



GILLAMP MADEIRA KART CUP 2014

ALTERADO EM 24-04-2014

Aprovado em 15.04.2014 com o VISA FPAK Nº 64/TRFK/2014

REGULAMENTO DESPORTIVO

Art. 1 - DEFINIÇÃO/GENERALIDADES

A Associação de Karting da Madeira, titular do alvará nº 45 emitido pela FPAK, devidamente autorizada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), organiza em 2014 a GILLAMP Madeira Kart Cup (GMKC).

O GMKC rege-se-á pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Específicas de Karting (PEK), pelo Regulamento Técnico Nacional (RTNK) e Internacional de Karting (RTIK) pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelo Regulamento Técnico do Rotax Max Challenge, pelo presente Regulamento Desportivo (RDGMKC) e pelo Regulamento Técnico (RTGMKC), pelos Regulamentos Particulares das provas que o compõem e anexos a estes.

Todos os Concorrentes, pelo simples facto da sua inscrição, comprometem-se a respeitar os documentos regulamentares referidos.

Eventuais casos omissos (ou dúvidas suscitadas na interpretação) do presente Regulamento serão analisados e decididos pelo Colégio de Comissários Desportivos, em conformidade com as disposições do CDI e da Regulamentação nacional em vigor.

Art. 2 - CALENDÁRIO DE PROVAS

2.1 - Prova é o evento organizado em um ou dois dias e constituído por treinos livres, treinos cronometrados, duas corridas de qualificação e uma final.

2.2 - As provas pontuáveis para o GMKC no total de **cinco**, serão as seguintes:

DESIGNAÇÃO DA PROVA	DATA	Pista
Circuito Faial 1	27 de Abril	1
Circuito Faial 2	18 de Maio	2
Circuito Faial 3	06 de Julho	1
Circuito Faial 4	21 de Setembro	2
Circuito Faial 5	26 de Outubro	1

2.3 - A Organização reserva-se o direito de alterar o presente calendário, desde que, prévia e devidamente autorizada pela FPAK.

Art. 3 - LICENÇAS

3.1 - Esta prova é aberta a todos os licenciados nacionais, titulares de uma licença desportiva de Concorrente e Condutor, válida para o ano em curso, emitida pela FPAK.

Quando o condutor for menor de 18 anos de idade a licença de Concorrente será a do representante do poder paternal. Uma licença de Concorrente Moral é autorizada.

3.2 - Os concorrentes estrangeiros deverão ser, titulares de uma licença desportiva de Concorrente e Condutor, válida para o ano em curso, emitida pela entidade do país de origem que tutele aquele licenciamento e que seja reconhecida pelas entidades internacionais competentes (correspondente à FPAK)

3.3 - Os Assistentes deverão ser portadores de licença, válida para o ano em curso, emitida pela FPAK (caso o Assistente seja também concorrente, bastar-lhe-á ser possuidor da licença de concorrente).

Art. 4 - DEFINIÇÃO DO PERCURSO e HORÁRIO DA PROVA

4.1 - As provas disputar-se-ão no Kartódromo do Faial, com a homologação FPAK de Abril de 2011 com um perímetro de 1040 metros e com a largura constante de 8 metros, percorrido alternadamente no sentido dos ponteiros do relógio (Pista 1) e do seu inverso (Pista 2), com o seguinte número de voltas:

Categorias	FINAL I	FINAL II	FINAL III
Micro Max	6 Voltas	6 Voltas	6 Voltas
Mini Max	10 Voltas	10 Voltas	10 Voltas
Júnior	12 Voltas	12 Voltas	12 Voltas
Max/Master	15 Voltas	15 Voltas	15 Voltas

4.2 - Os Condutores deverão observar escrupulosamente a sinalização por bandeiras que lhes for apresentada, nos termos do Capítulo XIX das PRK e do Art. 4 do Anexo 2 do Regulamento de Circuitos CIK / FIA.

4.3 - O “Briefing”, entre o Director de Prova, e todos os Condutores participantes, será obrigatoriamente efectuado na pré-grelha da Final I, sendo nele obrigatória a presença de todos os Condutores.

Poderá ser organizado um “Briefing”, facultativo, no dia anterior ao da prova, em hora e local a designar pela Organização, o qual será indicada aos participantes.

4.4 - Todos os Condutores classificados deverão conduzir no final os seus Karts para o Parque Fechado.

4.5 - Quando qualquer Kart se encontre em pista, é proibida a ajuda de qualquer elemento da sua assistência ou do público. É igualmente proibida a sua paragem, salvo por avaria mecânica, devidamente comprovada pela Comissário Técnico, antes da entrada no Parque Fechado, sob pena de desclassificação do Condutor.

4.6 - No caso de algum Condutor, em qualquer momento da prova, desejar abandonar o circuito, por não pretender continuar em prova, seja por que motivo for, deverá requerer por escrito ao Director da Prova, o respectivo pedido de desistência, sem o que será considerado como não tendo dado entrada no Parque Fechado e imediatamente sujeito às penalidades impostas por tal infracção.

4.7 - Horário da Prova, será conforme grelha horária constante no Regulamento Particular de cada Prova.

Art. 5 - KARTS ADMITIDOS, IDADES E CATEGORIAS

5.1 - Karts admitidos:

O MKC é reservado a Condutores cujos Karts pertençam às categorias MICRO MAX, MINI MAX, JUNIOR, MAX, definidas no Regulamento Técnico (RTGMKC).

5.2 - Idades e Categorias:

MICRO MAX – Desde o ano civil em que completa 6 anos até ao final do ano civil em que completem 9 anos. Não podem participar nesta categoria condutores que já tenham participado em corridas oficiais de Karting.

MINI MAX – Desde o ano civil em que completa 6 anos até ao final do ano civil em que completem 12 anos. Alterado em 24/04/2014

JÚNIOR - desde o início do ano em que completam 9 anos até ao final do ano civil em que completem 15 anos.

MAX - Desde o início do ano em que completem 13 anos. Poderão também participar condutores no ano que completam 12 anos, desde que, em 2013 tenham, participado em provas oficiais de karting. Dentro desta categoria será criada a classe **MAX MASTER** – para condutores que completem 27 anos até 31 de Dezembro de 2014.

Art. 6 - CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS

6.1 - Para todas as categorias, o programa de cada prova será disputado numa jornada de um dia, com a seguinte constituição:

- **Treinos Livres** (duas sessões de 8 minutos cada)
- **Treinos Cronometrados** (uma sessão de 10 minutos)
- **Três Finais**

6.1.1 - Os Treinos Cronometrados e as Finais pontuarão para o GMKC sendo considerados:

- a) Os pontos obtidos nas três Finais;
- b) Os pontos obtidos nos treinos cronometrados;
- c) Os pontos obtidos pela volta mais rápida (nos termos previstos no ponto 8.3.1)

6.1.2 - Durante as provas, é proibida a entrada na pista de qualquer elemento da equipa, para ajudar, reparar ou retirar os Karts, sob pena de desclassificação do Conductor. A remoção final dos Karts é da única responsabilidade da Organização.

6.1.3 - É permitida a ajuda dos Comissários de Pista ou outros elementos designados pela Organização, aos Condutores, mas apenas para remover os Karts da pista ou para lá recolocá-los, sem interferência em quaisquer reparações, não podendo prestar qualquer tipo de apoio de nível mecânico ou outro, para além da ajuda atrás referida.

6.2 - Treinos Livres:

Serão efectuados de acordo com o Horário da Prova, não sendo permitida a junção de Categorias de Karts, salvo a categoria Master, que poderá ser realizada em simultâneo com a Max, caso o número de participantes seja inferior a seis, e noutras situações por decisão do Colégio de Comissários Desportivos.

Será observada a sequência: Micro Max, Mini Max, JÚNIOR, Max/Max Master, salvo por proposta do Director de Prova e decisão do Colégio de Comissários Desportivos.

6.3 - Treinos Cronometrados:

Serão efectuados nos termos previstos no Capítulo XXVI - Treinos Cronometrados das PEK.

6.4 - Grelhas de Partida para as categorias MINI MAX, JÚNIOR e MAX e MAX MASTER

6.4.1 - Para cada corrida serão definidas da seguinte forma:

- a) *1ª Corrida - Final I (F1)*: de acordo com os melhores tempos de volta obtidos por cada Conductor nos Treinos Cronometrados (TCs);
- b) *2ª Corrida - Final II (F2)*: pela ordem da classificação final obtida na Final I (F1).
- c) *3ª Corrida Final III (F3)*: pelo somatório de pontos obtidos nas duas FINAIS (F1 + F2), em que pela classificação de cada uma delas será atribuída a seguinte pontuação para formação da grelha da Final, sendo o primeiro da grelha o piloto com menos pontos, o segundo aquele que lhe suceda na pontuação com menos pontos e assim sucessivamente: **Incluído em 21/04/2104**

Classificação F1 e F2	Pontuação
1º	0
2º	1
3º	2
4º	3
5º	4

e assim sucessivamente, com acréscimo de um ponto por lugar de classificação.

6.4.2 - Na categoria Micro Max, a grelha de partida da 2ª Corrida Final será determinada pela ordem inversa da classificação dos Treinos Cronometrados.

No restante mantém-se o mesmo procedimento de determinação das grelhas de partidas definidas para as outras categorias

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

6.4.4 - Considera-se que um condutor termina uma corrida quando cruza a linha de meta após o primeiro classificado.

6.4.5 - Se um Condutor não participar numa das finais ser-lhe-ão atribuídos «N+2» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

6.4.6 - Ao Condutor desclassificado numa final serão atribuídos «N+3» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

6.4.7 - Ao condutor que não tenha obtido qualquer tempo nos treinos cronometrados ser-lhe-á atribuído o último lugar da grelha de partida da 1ª corrida final.

6.4.8 - Em caso de «ex-aequo» no somatório de pontos F1 + F2, o desempate para a formação da grelha da corrida Final, far-se-á de acordo com os melhores tempos obtidos nos Treinos Cronometrados. Persistindo o empate, prevalecerá a 2ª melhor volta obtida nos TCs e assim sucessivamente.

Art. 7 - CORRIDAS CONJUNTAS

Se o número de Condutores da Lista de Participantes em qualquer das Categorias numa determinada prova for inferior a 4 (quatro), os concorrentes participarão em todas as diversas fases da prova de Forma Conjunta embora com classificações finais separadas para efeitos da pontuação na Prova e no GMKC.

As Grelhas de Partida serão determinadas pela classificação conjunta (sem extrapolação) nos Cronometrados e nas Corridas FINAL I e FINAL II.

Compete ao DP propor ao CCD qual a forma de junção das Categorias nessa prova, considerando preferencialmente como primeiro critério a equivalência das motorizações.

Art. 8 - PONTUAÇÕES - CLASSIFICAÇÕES NO GMKC

8.1 - A classificação verificada nas três finais, definirá a classificação final e absoluta de cada prova do MKC, sendo a classificação determinada pelo menor número de pontos resultantes da soma dos resultados obtidos nas três finais (de acordo com a tabela abaixo), sendo vencedor o piloto que obtiver menos pontos, sendo premiados, no mínimo, os três primeiros classificados de cada Categoria. (por exemplo: um piloto obtém um 1º lugar na final I, um segundo lugar na final II e um terceiro lugar na final III, obtém 3 pontos; se for o piloto que tenha obtido menor número de pontos é o vencedor da prova, obtendo-se os restantes lugares da classificação da mesma forma)

8.1.a. - Para efeitos de pontuação em cada Final, considera-se que um Condutor participa numa Final, desde que participe regularmente na partida efectiva e ultrapasse a linha de partida, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

8.1.b. - Considera-se que um condutor termina uma Final quando cruza a linha de meta após o primeiro classificado.

8.1.c. - Se um Condutor não participar numa das Finais ser-lhe-ão atribuídos «N+5» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria.

8.1.d. - Ao Condutor desclassificado numa final serão atribuídos «N+6» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva categoria. **Incluídos em 21/04/2014**

8.1.1 - Em caso de igualdade pontual no final das três corridas finais, o desempate faz-se pelo melhor tempo obtido nos treinos cronometrados (por exemplo: dois pilotos terminam com 3 pontos, será vencedor o que tiver obtido melhor tempo nos TCs, será segundo classificado o que tiver obtido o 2º melhor tempo nos TCº e assim sucessivamente).

Pontuação por Final			
1º	0 Pontos	9º	8 Pontos
2º	1 Pontos	10º	9 Pontos
3º	2 Pontos	11º	10 Pontos
4º	3 Pontos	12º	11 Pontos
5º	4 Pontos	13º	12 Pontos
6º	5 Pontos	14º	13 Pontos
7º	6 Pontos	15º	14 Pontos
8º	7 Pontos		e assim sucessivamente

8.2 - Em cada uma das provas e segundo a classificação final obtida em cada prova, nos termos do número anterior, os Condutores obterão os seguintes pontos para o Gillamp Madeira Kart Cup:

Pontuação por Prova			
1º	55 Pontos	9º	47 Pontos
2º	54 Pontos	10º	46 Pontos
3º	53 Pontos	11º	45 Pontos
4º	52 Pontos	12º	44 Pontos
5º	51 Pontos	13º	43 Pontos
6º	50 Pontos	14º	42 Pontos
7º	49 Pontos	15º	41 Pontos
8º	48 Pontos		e assim sucessivamente

8.3.1 - Suplementarmente, em cada Prova, será ainda atribuído um ponto, ao Conductor que, em cada Categoria, efectue o melhor tempo nos Treinos Cronometrados e um outro ponto ao que efectue a melhor volta (volta mais rápida) de entre as obtidas nas três corridas Finais.

Estes pontos serão adicionados ao total de pontos obtidos nessa Prova, excepto se o condutor for excluído ou desclassificado/desqualificado da prova.

8.4 - Se numa competição, em qualquer categoria, se apresentar à partida de uma corrida um número de Condutores inferior a 4 (quatro), as pontuações para o MKC serão atribuídas de acordo com a fórmula de cálculo prevista no Art. 38 das PGAK:

a) se nº particip. < ½ do nº mínimo : **prova não pontuável;**

b) se nº particip. = ½ do nº mínimo : ½ dos pontos;

c) se nº particip. > ½ do nº mínimo : $n^{\circ} \text{ real} / n^{\circ} \text{ mínimo} = \%$; $n^{\circ} \text{ pontos} \times \% = \text{pontos a atribuir}$ arredondando para nº inteiro inferior;

d) O acerto do nº relativo a ½ dos participantes será sempre para o nº inteiro superior. ex.: participantes 5, metade = 2.5, acerta para 3;

e) Considera-se participante quem tenha passado a Linha de Partida;

8.5 - Para a pontuação e definição da classificação final do MKC, em cada Categoria e em cada uma das cinco provas, serão considerados em relação a cada Conductor o resultado por si obtido em cada uma das cinco provas.

Acresce ainda a essa pontuação, para efeitos de classificação final do GMKC, todos os pontos conseguidos por todas as bonificações obtidas (excepto os casos em que nos termos deste regulamento ao piloto tenha sido retirada a bonificação)

8.5.1 - Para efeitos de classificação final no GMKC, cada um dos Concorrentes contará com os resultados das cinco provas.

Do acima regulamentado resulta que, no total, serão contabilizados, para cada Conductor, os pontos relativos a cinco provas.

8.5.2 - Ao Conductor que tiver sido objecto de exclusão do evento, serão anuladas todas as classificações obtidas no evento, não beneficiando de quaisquer outras pontuações obtidas, nomeadamente a resultante da sua classificação em qualquer fase da prova, nem pela volta mais rápida ou ponto dos cronometrados. **Incluídos em 21/04/2014**

8.6 - No final do GMKC, será vencedor o piloto que obtiver maior número de pontos.

8.6.1 - Eventuais casos de igualdade de pontuação final serão resolvidos nos termos seguintes:

- a) O piloto com maior número de vitórias em finais;
- b) Persistindo o empate pelo maior número de segundos lugares;
- c) Caso persista o empate, servirá de desempate o maior número de melhores tempos obtidos nos treinos cronometrados; persistindo o empate o maior número segundos melhores tempos obtidos nos treinos cronometrados e assim sucessivamente.

8.7 - O GMKC será cancelado numa determinada Categoria, caso não se realizem, no mínimo, 8 (oito) das 15 (quinze) corridas previstas.

8.8 - Pontuação para a Classificação Final do GMKC, os Condutores que cumulativamente:

- a) Tenham procedido ao pagamento prévio de 50,00 Euros referentes à taxa de Pré-inscrição;
- b) Tenham participado, no mínimo, em 2 das 5 Provas que o constituem.

8.10 - A inscrição de Condutores na última prova só será aceite desde que antes tenham participado em duas outras Provas do GMKC nessa época desportiva, excepto para a categoria Micro Max.

8.10.1 - Poderão participar pilotos nas demais categorias, desde que tenham o estatuto de convidados pela Organização e:

a) Caso a lista de inscritos para a respectiva categoria tenha mais de quatro pilotos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s) carece de autorização unânime de todos os concorrentes inscritos nessa categoria.

b) Caso a lista de inscritos para a respectiva categoria tenha menos de quatro pilotos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s) carece apenas de autorização da Comissão Organizadora.

c) Em qualquer dos casos previstos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s), não retira pontos aos demais concorrentes, ou seja, para efeitos de classificação da prova, é como se aquele(s) piloto(s) não participasse.

8.11 - A inscrição de Condutores na penúltima prova só será aceite desde que antes tenham participado numa outra Prova do GMKC nessa época desportiva, excepto para a categoria Micro Max.

8.11.1 - Poderão participar pilotos nas demais categorias, desde que tenham o estatuto de convidados pela Organização e:

a) Caso a lista de inscritos para a respectiva categoria tenha mais de quatro pilotos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s) carece de autorização unânime de todos os concorrentes inscritos nessa categoria.

b) Caso a lista de inscritos para a respectiva categoria tenha menos de quatro pilotos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s) carece apenas de autorização da Comissão Organizadora.

c) Em qualquer dos casos previstos, a participação do(s) piloto(s) convidado(s), não retira pontos aos demais concorrentes, ou seja, para efeitos de classificação da prova, é como se aquele(s) piloto(s) não participasse.

8.12 - O pagamento da taxa de Pré – Inscrição será aceite até a 3ª prova permitindo que o Condutor pontue para a Classificação Final do GMKC apenas nas provas em que participe depois da data do pagamento, ou seja, qualquer pontuação obtida antes de paga a pré-inscrição, não são tidas para efeito de classificação final do GMKC.

Art. 9 - INSCRIÇÕES - SEGURO

9.1 - A Taxa de Inscrição, incluindo o prémio de seguro de responsabilidade civil, nos termos definidos no Art. 34 das PGAK, é de 350,00 € Euros por prova. As inscrições serão recebidas na Sede da Associação de Karting da Madeira até às 21:00 horas da 3ª feira que antecede a prova.

9.1.1 - Os Condutores sócios da AKM beneficiarão de um desconto de 50% que não afecta o prémio de seguro referido.

9.1.2 - Se um dos progenitores dos Condutores for também associado da AKM, haverá lugar a uma nova redução de 20% no valor da inscrição, resultando no valor final de **140,00**.

9.2 - Poderão eventualmente ser aceites inscrições tardias, depois de 3ª feira, até às 21:00 horas de sexta-feira, havendo lugar neste caso à cobrança de uma taxa de € 50,00.

9.2.1 - Também serão aceites como inscrições dentro do prazo as que até à hora referida em 9.1 sejam comunicadas à AKM pelo e-mail info@akmadeira.com ou pelo fax 291762875, ou ainda através do site da AKM : www.akmadeira.com.

Contudo apenas serão assim consideradas, desde que acompanhadas do comprovativo de depósito ou transferência bancária para as contas bancárias NIB **0038 0031 0043 8174 7712 8** ou NIB **0018 0001 0020 2124 5151 4**

9.2.2 - O pagamento das inscrições fora de prazo e da respectiva taxa de atraso será cobrado na Verificação Administrativa dessa prova.

9.3 - A AKM contratou por conta dos Concorrentes, e em conformidade com a legislação em vigor e o Art. 34 das PGAK, um seguro para a cobertura de risco de Responsabilidade Civil dos concorrentes, cujo tomador é a FPAK, com limite de responsabilidade por acidente de 40.000.000€ por danos pessoais e de 8.000.000€ por danos materiais.

Não se consideram terceiros, para efeitos desse seguro, os veículos concorrentes, os seus ocupantes e os elementos da sua equipa de assistência.

Art. 10 - CREDENCIAIS

10.1 - A cada Concorrente inscrito serão distribuídas pela Organização duas credenciais de acesso ao Parque Técnico:

- Um identificativo para o Condutor.
- Um identificativo para o Assistente.

10.2 - Cada Concorrente tem direito a ter 1 (um) Assistente. Apenas o Assistente terá acesso à Zona de Parques. Não é autorizada a presença nessa área, a qualquer outra pessoa.

10.2.1 - Cada Concorrente terá de indicar na ficha de inscrição o nome do seu assistente. Poderá até ao início ou durante a prova alterar o assistente, requerendo tal facto, por escrito, ao Director de Prova.

10.2.2 - Cada Concorrente é responsável pelo comportamento do seu assistente, e do seu condutor, bem assim de todas as pessoas relacionadas com a sua inscrição numa prova, por forma que respeitem todas as disposições do CDI, dos Regulamentos Técnico e Desportivo pelos quais as mesmas são disputadas, ficando sujeitos às sanções legalmente previstas para situações de incumprimento por parte de qualquer um deles.

10.2.3 - Apenas podem aceder à zona de Parques (apenas no momento em que chamados para o efeito, para ela tenham de se deslocar, para efeitos de participar nos treinos e corridas), os condutores e assistentes, devendo ser portadores, da sua identificação e credencial.

10.3 - Os Condutores com idades inferiores a 18 anos terão obrigatoriamente que indicar, no acto de inscrição em cada prova ou nas respectivas Verificações Administrativas a identificação do Responsável pelo Condutor, licenciado pela FPAK como Concorrente (pai / tutor legal / equipa).

10.4 - Nos documentos que as Autoridades Desportivas da Prova dirijam ao Concorrente ou vice-versa deverá constar como prova de recepção / emissão, a assinatura do Condutor e, também, do Responsável pelo Condutor, quando menor, podendo essa assinatura ser do assistente, desde que tal fique autorizado no boletim de inscrição.

10.5 - No caso do Responsável pelo Condutor não poder estar presente no evento, delegará por escrito a sua representação num outro licenciado. Este documento deverá ser entregue no Secretariado da prova, assumindo solidariamente com o ausente, a responsabilidade pelos actos praticados e declarações prestadas. Da mesma forma deverá proceder-se quando um Condutor estiver inscrito por um Concorrente Moral. Faltando tal autorização, o condutor será impedido de participar no evento.

10.6 - No caso do concorrente ser uma entidade pessoa colectiva, terá que ser entregue à Organização uma credencial emitida pela respectiva administração, donde consta a autorização para utilizar a respectiva licença, bem assim a indicação da pessoa que a representa naquele evento.

10.7 - É proibido levar para o Parque Técnico, qualquer tipo de material líquido ou outro, consoante do regulamento particular da prova, os materiais que podem ser levados.

Art. 11 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS - TÉCNICAS

11.1 - As verificações administrativas bem como as técnicas, segundo o horário da prova, efectuar-se-ão no interior da zona do Parque Técnico ou no local indicado no Regulamento Particular da Prova.

Art. 12 - CARBURANTE E PNEUS

12.1 - CARBURANTE

12.1.1 - A Gasolina, RON 95, será obrigatoriamente adquirida na Estação de Serviço indicada no Regulamento Particular da Prova, não sendo permitida a adição ou utilização de qualquer tipo de aditivo ou outro componente.

12.1.2 - A Gasolina RON 95, poderá ser distribuída pela organização, neste caso será efectuado parque de gasolina, ficando tal opção a constar do regulamento particular da prova.

12.1.3 - O equipamento DIGATRON DT 15 será utilizado para verificar se a gasolina é idêntica à estipulada neste regulamento, através de um processo de comparação entre a gasolina utilizada pelo kart e a gasolina da Estação de Serviço indicada. (Amostra Padrão).

12.1.3.1 - Em qualquer momento do evento a direcção da prova poderá proceder à recolha de gasolina do kart de um ou mais pilotos, escolhidos de forma aleatória ou por sorteio, a fim de ser submetida a análise, para os fins previstos no número seguinte.

12.1.4 - A percentagem de óleo “SILKOLENE FUCHS PRO 2” adicionada à Amostra Padrão da Organização será de 2%, pelo que, será esta a marca e esta a percentagem que a gasolina nos depósitos dos Karts devem possuir, para possibilitar o teste comparativo.

(O kart deverá ter o mínimo de 1 litro no depósito, na chegada à zona de pesagem)

A não utilização da marca e da percentagem de óleo, bem como a utilização de gasolina adquirida noutra Estação de Serviço, poderá conduzir a um resultado de leitura diferente do regulamentarmente estabelecido, levando à desclassificação do Condutor em infracção na fase da corrida em que tenha participado. O CCD, após audição do Comissário Técnico Chefe, pode determinar a substituição integral e imediata da gasolina de qualquer kart em prova, como condição para poder continuar a participar no evento, sem prejuízo da desclassificação antes aplicada.

12.2 - Pneus

12.2.1 - Para piso seco, são novos e da marca MOJO, sendo para as categorias Micro Max e Mini Max serão do tipo D1 (quatro da frente), do tipo D1 para categoria Júnior e D2 para a Max, com as especificidades constantes deste regulamento e do Regulamento Técnico do GMKC.

12.2.2 - Para piso molhado e para as categorias Micro Max e Mini Max serão do tipo W1 (quatro da frente), e para a categoria Júnior, Max e Max Master serão do tipo W2, com as especificidades constantes deste regulamento e do Regulamento Técnico do GMKC.

12.2.3 - Para piso seco e/ou molhado, nas categorias Micro Max e Mini Max os participantes podem apenas utilizar um jogo de 4 pneus para todas as cinco provas da época, em condições a determinar pela Organização, sendo permitida a substituição de um único pneu, de um dos 4 iniciais, em caso de deterioração – rebentar ou furar, na sequência de um acidente ou incidente.

Caso um piloto inicie a sua participação no decorrer do troféu, deverá utilizar os pneus conforme o supra descrito.

12.2.4 - Para piso seco, na categoria Júnior, os participantes utilizarão 8 (oito) pneus são pneus novos, da marca MOJO, para todas as 5 (cinco) provas da época, sendo quatro para a frente e quatro para trás, podendo ser utilizados conforme o piloto melhor entender, respeitando, contudo, as regras de montagem dos pneus, sendo permitida a substituição de um único pneu, de um dos 4 iniciais, em caso de deterioração – rebentar ou furar, na sequência de um acidente ou incidente.

Caso um piloto inicie a sua participação no decorrer do troféu, deverá utilizar os pneus conforme o supra descrito.

12.2.5 - Para piso seco, na categoria Max e Max Master, os participantes utilizarão doze pneus novos, da marca MOJO, para todas as cinco provas da época, dos quais, seis para a frente e seis para trás, podendo ser utilizados conforme o piloto melhor entender, respeitando, contudo, as regras de montagem dos pneus sendo permitida a substituição de um único pneu, de um dos 4 iniciais, em caso de deterioração – rebentar ou furar, na sequência de um acidente ou incidente.

12.2.6 - Para piso molhado, nas categorias Júnior, Max e Max Master, os participantes utilizarão dois jogos sendo um jogo para as primeira segunda e terceira provas (Faial 1, 2 e 3), o segundo jogo para as 2 (duas) provas seguintes (Faial 4 e 5), sendo que, caso não utilizem o primeiro jogo nas condições atrás definidas, poderão utilizar apenas um jogo para as últimas duas corridas, sendo que neste caso apenas poderão utilizar um jogo na época, sendo permitida a substituição de um único pneu, de um dos 4 iniciais, em caso de deterioração – rebentar ou furar, na sequência de um acidente ou incidente.

Todos os pneus estarão em regime de Parque Fechado, pelo que os Condutores deverão proceder à sua marcação, entregando-os em parque fechado. Por decisão da organização poderá não fazer parque fechado durante o decorrer da prova.

12.2.7.1 - Os pneus de chuva, cujo uso é facultativo, só podem ser utilizados após declaração de Prova à Chuva, emitida por ordem do Director de Prova, contudo terão de estar marcados e colocados em parque fechado.

12.2.7.2 - Caso os pneus de chuva depois de marcados não sejam utilizados, serão os mesmos colocados no parque fechado, o qual ficará devidamente selado, podendo ser utilizados na prova seguinte, em que seja declarada corrida à chuva, nas condições definidas neste regulamento.

12.2.9 - As referências e dimensões dos pneus a utilizar por cada Categoria são as constantes no RTMKC.

Para todas as provas, os Vouchers para a entrega em Parque Fechado de Pneus para Piso Seco e/ou chuva, serão adquiridos à entidade que na Madeira tenha obtido licença do concessionário nacional da marca MOJO para a sua comercialização / distribuição.

12.2.8 - Todos os Pneus de Prova (piso seco e/ou chuva) estarão em Parque Fechado e serão obrigatoriamente novos – nas condições definidas neste regulamento e apenas usados nos Treinos Cronometrados e nas Finais.

12.2.9 - Nos treinos livres de Sábado e domingo, apenas podem ser usados pneus marcados, nos termos a seguir definidos:

Micro Max e Mini Max - Para Piso Seco: Máximo de dois jogos para treinar para todas as cinco provas

Para piso molhado: Um jogo para treinar para todas as cinco provas.

Júnior - Para Piso Seco: máximo de dois jogos para treinar para todas as cinco provas.

Para Piso Molhado: máximo de dois jogos para treinar para todas as cinco provas -_se não usar o 1º jogo nas primeiras três provas, apenas pode utilizar um jogo na época

Max - Para Piso Seco: Máximo de três jogos para treinar para todas as cinco provas

Para piso molhado: Máximo de dois jogos para todas as cinco provas -_se não usar o 1º jogo nas primeiras três provas, apenas pode utilizar um jogo na época.

Art. 13 - CHASSIS E MOTORES

13.1 - A regulamentação é, relativamente aos chassis, a que se encontra estipulada no RTEC. Também é permitida a utilização de chassis cuja homologação tenha caducado em 2009. Em cada prova, cada Condutor pode utilizar, apenas 1 (um) chassis e 1 (um) motor.

13.2 - No decurso de uma prova, o Condutor poderá, substituir ou o chassis ou o motor.

Em caso algum é autorizada a substituição, no mesmo evento, do chassis e do motor, mesmo que em fases diferentes da prova, nem a reutilização nessa prova do chassis ou do motor substituído.

13.3 - A substituição de apenas um destes componentes terá de ser autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos, depois de obtido o parecer favorável do Comissário Técnico Chefe da prova.

13.4 - O material substituto terá de ser sujeito a Verificação Técnica, selado ou marcado.

Essa verificação técnica apenas poderá ocorrer a partir do momento em que pelo CCD haja sido emitida (por escrito) a respectiva autorização de substituição.

13.5 - Em qualquer circunstância, a substituição do chassis ou do motor no decurso de uma prova implicará as seguintes penalizações:

a) **Substituição a partir dos Treinos Cronometrados (inclusive)**: o Condutor recuará, no máximo, 04 (quatro) posições na grelha de partida (em relação ao posicionamento que o melhor tempo por si registado nos treinos cronometrados lhe atribuiria) para a Final I;

b) **Substituição apenas a partir da Final I (inclusive)**: o Condutor recuará, no máximo, 04 (quatro) posições, na grelha de partida para a Final I (ou se o número de participantes for inferior a quatro, será colocado e último), em relação à posição que tinha conseguido.

No caso de haver mais do que um Condutor nessa situação a colocação no final da grelha corresponderá ao escalonamento de acordo com os melhores tempos obtidos por cada um dos Condutores nos treinos cronometrados.

c) **Substituição apenas a partir da Final II (inclusive)**: o Condutor recuará, no máximo, 04 (quatro) posições na grelha de partida para a 2ª corrida final (ou se o número de participantes for inferior a quatro, será colocado e último), em relação à posição que tinha conseguido. No caso de haver mais do que um Condutor nessa situação, a colocação no final da grelha corresponderá ao escalonamento da classificação final de cada um dos Condutores assim considerados na Final I.

d) **Substituição apenas na Final III**: ao Condutor será atribuída uma penalização em tempo de 10 segundos, a somar ao tempo total que vier a registar na Final III, com a conseqüente correcção a ser introduzida na ordem da classificação final dessa corrida.

13.5.1 - Sendo substituído o chassis ou o motor, aquele elemento que foi substituído fica em parque fechado e no final será verificado nos mesmos termos em que será, aquele que o substituiu.

13.6 - Os motores a utilizar por todas as Categorias serão os Rotax FR 125 e devem obrigatoriamente apresentar-se selados por agentes autorizados pelo Concessionário Oficial da Rotax em Portugal e possuir o ID Card respectivo.

13.6.1 - Para as categorias Mini Max, JÚNIOR e Max e Max Master, cada piloto utilizará um motor que está em parque fechado e será sorteado no sábado anterior ao domingo de prova. O mesmo motor poderá ser atribuído ao mesmo piloto desde que tal seja o resultado do sorteio.

13.6.1.1 - Os motores e carburadores devem respeitar as configurações estipuladas no Regulamento Técnico para cada Categoria:

MOTORES:

- Os motores serão entregues no início de época (em data a indicar), sujeitos a uma revisão, pelo técnico da empresa que em Portugal representa a Rotax.

- Se alguém iniciar a época depois da primeira corrida ou depois de terem sido efectuadas as reparações nos outros motores, o piloto terá de entregar um motor para sortear, com cilindro de 2009 ou posterior e com uma declaração de um agente Rotax de que o motor está em boas condições de funcionamento (ainda assim esse motor será verificado pelo Comissário técnico antes da corrida para confirmar se está em boas condições de funcionamento. Caso não esteja, será reparado a expensas do seu proprietário).

Neste caso um dos motores que estava destinado a motor suplente entrará no sorteio ficando o motor deste piloto que iniciou mais tarde na qualidade de suplente. (pagará uma taxa de 250,00 para toda a época)

- Se avariar um motor de prova pode ser reparado até às verificações técnicas iniciais - Avarias de simples reparação (desde que o técnico entenda que tem condições de reparar sem prejudicar o normal desenrolar da corrida pode fazê-lo).

- Os dois motores suplentes - só poderão ser utilizados em caso de avaria do motor sem possibilidade de reparação, ou seja, quando o motor que tenha sido atribuído ao piloto no sorteio não funcione mesmo - haverá uma penalização para o piloto, conforme definido no regulamento desportivo.

Micro e Mini - revistos no início de época (pagam 250,00 €) e depois ficam com o motor, entregam no sábado junto com o carburador e sorteamos, caso seja possível arranjar um segundo motor para todos os motores ficarão em parque fechado, entre corridas

Júnior e Max - Revistos no início da época (pagam 250,00 €), depois ficam em parque fechado e serão sorteados.

- Caso o piloto abandone o campeonato antes de decorridas as cinco provas, apenas poderá levantar o seu motor contra o pagamento de 750,00 € (valor que, acrescido da quantia de 250,00 €, segundo a empresa, adequa-se ao montante da reparação a ser efectuada).

- Cada piloto apenas poderá rever um motor nas condições supra referidas.

- Atendendo a que os motores serão todos revistos com material novo, bem assim que são motores viáveis quanto à sua durabilidade, e que apenas uma má utilização poderá danificá-lo, as avarias que venham a existir serão reparadas a expensas do piloto que estava a utilizar aquele motor à data da avaria, sob pena de não o fazendo ser utilizado o material do seu motor para reparar o que foi avariado.

- Para além do selo normal do motor, serão selados os seguintes componentes:

- pick-up;

- bobine (cada piloto entregará uma em boas condições no início da época);

- escape;

- Tampa dos carretos;

CARBURADORES

- Todos os pilotos entregam um carburador – com a versão 8.5, que será revisto e depois são sorteados juntos com o motor, sendo os carburadores selados.

- os carburadores suplentes que apenas poderão ser utilizados nas mesmas condições definidas para os motores e a sua substituição também dá lugar a penalização

SORTEIO

- Sorteio do motor e do carburador – sexta às 19:00h, no kartódromo do Faial.
- Devolvem os motores e os carburadores no parque fechado no final da corrida.
- Motor – com vela, sem base, sem válvula, sem radiador, sem bobine, sem embraiagem + campânula, sem motor de arranque.
- O comissário técnico estará presente no sábado de corrida para qualquer necessidade técnica.
- Em todas as categorias, os escapes deverão ser selados na primeira prova, onde será colocada uma lâ de vidro nova e verificada a flauta. Os pilotos poderão desselar o escape, obrigando a que volte e ser selado para a corrida/prova seguinte.

13.7 - Os Karts dos condutores participantes nas Categorias Micro Max, Mini Max, Júnior Max e Max Master, devem apresentar os motores completamente montados no kart e o respectivo ID Card aquando da sua Verificação Técnica Inicial.

A manutenção da integridade dos selos é unicamente da responsabilidade dos Condutores.

13.8 - No final de cada fase das provas, o motor do kart classificado na primeira posição e eventualmente outros escolhidos de forma aleatória, ou por sorteio, efectuado no Parque de Chegada pelo Comissário Técnico, serão sujeitos a Verificação de acordo com as especificações do RTGMKC.

Na corrida final poderão ser verificados os motores dos karts classificados nas três primeiras posições.

A Verificação Final poderá, por decisão do CCD e mediante proposta prévia do Comissário Técnico Chefe da prova, incluir a desmontagem parcial ou total do motor dos karts classificados nos três primeiros lugares da classificação e eventualmente outros por sorteio ou de forma aleatória.

A qualquer momento da prova poderão ser verificados os motores dos Karts participantes.

As classificações só serão definitivas depois de terminadas as Verificações e da sua homologação pelo CCD.

13.9 - Os motores deverão apresentar-se nas Verificações Técnicas de acordo com as suas características de origem, não podendo sofrer qualquer tipo de alteração à sua Configuração de Fábrica.

O Selo de Origem (Rotax) que está inserido em todos os motores de prova e nos respectivos cilindros, deve estar numerado e sem quaisquer sinais que ponham em dúvida a sua completa integridade.

13.10 - Poderão a qualquer momento da prova, por decisão do CCD, mediante proposta prévia do Comissário Técnico Chefe ser verificados outros órgão ou componentes, sempre de forma aleatória ou por sorteio, ou por proposta do Comissário Técnico Chefe.

13.11 - As especificações técnicas contidas no Regulamento Técnico do Rotax Max Challenge 2014 – Portugal, disponíveis em www.korridas.com (português) ou em www.maxchallenge-rotax.com (inglês) são aplicáveis ao GMKC 2014 com as especificidades constantes no RTGMKC.

Art. 14 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E PESOS MÍNIMOS

14.1 - Números de Competição

- Serão adquiridos pelos concorrentes à Associação de Karting da Madeira, sendo as suas características as definidas pelo Regulamento Particular da Prova
- As placas porta-números montadas na traseira do Kart deverão ser constituídas em matéria plástica, flexível e opaca, de formato quadrado, com ângulos arredondados (diâmetro de arredondamento de 15 a 25 mm) e 22 cm de lado, características que também são obrigatórias para os karts que usem o número colado no pára-choques, sendo os números adquiridos à Associação de Karting da Madeira.

14.2 - Os números de Competição serão escolhidos de entre os seguintes:

Categoria	Número de Competição
Micro Max	1 a 99
Mini Max	101 a 199
JÚNIOR	201 a 299
Max e Max Master	301 a 399

14.2.1 - Cada concorrente escolherá o seu número, de acordo com os limites numéricos definidos no Art. 14.2.

14.2.2 - O número 1 de cada categoria é reservado ao vencedor dessa categoria na época transacta. Caso este não participe no GMKC tal número não será atribuído.

14.2.3 - Havendo dois ou mais concorrentes a escolher o mesmo número, este será atribuído aquele que tiver ficado melhor classificado no GMKC do ano anterior, desde que os interessados tenham participado na mesma categoria.

14.2.4 - Caso não se verifique nenhuma das situações anteriores, em caso de haver dois ou mais concorrentes a pretender o mesmo número de competição, este será determinado por sorteio entre os interessados.

14.3 - Pesos Mínimos do conjunto kart / condutor (inclui o seu equipamento de segurança previsto no Art. 15 deste Regulamento):

Categoria	Peso Mínimo (kg)
Micro Max	110
Mini Max	120
JÚNIOR	145
Max	165
Max Master	168

14.4 - No final de cada corrida, incluindo TCs + F1 + F2+ F3, ou sempre que a direcção de prova entenda, será realizada pesagem ao conjunto kart/condutor (conforme definido no ponto 14.3).

14.5 - Um controle do peso e largura das vias poderá ser efectuado aleatoriamente a qualquer momento da prova. Na entrada do Parque Técnico, ou a qualquer momento da prova será efectuado o controle de largura das vias a todos os Karts participantes.

14.6 - Verificações a outros órgãos poderão ser efectuadas a qualquer momento, ou após conclusão dos treinos cronometrados, ou de uma das provas de qualificação ou final.

14.7 - Todo o Condutor que venha a ser solicitado para verificação técnica do seu material no decurso dos treinos cronometrados, de uma das provas de qualificação ou final, deverá aceder prontamente à solicitação, sem reclamar do tempo necessário à verificação, ou da verificação técnica.

O não cumprimento desta regra fica sujeita a penalidades a definir pelo CCD, que poderão ir até à desclassificação dos treinos cronometrados, ou de uma das provas de qualificação ou final ou face à gravidade das atitudes, até à exclusão da manifestação.

Art. 15 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA DO CONDUTOR

É obrigatório o uso do seguinte equipamento durante os treinos e corridas:

- a)** Capacete com homologação válida;
- b)** Luvas que cubram integralmente as mãos;
- c)** Fato de Competição **grau 2**;
- d)** Botas que protejam os tornozelos;
- e)** É permitido o uso de colar cervical, o qual é obrigatório para as categorias Micro Max, Mini Max e JÚNIOR;

15.1 - Por motivos de segurança, os condutores não poderão usar, em pista, quaisquer adornos metálicos ou de outro material rígido (piercings, colares, pulseiras etc.). Pelos mesmos motivos é também interdito levar para a pista quaisquer peças ou ferramentas.

Art. 16 - CRONOMETRAGEM

16.1 - Cada Condutor terá que, obrigatoriamente, utilizar durante as provas um Transponder AMB Tranx 160 distribuído pela Organização, ou caso o Sistema utilizado seja compatível, o seu próprio.

16.2 - O kart deve apresentar-se na partida para os Treinos Livres, Treinos Cronometrados, e Corridas, obrigatoriamente com o TP instalado, na parte traseira exterior do banco a uma altura do solo superior a 15 cm. e inferior a 30 cm, sob pena de não o fazendo, ser impedido de participar.

16.3 - No caso de perda ou dano do transponder será cobrada ao Condutor a importância de 250,00 € Euros.

16.4 - É da inteira responsabilidade do Condutor verificar se o transponder colocado no seu kart se encontra bem fixado e em boas condições de funcionamento (no mínimo, deve o "led" estar a piscar 3 vezes seguidas em cor verde).

Caso verifique alguma anomalia deve dirigir-se à Cronometragem para a necessária troca e registo do novo transponder. As provas não serão interrompidas nem será atribuído qualquer tempo ao condutor, pelo motivo de isolado mau funcionamento, anomalia, má colocação ou perda de transponders.

Art. 17 - QUADRO OFICIAL DA PROVA

Todas as eventuais comunicações do C.C.D. ou do Director de Prova, as classificações, a definição das sessões para os treinos cronometrados, o horário da prova, as grelhas de partida das corridas, bem como os documentos referidos nas PRK 2014, estarão afixados no Quadro Oficial da Prova, instalado junto ao Pódio ou em local indicado no Regulamento Particular da Prova.

Art. 18 - CONTROLOS ANTI-DOPING / ALCOOLÉMIA

De acordo com o Art. 43 e 44 das PGAK e o Regulamento Nacional Antidopagem, os controlos efectuar-se-ão no edifício de apoio ao Polidesportivo anexo ao Kartódromo do Faial, na sala utilizada pela AKM.

Art. 19 - PUBLICIDADE

19.1 - Publicidade obrigatória

19.1.1 - Os participantes afixarão nos seus Karts os seguintes autocolantes:

a) Logotipo da AKM;

b) Outro(s), se indicado(s) no Regulamento Particular da Prova

19.1.2 - Os concorrentes poderão, livremente, afixar nos seus Karts, fatos de competição bem como nos seus capacetes, toda a publicidade desde que:

a) seja autorizada pelas leis nacionais e pelo Regulamento para os números de competição e publicidade em automóveis que participem em competições desportivas;

b) não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;

c) não colida com os espaços destinados aos números de competição ou de publicidade obrigatória;

d) não tenha qualquer carácter religioso ou político-partidário.

Art. 20 - PRÉMIOS - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS POR CADA CORRIDA

20.1 - Logo após o fim de cada prova, ou no final da prova, serão atribuídas Taças aos 3 primeiros Condutores da classificação provisória da Final para todas as Categorias.

20.1.1 - À condutora melhor classificada em cada categoria, será atribuído um troféu de honra.

20.1.2 - Ao melhor classificado na classe MAX MASTER será igualmente atribuído um troféu de honra.

23.1.3 - Caso numa determinada categoria participem menos de quatro pilotos, apenas será entregue um troféu ao piloto classificado em primeiro lugar, sendo atribuído ao(s) outro(s) piloto (s), um troféu de presença.

23.1.4 - Caso numa determinada categoria participem pela primeira vez, pelo menos dois pilotos, será entregue um troféu ao piloto classificado em primeiro lugar de entre esses 2. **Incluído em 21/04/2014**

20.2 - Havendo discrepância entre as classificações oficiosa e oficial, prevalece a classificação oficial, devendo os prémios indevidamente recebidos serem imediatamente devolvidos à Organização.

Na eventual impossibilidade dessa devolução poder acontecer no mesmo dia da manifestação (por ausência do premiado ou outra razão justificável), o Organizador notificará nos (3) três dias seguintes à manifestação, por qualquer meio futuramente comprovável, o Concorrente em causa, o qual nos 8 (oito) dias seguintes deverá devolver os prémios indevidamente recebidos.

No caso de não haverem sido devolvidos aos Organizadores, será aplicável pelo CCD ou pela FPAK, ao Concorrente em falta, uma multa entre 500,00 € e 1 250,00 €, a qual reverterá a favor dos Organizadores.

Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK (tal como estipulado nos Art. 46.2.1 e 46.2.2 das PEK).

20.3 - A distribuição de Prémios poderá ocorrer de forma oficiosa, imediatamente após o fim da Final de cada Categoria ou, no fim do evento.

20.4 - Os Condutores que não estejam presentes pessoalmente nas cerimónias de distribuição de prémios de cada prova, perderão o direito aos prémios que lhes sejam destinados, sem que por isso se verifique qualquer alteração, quer na classificação, quer nos prémios destinados aos restantes Condutores.

Art. 21 - PRÉMIOS FINAIS

21.1 - Após a realização de todas as provas e depois de aplicadas as normas constantes no ponto 8, ao Condutor que nas Categorias Micro Max e Mini Max, Juvenil, Max e Max Master, obtiver maior número de pontos, será atribuído o título de Vencedor do Madeira Kart Cup 2014 e ser-lhe-á entregue uma Placa Comemorativa ou troféu.

21.2 - Aos classificados em 2º e 3º lugares, serão atribuídas Placas Comemorativas ou troféus. O mesmo procedimento será seguido para a Condutora melhor classificada em cada Categoria, e no caso da verificação do facto descrito no ponto 20.1.1, ao concorrente da Categoria Max que possua idade superior a 27 anos. A todos os outros Condutores será entregue uma Medalha Comemorativa ou troféu.

21.3 - A medalha comemorativa do Troféu não é entregue ao condutor que tenha sido agraciado ou tenha recebido qualquer outra medalha/troféu.

Art. 22 - RECLAMAÇÕES - APELOS

Quaisquer reclamações e/ou apelos deverão ser efectuados nos termos do CDI e das PGAK.

a) Taxa de Reclamação: 1000 euros

b) Depósito de garantia para cobertura de despesas: 500,00 € (1 órgão)

c) Depósito de garantia para cobertura de despesas: 1000,00 € (órgãos)

d) Taxa de Apelação de uma Decisão: 2500,00 €

Art. 23 - COMISSÃO ORGANIZADORA

Artur Jorge Abreu Baptista

Estêvão Lúcio

Ivo Caires

Art. 24 - MODIFICAÇÕES AO REGULAMENTO - ADITAMENTOS

Qualquer modificação ao presente regulamento, será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a **“bold”** e no topo do texto surgirá a menção:

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt

