



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE RALLY**

**CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CROSS COUNTRY DE
VELOCIDADE 2014**

REGULAMENTO DESPORTIVO

| | |
|--|-----------|
| ARTIGO 1 - DEFINIÇÃO..... | 3 |
| ARTIGO 2 - TERMINOLOGIA | 4 |
| ARTIGO 3 - REGULAMENTAÇÃO | 7 |
| ARTIGO 4 - CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS/NAVEGADORES) | 8 |
| ARTIGO 5 - EQUIPES | 10 |
| ARTIGO 6 - INSCRIÇÃO..... | 11 |
| ARTIGO 7 - TAXA DE INSCRIÇÃO / SEGURO | 12 |
| ARTIGO 8 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS | 13 |
| ARTIGO 9 - VEÍCULOS - VER REGULAMENTO TÉCNICO | 15 |
| ARTIGO 10 - IDENTIFICAÇÃO | 15 |
| ARTIGO 11 - PUBLICIDADE | 16 |
| ARTIGO 12 - PARQUE FECHADO | 17 |
| ARTIGO 13 - SUPER-PRIME / PRÓLOGO | 19 |



| | |
|---|-----------|
| 14 - ORDEM DE PARTIDA | 21 |
| ARTIGO 15 - LIVRO DE BORDO E CIRCULAÇÃO | 24 |
| ARTIGO 16 - CARTELA DE CONTROLE..... | 30 |
| ARTIGO 17 - ZONAS DE CONTROLE..... | 31 |
| ARTIGO 18 - CONTROLES HORÁRIOS | 35 |
| ARTIGO 19 - CONTROLES DE PASSAGEM | 37 |
| ARTIGO 20 - PROVAS ESPECIAIS | 39 |
| ARTIGO 21 - REAGRUPAMENTOS | 46 |
| ARTIGO 22 - SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES - VER ANEXO..... | 47 |
| ARTIGO 23 - CHEGADA DA PROVA | 47 |
| ARTIGO 24 - RECLAMAÇÕES..... | 48 |
| ARTIGO 25 - CLASSIFICAÇÕES..... | 49 |
| ARTIGO 26 - PRÊMIOS | 52 |
| ARTIGO 27 - ITENS DE SEGURANÇA | 52 |



ARTIGO 1 - DEFINIÇÃO

1.1 - Independentemente da designação do evento, todas as provas que integrem o calendário do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country de Velocidade 2014 serão regidas obrigatoriamente pelas Normas estabelecidas para as provas do tipo Cross Country.

1.2 - Um evento de Cross Country é um Rally Todo Terreno que se desenrola em 01 (um) ou mais dias de Provas Especiais que podem ser válidos para uma ou mais provas do Campeonato.

1.3 - Cada Prova Especial não poderá ter menos de 100 (cem) km, sendo recomendado que a quilometragem máxima não ultrapasse os 300 (trezentos) km.

1.3.1 - Nos eventos em que houver um prólogo e/ou super-prime, os mesmos poderão ser realizados em qualquer dia do evento e servir como uma Prova Especial, desde que possua a quilometragem mínima regulamentada e esteja previsto no Regulamento Particular de Prova.

1.4 - As provas englobam uma ou mais Provas Especiais e os correspondentes setores de ligação.

A duração total de um evento não poderá ultrapassar 40 (quarenta) horas, incluindo as verificações e o Super-Prime, salvo autorização expressa da CNR/CBA.

É, contudo autorizada a realização de uma sessão de verificações administrativas e técnicas (facultativas), na véspera do início do evento.

1.5 - A disputa das Provas Especiais deverá permitir, à maioria dos concorrentes em prova, a realização de grande parte do percurso de dia. Não é autorizado dar a partida para uma Prova Especial à noite.

1.6 - Toda regulamentação específica, que não esteja de acordo com os Regulamentos Desportivo e Técnico da CBA, deve ser objeto de um pedido de autorização junto a CNR/CBA. Depois da aprovação será objeto de um Adendo ao Regulamento da prova.



1.7 - No caso específico do evento Rally do Sertões, este Regulamento poderá sofrer alterações que serão aprovadas pela CBA.

ARTIGO 2 - TERMINOLOGIA

2.1 - Prova

Cada uma das partes de um evento separadas por uma parada mínima de 03 (três) horas.

2.2 - Passaporte Técnico

Documento emitido pela CBA e que identifica o veículo apresentado na vistoria técnica.

É de porte obrigatório em todas as provas e deve ser apresentado sempre que pedido pelos Comissários Técnicos. A falta do mesmo implicará em multa equivalente a 01 (uma) UP.

2.3 - Cartela de Controle

Cartela destinada a recolher cronologicamente os vistos dos diferentes controles previstos no itinerário, bem como os horários realizados pelos concorrentes.

2.4 - Adendo

Informação oficial, que fará parte integrante dos documentos oficiais das provas, destinado a modificar, precisar ou complementar o Regulamento Particular de Prova.

Os Adendos deverão ser datados, assinados e numerados.

Os Adendos serão feitos:

- Pela Organização até o dia das verificações (submetidos à aprovação prévia da CNR/CBA, salvo no que diz respeito a eventuais alterações de itinerário);
- Pelos Comissários Desportivos da prova, durante todo o decorrer da competição.

Parágrafo Único - Todos os Adendos emitidos devem obrigatoriamente ser afixados no Quadro Oficial de Avisos da prova.



2.5 - Briefing

Durante um evento, o Briefing poderá ser organizado entre o fim das verificações e a partida para a primeira prova que inclua uma Prova Especial.

Será obrigatoriamente realizado pelo Diretor da Prova ou pelo Diretor-Adjunto.

2.5.1 - Quando organizado a presença de pelo menos um dos concorrentes de cada dupla é obrigatória e o atraso será penalizado com uma multa de valor igual a 10% da taxa de inscrição.

A não presença no Briefing estará sujeita a penalizações, que poderão ir até a imediata exclusão, por decisão dos Comissários Desportivos.

No caso de outros Briefings (não obrigatórios) terem lugar durante um evento, as informações aí dadas, devem ser afixadas no Quadro de Avisos Oficial.

2.5.2 - Quando da não realização do Briefing, o mesmo será feito por escrito e afixado no Quadro de Avisos do evento.

2.6 - Parque Fechado

Zona na qual nenhuma reparação nem intervenção são possíveis de serem feitas nos carros, salvo nos casos expressamente previstos pelos Regulamentos.

2.7 - Prova Especial

Cada bateria de uma prova.

2.8 - Tempo Real

Tempo expresso em (horas / minutos / segundos) que corresponde ao tempo, realmente, efetuado pelo concorrente numa Prova Especial.

2.9 - Setor de Ligação (Deslocamento)

Parte do itinerário compreendido entre dois controles horários sucessivos com tempo pré-determinado.



2.10 - Neutralizado

Tempo durante o qual os concorrentes ficam parados, por determinação da Direção da prova.

2.11 - Reagrupamento

Parada prevista pela Organização, para permitir, por um lado, o regresso ao horário teórico, e, por outro, o reagrupamento dos concorrentes que continuem em prova.

O tempo de parada pode não ser o mesmo para todos os concorrentes.

2.12 - Penalização Fixa Prevista (Forfete)

Penalização em tempo que se junta às penalizações já incorridas pelo concorrente nos casos precisos e referidas no Regulamento Particular de Prova.

A penalização fixa prevista é calculada adicionando todos os tempos máximos autorizados na Prova Especial considerada, aumentada do tempo indicado conforme abaixo.

Parágrafo Único - O valor da forfetada será o tempo máximo da Prova Especial mais "x" minutos conforme abaixo:

- Prova Especial com até 05 km = 10 (dez) minutos;
- A cada 100 km ou fração de Prova Especial que o concorrente deixar de percorrer dentro do seu tempo máximo de prova = 01 (uma) hora;
- Descarte - não largar para uma Prova Especial = 06 (seis) horas.

2.13 - Tempo Máximo Autorizado

Tempo máximo estabelecido para cada setor de ligação, que, no caso de ser excedido, será o concorrente penalizado.

2.14 - Exclusão

Sanção que só pode ser pronunciada pelos Comissários Desportivos, na sequência de excesso de penalização ou por infração grave (esteja ou não prevista no Regulamento Particular de Prova).

O concorrente só poderá ser excluído no final de um setor ou prova.



ARTIGO 3 - REGULAMENTAÇÃO

Uma prova de Cross Country será disputada de acordo com:

- O Código Desportivo Internacional (CDI);
- O Código Desportivo do Automobilismo 2014 (CDA);
- O presente Regulamento Desportivo;
- O Regulamento Técnico 2014;
- O Regulamento Particular de Prova;
- Adendos.

3.1 - O Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country de Velocidade 2014 estará aberto a todos os pilotos e navegadores, devidamente filiados à CBA, e estrangeiros credenciados pela CBA, após análise de suas licenças de origem.

3.2 - O Campeonato será disputado por pilotos e navegadores individualmente, respeitadas as suas categorias.

3.3 - O Campeonato será disputado em 08 (oito) eventos, compostos por até 15 (quinze) provas distintas, conforme calendário aprovado pela CBA, considerando-se os descartes, conforme o número de provas realizadas.

3.4 - O Campeonato terá validade se forem realizadas no mínimo 10 (dez) provas completas.

3.5 - Serão consideradas válidas as categorias Protótipos-T1, Pró-Brasil, Super Production, Production-T2, Protótipos-T3 e Caminhões, independente do número de inscritos em cada evento do Campeonato.

3.6 - O Diretor de Prova é responsável pela aplicação do Regulamento durante o desenrolar da prova.

3.7 - Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares serão dadas a conhecer por Adendos, datados, numerados e assinados. Estes Adendos serão afixados no Quadro de Avisos Oficial da prova. Serão,



igualmente, comunicados no mais curto espaço de tempo possível a todos os concorrentes.

3.8 - Toda reclamação ou todos os casos não previstos serão analisados pelos Comissários Desportivos, o qual detêm o único poder de decisão (Art. 141 do CDI).

ARTIGO 4 - CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS/NAVEGADORES)

4.1 - O termo “concorrente”, “piloto”, “navegador” e “tripulação” ficam assim oficialmente definidos:

A - Concorrente: toda pessoa física ou jurídica inscrita em uma competição. Ele deverá ser obrigatoriamente, portador da licença de concorrente.

B - Piloto: pessoa física responsável pela condução do veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística da CBA e da Carteira Nacional de Habilitação.

C - Navegador: pessoa física inscrita como segundo da tripulação de um veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística da CBA.

D - Tripulação: quando a referência disser respeito ao piloto e navegador, juntos.

Parágrafo Primeiro - Durante um evento, pilotos e navegadores deverão desempenhar as suas funções conforme informado na Ficha de Inscrição.

Parágrafo Segundo - Será permitida a troca de função entre piloto e navegador, nos deslocamentos dos eventos, desde que o navegador possua carteira de habilitação.

4.2 - Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente, pelo piloto e pelo navegador. A falta de um dos dois concorrentes, ou a presença de um terceiro ou mais concorrentes, resultará na exclusão automática do



concorrente e da tripulação, salvo na categoria caminhões e em caso de transporte de pessoa ferida, devidamente comprovada.

4.3 - Na categoria Caminhões os veículos poderão ser tripulados por até 03 (três) pessoas (piloto / navegador / segundo navegador).

4.4 - Durante a realização dos eventos, a responsabilidade da legalidade do veículo é única e exclusiva dos concorrentes.

4.5 - Durante todo o decorrer das Provas Especiais, é obrigatório nos termos do Art. 2 Capítulo III do Anexo L do CDI, para ambos os concorrentes o uso de:

A - Vestuário completo: macacão de competição, assim como luvas (facultativas para os navegadores), balaclava e sapatilhas, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000;

B - Capacete: em conformidade com uma das normas da lista técnica nº 25 do Anexo "J" ao CDI;

C - A utilização do dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA (Hans).

4.6 - A constatação durante o decorrer das Provas Especiais, de que um concorrente não está equipado com capacete e vestuário de acordo com as normas obrigatórias acima referidas, levará, à aplicação obrigatória pelos Comissários Desportivos de uma multa de 10 (dez) UP's, bem como a sua exclusão da prova.

4.7 - Piloto ou navegador que mudar de categoria ao longo do Campeonato iniciará uma nova pontuação nesta nova categoria com zero ponto.



ARTIGO 5 - EQUIPES

5.1 - Na disputa do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country de Velocidade 2014, será também homologado o Campeonato de Equipes, se as mesmas estiverem devidamente registradas na CBA.

5.2 - Serão consideradas equipes aquelas que se inscreverem com o mesmo nome, independente de categorias e marcas dos veículos.

5.3 - Para participar do Campeonato de Equipes, essas deverão se inscrever antes da realização do segundo evento do Campeonato, com o registro dos pilotos que delas tomarão parte.

Para o registro da equipe, deverão ser obedecidos os itens e procedimentos regulamentados no CDA 2014.

5.4 - Os resultados do Campeonato de Equipes serão computados com base na pontuação obtida pelos pilotos inscritos em cada evento, em sua(s) categoria(s), sendo considerado no máximo a pontuação dos 03 (três) melhores carros da equipe.

Ex.: uma equipe inscrita com 02 carros na Production-T2 e 02 na Protótipos-T1, sendo que 01 carro da Production-T2 e 01 da Protótipos-T1 venceram nas suas categorias, o outro da Protótipos-T1 chegou em quinto lugar e o outro da Production-T2 chegou em sexto lugar. Esta equipe terá 24 pontos na classificação do Campeonato de Equipes obtidos pela soma dos resultados dos carros que venceram na Production-T2 e Protótipos-T1 e do outro da Protótipos-T1 que chegou em 5º lugar.

5.5 - O piloto que disputar uma ou mais provas por uma equipe e durante o Campeonato transferir-se para outra, poderá contar pontos pela sua nova equipe, mas os pontos adquiridos na equipe anterior permanecem na mesma.

5.6 - Será declarada Equipe Campeã Brasileira de Rally Cross Country de Velocidade 2014, aquela que somar o maior número de pontos, sem descartes.



Parágrafo Único - critérios de desempate:

- A - Maior número de pontos do melhor carro classificado;
- B - Maior número de pontos do segundo melhor carro classificado;
- C - Maior número de pontos do terceiro melhor carro classificado.

ARTIGO 6 - INSCRIÇÃO

6.1 - Para participar de um evento, devem os interessados dirigir-se a Secretaria de Prova enviando a sua Ficha de Inscrição, devidamente preenchida, antes do prazo definido para o fechamento das inscrições.

Os dados do piloto ou do navegador podem ser completados até a data da vistoria administrativa.

6.2 - Nenhuma modificação poderá ser introduzida na Ficha de Inscrição, exceto nos casos previstos neste Regulamento. Todavia, o concorrente poderá, livremente, substituir o veículo declarado por outro, da mesma categoria, até antes de realizar a sua vistoria.

6.3 - Um pedido de inscrição não será aceito se não for acompanhado da taxa de inscrição e poderá ser recusado, desde que seja justificado o motivo para a CNR/CBA e esta dê anuênci a tal recusa.

6.4 - Ao assinar a Ficha de Inscrição, os concorrentes bem como todos os membros da equipe, submetem-se às jurisdições desportivas especificadas no Código Desportivo Internacional, bem como às disposições dos Regulamentos do Campeonato.

6.5 - O encerramento das inscrições será de acordo com o Regulamento Particular de cada prova, publicado pelo Organizador das mesmas.

6.6 - Somente serão considerados inscritos os concorrentes que até a data limite das inscrições, tenham entregue a ficha de inscrição e efetivamente tenham pago a taxa de inscrição.



6.7 - A substituição de um membro da dupla inscrita só poderá ocorrer até 01 (uma) hora antes da largada da prova, por motivo de força maior, e expressamente autorizada pelo Diretor de Prova, com a anuência dos Comissários Desportivos.

6.8 - Se no momento da vistoria técnica for constatado que um veículo não corresponde a categoria no qual se encontra inscrito, esse veículo poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos ser mudado, por decisão dos Comissários Desportivos, para a categoria correspondente ou recusado definitivamente.

ARTIGO 7 - TAXA DE INSCRIÇÃO / SEGURO

7.1 - O valor da taxa de inscrição dos eventos deverá ser indicado no Regulamento Particular de Prova, de cada evento.

7.2 - Na taxa de inscrição poderão não estar incluídos o valor do Seguro de Responsabilidade Civil contra Terceiros e do Sistema de Rastreamento - GPS, que deverão ser quitados na Secretaria de Prova, quando da vistoria administrativa.

Parágrafo Único - O seguro entrará em vigor no momento da partida e cessará ao final da prova, ou a partir do momento em que o concorrente abandone a prova, desista, ou seja, desclassificado ou excluído.

7.3 - As taxas de inscrição serão, integralmente, reembolsadas:

- A - Aos concorrentes cuja inscrição tenha sido recusada;
- B - No caso do evento não se realizar.

7.4 - Os veículos de assistência (serviço), mesmo quando identificados com os adesivos fornecidos pela Organização, não podem, em caso algum, ser considerados participantes na prova. Nestas condições, os mesmos não estão cobertos pela apólice de seguro a que se refere o Artigo 7.2 e circularão sob a total responsabilidade dos seus proprietários e condutores.



ARTIGO 8 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

8.1 - As verificações administrativas compreendem a verificação dos documentos mencionados abaixo:

- Licença dos concorrentes;
- Autorizações diversas, etc.;
- Preenchimento / assinatura de documentos;
- Quitação de taxas.

8.2 - Só os concorrentes que tenham sido aprovados nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas, onde será examinado se o mesmo se enquadra nas regras da categoria em que foi inscrito, nas normas de segurança, no Código de Trânsito Brasileiro e se os adesivos oficiais estão corretamente aplicados, bem como poderá ser vistoriado os equipamentos de uso obrigatório do piloto e do navegador.

8.3 - Quando da vistoria técnica de um veículo, antes do início da realização da mesma, deverá ser entregue ao Comissário Técnico, o Certificado de Licença do Veículo e o Passaporte Técnico CBA/CNR do veículo.

8.4 - Os veículos dos concorrentes que não se apresentarem para a primeira vistoria, ou que nela forem reprovados, deverão se apresentar para a segunda vistoria em horário e local conforme o Regulamento Particular de Prova.

8.5 - Os veículos que forem apresentados na primeira vistoria e que não estejam com os itens básicos de vistoria presentes e funcionando, serão submetidos à segunda vistoria.

8.6 - Para se submeter à segunda vistoria, independentemente do motivo, o concorrente deverá recolher antecipadamente uma multa no valor de 01 (uma) UP.



8.7 - A partida será recusada a todo o veículo que não esteja de acordo com as prescrições dos Regulamentos de segurança da FIA e dos Regulamentos do Campeonato.

8.8 - Somente poderão largar os veículos que tiverem sido aprovados na vistoria técnica e que deverão ostentar o selo correspondente.

8.9 - Em qualquer momento da prova, podem ser efetuadas verificações complementares, tanto aos concorrentes como ao veículo.

Os concorrentes são responsáveis a todo o momento pela legalidade técnica do seu veículo.

O fato de apresentar um veículo na vistoria técnica é considerado como uma declaração implícita de legalidade.

8.10 - Cabe aos concorrentes, no caso de serem postos lacres no seu veículo, de zelar pela sua proteção até o final do evento, pois a sua ausência implica na sua exclusão.

Parágrafo Único - O concorrente que necessitar romper um lacre durante o evento, terá que comunicar antecipadamente a um dos Comissários Técnicos, que deverá acompanhar este procedimento, no caso contrário, o concorrente será penalizado em no mínimo 10 (dez) minutos, podendo ir até a sua desclassificação do(s) evento(s) e / ou prova.

8.11 - Toda fraude verificada e nomeadamente o fato de apresentar como intactos, lacres que foram mexidos, implicará na exclusão dos concorrentes, bem como dos concorrentes que tenham ajudado ou facilitado a cometer a infração.

Tal fato não impede a aplicação de sanções mais graves aos concorrentes e/ou dos seus cúmplices.

8.12 - Em todas as categorias, se houver a substituição do bloco do motor do veículo durante um evento, o concorrente será penalizado em 01 (uma) hora no tempo total de prova.



Parágrafo Único - Será permitida somente uma vez durante um evento a substituição do bloco do motor do veículo, independentemente do número de provas / dias de provas.

8.13 - Só será permitida a troca de veículo durante um evento, antes da largada oficial da 1^a prova sendo que o concorrente será obrigado a fazer o pagamento de uma multa de 03 (três) UP's e submeter o seu veículo a vistoria técnica, até o horário final da 2^a vistoria técnica.

8.14 - Uma verificação completa e detalhada compreendendo a desmontagem do veículo dos concorrentes classificados nos primeiros lugares da geral e de cada categoria, bem como de outros concorrentes, poderá ser determinada pelos Comissários Desportivos e ou Técnicos, ou por uma eventual reclamação.

ARTIGO 9 - VEÍCULOS - VER REGULAMENTO TÉCNICO

ARTIGO 10 - IDENTIFICAÇÃO

10.1 - A Organização da prova fornecerá aos concorrentes os adesivos de patrocínio e os números de prova, que deverão ser colocados nos locais indicados no Regulamento Particular de Prova.

10.2 - Durante toda a prova os adesivos deverão ser visíveis.

10.3 - Em qualquer momento do evento a ausência ou má colocação de um adesivo implicará em uma penalização por constatação, igual a 10% do montante da taxa de inscrição.

10.4 - Os nomes do piloto e do navegador, com uma altura de 30 (trinta) a 50 (cinquenta) mm, devem ser colocados de cada lado nos pára-lamas ou portas da frente, sob pena de uma penalização por constatação, igual a 10% da taxa de inscrição.

10.5 - A numeração para a temporada 2014 do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country de Velocidade será fixa para todos os eventos.



ARTIGO 11 - PUBLICIDADE

11.1 - É permitida aos concorrentes a livre afixação de publicidade nos seus veículos desde que:

- A - Não seja contrária à boa moral e costumes, nem se revista de caráter político, racista ou religioso;
- B - Não conflite com os locais reservados e definidos para a utilização;
- C - Não impeça a visão dos concorrentes através dos vidros.

11.2 - Em todos os eventos do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country de Velocidade 2014, é obrigatória para todos os participantes a afixação da publicidade oficial do Campeonato.

11.3 - É obrigatório deixar livre os locais reservados pelos Organizadores para a publicidade do evento e os concorrentes não podem se recusar de afixá-la.

11.4 - A fixação da publicidade deverá ser realizada de acordo com as seguintes determinações:

- A - 01 (um) adesivo no alto do pára-brisa - testeira, com no máximo 12 x 120 cm com o nome do evento no centro e até 25 cm de cada lado para publicidade determinada pela Organização;
- B - 01 (um) adesivo no teto, com no máximo 70 x 90 cm, para numeração e publicidade determinada pela Organização;
- C - Todo o espaço de cada porta dianteira para a numeração e publicidade determinada pela Organização;
- D - 01 (um) adesivo no para choque dianteiro com no máximo 15 x 40 cm para publicidade determinada pela Organização;
- E - 01 (um) adesivo no capô dianteiro, com no máximo 15 x 45 cm para publicidade determinada pela Organização;



F - 01 (um) adesivo no capô ou pára-choque dianteiro do veículo, com a logomarca do evento;

G - até 03 (três) adesivos com logotipos da CBA/CNR/FAU/Promotor, em cada pára-lama dianteiro.

11.5 - Os concorrentes devem assegurar-se da correta colocação da publicidade obrigatória durante todo o evento.

A falta ou uma má colocação da publicidade obrigatória implicará em uma penalização, no valor de 10% da taxa de inscrição na primeira constatação e de 100% se houver reincidência.

11.6 - No caso da publicidade do evento ser conflitante com o patrocinador de algum concorrente, o mesmo poderá se recusar de usá-la, desde que apresente o contrato de patrocínio devidamente registrado, onde conste a proibição do uso de marca conflitante, tendo que para isso pagar a quantia correspondente a 30% do valor da taxa de inscrição.

ARTIGO 12 - PARQUE FECHADO

12.1 - Os veículos estão em regime de parque fechado (proibição de reparações ou reabastecimentos):

A - Desde a sua entrada num parque de partida, de reagrupamento ou de fim de prova, até a sua partida, se existir;

B - Desde a entrada numa zona de controle até a sua partida;

C - Desde a sua chegada ao final da prova, até no mínimo, ao final do prazo para as reclamações;

D - Quando assim for determinado pela Organização.

12.2 - No interior do parque fechado, apenas tem acesso às autoridades de prova.



12.3 - Quando os Comissários Técnicos constatarem que um veículo está em estado incompatível com a sua utilização normal, devem informar de imediato ao Diretor da Prova que poderá exigir a sua reparação. Neste caso, os minutos gastos para efetuar essa reparação serão considerados como minutos de atraso registrados no setor de ligação, sendo a penalização de 10 (dez) segundos por minuto e ou fração de minuto de atraso.

Para não permitir aos concorrentes a tentativa de recuperar o atraso provocado pela reparação, será lhes dada uma nova hora de partida.

Em caso de atraso superior a 30 (trinta) minutos, os concorrentes serão impedidos de largar.

12.4 - Após terem parado o veículo no Parque Fechado, os concorrentes deverão obrigatoriamente desligar o motor e abandonar o Parque Fechado, momento a partir do qual, será proibido o acesso deles ao seu interior.

12.5 - No interior do Parque Fechado, a colocação do motor em funcionamento, pode ser efetuada com o apoio de:

- uma bateria externa, a qual não poderá, em seguida, ser embarcada no veículo;
- aplicação de spray/líquido no sistema de injeção.

12.6 - Quando os concorrentes não puderem pôr o motor em funcionamento, serão penalizados em 30 (trinta) segundos, cabendo-lhes empurrar o veículo para fora da zona de controle, depois da sua hora ideal de partida.

12.7 - Para retirar o veículo do Parque Fechado de Partida, de Reagrupamento, os concorrentes são autorizados a entrar no Parque 10 (dez) minutos antes da respectiva hora de partida.

12.8 - Como exceção ao regime de Parque Fechado, mas sob a responsabilidade de um controlador, é permitido aos concorrentes nos Parques Fechados de Partida, Reagrupamento e Final de Prova:



- Mudar, com os meios existentes a bordo, um ou dois pneus furados ou danificados;
- Proceder à mudança do para brisas, com a possibilidade de ajuda externa, autorizada pela Direção de prova.

Estas intervenções deverão estar terminadas antes da hora da partida. Caso contrário, o excesso de tempo implicará em uma penalização de 10 (dez) segundos por minuto e ou fração de minuto de atraso.

Em caso de atraso superior a 30 (trinta) minutos, os concorrentes serão impedidos de largar e/ou não classificados.

12.9 - A penalização de atraso na entrada do Parque Fechado Final da Prova será na proporção de 10 (dez) segundos para cada minuto de atraso até o limite máximo de atraso de 30 (trinta) minutos, após o qual o concorrente não obterá classificação.

Parágrafo Primeiro - Nos eventos com mais de um dia de provas a penalização de atraso na entrada do Parque Fechado Final após a última prova será na proporção de 10 (dez) segundos para cada minuto de atraso até o limite máximo de atraso de 30 (trinta) minutos, após o qual o concorrente será penalizado em 03 (três) horas.

Parágrafo Segundo - Não será permitida a entrada de veículos rebocados / transportados no Parque Fechado Final da Prova.

ARTIGO 13 - SUPER-PRIME / PRÓLOGO

13.1 - Um Super-Prime / Prólogo poderá ser organizado, sob a forma de uma Prova Especial, com um mínimo de 1,5 km (um quilômetro e quinhentos metros) e um máximo de 5,0 km (cinco quilômetros), podendo contar ou não para a classificação da prova.

O seu reconhecimento é facultativo e será feito a pé ou de bicicleta.

13.2 - O Organizador deverá estabelecer um horário fixo para o reconhecimento do Super-Prime / Prólogo.



13.3 - É obrigatória a presença do piloto e do navegador no Super-Prime / Prólogo.

O veículo e os competidores deverão estar com todos os equipamentos de segurança e os estepes presentes.

13.4 - O critério de disputa do Super-Prime / Prólogo será definido no Regulamento Particular de Prova ou pelos Comissários Desportivos.

13.5 - As partidas para o Super-Prime / Prólogo serão dadas de minuto a minuto, por ordem crescente dos números ou a critério da Organização de prova. A cronometragem será efetuada em horas, minutos e segundos.

Quando o percurso do Super-Prime / Prólogo for de 02 (duas) pistas as partidas poderão ser dadas a 02 (dois) veículos simultaneamente.

13.6 - O não cumprimento do percurso correto definido para o Super-Prime / Prólogo, será penalizado, no mínimo, com a atribuição do pior tempo efetivamente registrado, em sua categoria, podendo ir até a não classificação / exclusão da prova, por decisão dos Comissários Desportivos.

13.7 - No corte de qualquer fita a marcar o percurso ou qualquer corte de caminho do Super-Prime / Prólogo, poderá o concorrente ser penalizado em tempo, a critério dos Comissários Desportivos.

13.8 - No caso de um concorrente não completar o Super-Prime / Prólogo ou de não o realizar no tempo máximo estipulado, será lhe atribuído o tempo máximo, acrescido do melhor tempo efetuado em sua categoria.

13.9 - Em nenhum caso, e seja sob que pretexto for, será permitida a repetição do Super-Prime / Prólogo.

13.10 - A ordem de classificação no Super-Prime / Prólogo determinará ou não a ordem de partida, conforme o Regulamento Particular de Prova, para a Prova ou Prova Especial seguinte.



13.11 - Os vencedores do Super-Prime / Prólogo de cada categoria, receberão 01 (um) ponto extra, que será somado na classificação em suas respectivas categorias, quando for válido para a ordem de partida da Prova.

13.12 - Quando o concorrente não participar do Super-Prime / Prólogo, será multado em 02 (duas) UP's. No caso do mesmo valer para a ordem de partida ele largará após o último veículo de sua categoria, não cabendo pedido de reposicionamento no caso de pilotos prioritários.

13.13 - Se por motivo de avaria no Super-Prime / Prólogo o veículo de um concorrente ficar imobilizado após a conclusão do Super-Prime / Prólogo, o mesmo poderá ser rebocado para a Zona de Assistência a fim de ser reparado.

A mesma situação é autorizada para o caso de o veículo ficar imobilizado no setor de ligação após o Super-Prime / Prólogo.

13.14 - Os concorrentes abrangidos por estas regras dos parágrafos anteriores deste Artigo partirão para a Prova ou Prova Especial, após os concorrentes classificados no Super-Prime / Prólogo e segundo a ordem crescente dos seus respectivos números de competição, no caso do mesmo valer para a ordem de partida.

13.15 - No momento que um Super-Prime / Prólogo for válido como uma Prova Especial as penalidades serão impostas conforme as regras definidas para as Provas Especiais.

14 - ORDEM DE PARTIDA

14.1 - A ordem de largada dos eventos será definida analisando os seguintes critérios:

A - Classificação do prólogo / super prime, quando houver e for válido para a definição da ordem de largada;

B - Pela classificação geral da prova anterior.



Parágrafo Primeiro - Os pilotos incluídos na lista de pilotos prioritários “A” e “B” da CBA 2014 poderão solicitar o seu reposicionamento na ordem de largada.

Parágrafo Segundo - O reposicionamento se dará a partir do 5º lugar da ordem de largada.

Parágrafo Terceiro - O reposicionamento dos pilotos incluídos na lista de pilotos prioritários se dará nas posições imediatamente anteriores aos pilotos de sua categoria melhores posicionados a partir do 6º (sexto) lugar na ordem de largada.

Parágrafo Quarto - Serão reposicionados primeiramente os pilotos prioritários “A” e a seguir os pilotos prioritários “B”.

Parágrafo Quinto - A partir do 5º lugar a ordem de largada poderá ser alterada, a critério dos Comissários Desportivos, dando-se prioridade aos pilotos prioritários, conforme os critérios estabelecidos.

14.2 - Para o primeiro evento da temporada, no caso de não realização de prólogo / super prime, a ordem de largada será definida pela classificação geral da última prova de 2013.

Parágrafo Primeiro - Os pilotos prioritários deverão solicitar o seu reposicionamento, até 01 (uma) hora após a divulgação do resultado do prólogo / super prime, quando este valer para a definição da ordem de largada.

Parágrafo Segundo - No evento seguinte ao Rally dos Sertões, a ordem de largada será definida pela classificação geral do evento anterior ao Rally dos Sertões.

14.3 - Todo atraso na apresentação à partida do parque de partida para a Prova Especial ou de uma Prova será penalizado à razão de 10 (dez) segundos por cada minuto e/ou fração de minuto de atraso.

Para além de 30 (trinta) minutos de atraso a partida será recusada e a tripulação não será classificada.



Parágrafo Único - O atraso no acesso ao Parque Fechado de Partida será penalizado com multa de 02 (duas) UP's.

14.4 - Quando ocorrer atraso do piloto para a largada da Prova Especial, o mesmo poderá largar entre o intervalo do piloto que estiver largando naquele momento e do próximo, com a devida autorização do fiscal de largada.

Se um piloto chegar após os 30 (trinta) minutos da sua hora ideal de largada, não será autorizado a largar.

14.5 - Qualquer categoria especial deverá largar sempre após todos os concorrentes do Campeonato Brasileiro, em todos os eventos e provas.

14.6 - A Organização deverá prever a largada do último veículo em uma Prova Especial até as 17:00 hs., exceto no caso de um prólogo / super-prime.

Parágrafo Primeiro - Nos locais que tenham horário de verão ou fuso horário, estes horários poderão ser alterados pelo Diretor de Prova, com a anuência dos Comissários Desportivos.

Parágrafo Segundo - Fica liberado o prólogo / super-prime noturno, desde que as condições de segurança sejam consideradas adequadas pela Direção de prova e com a anuência dos Comissários Desportivos.

14.7 - Na partida de cada Prova Especial, os 20 (vinte) primeiros concorrentes partirão, obrigatoriamente, com um intervalo de 02 (dois) em 02 (dois) minutos e os demais com um intervalo de no mínimo 01 (um) em 01 (um) minuto, exceto para o prólogo / super-prime.

Parágrafo Único - A critério dos Comissários Desportivos estes intervalos podem ser aumentados.

14.8 - Nos eventos com mais de 01 (uma) prova, para todas as provas seguintes a 1^a prova, as partidas serão dadas de acordo com a última classificação geral do dia anterior, sem as penalizações, independente das



categorias, quando não houver um super-prime / prólogo para a definição da ordem de largada. Caso haja empate em tempo, o critério de desempate será definido em favor do concorrente que largou antes no dia anterior.

Parágrafo Primeiro - Os concorrentes prioritários que quiserem solicitar a sua recolocação na ordem de largada, nos eventos com mais de 01 (uma) prova, deverão fazê-la até o final do briefing, ou até 01 (uma) hora após a divulgação no Quadro de Avisos do briefing escrito quando o mesmo não for realizado.

Parágrafo Segundo - Nos eventos com mais de 01 (uma) prova, os concorrentes prioritários poderão solicitar recolocação somente 01 (uma) vez durante todo o evento.

ARTIGO 15 - LIVRO DE BORDO E CIRCULAÇÃO

15.1 - Todos os concorrentes receberão um livro de bordo contendo uma descrição detalhada do itinerário a ser seguido obrigatoriamente.

Os concorrentes devem respeitar integralmente o itinerário descrito no Livro de Bordo, sem se desviarem do itinerário indicado, ou das áreas / parques / zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior, devidamente justificado e aceito pelos Comissários Desportivos.

Parágrafo Único - No caso de haver alguma divergência em uma referência no Livro de Bordo, entre a tulipa e o seu descritivo, será considerado como válido a tulipa.

15.2 - O Livro de Bordo deve ser entregue aos concorrentes no mais tardar 02 (duas) horas antes da partida para a prova.

15.3 - No caso de ser rebocado para sair do Parque Fechado, uma penalidade de 03 (três) minutos será aplicada ao concorrente que for rebocado.



15.4 - Na eventualidade de uma saída da pista por derrapagem ou avaria, os concorrentes deverão reentrar na pista logo a frente do local em que tenham saído.

15.5 - Na eventualidade da pista se encontrar obstruída, o concorrente deverá contornar o obstáculo saindo da pista e nela reentrando tão logo seja possível.

Todo desvio será analisado pelos Comissários Desportivos que poderão determinar uma penalização em tempo, podendo levar até a exclusão do concorrente, caso seja considerado excessivo e desnecessário.

15.6 - Qualquer irregularidade que seja comprovadamente detectada no cumprimento obrigatório do percurso da prova por parte de um concorrente, será analisada pelos Comissários Desportivos que determinarão uma penalização em tempo, podendo levar até a exclusão do concorrente, caso seja considerada excessiva e desnecessária.

Na análise de qualquer irregularidade no cumprimento do percurso da prova, será dada aos concorrentes uma tolerância de até no máximo 50 (cinquenta) metros relativamente a qualquer erro (ou desvio momentâneo) em relação ao percurso obrigatório.

15.7 - Todos os Oficiais de prova constantes do Regulamento Particular de Prova e seus Adendos podem comprovar o correto e integral cumprimento ou não do itinerário de prova de qualquer concorrente.

15.8 - O Relatório do percurso efetivamente percorrido por cada concorrente que tenha efetuado um percurso irregular, tal como reproduzido pelo “Sistema de Rastreamento - GPS”, será disponibilizado ao Diretor da Prova e aos Comissários Desportivos, para a aplicação de uma eventual penalização.

Esse Relatório constituirá o documento oficial de suporte dessas decisões.

15.9 - Os reconhecimentos do percurso são proibidos sob todas as formas. Antes e durante a realização de um evento, é proibido aos concorrentes inscritos ou susceptíveis de se inscreverem, fazerem ou mandarem fazer



qualquer reconhecimento do percurso que lhes possa dar alguma vantagem, mesmo que pequena.

A posse de apontamentos sobre o percurso, que não sejam os fornecidos pelo Organizador é proibida.

Aos concorrentes que não respeitarem estas interdições, será recusada a partida ou serão excluídos, sem direito a devolução dos valores pagos na sua inscrição, e sendo ainda passivo de penalizações posteriores.

15.10 - Toda a assistência aérea, qualquer que seja, é proibida entre a partida e a chegada de uma prova, sob pena de exclusão decidida pelos Comissários Desportivos.

Parágrafo Primeiro - Quando um Organizador previr uma regulamentação particular para a assistência aos concorrentes deverá detalhá-la ponto por ponto.

Parágrafo Segundo - Os Organizadores deverão fazer figurar no Regulamento Particular de Prova, todas as distâncias máximas em km entre as diferentes Zonas de Assistência.

Parágrafo Terceiro - Deve ser criada uma Zona de Assistência única, preferencialmente junto ao centro urbano mais próximo do local em que a prova termine, cujos detalhes devem constar obrigatoriamente do Regulamento Particular de Prova.

15.11 - Durante toda a prova, os concorrentes deverão respeitar os Regulamentos de circulação.

Em caso de infração às regras de circulação, os Oficiais da Prova que constatarem uma infração cometida por um concorrente, deverão transmiti-la à Direção de Prova o mais rapidamente possível, conforme as seguintes condições:

A - Que a notificação da infração chegue à Organização, por via oficial e por escrito, antes da afixação das classificações;



B - Que o relatório seja suficientemente detalhado para que a identidade do infrator seja verificada sem lugar para dúvidas, assim como o local e a hora da ocorrência;

C - Que os fatos mencionados não sejam susceptíveis de interpretações diversas.

15.12 - No interior das Zonas de Assistência, é proibido sob pena de exclusão, circular a uma velocidade superior a 30 (trinta) km/h.

15.13 - Nas provas, é recomendado que os operadores de reabastecimento de combustível estejam equipados com vestuário resistente ao fogo.

A responsabilidade das operações de reabastecimento incumbe na totalidade aos concorrentes.

Os motores devem ser desligados durante toda a operação de reabastecimento.

É obrigatório que durante todo o reabastecimento um de seus operadores esteja portando um extintor de no mínimo 04 (quatro) kg pronto para uso no caso de qualquer eventualidade.

É recomendado que os concorrentes se mantenham fora do veículo durante a operação de reabastecimento. No caso de se manterem a bordo do veículo, os fechos dos cintos de segurança devem estar abertos.

15.14 - É proibido aos concorrentes sob pena que pode chegar até a exclusão, de acordo com os Comissários Desportivos:

A - Impedir, intencionalmente, a passagem dos veículos participantes ou dificultar as ultrapassagens;

B - Comportar-se de maneira incompatível com o espírito desportivo.

Parágrafo Único - Ao concorrente que dificulte ou não permita a ultrapassagem e que fique constatado no Sistema de Rastreamento - GPS, os Comissários Desportivos aplicarão sanções conforme a gravidade da situação.



15.15 - Em caso de acidente em que haja necessidade de intervenção médica de emergência, e sempre que possível, o sinal “SOS” vermelho, que consta no Livro de Bordo, deverá ser imediatamente exibido aos veículos que passarem a seguir e se for o caso, a algum helicóptero da Organização que esteja a prestar assistência.

15.16 - Aos concorrentes que tenha sido mostrado o sinal vermelho “SOS” ou que os mesmos vejam um veículo que tenha sofrido um acidente e em que ambos os concorrentes sejam vistos dentro do veículo acidentado, deverão obrigatoriamente, parar de imediato para lhes prestar assistência.

Parágrafo Único - Aos concorrentes em que seja comprovado o seu atendimento a outro concorrente, terão os seus tempos corrigidos de acordo com o tempo parado, verificado pelo “Sistema de Rastreamento - GPS”, mais uma bonificação de 10 (dez) segundos.

Caso não consiga este tempo o concorrente terá o seu tempo nesta Prova Especial equivalente ao tempo do concorrente que obteve a mesma classificação por ele obtida na Prova Especial anterior.

Caso seja na primeira Prova Especial do dia, o concorrente terá o seu tempo nesta Prova Especial equivalente ao tempo do concorrente que obteve a mesma classificação por ele obtida na próxima Prova Especial. No caso de a Prova Especial ser única o concorrente terá o seu tempo nesta Prova Especial igual ao do concorrente que tenha largado imediatamente na sua frente e tenha completado a Prova Especial.

15.17 - Qualquer concorrente que não preste socorro, será objeto de comunicação aos Comissários Desportivos que lhe poderão aplicar penalidades, chegando até mesmo à exclusão.

15.18 - Em caso de acidente que não tenha provocado nenhum ferido e que não necessite de assistência médica imediata, o sinal “OK” verde, do livro de bordo deve ser claramente exibido, a no mínimo, os 03 (três) veículos que passem a seguir, bem como a qualquer helicóptero que tente prestar-lhe assistência.



15.19 - Se os concorrentes abandonarem o veículo, o sinal verde “OK”, deve ser colocado de tal forma, no veículo accidentado, que seja perfeitamente visível pelo restante dos concorrentes.

15.20 - Em caso de acidente que não tenha provocado nenhum ferido e que não necessite de assistência médica imediata, a falta da sinalização “OK”, o uso indevido da sinalização “SOS” ou ainda a tentativa de parada dos carros que venham a seguir, poderá ensejar aos concorrentes penalização a ser aplicada pelos Comissários Desportivos que poderá chegar até a sua exclusão.

15.21 - Cada veículo concorrente deve transportar uma bandeira amarela, que em caso de parada do veículo durante uma Prova Especial, deverá ser colocada por um dos concorrentes, em local visível, a no mínimo 50 (cinquenta) metros antes do veículo parado, no lado da estrada em que o mesmo estiver, a fim de avisar aos concorrentes seguintes. Todo concorrente que não respeite esta regra receberá uma penalidade a ser imposta pelos Comissários Desportivos.

15.22 - Qualquer concorrente que abandone uma prova deve informar tão logo seja possível aos Organizadores da mesma.
Salvo em casos de força maior, qualquer concorrente que não respeite esta regra, ficará sujeito à aplicação de penalidades pelos Comissários Desportivos.

15.23 - Nas zonas de controle de chegada das Provas Especiais, os veículos deverão mover-se pelos seus próprios meios, sendo proibido serem rebocados, transportados ou empurrados, sendo que caso isso ocorra o concorrente não será classificado.

15.24 - Cada concorrente inscrito em uma prova é responsável por todas as ações da sua equipe de apoio e sofrerá as penalidades no caso de infrações cometidas por ela durante o decorrer da prova.



ARTIGO 16 - CARTELA DE CONTROLE

16.1 - Na partida de uma prova, os concorrentes receberão uma cartela de controle na qual figurarão os tempos estabelecidos para percorrer cada setor de ligação.

Esta cartela de controle será devolvida no controle horário de chegada de cada prova e poderá ser substituída por uma nova cartela de controle na partida da prova seguinte.

Os concorrentes são os únicos responsáveis pela sua cartela de controle.

Parágrafo Único - Os concorrentes que ultrapassarem o tempo máximo estabelecido para a realização da prova, deverão assim que chegarem ao final da prova, procurar a cronometragem e/ou os Comissários Desportivos para a entrega da cartela e do Sistema de Rastreamento - GPS.

16.2 - Os concorrentes são obrigados a fazer controlar a sua passagem em todos os pontos mencionados na sua cartela de controle e pela ordem que estão numerados.

16.3 - A falta de um visto ou a não apresentação da cartela de controle em qualquer controle, desde que o concorrente tenha efetivamente passado nessa zona de controle, resultará na aplicação de uma penalidade de 10 (dez) minutos.

Em caso de reincidência numa mesma prova ou na perda da cartela de controle, os Comissários Desportivos determinarão uma penalização que pode ir até à exclusão do concorrente.

16.4 - A apresentação da cartela de controle nos diferentes controles e a exatidão do que nela é escrito é de inteira responsabilidade dos concorrentes.

Só os controladores são autorizados a escrever na cartela de controle.

16.5 - Todas as retificações ou modificações introduzidas na cartela de controle, a menos que visadas por um controlador, implicarão na exclusão do concorrente.



ARTIGO 17 - ZONAS DE CONTROLE

Todos os controles, isto é: controles horários, de partida e chegada de Provas Especiais, controles de passagem, serão indicados no Livro de Bordo.

17.1 - Os postos de controle começarão a funcionar 10 (dez) minutos antes da hora ideal de passagem do primeiro concorrente.

Salvo decisão em contrário do Diretor da Prova, deixarão de funcionar depois da hora ideal do último concorrente, acrescido do tempo dado como limite para a não classificação.

17.2 - O começo da zona de controle é indicado por uma placa de fundo amarelo com um cronometro.

O fim da zona de controle é indicado por uma placa final de fundo Bege com 03 (três) barras negras transversais.

As placas deverão estar preferencialmente colocadas do lado direito da estrada em relação ao sentido da prova.

17.3 - Toda zona de controle, isto é, toda zona compreendida entre a primeira placa amarela e a última placa bege é considerada zona de Parque Fechado.

A duração da parada não deve exceder o tempo necessário às operações de controle.

17.4 - Os concorrentes são obrigados, sob pena de exclusão pelos Comissários Desportivos, a apresentarem-se em todos os controles, na ordem correta e no sentido do percurso.

É proibido reentrar numa zona de controle.

17.5 - A comprovada não passagem de um concorrente por qualquer zona de controle implicará em uma penalização de 10 (dez) minutos.

17.6 - A hora ideal de controle é da exclusiva responsabilidade dos concorrentes, que podem consultar o relógio oficial colocado na mesa de controle.



Parágrafo Único - Na falta do relógio oficial, os concorrentes deverão utilizar-se do horário do GPS.

17.7 - Os concorrentes são obrigados, sob pena de uma penalização que pode ir até à exclusão, a seguir as indicações do chefe de posto responsável pelo controle, o qual será assistido por um controlador.

17.8 - Zonas de Velocidade Controlada (ZVC)

17.8.1 - O sistema de Rastreamento - GPS presente em todas as provas do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country de Velocidade, para verificação dos itinerários, fará igualmente o controle da velocidade instantânea e do tempo gasto em todos os percursos de ligação e nas zonas previamente definidas nas Provas Especiais.

17.8.2 - Para regulamentar o controle de velocidade nas Zonas de Velocidade Controlada, o Organizador de cada prova terá que:

17.8.2.1 - No Livro de Bordo, o início e o final de cada Zona de Velocidade Controlada - ZVC, coincidirão obrigatoriamente com as figuras do Livro de Bordo e estará devidamente indicada com a informação complementar indicando os waypoints, a velocidade máxima permitida e/ou o tempo a ser cumprido, conforme o modo de controle da ZVC.

17.8.2.2 - No percurso das Provas Especiais, as Zonas de Velocidade Controlada poderão ser marcadas com a colocação de uma placa informativa de aproximação da ZVC a aproximadamente 200 (duzentos) metros do início da zona e outra indicativa do efetivo início da ZVC.

No final da ZVC, com a colocação de uma placa idêntica à do inicio de ZVC, mas com 02 (duas) barras pretas na diagonal.

17.8.2.3 - Não existe zona de desaceleração após a placa indicativa do efetivo inicio da ZVC.



17.8.2.4 - A ausência de 01 (uma) ou mais placas indicativas de Zona de Velocidade Controlada, não inviabilizará a aplicação das penalizações.

Parágrafo Único - As penalizações serão computadas entre os waypoints do início e do fim da ZVC, informados no Livro de Bordo.

17.8.2.5 - Uma infração é o registro de um ou vários impulsos de velocidade acima da permitida, entre o início e o final de uma Zona de Velocidade Controlada e / ou do tempo inferior ao mínimo estabelecido para percorrer a Zona de Velocidade Controlada.

17.8.2.6 - Nas ZVC poderão existir os seguintes modos de controle:
A - Pela velocidade máxima, onde o concorrente será penalizado caso ultrapasse a velocidade máxima definida conforme abaixo:

- Para velocidade superior à velocidade máxima definida:
 - entre 0,01 a 15 % - 01 (um) minuto por infração registrada;
 - entre 15,1 a 30 % - 02 (dois) minutos por infração registrada;
 - acima de 30,01 % - 10 (dez) minutos por infração registrada.

Parágrafo Único - Caso o concorrente permaneça no interior da ZVC por mais de 30 (trinta) segundos contínuos, acima da velocidade máxima estabelecida, o mesmo será penalizado em 20 (vinte) minutos, mais uma multa a ser definida pelos Comissários Desportivos.

B - Pelo tempo mínimo, onde o concorrente será penalizado caso percorra a ZVC em tempo inferior ao estabelecido conforme abaixo:

- Para tempo inferior ao tempo mínimo estabelecido, com uma tolerância máxima de 10%:
 - Será penalizado com o dobro do tempo ganho em relação ao tempo mínimo até o limite máximo da tolerância;
 - Após o limite máximo da tolerância será penalizado com o triplo do tempo ganho em relação ao tempo mínimo estabelecido.



Ex: Numa ZVC de 01 km, com velocidade de 60 km/h o tempo mínimo será de 01 min. com tolerância de 06 seg.

- se percorrer a ZVC em 60 seg. = nenhuma penalização;
- se percorrer a ZVC em 70 seg. = nenhuma penalização;
- se percorrer a ZVC em 54 seg. = 12 seg. de penalização;
- se percorrer a ZVC em 52 seg. = 24 seg. de penalização;

C - Pelos 2 modos acima concomitantemente, ou seja, no caso do concorrente ter cometido tanto a infração de velocidade quanto a de tempo, a penalização a ele aplicada será a soma das penalizações previstas para cada uma das infrações.

Parágrafo Primeiro - No caso de uma ZVC possuir mais de uma velocidade diferente a ser cumprida em seu interior, as penalizações referentes a cada velocidade serão consideradas e somadas.

Parágrafo Segundo - Para efeito de cálculo do tempo mínimo deverá ser adotada uma média de velocidade de 10 a 20% menor do que a velocidade máxima permitida para a ZVC.

17.8.2.7 - Para as infrações de velocidade verificadas durante a prova nos trechos de deslocamento, aplicar-se-á o seguinte esquema de penalizações, com uma tolerância de 10 %:

- primeira infração - multa de 03 (três) UP's;
- segunda infração - multa de 05 (cinco) UP's;
- terceira infração - tempo máximo da Prova Especial do setor, em que a infração ocorrer, mais multa de 10 (dez) UP's.
- quarta infração - exclusão

17.8.2.8 - O Sistema de Rastreamento - GPS disponibilizará por cada infração constatada, um relatório ao Diretor de Prova e aos Comissários Desportivos para que tomem conhecimento das infrações e façam a aplicação das penalizações.

Esse Relatório servirá de documento oficial de suporte das decisões.



17.8.2.9 - Durante a prova, no caso de registro de excesso de velocidade em mais do que uma ZVC, os Comissários Desportivos poderão aplicar quaisquer outras penalizações que poderão ir até a exclusão da prova.

ARTIGO 18 - CONTROLES HORÁRIOS

18.1 - Nos controles horários, os controladores indicarão na cartela de controle a hora de apresentação, a qual corresponderá ao momento exato em que os concorrentes apresentaram a cartela de controle ao controlador.

A marcação da cartela de controle só será efetuada, se o piloto e o navegador bem como o veículo se encontrarem nas proximidades da mesa de controle, a menos que a largada esteja paralisada e não seja possível que o veículo e o piloto cheguem à proximidade da mesa, caso em que o navegador deverá controlar levando a cartela de controle até a mesa.

18.2 - O procedimento de controle começa no momento em que o veículo passa a placa de entrada da zona de controle horário.

18.3 - Entre a placa de entrada da zona e o posto de controle é proibido aos concorrentes parar seja qual for o motivo ou adotar um andamento anormalmente lento, a menos que seja determinado pelo controlador.

Parágrafo Único - É proibido dentro de uma zona de controle dar ré no veículo, a menos que seja determinado pelo controlador.

18.4 - A hora ideal de controlar é obtida, adicionando o tempo estabelecido para percorrer o setor de ligação à hora de partida desse setor.

Os tempos serão expressos em horas, minutos e segundos e são sempre indicados de 00:01 a 24:00.

18.5 - O concorrente não incorre em nenhuma penalização por atraso, se a hora de apresentação da cartela de controle ao controlador corresponder ao desenrolar do minuto ideal de controle.



Exemplo: Para o concorrente que deva fazer seu controle às 08:58 hs. será considerada a hora de controlar entre as 08:58:00 e as 08:58:59.

18.6 - Toda a diferença por atraso entre a hora real e a hora ideal de controlar, será penalizada à razão de 10 (dez) segundos por minuto e/ou fração de minuto.

18.7 - O concorrente que apresentar a sua cartela de controle ao controlador antes do seu horário ideal sofrerá a penalização de 01 (um) minuto por minuto e/ou fração de minuto.

18.8 - Nos controles horários de chegada do Super-Prime / Prólogo ou das provas, os concorrentes são autorizados a controlar antes do seu horário ideal de controle, sem incorrerem em penalizações.

18.9 - Toda infração cometida por um concorrente em relação às regras de controle acima definidas, será objeto de análise pelas cartelas de controle dos concorrentes, pela equipe de Cronometragem e/ou pelos Comissários Desportivos.

18.10 - Quando um controle horário é seguido de uma partida de uma Prova Especial, os 02 (dois) postos de controle estarão compreendidos na mesma zona de controle e as placas estarão dispostas do seguinte modo:
A - Placa amarela com relógio (início de zona);

B - Cerca de 100 (cem) metros depois, placa vermelha com relógio (posto de controle horário);

C - A uma distância de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros, placa vermelha com bandeira (partida da Prova Especial);

D - Cerca de 100 (cem) metros mais à frente, placa bege com 03 (três) barras negras transversais (final de zona).



18.11 - Na chegada de uma Prova Especial, o stop será geminado com um controle horário, que funcionará simultaneamente como controle horário de chegada da Prova Especial e como controle horário de partida para o setor de ligação imediatamente seguinte.

As placas serão dispostas do seguinte modo:

A - Placa amarela com bandeira (início de zona);

B - Cerca de 100 (cem) metros depois, placa vermelha com bandeira (local da cronometragem);

C - A uma distância de 150 (cento e cinqüenta) a 300 (trezentos) metros, placa vermelha com stop (posto de controle horário);

D - Cerca de 100 (cem) metros mais à frente, placa bege com 03 (três) barras negras transversais (final de zona).

18.12 - No controle horário de chegada do setor de ligação, o controlador escreverá na cartela de controle, a hora em que o concorrente controlou e a hora de partida prevista para a Prova Especial seguinte.

Deverá ser respeitado um intervalo de 03 (três) minutos entre as duas anotações, para permitir ao concorrente preparar-se para a partida.

18.13 - No caso de um veículo estar com pneu furado dentro da zona de controle, será outorgado aos concorrentes em questão um tempo máximo de 10 (dez) minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa.

18.14 - Depois de controlar no controle horário, os concorrentes deverão dirigir-se de imediato para a partida da Prova Especial.

No horário anotado para a partida da Prova Especial o controlador dará a partida aos concorrentes.

ARTIGO 19 - CONTROLES DE PASSAGEM

Para verificar se os concorrentes respeitam o percurso definido no Livro de Bordo, controles serão obrigatoriamente montados (mencionados e numerados) em locais definidos no Livro de Bordo.



Existirão dois tipos de Controles:

- A - Controle de Roteiro;
- B - Controle de Passagem - Carimbo.

19.1 - Controle de Roteiro (CR)

Tem como finalidade checar a passagem e coletar o tempo de passagem dos concorrentes em um determinado ponto do percurso.

Para cada não passagem no CR, ou passagem acima do tempo máximo estipulado para o mesmo, o concorrente será penalizado em 05 (cinco) minutos para cada CR, que serão somados ao seu tempo total da prova.

O controle de roteiro (CR) será realizado por fotocélula ou sistema de rastreamento por GPS.

19.2 - Controle de Passagem - Carimbo (CP)

Para efeito de controle do cumprimento do percurso da prova, o Organizador poderá prever a instalação de Controles de Passagem - Carimbo (que poderão igualmente funcionar como Controles de Roteiro), os quais obedecerão às seguintes regras:

A - Serem montados em locais precisos e que correspondam, obrigatoriamente, ao waypoint e a um dos desenhos constantes do Livro de Bordo;

B - Serem, previamente, comunicados aos Comissários Desportivos, os quais deverão autorizar a instalação dos mesmos, em momento anterior ao do início da prova;

C - No sentido de permitir a exata parada dos concorrentes em prova, junto ao local onde será feito o carimbo confirmando a sua passagem nesse CP, as placas de aviso de proximidade do Controle de Passagem (amarelas com carimbo) deverão, obrigatoriamente ser colocadas dos 02 (dois) lados da pista e a uma distância prévia em relação ao CP, nunca inferior a 100 (cem) metros.

As placas vermelhas com carimbo (CP) deverão ser colocadas dos 02 (dois) lados da pista.



A placa bege com 03 (três) riscas transversais será colocada (uma única) à cerca de 100 (cem) metros, após o local do CP.

A não passagem pelo CP ou a não parada do concorrente para receber o carimbo, o mesmo será penalizado em 15 (quinze) minutos, além de poder receber uma penalização que pode ir até à exclusão.

19.3 - Hora de encerramento dos controles de passagem:

A hora de encerramento dos controles de passagem será definida tendo em conta:

- A distância a percorrer desde a partida do respectivo setor;
- O tempo máximo previsto para o concorrente completar a Prova Especial;

ARTIGO 20 - PROVAS ESPECIAIS

As Provas Especiais são provas de velocidade que são precedidas de um controle horário nas partidas e com a chegada a ser seguida por um controle horário.

20.1 - Tempo máximo

Um tempo máximo será estabelecido para percorrer cada Prova Especial. Este tempo será indicado no Regulamento Particular de Prova, ou por Adendo e na cartela de controle. O fato de ultrapassar este tempo máximo implicará em uma penalização fixa a ser somada com o referido tempo máximo e demais penalizações previstas neste Regulamento.

Qualquer alteração nos tempos máximos estabelecidos será comunicada por Adendo.

Parágrafo Primeiro - Quando a extensão de uma Prova Especial for reduzida, a mesma terá o seu tempo máximo reduzido na mesma proporção, e o tempo do deslocamento será acrescido na proporção da quilometragem aumentada.

Parágrafo Segundo - Quando um concorrente ultrapassa o tempo máximo de prova previsto, toda a distância da Prova Especial por ele realizada após esse horário será considerada como não percorrida e a penalização



fixa “forfete” será aplicada de acordo com a distância faltante até o final da Prova Especial.

20.2 - Penalizações Fixas nas Provas Especiais

20.2.1 - A qualquer concorrente que não complete uma Prova Especial ou que exceda o tempo máximo definido para uma Prova Especial (ver Art. 20.1), será aplicada uma penalização fixa, conforme o Art. 2.12.

20.2.2 - No caso de um concorrente não terminar uma das Provas Especiais de uma prova, ou de exceder o tempo máximo em qualquer dessas Provas Especiais, não poderá alinhar nas Provas Especiais seguintes dessa prova, mas será autorizado a alinhar na prova seguinte.

Parágrafo Primeiro - No caso de um concorrente não terminar uma das Provas Especiais de uma prova, ou de exceder o tempo máximo em qualquer dessas Provas Especiais e largar para uma Prova Especial seguinte, será considerado para a classificação como se o mesmo não tivesse largado.

Parágrafo Segundo - No caso de um concorrente largar em uma prova ou Prova Especial após o horário permitido, para efeito de classificação os mesmos constarão como se não tivessem largado.

20.2.3 - Se um concorrente desistir ou não completar uma ou mais Provas Especiais, numa determinada prova e quiser continuar em prova no início da prova seguinte, deverá entregar a respectiva cartela de controle e comunicar a sua intenção na Secretaria de Prova, até o final do briefing, ou até 01 (uma) hora após a divulgação no Quadro de Avisos do briefing escrito quando o mesmo não for realizado, sem o que não poderá ser admitida a sua partida na prova seguinte.

20.3 - Na partida das Provas Especiais, após o sinal de partida ser dado, o veículo deve arrancar de imediato, por seus próprios meios.



Parágrafo Único - Uma parada de até 20 (vinte) segundos na linha de partida depois do sinal de partida será penalizada em 02 (dois) minutos. Acima de 20 (vinte) segundos, o concorrente será impedido de largar.

20.4 - A partida de uma Prova Especial na hora indicada na cartela de controle não pode ser retardada por um controlador, a não ser em caso de força maior.

20.5 - Uma falsa partida e nomeadamente uma partida efetuada antes do controlador dar o sinal de partida, será penalizada de acordo com o seguinte critério:

de 0,3 à 01 segundo: penalização de 10 (dez) segundos;

de 01,1 à 02 segundos: penalização de 30 (trinta) segundos;

de 02,1 à 03 segundos: penalização de 01 (um) minuto;

Mais de 03 segundos: penalização de 05 (cinco) minutos ou a critério dos Comissários Desportivos.

Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelos Comissários Desportivos em especial em caso de reincidência.

20.6 - Os intervalos de partida para as Provas Especiais deverão respeitar as disposições previstas para a partida das provas em relação aos 20 (vinte) primeiros concorrentes.

Ressalva-se o caso de eventuais atrasos que levem o concorrente a apresentar-se em ordem diferente da de partida da prova, caso em que deixará de beneficiar-se (se não se mantiver entre os vinte primeiros a controlar) do intervalo definido no Art. 14.7.

20.7 - Todos os concorrentes que se recusarem a partir para uma Prova Especial na hora e na ordem que lhe for atribuída, terá uma penalização mínima de 10 (dez) minutos podendo ir até a exclusão.

20.8 - É proibido aos concorrentes circularem em sentido contrário ao do percurso das Provas Especiais, sob pena de uma penalização que pode ir até a exclusão.



20.9 - A chegada das Provas Especiais será lançada e a parada entre a placa amarela (início de zona) e a placa STOP é proibida sob pena de exclusão.

A uma distância de 150 (cento e cinqüenta) a 300 (trezentos) metros depois da chegada o concorrente deverá parar no controle horário, sinalizado por uma placa vermelha STOP.

O controlador escreverá na cartela de controle a hora de chegada (horas, minutos e segundos), que será, igualmente, a hora de partida para o setor de ligação seguinte (horas e minutos).

20.10 - Salvo disposição em contrário do Regulamento Particular de Prova ou Adendos, a assistência é proibida durante uma Prova Especial.

Zonas de assistência poderão ser previstas pela Organização.

20.11 - Interrupção de uma Prova Especial

Caso haja interrupção da Prova Especial, para todos os concorrentes, ficará valendo para a classificação oficial daquela Prova Especial, o tempo anotado pelo último controle de passagem, ou o tempo coletado através do Sistema de Monitoramento por GPS utilizado pela Organização, no waypoint anterior mais próximo ao ponto de interrupção da PE, ficando a critério dos Comissários Desportivos o tempo a ser utilizado.

20.11.1 - Havendo a interrupção da Prova Especial após a passagem de qualquer concorrente, o tempo dos concorrentes que não conseguiram passar pelo local interrompido, será calculado tomando por base seu tempo coletado no waypoint anterior mais próximo ao ponto de interrupção da PE, o qual será somado ao tempo parcial feito pelo último concorrente de sua categoria que tenha largado na sua frente e tenha concluído a Prova Especial, sendo este tempo calculado entre este waypoint e a chegada.

Parágrafo Único - Caso nenhum concorrente de uma categoria tenha conseguido passar pelo local da interrupção ou concluído a Prova Especial, o seu tempo será calculado tomando por base seu tempo coletado no waypoint anterior mais próximo ao ponto de interrupção da PE, o qual será somado ao tempo parcial do último concorrente que tenha passado antes da interrupção e terminado a Prova Especial.



20.11.2 - No caso de um concorrente ser o causador da interrupção da Prova Especial, será este penalizado em 10 (dez) minutos, que serão somados ao seu tempo na Prova Especial em que esta interrupção ocorrer.

20.11.3 - Caso algum concorrente fique impedido de largar em virtude de uma interrupção, seu tempo nesta Prova Especial será o equivalente ao tempo do concorrente que obteve a mesma classificação, em sua categoria, por ele obtida na Prova Especial anterior a que a interrupção ocorrer. Caso esta interrupção seja na primeira Prova Especial do dia, o concorrente terá o seu tempo nesta Prova Especial equivalente ao tempo do concorrente, de sua categoria, que obteve a mesma classificação por ele obtida na próxima Prova Especial.

20.11.4 - Caso não seja possível aplicar as condições do parágrafo anterior, o concorrente impedido de largar na Prova Especial, receberá o tempo do último concorrente, de sua categoria, que largou antes dele e que tenha completado a Prova Especial.

Parágrafo Único - No caso de nenhum concorrente de sua categoria tenha completado a Prova Especial, será utilizado o tempo do último concorrente que tenha completado a Prova Especial, independente de categoria.

20.11.5 - Dentro de uma Prova Especial, o espaço do percurso compreendido entre 02 (dois) controles horários sucessivos, será definido como um "Subsetor".

Será considerada como "Subsetor" toda a parte do percurso da Prova Especial compreendida entre:

A - O controle horário de partida para a Prova Especial e o primeiro controle de roteiro / passagem;

B - Entre 02 (dois) controles de roteiro / passagem sucessivos;



C - Entre 01 (um) controle horário de partida ou de roteiro / passagem e um eventual controle de roteiro / passagem (de emergência) instalado por decisão da Direção da prova, para efeitos de reagrupamento ou neutralização da prova;

D - Entre 01 (um) novo controle horário de partida (de emergência) resultante de neutralização da prova e o controle horário de roteiro / passagem ou de chegada imediatamente seguinte;

E - Entre o último controle de roteiro / passagem instalado e o controle horário de chegada da Prova Especial.

20.11.6 - Aos concorrentes que eventualmente não tenham cumprido a totalidade da Prova Especial, em condições normais de competição, em virtude de alguma interrupção da prova, os Comissários Desportivos determinarão que para a classificação da Prova Especial, seja considerada para os concorrentes, a soma dos tempos reais registrados:

A - Entre o controle horário de partida da Prova Especial e o controle de roteiro / passagem imediatamente anterior ao local da interrupção da prova;

B - Entre o controle de roteiro / passagem imediatamente seguinte ao local de interrupção da prova e o controle horário de chegada da Prova Especial.

Neste caso, todos os concorrentes que foram objeto da neutralização por interrupção da prova, deverão dar nova partida para a Prova Especial, no controle de roteiro / passagem imediatamente seguinte ao do local da interrupção.

20.11.7 - Aos concorrentes que eventualmente tenham cumprido a totalidade da Prova Especial (sem qualquer interrupção) será atribuído o tempo total real registrado entre o controle horário de partida e o controle horário de chegada da Prova Especial, deduzido ao seu tempo total real registrado, do tempo real registrado, entre os controles de



roteiro / passagem localizados imediatamente antes e após o local de interrupção da prova.

20.11.8 - Se os Comissários Desportivos, por razões de força maior entenderem anular um "Subsetor" no qual se verifique não ter sido respeitada a verdade desportiva, a classificação da Prova Especial, para todos os concorrentes em prova, corresponderá à soma dos tempos reais registrados:

A - Entre o controle horário de partida e o controle de roteiro / passagem imediatamente anterior ao local da interrupção da prova;

B - Entre o controle de roteiro / passagem imediatamente seguinte ao local de interrupção da prova e o controle horário de chegada da Prova Especial.

Parágrafo Único - Caso o controle de roteiro / passagem imediatamente seguinte ao local de interrupção da prova esteja situado a mais de 500 (quinhentos) metros do local da interrupção, o Diretor de Prova poderá criar, com a anuência dos Comissários Desportivos, um novo controle horário que será considerado para fins da soma dos tempos reais registrados.

20.11.9 - Por proposta do Diretor de Prova, os Comissários Desportivos, poderão, por questões de segurança, decidir parar uma prova antes do seu final.

Um controle horário será montado fazendo a vez de final de prova / Prova Especial.

A prova poderá ou não prosseguir, neutralizada, em comboio, em regime ou não de parque fechado.

20.12 - A extensão mínima prevista de uma prova de Rally Cross Country, excluindo-se os deslocamentos e ZVC (radar), deverá ser de no mínimo 100 (cem) quilômetros.



20.13 - Cada prova terá no máximo 04 (quatro) Provas Especiais (PE), e as provas terão um intervalo mínimo de 03 (três) horas entre elas.

20.14 - As Provas Especiais (PE) de cada prova deverão possuir uma quilometragem superior a 100 (cem) km e inferior a 300 (trezentos) km. Eventualmente, uma Prova Especial poderá ter menos de 100 (cem) km, desde que realizada em um circuito fechado (prólogo / super prime) ou conste em Adendo, aprovado pela CNR/CBA.

20.15 - Nenhuma Prova Especial (PE) poderá ser repetida na mesma prova por mais de 02 (duas) vezes, no mesmo sentido, salvo por motivos de força maior (chuva, queda de barreiras, interrupção de estradas, etc.) que impossibilitem a utilização do percurso originalmente elaborado, sempre com a devida anuência dos Comissários Desportivos.

20.16 - A Prova Especial será considerada válida se for cumprido no mínimo o percurso até o primeiro posto de controle de roteiro / passagem, que esteja posicionado posteriormente à distância mínima de 1/3 do percurso da PE, independente da extensão da mesma.

20.17 - Apenas o Diretor de Prova ou os Comissários Desportivos tem a autoridade para cancelar ou interromper uma Prova Especial (PE), nenhum outro membro da Organização, incluindo cronometristas, controladores, equipe técnica, Diretor Geral, Diretor Adjunto, ou Organizador / Promotor, etc., tem esta autoridade.

20.18 - Se numa Prova Especial o melhor tempo realizado, for superior em 15% ou mais ao estimado pelo Organizador, o tempo máximo previsto para a realização da Prova Especial, será aumentado em uma porcentagem idêntica.

ARTIGO 21 - REAGRUPAMENTOS

21.1 - Os reagrupamentos servem para reduzir os intervalos, que se podem criar entre os concorrentes por força dos atrasos e/ou dos abandonos.



21.2 - Na chegada aos reagrupamentos, os concorrentes entregarão ao controlador a cartela de controle e receberão instruções em relação à hora de partida.

Deverão em seguida conduzir de imediato o veículo para o Parque Fechado, sendo a ordem de partida a ordem de chegada.

ARTIGO 22 - SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES - Ver anexo

ARTIGO 23 - CHEGADA DA PROVA

23.1 - É de responsabilidade de cada concorrente, ao final de cada prova, a imediata entrega do equipamento de rastreamento - GPS, à cronometragem.

23.2 - O horário máximo de entrega do equipamento de rastreamento - GPS, para que o mesmo seja baixado e apurado para o resultado da prova, é até 30 (trinta) minutos antes do horário previsto para o briefing ou da divulgação no Quadro de Avisos do briefing escrito quando o mesmo não for realizado e/ou o resultado da prova.

23.3 - A entrega do equipamento de rastreamento - GPS após o horário definido no item 23.3, ocasionará o seguinte:

- em eventos com 01 prova - o concorrente será penalizado com a aplicação das penalidades máximas no seu resultado;

- em eventos com mais de 01 prova - o concorrente terá o equipamento de rastreamento - GPS, baixado e apurado, mas somente para o resultado final do evento, não cabendo recurso sobre eventuais penalidades aplicadas com base na leitura desses dados.

Parágrafo Único - Caso o concorrente não entregue o equipamento de rastreamento - GPS até 15 (quinze) minutos antes do horário previsto para a divulgação do resultado da última prova do evento, o mesmo não será classificado.



ARTIGO 24 - RECLAMAÇÕES

24.1 - O direito de formular reclamações desportivas ou técnicas é exclusivo dos concorrentes, que deverão fazê-las individualmente e por escrito, em 02 (duas) vias, com protocolo de recebimento por parte da Organização, e acompanhadas da caução prevista no CDA 2014.

24.2 - As reclamações deverão ser apresentadas na Secretaria de Prova, ao Diretor de Prova ou, na ausência deste, aos Comissários Desportivos, nos seguintes prazos:

- 24.2.1 - Desportivas, referentes a inscrições de concorrentes e categorias
- até 30 (trinta) minutos após a divulgação dos inscritos e de suas categorias.

- 24.2.2 - Desportivas ou técnicas referentes ao desenvolvimento da prova, controles, partes mecânicas, etc. - no prazo de até 30 (trinta) minutos após o horário de sua chegada ou do concorrente reclamado ao final da prova.

Parágrafo Único - No caso de um concorrente não ter chegado ao final da prova, o seu prazo para reclamação expirará 30 (trinta) minutos após o seu tempo ideal máximo de chegada.

- 24.2.3 - Desportivas, referentes ao resultado - no prazo de até 30 (trinta) minutos após a fixação do resultado oficial, na Secretaria da prova; as eventuais alterações do resultado oficial, motivadas pelo julgamento de uma reclamação, não implicarão na concessão de mais 30 (trinta) minutos de prazo para reclamações contra esse novo resultado.

24.3 - Os concorrentes (reclamantes e reclamados) cujos veículos estiverem envolvidos em reclamações técnicas (mecânicas) deverão ser responsáveis pelo desmonte, montagem e transporte (quando necessário) dos mesmos, sendo que o veículo do concorrente reclamante será automaticamente vistoriado nos mesmos itens constantes da reclamação técnica.



24.4 - O resultado do julgamento de uma reclamação deverá ser apresentado de acordo com as normas do CDA 2014, a partir do recebimento por parte da Secretaria de Prova, do Diretor de Prova, ou dos Comissários Desportivos e os valores depositados serão encaminhados a quem for de direito.

ARTIGO 25 - CLASSIFICAÇÕES

25.1 - Aos pilotos e navegadores classificados em cada prova, serão atribuídos os pontos respectivos, de acordo com a classificação em suas categorias, separadamente, conforme disposto a seguir:

- 1º lugar - 10 pontos
- 2º lugar - 6 pontos
- 3º lugar - 4 pontos
- 4º lugar - 3 pontos
- 5º lugar - 2 pontos
- 6º lugar - 1 pontos

25.2 - Só serão considerados classificados em uma prova, os concorrentes que terminarem a última ou a única Prova Especial e colocarem o veículo no Parque Fechado final dentro do tempo máximo estipulado pela Organização.

25.3 - A prova será considerada válida para a pontuação no Campeonato na sua íntegra se forem cumpridos 2/3 ou mais do percurso das Provas Especiais previstas no Regulamento Particular de Prova, excluindo-se os deslocamentos e as ZVC (radar).

No caso de serem cumpridos mais de 1/3, porém menos de 2/3 do percurso total de Provas Especiais inicialmente previstas, excluindo-se os deslocamentos e as ZVC (radar), a pontuação para o Campeonato será pela metade.

Se forem cumpridos menos de 1/3 do percurso total de Provas Especiais inicialmente previstas, excluindo-se os deslocamentos e as ZVC (radar), a prova não será válida para o Campeonato.



25.4 - Para efeito de classificação no evento serão somados os tempos de todas as provas que o compõem, com todas as penalidades inclusas.

25.5 - Serão realizados 08 (oito) eventos de acordo com o calendário oficial divulgado pela CBA para o ano de 2014, com um total de 15 (quinze) provas, conforme abaixo:

- Linhares - 2 provas
- Cuesta - 2 provas
- Porto Belo - 2 provas
- Barretos - 2 provas
- Sertões - 3 provas
- Bandeirantes - 1 prova
- Rota Sudeste - 2 provas
- Amigos - 1 prova

25.6 - Para a determinação da pontuação final do Campeonato de cada concorrente, será adotado o critério de descartes, ou seja, cada concorrente deverá descartar as suas piores pontuações ao longo dos eventos do Campeonato, no total de 04 (quatro) descartes.

Parágrafo Primeiro - Se forem realizadas menos de 15 (quinze) provas o total de descartes passará a ser de 03 (três) provas.

Parágrafo Segundo - Os descartes serão de provas realizadas e não necessariamente o concorrente terá que participar ou se inscrever nelas.

25.7 - Serão declarados Campeões Brasileiros de Rally Cross Country de Velocidade 2014, o piloto e o navegador que obtiverem o maior número de pontos durante o Campeonato em suas respectivas categorias.

25.8 - Critério de desempate na prova:

- O primeiro critério de desempate será do concorrente que tiver obtido o maior número de vitórias nas Provas Especiais (PEs);



- O segundo critério será do concorrente que obtiver o menor tempo na Prova Especial cuja distância for a maior;
- O terceiro critério será do concorrente que obtiver o menor tempo no último controle parcial, penúltimo e assim sucessivamente da Prova Especial cuja distância for a maior.

25.9 - Critério de desempate no evento:

- O concorrente que tiver obtido o maior número de vitórias nas provas, maior número de segundos lugares e assim sucessivamente.

25.10 - Na hipótese de empate na classificação ao final do Campeonato, o primeiro critério de desempate será a apuração da pontuação total, ou seja, com a inclusão dos descartes;

- O segundo critério será em favor do concorrente que houver obtido o maior número de vitórias;
- O terceiro critério será do concorrente que houver obtido o maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente.

Caso ainda assim persistir o empate, o último critério de desempate será o concorrente que tiver obtido o melhor resultado na última prova em que no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

25.11 - Só obterão pontuação no Campeonato os concorrentes que tiverem participado de no mínimo 08 (oito) provas.

25.12 - Os concorrentes da categoria T3 pontuarão juntamente com os concorrentes da categoria Pró Brasil.

Parágrafo Primeiro - Quando for atingido o número de 05 (cinco) carros inscritos na categoria T3, os concorrentes passarão a pontuar e a serem premiados separados da categoria Pró Brasil.



Parágrafo Segundo - Quando do início da pontuação em separado da categoria T3, os concorrentes levarão para essa classificação, os seus pontos já obtidos na classificação na categoria Pró Brasil.

Parágrafo Terceiro - Quando do início da pontuação em separado da categoria T3, as pontuações já obtidas pelos concorrentes da categoria Pró Brasil não serão alteradas.

ARTIGO 26 - PRÊMIOS

26.1 - Deverão ser obrigatoriamente distribuídos troféus, conforme informado no Regulamento Particular de Prova, no mínimo aos 03 (três) primeiros classificados de cada categoria.

26.2 - Os concorrentes que terminarem a prova deverão estar presentes até o final da entrega de prêmios, sob pena de multa de 03 (três) UP's para cada membro, desde que a premiação seja iniciada no máximo até 01 (uma) hora após o horário pré-determinado no Regulamento Particular de Prova. Caso este horário não seja cumprido a Organização poderá ser multada em até 10 (dez) UP's.

26.3 - Caso posteriormente à premiação haja desclassificação de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem de direito for. Caso isto não ocorra o concorrente será multado em 10 (dez) UP's e poderá ser impedido de participar dos próximos eventos do Campeonato até o pagamento da referida multa.

ARTIGO 27 - ITENS DE SEGURANÇA

27.1 - Serão obrigatórios todos os itens de segurança previstos no anexo "J", Art. 283 do Código Desportivo Internacional da FIA, com exceção dos itens especificados no Regulamento Técnico das categorias.

27.2 - Será obrigatório também:

- portar no mínimo 02 (dois) estepes, conforme o item 18, Art. 283, Anexo J da FIA;



- Capacete: deverá ser específico para o uso em automobilismo e deverá ainda ser homologado pela FIA/CBA e estar dentro do prazo de validade em conformidade com uma das normas da lista técnica nº 25 do Anexo "J" ao CDI;
- Cinto de segurança: é obrigatório o uso de cinto homologado e dentro do prazo de validade de no mínimo 05 (cinco) pontos.
- Vestimenta: será obrigatório o uso, pela tripulação, do macacão antichama e sapatilha antichama.
A luva antichama será obrigatória apenas para o piloto.
O uso da balaclava será obrigatório para pilotos e navegadores que usem barba.
A tripulação só será autorizada a largar, se ambos estiverem usando a vestimenta completa, que deve ser toda ela homologada em conformidade com a norma FIA 8856-2000 e estar dentro do prazo de validade.
Será obrigatória a apresentação do nome do concorrente estampado ou bordado no macacão.
- A utilização do dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA (Hans).
- Sistema de comunicação: é obrigatória a instalação em cada veículo inscrito nas provas de um rádio tipo VHF, para a comunicação com a Organização, em caso de acidentes e/ou emergências.
É necessário que pelo menos uma pessoa da tripulação do veículo, tenha a licença de rádio-amador para operar rádios VHF fornecida pela ANATEL.
- Buzina: Todos os veículos deverão ser obrigatoriamente equipados com uma buzina.



- Uma cinta de reboque com resistência a carga de no mínimo 3.000 (três mil) quilos para os carros e 10.000 (dez mil) quilos para os caminhões, com comprimento mínimo de 03 (três) metros.
- 01 (uma) bandeira amarela.

O presente Regulamento foi elaborado pela Comissão Nacional de Rally, aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional e homologado pelo Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.

Rio de Janeiro, 20 de janeiro de 2014.

Comissão Nacional de Rally
Djalma de Faria Neves
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Cleyton Tadeu Correia Pinteiro
Presidente



LEGENDAS DA PLANILHA

| | | | | | |
|--|---|--|---|--------------|--|
| | PISTA MARCADA | | DUNAS / AREIA DE PRAIA | DES | DESVIO |
| | TRILHA (PISTA FORA DE ESTRADA) | | MONTANHA <i>Desenho individual para cada uma</i> | DVel | DIMINUI A VELOCIDADE |
| | CAMINHO MENOS MARCADO | | ÁRVORES | CN | CURVA DE NÍVEL |
| | ATENÇÃO | | PALMEIRA | FP | FIM DE PISTA |
| | PERIGO | | PLACA SINALIZADORA | PTE | PONTE |
| | PERIGO EXTREMO | | CASA / CASEBRE | PVC | PONTE COM VÃO CENTRAL |
| | VALETA / VALA | | POSTO DE ABASTECIMENTO COMBUSTÍVEL | RS | RIO SECO |
| | VALETA C/ ÁGUA | | PNEU | WP | WAYPOINT |
| | VALETA SECA | | CEMITÉRIO | LB | LOMBA / LOMBADA |
| | DEGRAU ASCENDENTE | | RUÍNAS <i>Desenho individual para cada uma</i> | LB_Sc | LOMBA SECA |
| | DEGRAU DESCENDENTE | | POSTE | E3 | ESTREITO |
| | SUBIDA | | ANTENA / TORRE TRANSMISSÃO | ±V | MAIS OU MENOS VISUAL |
| | DESCIDA | | SEMÁFORO | IZVC | INÍCIO DA ZONA DE VELOCIDADE CONTROLADA |
| | SEQUÊNCIA DE LOMBAS OU SALTOS | | BURACO | FZVC | FINAL DA ZONA DE VELOCIDADE CONTROLADA |
| | PISTA DESCOMPENSADA | | SINUOSO | TSV | TOP SEM VISÃO |
| | DESBARRANCADO DESMORONAMENTO | | DIREITA | FECH | FECHADA <i>Ex: DIREITA FECHADA = DIR_FECH ESQUERDA FECHADA = ESQ_FECH</i> |
| | CONTROLE DE HORÁRIO | | DIREITA / ESQUERDA | Gd | GRANDE |
| | LARGADA / CHEGADA IPE / FPE INÍCIO/FINAL PROVA ESPECIAL | | ESQUERDA | ALT | ALTO <i>Ex: LOMBA ALTA = LB_ALT DEGRAU ALTO = DG_ALT</i> |
| | STOP (PARE) | | ESQUERDA/DIREITA | Lj | LAGE |
| | CARIMBO | | EM FREnte | L.T. | LONGO TRECHO |
| | VILA | | PELA DIREITA | ROT | ROTATÓRIA |
| | INÍCIO DA ZONA DE APOIO | | PELA ESQUERDA | MB | MATA-BURRO |
| | FIM DA ZONA DE APOIO | | PELA PRINCIPAL PISTA PRINCIPAL | MBVC | MATA-BURRO COM VÃO CENTRAL |
| | LIMITE DE VELOCIDADE | | RETO PELA PRINCIPAL | MBLVC | MATA-BURRO LONGITUDINAL COM VÃO CENTRAL |
| | POR CIMA DA PONTE / POR BAIXO DA PONTE | | DEIXE A PISTA PRINCIPAL | PTR | PORTEIRA OU PORTÃO |
| | ESTREITAMENTO DE PISTA | | PISTAS PARALELAS | COL | COLCHETE / TRONQUEIRA |
| | TRAVESSIA EM ÁGUA RASA | | VIA PAVIMENTADA | PR | PISO RUIM |
| | RIO OU RIACHO | | TERRA | PDR | PEDRAS OU ROCHAS |
| | CAIXA D' ÁGUA | | EROSÕES | TT | TRILHO DE TREM |
| | CERCAS DE ARAME FARPADAS CERCAS | | DEPRESSÃO DE POÇA SECA | TC | TOCO |
| | LINHA DE POSTES FIOS DE ALTA TENSÃO | | | | |

Página 1



SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES