



Federação Mineira de Automobilismo

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO - CTDM

Av. Olegário Maciel, 311 - sala 110 - Centro - Cep.: 30.180-110 - Belo Horizonte - MG - Fone/Fax: (31) 3271.5840

TAÇA MINAS GERAIS DE KART 2014

REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I

REGULAMENTO DESPORTIVO

SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO, DA SUPERVISÃO, DO CALENDÁRIO, DAS CATEGORIAS E DA REALIZAÇÃO DO CAMPEONATO

Artigo 1º - Organização e Supervisão: A FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA fará realizar, no Kartódromo RBC Racing, em Vespasiano, a disputa aberta denominada **TAÇA MINAS GERAIS DE KART 2014**, com organização do **SVKC – Serra Verde Kart Clube**, sob a supervisão do **CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO – CTDM**, seguindo o disposto no **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2014 – CDA**, da **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA**, no **REGULAMENTO NACIONAL DE KART 2014 – RNK**, e neste regulamento.

Artigo 2º - Calendário:

- I 1º evento - 1ª e 2ª provas – 19 e 20 de setembro;
- II 2º evento - 3ª, 4ª e 5ª provas – 24 e 25 de outubro.

Artigo 3º - Categorias: As categorias em disputa no campeonato serão:

- I CADETE – aberta a pilotos da categoria PCK;
- II CADETE LIGHT – aberta a pilotos da categoria PCK, oriundos do Projeto Cadete 2014 do Kartódromo RBC Racing;
- III SPRINTER – aberta a pilotos das categorias PJK, PK e PGK;
- IV SUPER MASTER – aberta a competidores PSK B e PSK A;
- V MASTER 50 – aberta aos competidores PSK B e PSK A com 50 anos ou mais, ou que forem completar 40 anos ainda em 2014;
- VI FÓRMULA 400 – aberta a pilotos das categorias PJK, PK, PGK PSK B e PSK A;
- VII F4 MASTER 40 – aberta a pilotos das categorias PSK B e PSK A com 40 anos ou mais, ou que forem completar 40 anos ainda em 2014.

SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES, E DAS CONDIÇÕES DE LOCAÇÃO DOS MOTORES

Artigo 4º - Inscrições: As inscrições deverão ser efetuadas na secretaria de prova nas sextas-feiras que antecederem as datas constantes do calendário previsto no artigo 2º deste regulamento. O piloto deverá atender aos seguintes requisitos:

- I Apresentação da Cédula Desportiva CBA 2014 para a modalidade Kart;
- II Preenchimento e assinatura, pelo piloto, responsável quando menor, e mecânico, da ficha de inscrição em cada um dos eventos previstos;
- III Pagamento, no a secretaria de prova do 1º evento, antes dos treinos livres, da taxa relativa aos dois eventos ou do valor para o evento avulso, de conformidade com a tabela abaixo:

VALORES (R\$) INCLUINDO TAXA INSCRIÇÃO, LOCAÇÃO DO MOTOR, COMBUSTÍVEL E DE HUM JOGOS DE PNEUS MG KADET PARA AS CATEGORIAS MIRIM E CADETE, E DE UM JOGO DE PNEUS MG SELO VERMELHO PARA TODA A COMPETIÇÃO.		
CATEGORIAS	VALOR PARA O PAGAMENTO DE UM EVENTO AVULSO	VALOR PARA PAGAMENTO DOS DOIS EVENTOS NO DIA 19/SET
CADETE e CADETE LIGHT	800,00	1.220,00
FÓRMULA 400 e F4 MASTER 40	1.700,00	2.900,00
DEMAIS CATEGORIAS	2.000,00	3.500,00

- IV Os competidores de todas as categorias **deverão** recolher na secretaria da prova em cada um dos eventos, a taxa de R\$ 20,00 (vinte reais) destinado à compra de alimentos e/ou materiais escolares a serem entregues a instituições filantrópicas de Vespasiano e/ou Belo Horizonte ou eventualmente de outro município do estado, a critério da diretoria da FMA.

Parágrafo único: Para participar das atividades da rodada dupla, o competidor ou o seu responsável deverá ter procedido ao recolhimento da taxa prevista neste inciso.

Artigo 5º - Locação e sorteio dos equipamentos: Os motores para todas as categorias, locados junto à RBC Preparações de Motores, serão sorteados nas seguintes condições:

- I Sorteio realizado no local e horário previsto no Regulamento Particular de cada rodada dupla, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico da Federação Mineira de Automobilismo.
- II Os competidores poderão acompanhar todo o processo.
- III No caso da opção pela participação em rodadas duplas avulsas, o piloto deverá proceder à reserva do motor e pneus, junto à RBC, e efetuar o devido pagamento, com pelo menos dez dias de antecedência, ou sujeitar-se à disponibilidade ou não do equipamento na pista.

Artigo 6º - Características do motor e acessórios incluídos: Os motores, devidamente lacrados pela RBC Preparações, serão entregues com as características e acessórios descritos no regulamento técnico da competição, no capítulo II deste regulamento.

Artigo 7º - Condições para locação do motor – O piloto ou o seu responsável legal estará sujeito às seguintes condições para a locação do motor:

- I A responsabilidade pelo motor, desde o momento em que recebê-lo da RBC Preparações de Motores, até o momento da sua devolução, será do competidor ou do seu representante legal.
- II A RBC Preparações de Motores se responsabilizará por danos causados aos motores, desde que sejam exclusivamente aqueles resultantes de defeito de montagem e/ou de material;
- III O motor quebrado (travado) por carburação, deverá ser trocado e o piloto deverá pagar o valor correspondente ao pistão, a preço de tabela, que corresponde atualmente a R\$ 230,00 (duzentos e trinta reais), no ato da devolução do mesmo; quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto;
- IV Além das vistorias normais haverá vistoria sistemática antes, durante ou após cada atividade, em que serão checados os números de dentes da coroa e do pinhão, e a vela.

Artigo 8º - Condições para eventuais trocas de motores: A RBC Preparações de Motores disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico da Federação Mineira de Automobilismo.

- I Se a troca for procedida após o treino livre da sexta-feira, ou após o aquecimento, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:
- a) Se houver quebra do pistão;
 - b) Se houver quebra da biela;
 - c) Se houver a fusão da biela;
 - d) Se houver a quebra do eixo da biela;
 - e) Se houver quebra da arruela de encosto da biela;
 - f) Se a rosca da porca da curva espanar.
- II Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas "a" a "e" do inciso I deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, conforme parágrafo único deste inciso, além de responder pelo disposto no artigo 6º do deste regulamento.

Parágrafo único: No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá cinco posições no grid de largada, e no caso de uma segunda troca, a perda será de oito posições.

SEÇÃO III – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO

Artigo 9º – Indumentária: Durante todas as atividades de pista, o piloto deverá estar utilizando:

- I Capacete com proteção do queixo e construção integral, munido de viseira em boa condição de transparência, e homologado pelo INMETRO ou órgão equivalente;
- II Macacão de mangas compridas em tecido grosso ou couro, apropriados para competições de kart, no qual deverão constar de forma visível, na parte frontal, o nome, o tipo sanguíneo e o fator RH do piloto;
- III Luvas completamente fechadas, não podendo apresentar furos ou rasgos que venham a deixar expostos as palmas e dedos das mãos;
- IV Protetor de pescoço obrigatório para as categorias PMK, PCK e PJMK, e aconselhável para as demais;
- V Sapatilha de competição ou tênis de cano alto;

SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA

Artigo 10 – Circuito Oficial: O circuito oficial do primeiro evento será sorteado às 18h do dia 18 de setembro, na secretaria do Kartódromo RBC Racing, O evento final será realizado no circuito principal do kartódromo RBC Racing.

Artigo 11 – Treinos Livres: Serão realizados dois treinos livres de 30 minutos na sexta-feira que anteceder as provas, ou antes das mesmas, quando forem programadas para o período noturno, em conformidade com a programação constante do regulamento particular de cada evento. Não haverá treino de aquecimento antes da tomada de tempo.

Parágrafo primeiro: Se eventualmente um evento coincidir com uma competição interestadual, esses treinos poderão ser reprogramados.

Parágrafo segundo: O treino da sexta-feira terá também a cronometragem oficial.

Artigo 12 - Tomada de tempo de dez minutos: A tomada de tempo será efetuada por categoria, ou com categorias agrupadas, a critério dos comissários desportivos, conforme programação constante do regulamento particular de cada evento.

- I Se a cronometragem for manual ou por célula fotoelétrica, cada kart efetuará duas voltas completas e cronometradas pelo circuito, sendo considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo); nesse caso, a tomada será feita com dois karts utilizando a pista simultaneamente;
- II O piloto que não conseguir completar a primeira volta cronometrada, poderá se apresentar para uma nova tentativa, ocupando o final da fila; caso ele não consiga sucesso nessa segunda tentativa, será posicionado no final do "grid" de largada, através de sorteio;
- III Se a cronometragem for realizada com a utilização de sensores, será usado o critério previsto no RNK, porém com tempo de cinco minutos;
- IV Os pilotos que, por quaisquer motivos não conseguirem registro de tempo durante a realização da tomada de tempo, serão posicionados no final "grid" de largada, através de sorteio;
- V A Tomada de Tempo do 2º evento será realizada no final da tarde da sexta-feira.

Artigo 13 – Corrida: Cada prova será disputada com os seguintes números de voltas:

- I 1º evento – Cadete – 12 voltas na 1ª e na 2ª provas; Fórmula 400 – 18 voltas na 1ª e na 2ª provas;; Demais categorias – 20 voltas na 1ª e na 2ª provas.
- II 2º evento – Cadete – 09 voltas na 3ª e 4ª provas, e 12 voltas na 5ª prova; Fórmula 400 – 12 voltas na 3ª e 4ª provas, e 18 voltas na 5ª prova; Demais categorias – 13 voltas na 3ª e 4ª provas e 20 voltas na 5ª prova.
- III As atividades das categorias Sprinter, Super Master e Master 50 serão agrupadas, assim como as da Fórmula 400 e da F4 Master 40.

Artigo 14 – Agrupamento de categorias – Se necessário, as categorias serão agrupadas a critério dos comissários desportivos, conforme previsto no CDA. Da decisão dos comissários nesse sentido, não caberá recurso.

Artigo 15 – Grid de Largada – O grid de largada será montado com base no resultado da tomada de tempo. Na eventual interrupção de uma prova, o procedimento será o que determina o Código Desportivo do Automobilismo.

- I Os grids de largada do 1ª e 3ª provas serão de conformidade com os resultados das respectivas tomadas de tempo do 1º e do 2º eventos.
- II Os grids de largada da 2ª, 4ª e 5ª, serão de conformidade com os resultados da 1ª, 3ª e 4ª provas.

Artigo 16 – Utilização dos sensores da Cronometragem:

- I Os sensores deverão ser fixados nos karts conforme determinado pelo RNK 2014.
- II Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da Prova, ou quando solicitado pela organização da prova.
- III O piloto que não devolver o sensor na situação acima terá que ressarcir à Cronometragem o valor de R\$ 700,00 (setecentos reais).

SEÇÃO V – DA PONTUAÇÃO, DA CLASSIFICAÇÃO FINAL E DA PREMIAÇÃO

Artigo 17 – Pontuação nas provas: A pontuação nas provas será atribuída de conformidade com o disposto a seguir

I Tabela de pontos:

Classificação	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª à 4ª provas	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
5ª prova	17	14	12	11	9	8	6	5	3	2

- II O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato, respeitadas as seguintes condições:
 - a) Não haverá ponto de bonificação pela “pole-position” na 2ª, na 4ª e na 5ª provas;
 - b) O detentor da “pole-position” será o piloto que efetivamente for posicionado para largar na posição, o que nem sempre corresponderá ao detentor da melhor volta da Tomada de Tempo, em função de penalidades previstas neste Regulamento.
 - c) O piloto que obtiver a melhor volta da sua categoria receberá a bonificação de 1 (um) ponto, que será computado na classificação do campeonato.

Artigo 18 - Classificação final: Serão declarados **Campeões da Taça Minas Gerais de kart 2014**, em suas respectivas categorias, os pilotos que atingirem a maior soma de pontos ao final da competição, depois de aplicado o critério obrigatório de descarte N-1, ou seja, da pontuação correspondente ao pior resultado de pista dentre as cinco provas da competição.

Parágrafo primeiro: Para fazer ao título de **campeão** ou de **vice-campeão**, o piloto deverá ter largado em pelo menos três provas da competição.

Parágrafo segundo: Eventuais bônus obtidos nas provas cujos resultados serão desprezados, não serão descartados.

Artigo 19 – Desempate – Na hipótese de empate na soma de pontos ao final das cinco provas, o melhor resultado será definido conforme descrito nos incisos I e II deste artigo.

- I Em favor do piloto que tiver alcançado a maior soma bruta de pontos, ou seja, sem os descartes;
- II Se depois de aplicado o critério descrito no inciso I deste artigo, o empate ainda persistir, será declarado vencedor, o piloto que tiver obtido o melhor resultado de pista na 5ª prova, e assim sucessivamente até a primeira.

Artigo 20 – Premiação em cada evento – Artigo 1º - Premiação em cada evento: Os cinco pilotos melhor classificados de cada uma das categorias previstas no artigo 3º deste regulamento receberão troféus em cada um dos eventos, com base na soma de pontos alcançada nas duas provas do 1º e nas três do 2º, sem as eventuais bonificações, conforme tabela do caput do artigo 17.

Parágrafo primeiro: Se houver empate na soma dos pontos das provas do 1º evento, a melhor colocação será outorgada ao piloto que melhor tiver se classificado na 2ª prova do mesmo. Se o empate ocorrer na soma de pontos das provas do 2º evento, será outorgada ao piloto com melhor colocação na 5ª prova, a melhor posição para a premiação desse evento.

Artigo 21 – Premiação Final – Ao final da competição serão oferecidos troféus ao campeão e ao vice-campeão de cada um das categorias previstas no artigo 3º deste regulamento.

SEÇÃO VI – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 22 – Casos omissos: Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

CAPÍTULO II

DO REGULAMENTO TÉCNICO

SEÇÃO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS

Artigo 23 – Pneus: Os competidores que optarem pela participação em todo o campeonato, terão automaticamente adquirido junto ao Representante da MG Pneus em Belo Horizonte, um jogo de pneus do tipo “slick”, da marca MG, novos, selo “Kadet” para as categorias **Cadete e Cadete Light**, e um jogo de pneus da mesma marca, com selo “vermelho”, para as **demais categorias**. Esses jogos serão entregues pelo fornecedor de pneus à Comissão Técnica da FMA, para o sorteio. Se a opção for pela participação num ou noutro evento, o competidor deverá adquirir um jogo de pneus para cada um deles, e da mesma forma, efetuar a entrega do mesmo à Comissão Técnica FMA, para o sorteio.

- I No caso da opção pela participação em toda a competição, o jogo de pneus deverá ser utilizado no 1º evento, relativo à 1ª e 2ª provas, e no 2º evento, relativo à 3ª, 4ª e 5ª provas
- II No 1º evento, os pilotos deverão utilizar o jogo de pneus na tomada de tempo, e nas duas corridas – 1ª e 2ª provas. Ao final dessas atividades, esses pneus deverão ser devolvidos à Comissão Técnica da FMA, devidamente acondicionados em embalagens apropriadas, e identificadas, para serem utilizados no 2º evento, correspondente à 3ª, 4ª e 5ª provas. Ao final das mesmas o jogo de pneus será entregue aos pilotos ou ao seus responsáveis.
- III Os pilotos que optarem pela participação avulsa no 1º evento, após utilizarem os pneus na tomada de tempo e nas duas corridas da rodada dupla, receberão de volta os pneus ao final das atividades.
- IV No 2º evento, naqueles karts cujos pneus novos não tiverem sido lacrados e utilizados no 1º evento,, conforme previsto neste artigo, deverá ser instalado o lastro de 5,0kg para a tomada de tempo, e de 3,0kg para a terceira prova.
- V Os pneus de chuva serão livres, desde que previamente vistoriados e aprovados pela Comissão Técnica da prova.
- VI A entrega dos pneus à comissão técnica, para a devida guarda, deverá ser efetuada **exclusivamente** em embalagem fechada, devidamente identificada. Não serão aceitos pneus soltos, e o piloto cujos pneus forem entregues nessa condição será multado em 01 UP.
- VII Se um piloto ou seu representante levar o pneu para seu Box, esses pneus não mais serão válidos para o evento, independentemente de ser o 1º ou o 2º evento, e o piloto deverá adquirir um jogo de pneus novos, e o piloto correrá ainda o risco de ter adicionado ao seu kart, os lastros revistos no inciso IV deste artigo.

Artigo 24 – Combustível:

- I O combustível a ser utilizado, já incluído na taxa de inscrição no campeonato, e fornecido pela organização, será:
- a) Categorias com motores Honda – gasolina fornecida pela RBC Preparação de Motores;
 - b) Categorias com motores 125cc – gasolina com óleo Motul 800 para as categorias Júnior Menor, Sprinter, e Super Master, na proporção de 25/1,
- II A quantidade, para cada atividade, será a que consta da tabela a seguir:
- | CATEGORIA | TOMADA DE TEMPO | 1ª, 2ª e 5ª PROVAS | 3ª e 4ª PROVAS |
|------------------------------------|-----------------|--------------------|----------------|
| Cadete e Cadete Light | 2 litros | 3 litros | 2 litros |
| Sprinter, Super Master e Master 50 | 5 litros | 7 litros | 5 litros |
| Fórmula 400 e F4 Master 40 | 5 litros | 7 litros | 5 litros |
- III O Combustível poderá ser analisado pela organização sem prévia comunicação aos concorrentes. Qualquer divergência com os parâmetros determinados pela organização provocará a imediata desclassificação do infrator.

Artigo 25 - Acessórios: Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Brusco, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA**Artigo 26 – Categorias Cadete e Cadete Light:**

- I O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda.
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º deste regulamento. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou na desclassificação sumária do piloto.
- III O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.
- IV A flange redutora deverá possuir medida de referência de 17,0mm, podendo sofrer variações para a equalização dos motores.
- V Embreagem – Será proibida a sua troca.
- VI Vela – Será proibida a sua troca.
- VII Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável conforme previsto no RNK 2013, e com as seguintes características:
- a) Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA, com a marca do fabricante, sendo proibida a regulagem das mesmas, devendo ainda estarem equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
 - b) Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - c) Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria;
 - d) Cubo de roda — Deverá ser homologado CBA para a categoria;
 - e) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria;
 - f) Será obrigatório o uso de freio mecânico com disco dotado de furos para a dissipação térmica, de diâmetro externo mínimo de 160,0mm e espessura mínima de 4,0mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1,0mm. Será proibido o uso de freio dianteiro.
- VIII Padrão de referência — Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vitorias técnicas, as peças homologadas e lacradas à disposição da CBA.
- IX Peso – o peso do conjunto kart/piloto deverá ser de no mínimo 106 kg.
- X Identificação: As placas deverão ter fundo na cor verde, e números na cor amarela.

Artigo 27 – Categorias Sprinter, Super Master e Master 50:

- I O motor da marca My10 lame (Parilla) refrigerado a água, seguindo as especificações do RNK 2012 para a categoria **PSK A**, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, acompanhado dos seguintes complementos:
- a) Pinhão com 10 (dez) dentes;
 - b) Mesa;
 - c) Escapamento; esse escapamento deverá ser equipado com o abafador de propriedade do piloto – medidas????;
- II Carburador – Será fornecido pela RBC Preparações, em número de dois, com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,0mm, e com medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,0mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, conforme RNK 2012/2013 para a categoria PSK A.
- III Vela de Ignição: Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar facetando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das marcas seguintes: NGK B9 ES, NGK B10 EGV, BOSH W07 CS, NGK BR9EG e NGK BR10EG.
- IV Chassis – exclusivamente homologado.
- V Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo de 155 kg para a categoria Sprinter e de 175 kg para a categoria Super Master, Se houver necessidade de agrupamento da categoria Sprinter com a Super Master, o peso da primeira será também 175kg.
- VI Identificação - As placas de identificação do kart deverão ser apresentadas conforme previsto no RNK 2012 para as categorias dos pilotos admitidos.

Artigo 28 – Das categorias Fórmula 400 e F4 Master 40:

- I O motor será o da marca Honda, modelo GX-390, a gasolina, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva, acompanhado dos seguintes complementos:
- a) Escapamento;
 - b) Carburador;
 - c) Filtro;
 - d) Vela;
- II Embreagem -
- III Somente será admitida a utilização da proteção traseira conforme previsto no Regulamento Nacional de Kart 2013.
- IV Chassis – exclusivamente homologado, vistoriado e aprovado pelo comissário técnico.
- V Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **183** kg.
- VI Identificação – placa de fundo na cor branca e número na cor vermelha;

Artigo 29 – Do número de dentes das coroas dos motores: O número de dentes das coroas será o que consta da tabela abaixo:

CATEGORIA	Nº DE DENTES
Mirim e Cadete	72
Fórmula 400	41
Júnior Menor	74
Sprinter	75
Super Master e Sênior A	76

CAPÍTULO III

NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS

Artigo 30 - Proibição – O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro, órgão de apoio da Federação Mineira de Automobilismo. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidade.

Belo Horizonte, 15 de julho de 2014.

Conselho Técnico Desportivo Mineiro / FMA
Antônio Manoel dos Santos