajam, entretanto, assumido oficialmente a desistência, poderão alinhar na grelha de partida para o resto da corrida.
- III. Se a equipa que liderar a corrida tiver completado 75% do tempo total previsto, a organização poderá considerá-la como terminada.

11. Turnos de condução

- I. A corrida terá duas (2) paragens obrigatórias, por equipa, para troca de piloto. Cada piloto tem um tempo mínimo obrigatório de condução de 5 minutos. Cada corrida tem uma duração de 60 minutos.
- II. O mesmo piloto pode repetir o turno de condução.
- III. O turno de condução começa no Loop Pit In e termina no Pit Out.
- IV. Condução perigosa na zona de trocas será severamente penalizada pela direção de prova.
- V. Por condução perigosa entende-se também a entrada na box em velocidade excessiva, pela incapacidade de o piloto controlar o kart, provocando embates nos separadores, nos cones, equipamentos e outros objetos integrantes no circuito.
- VI. Nas boxes, estarão comissários a controlar as trocas de pilotos. Todos os pilotos terão uma pulseira com o nome de equipa e número de piloto (1º piloto, 2º piloto, 3º piloto). Desta forma permite à organização controlar os pilotos que vão para a pista efetuar o seu turno de condução.
- VII. O tempo de paragem será contado como tempo de prova.
- VIII. Toda a gasolina a utilizar será fornecida pela organização.
- IX. Os participantes não poderão adicionar à gasolina contida nos depósitos qualquer tipo de aditivo ou substância.
- X. Qualquer infração a estas normas poderá ser punida pelo Colégio de Comissários Desportivos com uma penalidade que poderá ir até à desqualificação do evento.

12. Avarias / Reparações de kartings

- I. Se um kart avariar em pista, ficando impossibilitado de se mover pelos seus próprios meios até à zona da reparação, este será rebocado até à zona de assistência, fazendo entrar o safety car e o reboque. Quando o kart estiver na box a equipa poderá retomar a corrida noutro kart também fornecido pela organização.
- II. Se o kart avariar ao longo dos treinos e a sua reparação não for possível até ao início da corrida e a avaria se dever a problemas de embraiagem e/ ou travões, a equipa terá um kart de substituição até que a avaria seja reparada.
- III. Em caso de acidente ou despiste que resulte em quebra de material, o kart não será substituído por outro, tentando-se, contudo, a sua reparação.

13. Safety car

- I. Sempre que necessário o diretor de prova (ou diretor de corrida) fará entrar em pista o safety car (SC). Nessa altura, após a passagem do mesmo, todos os comissários de pista estarão com a bandeira amarela ativada. Enquanto o safety car estiver em pista é proibido a ultrapassagem.
- II. Sempre que o safety car se encontre em pista, todos os concorrentes deverão circular atrás do safety car em fila indiana. Sempre que possível, o mesmo entrará à frente do 1º classificado.
- III. A partir deste, circulam os restantes pela ordem que se encontravam em pista antes da entrada do safety car.

- IV. Caso o safety car entre em pista à frente de concorrentes que não sejam líderes da prova, estes poderão ultrapassá-lo (sem nunca se ultrapassarem entre si) e completam a volta até ocupar a sua posição no final do pelotão.
- V. Durante a intervenção do safety car, os kartings em pista poderão digirir-se às boxes para troca de piloto, mas só poderão voltar a entrar em pista atrás do pelotão liderado pelo safety car.
- VI. Após o diretor de prova (ou diretor de corrida) mandar sair o safety car de pista, só é permitido os concorrentes voltar ao ritmo normal de corrida e ultrapassagem, após a entrada do safety car na zona de acesso às boxes, onde será exibida eletronicamente e manualmente a bandeira verde. Todos os fiscais de pista substituirão as bandeiras amarelas por verdes.
- VII. O tempo de safety car é contabilizado como tempo de prova e de “turno de condução”.

14. Peso do conjunto / lastros

- I. Não há peso obrigatório nos karts.

15. Penalizações

- I. O director de prova pode ter necessidade de aplicar a uma equipa penalizações (definidas pelo Colégio de Comissários Desportivos) do tipo “Stop & go” ou em voltas.
- II. O diretor de prova mandará informar o chefe da equipa de tal decisão e mostrará a placa com a inscrição “Stop & go” juntamente com o número do concorrente a quem se destina. O piloto terá de sair na próxima volta e dirigir-se à zona de “Stop & go”.
- III. A penalidade de “Stop & go” exige um tempo mínimo de permanência na zona de “Stop & go” de 30 segundos. O controlo deste tempo é da responsabilidade de um oficial de prova.
- IV. Toda e qualquer paragem para cumprimento de “Stop & Go” não poderá ser aproveitada para qualquer reparação ou troca de piloto.

16. Penalizações em tempo/voltas

- I. Serão aplicados na forma de tempo/voltas as seguintes infrações:
 - a) Qualquer penalização cuja atribuição já não pode ser feita no decorrer da prova, será transformada numa penalização de 30 segundos (ex: piloto ultrapassou sob bandeiras amarelas nas últimas voltas da corrida, já não havendo tempo útil para aplicar um “Stop & go”).

17. Penalizações de “Stop & go” com paragem de 30 segundos no parque de assistência

- I. Serão aplicados na forma “Stop & go” (30 segundos) as seguintes infrações:
 - a) Velocidade excessiva ou perigosa na entrada e/ou na saída assim como dentro do parque de assistências e boxes;
 - b) Parar o kart na via de circulação no parque de assistência;
 - c) Comportamento incorreto para com os elementos da organização ou membros de outra equipa;
 - d) Desrespeito na entrada em pista;
 - e) Ultrapassagem em bandeiras amarelas;

- f) Condução antidesportiva;
- g) Tocar ou empurrar intencionalmente o kart que segue na sua frente, tirando partida dessa manobra.

18. Até à desqualificação do piloto

- I. Circular no Circuito em sentido contrário.
- II. Segunda vez que se verifique, pelo mesmo piloto, o desrespeito pelas instruções dadas pelos comissários de pista.
- III. Por decisão do Colégio de Comissários Desportivos conforme a gravidade da infração.

19. Até à desqualificação da equipa

- I. Terceiro aviso de condução à equipa.
- II. O uso de pulseira de outro condutor de equipa.
- III. Alteração de pressão de pneus. Qualquer outra alteração, ou adulteração, quer a nível de chassis, quer a nível de motor.
- IV. Por decisão do Colégio de Comissários Desportivos conforme a gravidade da infração.

20. Publicidade

- I. As equipas podem colocar publicidade no kart.
- II. A organização coloca a publicidade no fato dos pilotos.

21. Significado das bandeiras

- I. Os pilotos deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada, nos termos no presente regulamento.

- a) Bandeira amarela



Perigo, reduzir a velocidade, é proibido ultrapassar.

- b) Bandeira verde



Fim de perigo, pista livre.

- c) Bandeira vermelha



Paragem imediata da prova. Devem os pilotos seguir as indicações dos comissários.

- d) Bandeira de xadrez



Fim de corrida ou treino.

- e) Bandeira preta com círculo laranja



Apresentada em conjunto com o número de piloto. Informa que o seu kart tem problemas mecânicos suscetíveis de constituir perigo para ele próprio ou para

outros pilotos. Obrigado a entrar na zona de assistência e dirigir-se para a oficina para serem reparados os problemas.

f) Bandeira preta e branca (dividida ao meio pela diagonal)



Apresentada fixa com o número da equipa, constitui aviso por condução antidesportiva ou perigosa, dirigida ao piloto do kart. Advertência.

g) Bandeira preta com o número do piloto



O condutor deve dirigir-se á zona de assistências, e apresentar-se ao diretor da prova que o poderá autorizar ou não retomar a prova.

22. Jurisdição

- I. Tudo o que estiver omissa no presente regulamento será analisado e decidido pela organização e sempre de acordo com o Colégio de Comissários Desportivos
- II. Toda e qualquer penalidade só poderá ser aplicada por decisão do Colégio de Comissários Desportivos.
- III. Todas as Reclamações, pedidos ao abrigo do Direito de Revisão e Apelos deverão ser efetuados nos termos do art.º 14 das PGAK e Art.ºs 13, 14 e 15 do CDI

Saudações Desportivas,

Karting Corporate