

**FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO  
DEPARTAMENTO DE RALLY VELOCIDADE**

**CAMPEONATO GAÚCHO DE RALLY DE  
VELOCIDADE 2009**

**REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS**

**1- DISPOSIÇÕES GERAIS**

A FEDERACAO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO organizará o Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade que outorgará os títulos de Campeão e Vice Campeão Gaúchos para pilotos e navegadores que obtenham maior pontuação na classificação final de suas categorias do campeonato.

Para obter o título de Campeão e Vice Campeão Gaúcho ou ingressar nas classificações finais do campeonato, será necessário a participação em no mínimo de 05 (cinco) etapas do campeonato.

O Campeonato Gaúcho será composto de um mínimo de 4 (quatro) etapas sem descarte de etapa, se houver 5 (cinco) ou mais poderá ser utilizado o N-1

Sendo o N -1 o descarte será dos piores resultados corridos ou não corridos.

**2- CAMPEONATO**

**2.1** - O Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade estará aberto a todos os pilotos e navegadores brasileiros devidamente filiados à CBA, e estrangeiros devidamente licenciados pela entidade automobilística oficial de seu país de origem, com autorização da FGA.

**2.2** - Para uma categoria ser validada e para que o concorrente tenha para si atribuídos seus pontos na ETAPA, deverá haver um número mínimo de 3 (três) veículos na categoria que participem efetivamente da largada da etapa.

Parágrafo único: Se em uma categoria o número mínimo de 3 (três) veículos inscritos não for atingido, o(s) concorrente(s) da mesma poderá (ão) participar da ETAPA se classificando na categoria imediatamente acima e assim subsequente. Para efeito de pontuação no Campeonato, valerão os pontos obtidos na categoria em que tiver se classificado. Isto não quer dizer que possa ser cumulativo, ou seja, acumular uma categoria com outra (exemplo: se o concorrente tiver se classificado em 7º lugar na categoria imediatamente acima da sua, ele terá os 2 (dois) pontos obtidos computados nessa outra classe).

Nas etapas, as categorias serão R1, N2, N3, N4. Para efeito de campeonato serão admitidas todas as categorias Rally Fia, além de R1 e Copa Peugeot. A ordem das categorias seria R1, N1, A5, N2, Copa Peugeot, A6, N3, A7, N4, A8. Ex: Numa etapa inscrevem-se dois carros A6 e dois carros N3, 1º lugar N3, 2º lugar A6, 3º lugar N3 e quarto lugar A6. Os carros N3 levarão 1º e 2º lugares de pontuação para o campeonato, os carros A6 levarão 2º lugar (8 pontos) e 4º lugar (5 pontos) para classificação do campeonato na A6. Os carros da Copa Peugeot terão classificação

no campeonato do mesmo modo. Classificam na prova como N3(no exemplo acima) e no campeonato como Copa Peugeot.

Resumindo: Teremos quatro categorias por etapa e poderemos ter até dez categorias na classificação do campeonato.

**2.3 - O campeonato somente será válido se forem realizadas, no mínimo, 4 (quatro) etapas.**

**2.4 - O Campeonato Gaúcho de Rally de Velocidade será disputado por pilotos e navegadores individualmente, respeitados seus grupos e classes.**

Parágrafo Primeiro: Aos pilotos e navegadores individualmente classificados em cada ETAPA, serão atribuídos os pontos abaixo, de acordo com o seu posicionamento no resultado final, em suas respectivas categorias:

Classificação	Pontos	Classificação	Pontos
1°	10	5°	4
2°	8	6°	3
3°	6	7°	2
4°	5	8°	1

Parágrafo Segundo: Aos pilotos e navegadores individualmente classificados em cada SS, serão atribuídos os pontos abaixo, de acordo com o seu posicionamento no resultado final da SS, em suas respectivas categorias:

Obs: a dupla que somar mais pontos na soma das SS levará 3 pontos o segundo levará 2 pontos e o terceiro 1 ponto no campeonato.

Classificação	Pontos
1°	05
2°	04
3°	03
4°	02
5°	01

Exemplo:

1° Colocação nas SS

CARRO	1°SS	2°SS	3°SS	4°SS
N°1	1°lugar	2°lugar	3°lugar	N. C.
N°2	2°lugar	1°lugar	3°lugar	3°lugar
N°3	3°lugar	3°lugar	2°lugar	1°lugar
N°4	4°lugar	4°lugar	5°lugar	4°lugar
N°5	5°lugar	5°lugar	4°lugar	2°lugar

### Pontos para classificação por SS

Carro	1°SS	2°SS	3°SS	4°SS	Total	Classif.	Pontos somados na etapa
N°1	5 pontos	4 pontos	5 pontos	N. C.	14 pontos	3° lugar	1 ponto
N°2	4 pontos	5 pontos	3 pontos	3 pontos	15 pontos	1° lugar	3 pontos
N°3	3 pontos	3 pontos	4 pontos	4 pontos	14 pontos	2° lugar	2 pontos
N°4	2 pontos	2 pontos	1 ponto	2 pontos	7 pontos	5° lugar	
N°5	1 ponto	1 ponto	2 pontos	4 pontos	8 pontos	4° lugar	

- N.C – Não completou
- O carro que fez mais pontos na SS. N°2, na prova ficou em 2°, pois na 4°SS perdeu muito tempo.

### Classificação geral da prova

Carro	Pontos da prova	Pontos SS	Pontos p/ campeonato
N°1	0	3° lugar: 1	1 ponto
N°2	(2° lugar) 8	1° lugar: 3	11 pontos
N°3	(1° lugar) 10	2° lugar: 2	12 pontos
N°4	(3° lugar) 6	5° lugar: 0	6 pontos
N°5	(4° lugar) 5	4° lugar: 0	5 pontos

Parágrafo Terceiro: Para efeitos de pontuação geral da prova, serão somados os pontos obtidos por pilotos e navegadores de acordo com os parágrafos primeiro e segundo.

**2.5 -** Não haverá campeonato por equipes.

**2.6 –** Para efeito de pontuação nas Etapas deverá ser considerado:

- Se forem cumpridos menos de 1/3 da distância total da etapa, não haverá pontuação;
- Se forem cumpridos entre 1/3 e 2/3 da distância total da etapa, será atribuído 50% dos pontos;
- Cumpridos acima de 2/3 da distância total da etapa, a pontuação será integral;
- Ou a critério dos comissários desportivos.

**2.7 –** Para uma dupla, piloto ou navegador, ter direito a pontuação final no campeonato precisa largar em pelo menos quatro etapas.

### 3- VEÍCULOS ADMITIDOS

Se admitirão veículos homologados pela FIA, CODASUR, CBA e FGA, que sigam as prescrições do Anexo “J” do Código Desportivo Internacional, para os Grupos “A” (carros de turismo) e “N” (carros de produção). Os veículos que não possuam homologação FIA, CODASUR ou CBA poderão ser homologados pela FGA sempre que o mesmo responda as características técnicas básicas que dita o Anexo “J” do Código Desportivo Internacional da FIA.

Os veículos se agruparam nos seguintes Grupos e Classes:

Grupo “N”

Classe 1 – Até 1400 cm<sup>3</sup>.

Classe 2 – Mais de 1401 cm<sup>3</sup>. até 1600 cm<sup>3</sup>.

Classe 3 – Mais de 1601 cm<sup>3</sup> até 2000 cm<sup>3</sup>.

Classe 4 – Até 2000 cm<sup>3</sup> turbo 4X4.

Grupo “A”

Classe 5 - Até 1400 cm<sup>3</sup>.

Classe 6 – Mais de 1401 cm<sup>3</sup>. até 1600 cm<sup>3</sup>.

Classe 7 – Mais de 1601 cm<sup>3</sup> até 2000 cm<sup>3</sup>.

Classe 8 – Até 2000 cm<sup>3</sup> 4 x 4

Categoria “R1” – Carros sem homologação e/ou com mais de 10 anos de fabricação.

Parágrafo único – Não será permitido na categoria R1 carros turbos e importados.

Copa Peugeot – Carros devem obedecer a homologação constante no regulamento da Copa Peugeot.

#### 4- CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS E NAVEGADORES)

Os termos “concorrente”, “piloto”, “navegador” e “tripulação” ficam assim oficialmente definidos:

**Concorrente:** toda pessoa física inscrita em uma competição, portador de licença concedida pela CBA. O concorrente na sua 1º prova poderá optar por uma licença temporária. Esta licença terá um custo de R\$50,00 e o concorrente não acumulará pontos no campeonato. Se o concorrente optar por fazer a licença da CBA, receberá os pontos referentes da etapa no campeonato e terá que pagar a diferença do valor da licença.

**Piloto:** Pessoa física responsável pela condução do veículo, devendo ser portadora de Cédula Desportiva Automobilística expedida pelo órgão competente e da Carteira Nacional de Habilitação.

**Navegador:** pessoa física inscrita como segundo da tripulação de um veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística expedida pelo órgão competente e podendo ser o segundo condutor, desde que habilitado com a Carteira Nacional de Habilitação.

**Tripulação:** quando a referência disser respeito ao piloto e ao co-piloto, juntos.

Parágrafo único: Na falta de especificação, o piloto passa a ser também, automaticamente, o concorrente.

#### 5- CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DAS PROVAS

As ETAPAS deverão ter seus percursos definidos segundo os critérios abaixo:

I - Apresentar sensíveis dificuldades, de modo a valorizar desportivamente a perícia dos pilotos e o desempenho dos veículos.

II - Facilitar o reconhecimento do percurso por concorrentes, que não disponham de muito tempo para fazê-lo.

III - Ter o seu percurso localizado o mais próximo possível de centros urbanos, e possuir facilidades de acessos de preferência independentes, de modo a permitir a maior afluência de público, sem a provocação de indesejáveis atrasos.

IV - Facilitar o fechamento das estradas pela organização da prova.

V - Embora respeitando o contido no inciso I, os percursos deverão ser definidos visando menor quebra ou paralisações de concorrentes, ou seja, deverão ser escolhidos preferencialmente os de pisos bons.

**5.1** - Uma PROVA compreende um roteiro cujo percurso é dividido em trechos de DESLOCAMENTOS e trechos de SS, coincidindo sempre o final de um com o início do outro, sucessivamente.

**5.2** - Define-se trecho de DESLOCAMENTO como a distância a ser percorrida entre dois Controles Horários (CH).

**5.3** - As SS ("special stages") correspondem aos trechos cronometrados a serem percorridos no menor tempo possível pelos concorrentes para fins de classificação. Também podem ser chamados de PE (Percurso Especial) ou de PC (Percurso Cronometrado).

**5.4** - As ETAPAS deverão obedecer às seguintes características técnicas:

**5.4.1** - Distância total das SS superior a 45 km e inferior a 70 km em cada ETAPA.

**5.4.2** - A etapa começara no sábado as 08 horas com o início do levantamento e deverá terminar no sábado até as 18:00 horas. Caso haja feriado na semana, estes horários poderão ser modificados com anuência da FGA.

Parágrafo um: A secretária deverá estar aberta apartir das 18 horas do dia anterior a etapa para vistoria administrativa e entrega do material.

Parágrafo dois: Caso a etapa esteja fora dos limites acima estabelecidos, ela só será válida com a anuência da maioria dos concorrentes presentes ao "briefing".

**5.5** - Cada SS deverá ter no mínimo 1,5 km (um quilômetro e quinhentos metros) e no máximo 30 km (trinta quilômetros) de extensão.

Parágrafo primeiro: Para as SS serão admitidas velocidades médias máximas de 132 km/h, que se atingidas, impedirão a inclusão desta mesma SS para a PROVA seguinte realizada no mesmo local.

**5.6** - Nenhuma SS poderá ser repetida na mesma ETAPA por mais de 3 (tres) vezes.

Parágrafo único: Cada ETAPA deverá ter no mínimo 2 (duas) SS diferentes.

**5.7** - As SS deverão ser realizadas em estradas rigorosamente fechadas ao trânsito normal, devendo esse fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Além disso, e dentro da idéia de realizar PROVAS com a máxima segurança, obrigam-se os organizadores a providenciar médicos ou paramédicos, ambulâncias, bombeiros e guinchos para atenderem aos eventuais acidentes, na largada de cada SS, sem custo adicional para o concorrente, até 20 km fora da especial. Acima disto o veículo rebocado deverá ser deixado em lugar seguro (posto de combustível, oficina, casa com telefone, etc.).

**5.8** - Os tempos fornecidos para o percurso de trechos de DESLOCAMENTO, ou seja, entre dois controles horários, não poderão corresponder a médias de velocidades superiores às previstas nas normas de trânsito locais.

**5.9** - Será obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre os controles e a direção da PROVA. Este sistema poderá ser de rádio (PX ou PY), ou telefonia celular,

de acordo com as características da região onde a PROVA estiver sendo desenvolvida, sem o qual a mesma não poderá ser realizada.

**5.10** - Será obrigatório a utilização na PROVA com os carros "ZERO", que deverão estar sempre identificados com os adesivos oficiais do evento:

"00" – Um carro com a numeração "00", destinado a verificação de segurança das SS's, 30 minutos antes da largada do primeiro carro.

"0"- Um carro com a numeração "0", destinado a verificação de segurança final das SS's e liberando para início da prova, 10 minutos antes da largada do primeiro carro.

"Vassoura"- Um carro "Vassoura" com bandeira verde, destinado à liberação do percurso ao público e recolhendo os competidores / carros quebrados.

**5.11** - Deverão estar presentes em cada ETAPA, um comissário técnico, um comissário desportivo da FGA e dois comissários desportivo e um comissário técnico nomeados pelo clube organizador. Esses comissários deverão acompanhar, atenta e criteriosamente, todo o desenrolar da PROVA. O comissário desportivo da FGA será o presidente do colegiado de comissários da PROVA, e o comissário técnico será responsável pelas vitorias técnicas nos veículos concorrentes.

Parágrafo único: Os custos e despesas relativos aos comissários desportivo e técnico deverão ser pagos pela ENTIDADE ORGANIZADORA, responsável pela PROVA.

## **6- REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA**

**6.1** - A ENTIDADE ORGANIZADORA da PROVA deverá enviar à FGA o regulamento particular, no prazo mínimo de 30 (trinta) dias antes da data prevista de sua realização, sob pena de não ser autorizada a realização da mesma.

**6.2** - O regulamento particular deverá ser assinado pela organização, e apresentar pelo menos as seguintes informações:

I - Nome da PROVA e data de realização;

II - Organizador, patrocinadores, colaboradores;

III - Diretor de PROVA e comissão organizadora, além das autoridades da PROVA;

IV - Inscrições: prazo, locais, datas, horários, valores;

V - Programação da ETAPA contendo datas, locais, mapas, horários, largada e chegada, reagrupamentos, parques e vistoria prévia, 2ª vistoria e vistoria final;

VI - Roteiro detalhado e mapa da PROVA, indicando as SS, quilometragem e horários, que poderão ser alterados em casos de força maior, com autorização da FGA;

VII - Informação do local padrão de aferição dos cronômetros (opcional);

VIII - Locais de interesse para o público (opcional);

IX - Hotel da PROVA (preço da diária) e outras alternativas;

X - Premiação (local e hora).

**6.3** - Um representante da FGA poderá verificar o roteiro da PROVA com antecedência mínima de 15 dias da sua realização, e poderá aprovar ou não a sua realização.

Parágrafo único: As despesas de viagem, alimentação e hospedagem destes membros serão custeadas pelo organizador do evento.

**6.4** - Todas as alterações ou complementações ao regulamento particular da PROVA deverão ser efetuadas através de adendos datados e numerados, cuja entrega aos concorrentes deverá sempre ser protocolada em documento específico assinado pelos concorrentes, inclusive decisões tomadas no briefing.

## **7- INSCRIÇÕES**

**7.1** - As inscrições deverão ser encerradas impreterivelmente uma hora antes da primeira vistoria técnica prevista na programação divulgada através do regulamento particular, devendo o organizador publicar a lista oficial de inscritos até às 19:00 horas da sexta-feira, com a especificação das classes, grupos e categorias em que estiverem enquadrados os veículos. Depois de publicada a lista oficial de inscritos, somente o comissário desportivo poderá autorizar novas inscrições.

**7.2 -** Será cobrada uma taxa de inscrição composta pelos seguintes valores:

I - R\$ 300,00 (Trezentos reais) referentes à ENTIDADE ORGANIZADORA;

II - Valor referente ao seguro da prova;

Parágrafo primeiro: Fica a critério do organizador cobrar a inscrição com valor majorado em até R\$ 100,00, para as inscrições efetuadas após a última terça-feira anterior à data da prova;

Parágrafo segundo: O valor máximo do seguro a ser cobrado dos competidores será o valor da apólice contratada pelo organizador rateado pelo número de participantes;

Parágrafo terceiro: Provas dos campeonatos Brasileiros e Sul Americano não valerão para o Campeonato Gaúcho. Se alguém quiser participar, será como convidado e terá preço diferenciado na inscrição.

Parágrafo quarto: Os clubes organizadores deverão recolher uma taxa de 15% (quinze por cento) ao departamento de rally velocidade da FGA sobre o total do valor recebido com as inscrições de cada etapa para premiação do campeonato a ser realizado no final da última etapa.

**7.3 -** Somente serão considerados inscritos os concorrentes que até a data limite tenham preenchido todos os dados da ficha de inscrição, e tenham pago efetivamente a taxa de inscrição e o seguro. O valor do seguro de responsabilidade civil contra terceiros será determinado na forma da lei.

**7.4 -** O comitê organizador poderá recusar uma inscrição, desde que justifique formalmente os motivos para tal, e que tenha a anuência da FGA.

**7.5 -** A devolução da taxa de inscrição será obrigatória quando não for realizada a PROVA ou em face de recusa da inscrição. A devolução em outras circunstâncias ficará a critério do organizador, com anuência da FGA.

**7.6 -** A substituição de um membro da dupla inscrita só poderá ocorrer até o início da vistoria técnica, e expressamente autorizada pelo diretor da PROVA, com anuência do comissário desportivo.

**7.7 -** A substituição do veículo até 1 (uma) hora antes da largada da PROVA será permitida, desde que o veículo passe pela vistoria técnica prevista. O piloto deverá assinar termo de responsabilidade de seguro contra terceiros. Caso a equipe tenha um carro reserva, este poderá ser verificado na primeira vistoria, estando credenciado para participar da PROVA, desde que os comissários sejam avisados em tempo hábil.

**7.8 -** Os tripulantes de cada veículo poderão revezar-se na pilotagem do mesmo, desde que habilitados pela FGA. Essa troca somente poderá ser realizada no PARQUE FECHADO anterior ao início da PROVA, com autorização expressa dos comissários desportivos. A pontuação ao final da ETAPA será atribuída ao piloto e ao navegador a critério dos comissários desportivo.

## **8- IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS**

**8.1 -** A organização da primeira Etapa deverá fornecer aos concorrentes os adesivos com os números de identificação dos veículos. Estes números começarão a partir do 1, e deverão ser padronizados conforme o que descreve as normas da FIA.

**8.2 -** Os veículos deverão ostentar números de identificação que serão fornecidos pela organização para a primeira etapa, conforme a classificação obtida no Campeonato Gaúcho do ano anterior ou em atendimento à solicitação prévia e por escrito do concorrente, desde que o número não apresente impedimento, respeitados a classe e o grupo. A partir da segunda etapa, e por todo o campeonato, essa responsabilidade dos adesivos com os numerais será de cada concorrente, e a ordem numérica dos carros não corresponderá obrigatoriamente à ordem de largada.

**8.3** - Os veículos de competição deverão ter a identificação da tripulação apresentada de conformidade com as normas da FIA.

Parágrafo único: Deverão estar nos vidros laterais traseiros: a bandeira do país + sobrenome + tipo sanguíneo, escritos com traço de 1,5 cm de largura por 6,0 cm de altura na cor branca (exemplo: bandeira / H. Silva / A+).

**8.4** - A relação dos números de cada concorrente inscrito deverá ser divulgada em boletim oficial, na data anterior à do início de cada PROVA, incluindo nessa ocasião também os concorrentes não ranqueados.

**8.5** - Todos os concorrentes que participaram do Campeonato Gaúcho de Rally de Velocidade 2009 têm o direito de manter a mesma numeração neste ano. Se houver intenção de mudança da numeração, os direitos dos demais concorrentes deverão ser respeitados, e o bom senso deverá imperar acima de tudo.

## **9- PUBLICIDADE**

**9.1** - A fixação dos adesivos oficiais dos patrocinadores e colaboradores da Etapa é obrigatória, sob pena do concorrente não ser aprovado na vistoria prévia. A obrigação da fixação dos adesivos deverá ser cumprida pelos organizadores e concorrentes, que deverão respeitar os locais adequados e as disposições deste regulamento. A organização da Etapa deverá identificar os veículos de imprensa e os de apoio mecânico (auxílio), e o uso desta será obrigatório sob pena de não poderem circular nas áreas do evento.

**9.2** - Deverão ser reservados nos veículos, os seguintes espaços livres para o organizador da Etapa:

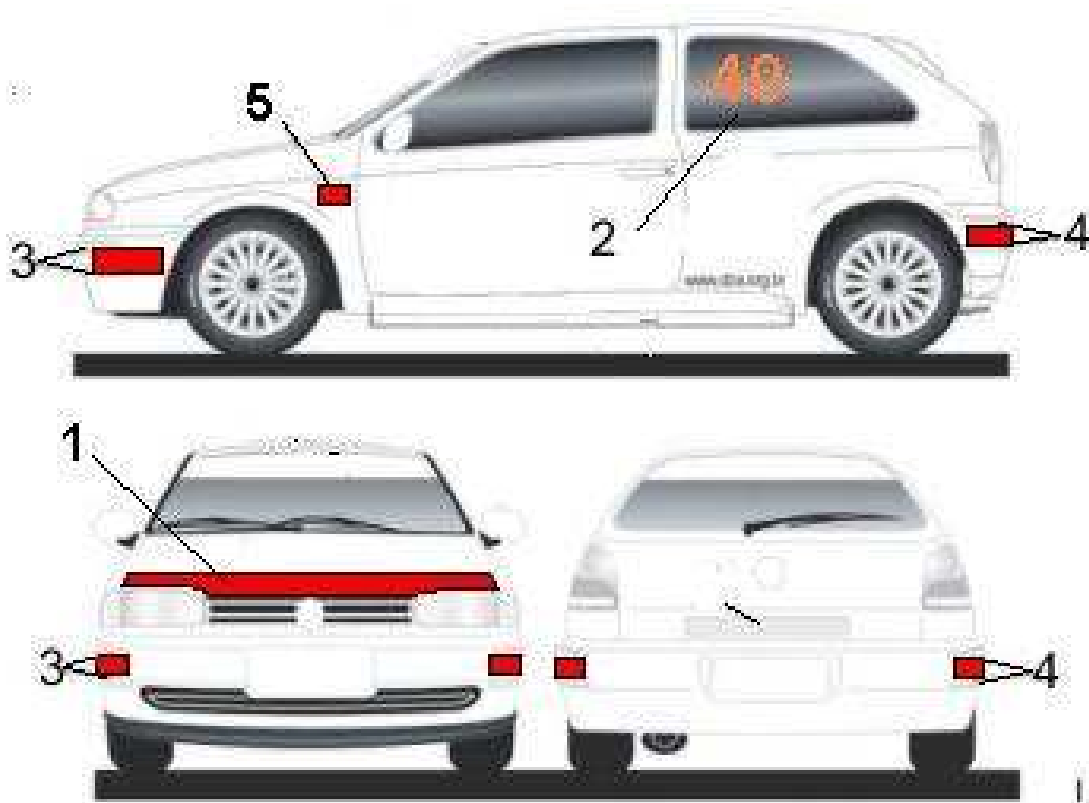
I – Portas dianteiras, onde serão fixados números de identificação e nome dos tripulantes de acordo deste regulamento; (nº 2 da figura);

II - No capô dianteiro, com área de 35 x 20cm (marca da Etapa);

III - Polainas dos pára-choques, dianteiro e traseiro, espaço de 10 x 25 cm onde serão afixados adesivos dos patrocinadores da prova. (nº 3 e nº 4 da figura);

IV - Logomarca da FGA (nº 5 da figura), se fornecido pela mesma;

V – Acima da testeira no pára-brisa dianteiro.



**9.3 -** A constatação da falta de publicidade durante ou no final da PROVA implicará em multa no valor de até 2 (duas) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante, em separado.

Parágrafo único: Caso o(s) adesivo(s) tenha(m) caído por motivos outros como chuva, barro, etc..., o concorrente deverá informar à organização que deverá lhe fornecer outro(s) para substituição imediata.

**9.4 -** Caso o concorrente seja patrocinado por uma empresa com marca conflitante com a de um dos patrocinadores da PROVA, ele poderá ser dispensado de fixar a publicidade que venha a representar conflito, desde que apresente o contrato de patrocínio desta empresa e efetue o pagamento da taxa extra, correspondente ao valor da taxa de inscrição da PROVA, e por marca conflitante.

## 10- VISTORIA, PARQUE FECHADO E APOIOS MECÂNICOS

### 10.1 – Vistoria

Toda a prova deverá ser precedida de uma vistoria prévia, efetuada pelo comissário técnico. A vistoria poderá ser em dois períodos. A primeira deverá ser iniciada na sexta-feira a partir das 19 horas com duração máxima de 2 (duas) horas. A segunda deverá ser iniciada no sábado pela manhã, que poderá ser no máximo 01 (uma) hora antes da largada da etapa.

**10.1 -** As verificações nessa vistoria prévia serão de ordem geral:

I - Verificação administrativa: terá seu início na secretaria da PROVA e habilitará ou não o concorrente para a vistoria técnica, abrangendo:

- a) quitação das taxas de inscrição e seguro obrigatório;
- b) licença do concorrente e da dupla;
- c) RG e CNH da dupla;

d) certificado de licença do veículo, acompanhados de autorização do proprietário com firma reconhecida em cartório, quando o veículo não for de propriedade de um dos componentes da dupla;

II - Verificação técnica: deverá ser efetuada de conformidade com a ficha de vistoria ("passaporte") e deverá observar em especial:

a) elementos de segurança em conformidade com o Anexo "J" do CDI da FIA;

b) fixação dos adesivos oficiais, numerais e da publicidade;

Parágrafo primeiro: As fichas de vistoria deverão ser fornecidas pela FGA ao concorrente quando de sua primeira participação em prova do Campeonato neste ano.

Parágrafo segundo: Todos os documentos mencionados deverão ser apresentados. A falta de qualquer um deles poderá implicar na não aptidão do concorrente para a vistoria técnica e conseqüentemente para a largada.

**10.2** - Na vistoria prévia não será obrigatória a presença do piloto e co-piloto, devendo estar presente o representante legal da dupla, munido da documentação completa do veículo e dos concorrentes. O veículo deverá estar em condições de utilização imediata, com os respectivos números, sem o quê a vistoria não será realizada.

Parágrafo único: Para se submeter à uma terceira vistoria (caso o veículo não passe na segunda), independentemente do motivo, o concorrente será multado no valor correspondente a 1 (uma) inscrição.

**10.3** - Ao constatar que um veículo ou um concorrente (piloto ou navegador) não se enquadra na categoria declarada na ficha de inscrição, a comissão técnica e os comissários desportivos da PROVA poderão enquadrá-los em outra categoria ou julgar sua participação.

**10.4** - Só poderão largar os veículos que tiverem sido aprovados na vistoria. Eles deverão ostentar obrigatoriamente o selo correspondente.

**10.5** - A qualquer momento após a largada da PROVA poderão ser efetuadas vistorias técnicas e também dos itens de segurança. Os comissários técnicos poderão marcar os pneus dos veículos durante o decorrer da PROVA e vistoriar determinados veículos participantes ao final da PROVA, independentemente da existência de protestos contra eles.

**10.6** - Ao longo e no final de cada ETAPA, poderão ser verificados, a critério do comissário técnico, itens como suspensão, motor, transmissão, freios e carroceria dos veículos dos primeiros colocados de cada classe e de quaisquer outros veículos. Ao final da ETAPA, o comissário poderá ainda lacrar quaisquer itens, para serem verificados em outra oportunidade, a seu critério.

#### **10.7 – Parque Fechado**

Serão considerados Parques Fechados todas as zonas de controle:

I - Nos horários de entrada e saída dos parques fechados, deverá estar presente um comissário da PROVA.

II - Poderá existir o PARQUE FECHADO inicial anterior à primeira largada, com início no mínimo 30 (trinta) minutos antes da hora prevista para a largada do primeiro veículo. Todos os atrasos no acesso a esse parque inicial serão penalizados em 5 (cinco) segundos por minuto de atraso. O prazo máximo para a entrada dos carros nos parques fechados será de até 10 minutos antes do horário ideal de largada do primeiro carro.

III - Com exceção dos trinta minutos do PARQUE FECHADO inicial anterior à largada da PROVA, e o descrito no inciso VI, em todos os demais o percurso compreendido entre o controle horário anterior e o subseqüente até o local determinado para ingresso do veículo não será considerado PARQUE FECHADO, mas sim um DESLOCAMENTO.

IV - Os veículos deverão ingressar no PARQUE FECHADO por seus próprios meios. O não funcionamento de um veículo na saída de um PARQUE FECHADO deverá ser resolvido exclusivamente pela sua tripulação, sem ajuda externa. Esse veículo poderá

ser empurrado pela dupla e pelos comissários até o controle de largada e também para ingressar no PARQUE FECHADO, controle horário e reagrupamentos.

V - O concorrente poderá receber auxílio de terceiros e usar até uma bateria externa, a critério do comissário e por ele fiscalizado. Idem no caso do controle de largada estar instalado em cima de rampa ou em aclive acentuado, apenas para superar os obstáculos descritos ou para fazer com que o motor dê a partida, e desde que o motivo justifique tal atitude (ex.: clima frio).

VI - O concorrente poderá largar, a critério dos comissários desportivos, em horário posterior ao anteriormente determinado como novo horário de largada e devidamente penalizado, desde que esse atraso não ultrapasse 10 (dez) minutos.

VII - Nos parques fechados serão proibidos quaisquer reparos nos veículos, abastecimentos, troca de peças, lubrificantes ou acessórios, etc, sendo permitido apenas a limpeza de vidros e dos números de identificação, além da troca de pneu que se apresente sem condições de utilização, desde que autorizados pelo fiscal. A troca deverá ser feita somente pela tripulação solicitante e com os elementos que se encontrarem no interior do veículo. Caso a troca não tiver sido autorizada, e o concorrente fizer tal reparo, o infrator será sumariamente desclassificado.

VIII - Em todo intervalo entre PROVAS e nos intervalos para reagrupamento, os veículos deverão ser recolhidos ao PARQUE FECHADO, assim como no final da PROVA.

IX - Após a última SS (no "STOP" ou DESLOCAMENTO), os veículos poderão ser lacrados a critério do comissário técnico, e enviados ao PARQUE FECHADO final.

X - No PARQUE FECHADO do final da PROVA, os veículos somente serão liberados após o vencimento do prazo regulamentar (30 minutos) para reclamações técnicas, ficando retidos todos aqueles sobre os quais incidir qualquer protesto.

XI - Os concorrentes poderão entrar em todos os parques fechados, com exceção do PARQUE FECHADO final, 10 (dez) minutos antes de sua hora de partida, podendo a partir desse momento, entrar em seu veículo e aguardar seu horário de partida.

#### **10.8 – Apoio Mecânico**

Parágrafo primeiro: A quilometragem total máxima entre os apoios mecânicos e as SS será fixada em 60 km. A quilometragem máxima entre apoios mecânicos e/ou abastecimentos não poderá ser superior a 100 km, incluindo-se deslocamentos e SS.

Parágrafo segundo: Serão liberados para cada concorrente dois carros de apoio, que serão devidamente credenciados. Os competidores que possuírem ônibus ou caminhões de grande porte deverão comunicar aos organizadores com antecedência, para que os mesmos possam programar a entrada destes veículos nos apoios mecânicos com as devidas credenciais.

**10.9 -** Os apoios mecânicos somente poderão ocorrer nos locais indicados no livro de bordo, ou em adendos pertinentes ao assunto, e a inobservância desta exigência poderá ser punida até com a desclassificação do concorrente.

I - Esses locais poderão ter ou não controle horário.

II - Fora desses locais será permitido somente o reparo do veículo com os elementos mecânicos que estiverem no próprio veículo e exclusivamente pelos próprios integrantes da dupla concorrente.

III - Os abastecimentos deverão ser efetuados somente na zona de apoio mecânico ou nos pontos indicados pela organização através do regulamento particular. Quando a organização da PROVA tiver estabelecido parceria com um posto de serviço de abastecimento que possa funcionar como zona de apoio mecânico, deverão ser informados através de adendo ao regulamento da PROVA, os locais (postos) que deverão servir de pontos de abastecimento de combustível. Nesses locais deverão estar presentes oficiais devidamente identificados, responsáveis pela fiscalização dos veículos de maneira a garantir que não acontecerá qualquer tipo de auxílio mecânico por ocasião do abastecimento, proibido nesses pontos. A inobservância dessa proibição será passível de desclassificação sumária do concorrente.

Parágrafo único: No momento do abastecimento dos veículos de competição nos apoios mecânicos deverá haver uma pessoa (membro da equipe ou não) posicionada junto ao veículo, munida de extintor de incêndio de, no mínimo, 4 kg.

## 11-LIVRO DE BORDO

**11.1** –O percurso de uma PROVA deverá estar todo descrito no livro de bordo que é parte integrante do regulamento da PROVA, no qual deverão constar as informações a seguir relacionadas, sempre de conformidade com a folha padrão:

I - O livro de bordo deverá contar com folhas dotadas das seguintes informações:

- a) Programa da PROVA;
- b) Autorização da FGA para a realização da mesma;
- c) Comissão organizadora, inclusive os comissários;
- d) Mapas do roteiro da PROVA;
- e) Pontuação do Campeonato, com exceção da 1ª PROVA do ano (opcional);
- f) Nome e recordes das SS, quando estabelecidos em edições anteriores da mesma PROVA (opcional);
- g) Legenda dos sinais e símbolos contidos e utilizados em todo o livro de bordo;
- h) Indicação de um trecho para aferição dos hodômetros (opcional);
- i) Tabela de Marcha, contendo: nº do setor; CH (controle horário); nº da SS, descrição (nome da SS em questão e da SS subsequente); distância (km) do DESLOCAMENTO; distância (km) da SS, distância (km) total; tempo do setor; média do setor (km/h); atraso máximo do setor; horário de largada do 1ª carro; distâncias totais (SS, DESLOCAMENTO, PROVA); tempo total da PROVA;
- j) Tabela em branco na última página, para os concorrentes anotarem seus tempos e os de seus concorrentes;
- k) O verso da capa do livro de bordo deverá conter um "OK" na cor verde e o anverso da contra capa, uma cruz na cor vermelha;
- l) Hospitais que serão utilizados para o atendimento de emergência, com localização, telefones e convênios.

II - A montagem do livro de bordo deverá ser feita em papel de gramatura 75 ou superior, nos tamanhos carta ou A4 ou ½ ofício, permitindo uma abertura de 360 graus, e de encadernação resistente a numerosas manipulações.

III - Cada página do livro de bordo deverá ocupar apenas o anverso de cada folha.

IV - A apresentação escrita de cada página deverá ser suficientemente livre para que os concorrentes possam inserir suas próprias marcações.

V - O livro de bordo deverá ser confeccionado todo graficamente, em software do tipo planilha eletrônica, com exceção dos desenhos, que poderão ser feitos a mão-livre.

VI - Todas as folhas devem ser paginadas, a partir do CH 01 até o último CH em ordem crescente.

VII - Todas as folhas deverão possuir um cabeçalho com todas as indicações pertinentes aos percursos de DESLOCAMENTOS e SS.

VIII - O cabeçalho deverá ser apresentado conforme descrição a seguir: página, nº da SS, nº do CH, nome da SS, setor, distância (km) da SS, do DESLOCAMENTO e total do setor, tempo determinado do setor, velocidade média do setor e atraso máximo do setor;

IX - Abaixo do cabeçalho, deverá conter a descrição das referências significativas existentes no roteiro da prova e respectivas medições, apresentada em 5 (cinco) colunas da seguinte forma:

- a) na 1ª coluna: distância total progressiva acumulada;
- b) na 2ª coluna: distância parcial entre informações;
- c) na 3ª coluna: direção (desenho da estrada);
- d) na 4ª coluna: informações;
- m) na 5ª coluna: distância total regressiva;

X - Cada página deverá conter sempre seis quadros de medição, além dos 02 (dois) cabeçalhos.

XI - O sentido da leitura será sempre de cima para baixo.

XII - Cada informação de medição será numerada e separada da subsequente por um traço horizontal (a medição será reiniciada em 0,00 a cada novo controle horário, ou seja, cada trecho começará em nova página).

XIII - As medições relativas a referências localizadas a menos de 200 metros da anterior poderão figurar sem o traço de separação entre si.

XIV - A coluna relativa à direção poderá ser desenhada à mão-livre ou graficamente, em código tulipa, indicando o roteiro e a referência numerada e complementada por indicações descritas na coluna referente às informações.

XV - O ponto de origem de cada desenho (tulipa) deverá estar sempre situado em sua parte inferior.

XVI - Na configuração do desenho (tulipa), a espessura do traço indicativo da direção deverá ser reforçada em relação à espessura dos demais traços.

XVII - Em cada controle horário de largada, de chegada, de SS, de PARQUE FECHADO ou de controle de passagem, deverá ser reproduzida a sinalização de controle do rally (placas) tal como figuram no CDI (vide Apêndice), e indicada com precisão a referência física desses controles (ex.: casa, árvore, poste, caixa d'água, etc.).

XVIII - Para as SS, os quadros de medição desde a bandeira de largada (LSS) até a bandeira de chegada (CSS) deverão ser ressaltadas por um traço mais reforçado entre as colunas direção e informações. Esse traço deverá ser texturizado, indicando os diversos tipos de pisos durante a SS. Para tal, deverá ser criado um padrão de textura específico para cada tipo de piso (saibro, cascalho, arenoso, etc.);

XIX - Toda indicação escrita que puder ser visualizada na estrada, figurará na coluna de Informações, contornada por bordas (ex.: dísticos de postos de abastecimento, placas de sinalização de trânsito, supermercados, etc.).

XX - Os sinais de trânsito reproduzidos na coluna de informações deverão ter sua localização repetida no desenho da estrada do lado em que se encontrar - direito ou esquerdo ou no interior da rotatória, etc.

XXI - Todas as placas de sinalização de trânsito que indiquem mudança de direção existente na estrada deverão ser enquadradas com uma seta, se a mudança de direção indicada for no sentido da PROVA.

XXII - As placas de sinalização de trânsito que servirem de referência, mas que não corresponderem ao roteiro da PROVA, figurarão enquadradas e barradas com um traço diagonal.

XXIII - Os pontos de exclamação deverão ser usados para indicar atenção (um ponto), muita atenção (dois pontos) ou perigo (três pontos).

XXIV - Todas as pontes, mata-burros, escolas, postos de combustível e postos telefônicos deverão ser sinalizadas no livro de bordo.

XXV - Os pontos de referência mais relevantes deverão ser bem destacados (ex: placa de entrada de cidade, etc).

XXVI - As mudanças de pavimento (de asfalto para terra, de terra para asfalto) deverão estar assinaladas por traço duplo ou texturizado de linha vertical central.

XXVII - Em PROVAS noturnas, as indicações deverão ser visíveis com a luz dos faróis, bem como a sinalização de controles da PROVA.

XXVIII - Os percursos paralelos ou de ligação deverão estar indicados.

XXIX - O melhor tempo alcançado para a SS em edições anteriores da PROVA poderá estar indicado no livro de bordo.

XXX - Todas as sugestões quanto à elaboração dos livros de bordo serão examinadas pelo Departamento de Rally da FGA.

XXXI - O livro de bordo deverá estar pronto e disponível para os concorrentes no máximo até 08:00 do sábado, data da vistoria técnica, na secretaria mencionada no regulamento particular.

## 12-RECONHECIMENTO DAS SS

**12.1** – Será permitido o reconhecimento (ou levantamento) do roteiro da PROVA conforme programa publicado, desde que respeitadas as normas de trânsito pertinentes.

**12.2** – Os concorrentes deverão fazer o reconhecimento dos trechos onde se realizará a PROVA durante o período das 08:00hs às 11:00hs do sábado da realização da prova.

Parágrafo único: É proibida a utilização do veículo de competição, mesmo que descaracterizado como tal, para efetuar este reconhecimento.

**12.3** – A velocidade máxima permitida no reconhecimento é de 60 (sessenta) km/h ou menor quando assim sinalizado no local. É proibido aos concorrentes trafegarem em velocidade incompatível com o trecho e/ou em sentido contrário ao do levantamento, causando com essa atitude a insegurança de terceiros.

Parágrafo único: O concorrente surpreendido nessa atitude pela organização da PROVA será penalizado com a desclassificação, e ainda estará sujeito às demais sanções previstas no CDA.

**12.4** – Os reconhecimentos das SS's terão de ter um mínimo de 20 Kms e um máximo de 35 kms de trecho levantado em cada etapa.

## 13-BRIEFING

Antes do início da prova, a organização fará um “briefing” com a presença obrigatória de todos os concorrentes, a fim de apresentar, alertar e/ou discutir diversos aspectos da prova de natureza técnica, promocional, segurança, etc. Poderão ser dados avisos de caráter geral, informadas alterações no regulamento particular da prova, bem como tomadas decisões que necessitem da anuência de todos os concorrentes.

Parágrafo único: Será obrigatória a lista de presença no briefing.

## 14-CIRCULAÇÃO

**14.1** – A ordem de largada das PROVAS será definida da seguinte forma:

I - De acordo com a classificação do campeonato em andamento, por categoria. Na primeira prova do campeonato poderá haver um “super prime” para definição da ordem de largada ou poderá ser adotada a classificação do ano anterior. Casos omissos serão decididos pela comissão organizadora.

II - Para pilotos que não constem da classificação anterior, sua posição de largada será de acordo com o resultado obtido na “super prime” ou, a critério dos comissários, a partir do último piloto de sua categoria que já possua classificação. Não será considerado o “handicap” descrito em seu prontuário desportivo.

III - A organização poderá promover, objetivando fins promocionais, um “super prime” antes do início da primeira SS da PROVA, com distância não inferior a 800 metros. O tempo nela obtido poderá ser somado ao das SS da PROVA, conforme definido pela organização da prova e previamente comunicado aos concorrentes. Será obrigatória a participação dos concorrentes desde que especificada no regulamento particular.

Parágrafo único: Quando o concorrente não participar do “super prime”, ele poderá ser penalizado com multa, a critério dos comissários desportivos.

**14.2** – O intervalo entre os concorrentes deverá ser de 2 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros e, a critério da organização da PROVA, de 1 (um) ou 2 (dois) minutos entre os demais, desde que seja respeitado o mesmo intervalo entre os concorrentes de uma mesma categoria.

**14.3** – Nas PROVAS realizadas em piso de asfalto, o intervalo poderá ser de 1 (um) minuto.

**14.4** – Será expressamente proibido o trânsito de carros de apoio nos trechos das SS, nos horários de fechamento determinados pelas autoridades policiais, sob pena de desclassificação do veículo que o mesmo representar. Para o livre trânsito dos carros de apoio, respeitando a restrição acima, os concorrentes deverão identificá-los, bem como aos seus ocupantes, assumindo inteira responsabilidade pelos seus atos em relação ao desenvolvimento da PROVA.

**14.5** – Os concorrentes deverão obedecer rigorosamente o roteiro (sentido da PROVA) descrito no livro de bordo.

Parágrafo único: Os concorrentes não poderão em hipótese alguma se deslocar fora do roteiro do livro de bordo e em sentido contrário ao da PROVA, ou de marcha-ré, inclusive no CH de chegada. Esse procedimento será punido com a desclassificação sumária, conforme o CDI da FIA.

**14.6** – Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente pelo piloto e navegador. A falta de um dos dois competidores ou a presença de uma terceira pessoa resultará na desclassificação sumária do concorrente, salvo em caso de transporte de pessoa ferida, se devidamente comprovado.

**14.7** – Em caso de acidente, a tripulação do veículo acidentado será obrigada, na medida do possível, a sinalizar a gravidade da situação aos próximos concorrentes.

Parágrafo primeiro: Utilizar a bandeira amarela, colocando-a sempre que possível 50 metros antes, no mesmo lado do veículo acidentado ou parado.

Parágrafo segundo: Os três primeiros concorrentes sinalizados deverão tomar atitude apropriada de socorro para o momento.

Parágrafo terceiro: Aos concorrentes que porventura necessitaram prestar socorro, será outorgado o melhor tempo de sua categoria.

**14.7** – Se a SS for interrompida em razão de algum impedimento, ficará valendo o tempo de acordo com as normas abaixo:

I - Para os veículos que tiverem largado antes da interrupção e tiverem conseguido concluir a SS, serão computados normalmente os seus tempos.

II - Para os veículos que tiverem largado na SS e forem impedidos de continuar, será atribuído o tempo obtido pelo melhor concorrente de sua classe que houver concluído normalmente a SS em questão.

III - Para o veículo que não tiver nenhum representante em sua classe com tempo marcado, valerá o tempo da sua última marca na mesma SS daquela PROVA. Se não houver acontecido ainda nenhuma classificação dessa SS em sua classe nessa PROVA, o concorrente ficará com o pior tempo da classe imediatamente superior à sua.

IV - Na hipótese de um veículo estranho à PROVA ingressar na SS de classificação e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada), deverá ser usado o mesmo critério contido no inciso II, desde que seu tempo seja superior ao pior de sua classe.

V - Na hipótese de algum veículo não ter seu tempo cronometrado ao final de uma SS por problemas de organização, lhe será outorgado o melhor tempo de sua categoria ou acima.

**14.8** – O concorrente será desclassificado se receber auxílio mecânico fora dos locais permitidos. Ele deverá ser notificado pelo diretor de PROVA, por um dos comissários desportivos ou por um dos fiscais determinados antes do início da PROVA para essa função, devidamente identificado. Na ocorrência dessa infração, o concorrente estará proibido de continuar participando da PROVA a partir do momento em que for comunicado por um dos oficiais acima, devendo devolver sua cartela de controle e assinar a notificação do(s) oficial(is) de competição. Caso o concorrente se negue a assinar a notificação, ele estará passível de punição pela FGA. Fica ainda determinado que, na hipótese de uma tripulação receber ajuda de terceiros exclusivamente para recolocação de seu veículo acidentado de volta ao leito da estrada, esse fato não será considerado auxílio mecânico.

## 15-CONTROLES

**14.1** –Serão considerados "controles": os controles horários (CH), os controles de passagem (CP), de reagrupamento (RG), de neutralização (NT), largada e chegada das SS.

**15.2** – Todos os controles deverão ter suas localizações exatas assinaladas no livro de bordo.

I - A sinalização dos controles deverá seguir obrigatoriamente as regras internacionais, conforme descrito no Apêndice deste regulamento.

II - Todo o horário da PROVA e dos concorrentes deve ser controlado em horas, minutos, segundos e décimos de segundo.

III - Todos os controles deverão ter obrigatoriamente:

- a) um chefe dotado de identificação inconfundível e tantos controladores quantos necessários para o bom desempenho dessa função;
- b) relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente na chegada das SS,

**15.3** – Todas as anotações dos tempos dos concorrentes deverão ser duplas, isto é, anotações nas cartelas de controle do concorrente e na planilha (ficha) de controle e cronometragem em poder do controlador. A cartela deverá ser rubricada pelo controlador, e a planilha (ficha) de controle, pelo co-piloto.

I - Todas as anotações de tempo nas cartelas deverão ser efetuadas exclusivamente pelos controladores. Entretanto, a responsabilidade por essas anotações será do concorrente.

II - As cartelas de controle de cronometragem das PROVAS de classificação poderão ser confeccionadas em duas vias, uma das quais ficará em poder do controlador, e deverão conter as seguintes informações:

- a) nº e nome da SS;
- b) nº do setor;
- c) horário de controle na mesa, na largada e na chegada;
- d) distância da SS e do DESLOCAMENTO, e o tempo de DESLOCAMENTO do setor.

III - A inutilização (rasura) ou extravio da cartela de controle implicará na desclassificação imediata dos concorrentes;

IV - Procedimento do início técnico da PROVA e controle de largada do primeiro carro:

- e) Poderá haver um PARQUE FECHADO de largada;
- f) 10 (dez) minutos antes de seu horário de partida, o concorrente terá a autorização para adentrar ao PARQUE FECHADO (se houver), recebendo do fiscal sua cartela de controle, com o horário oficial da PROVA, podendo a partir deste momento entrar em seu veículo;
- g) o PARQUE FECHADO deverá estar sinalizado conforme descrito no Apêndice deste regulamento;
- h) no interior da zona de controle o concorrente somente poderá ingressar com seu veículo no seu horário correspondente. O horário oficial deverá ser informado pelo controlador de largada na mesa de controle, caso seja solicitado;
- i) depois de ingressar na zona de controle o concorrente deverá entregar sua cartela ao controlador na mesa de controle e recebê-la de volta 30 (trinta) segundos antes de seu horário de largada;
- j) sua largada será controlada conforme CH pelo controlador da mesa;
- k) o intervalo de tempo entre os veículos para a largada deverá ser em minutos;

V - No controle horário de uma SS, a zona de controle será sinalizada conforme descrito no Apêndice deste regulamento.

Parágrafo primeiro: É terminantemente proibida a movimentação do veículo no sentido contrário ao da prova no interior das zonas de controles de largadas e chegadas, sob pena de desclassificação.

Parágrafo segundo: Nesse espaço (interior da zona de controle) poderá ser feita a parada

momentânea da PROVA, se essa alternativa se apresentar como a mais adequada para o momento. Deverão ser retidas as cartelas dos concorrentes, até que se estabeleça o novo horário para a largada (reagrupamento).

Parágrafo terceiro: O horário oficial poderá ser solicitado pelo concorrente a todos os controladores, que estarão obrigados a fornecê-lo.

VI - Nos controles horários de uma SS, o concorrente terá exatamente 59 (cinquenta e nove) segundos para apresentar a cartela ao controlador para que seu horário seja registrado sem penalização (exemplo: se um concorrente tiver seu horário de controle previsto para as 11 horas e 56 minutos, ele terá que controlar no período compreendido entre 11 horas, 56 minutos e 00 segundos, e 11 horas, 56 minutos e 59 segundos para não ser penalizado). Para efeito de penalização considera-se o horário ideal.

Parágrafo único: Para facilitar a operação, será permitido que o concorrente ingresse na zona de controle no minuto imediatamente anterior ao seu horário de controle (considerando o exemplo anterior, ele poderá ingressar na zona de controle a partir das 11 horas, 55 minutos e 00 segundos).

VII - No controle de largada, o intervalo entre o ingresso de um concorrente a um controle horário e sua largada para a SS seguinte será no mínimo de 3 (três) minutos.

Parágrafo primeiro: A manutenção deste intervalo ou sua ampliação ficará a critério exclusivo do controlador, em função do andamento da PROVA ou das instruções recebidas do diretor da PROVA, que poderá fornecer mais tempo de intervalo entre os carros ou não.

Parágrafo segundo: O concorrente poderá solicitar a ampliação do intervalo de tempo entre um veículo e outro, que poderá ou não ser concedido pelo controlador.

Parágrafo terceiro: O controlador informará a concessão de mais tempo ou não, e devolverá a cartela ao co-piloto, que será obrigado a aceitá-la, dentro do limite de até 1 (um) minuto do seu horário confirmado de largada, sendo que o mesmo será o total responsável pela sua hora de largada.

Parágrafo quarto: No caso de um veículo estar com um pneu furado dentro do controle, será outorgado para a tripulação em questão um tempo máximo de cinco minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa.

VIII - Nas largadas das SS, depois de controlada na mesa, a cartela será devolvida ao co-piloto, que a entregará ao largador. Este deverá retê-la até faltar 01 (um) minuto para a hora estipulada de sua largada. Os concorrentes deverão estar com os cintos de segurança afivelados e usando capacetes (sem o que não poderão largar). Eles deverão aguardar a contagem regressiva para a sua largada, na placa com bandeira desenhada.

Parágrafo primeiro: A largada deverá ser eletrônica, através de sinais luminosos e também poderá ser dada manualmente em caso de falha ou inexistência deste equipamento. O "largador" colocará a mão na frente do veículo quando faltar 10 (dez) segundos para a largada e fará a contagem regressivamente, mostrando para o piloto e co-piloto, com os dedos da mão, os últimos 5 (cinco) segundos.

Parágrafo segundo: Se houver atraso de mais de 20 (vinte) segundos para a largada após o sinal do largador, o veículo poderá ser empurrado até o final da zona de controle, com a ajuda de terceiros desde que autorizado pelo largador, para não interferir no andamento da SS em questão.

IX - No CH, a largada "queimada" será penalizada conforme o seguinte critério:

- l) 1 (um) segundo = penalização de 10 (dez) segundos;
- m) 2 (dois) segundos = penalização de 1 (um) minuto;
- n) 3 (três) segundos = penalização de 3 (três) minutos;
- o) acima de 3 (três) segundos = penalização de 10 (dez) minutos.

X - Penalizações em tempo:

A cada fração de minuto de adiantamento ou atraso que resultar do controle do concorrente corresponderá uma penalização, conforme descrito a seguir:

- p) em caso de adiantamento, a penalização será contada sempre em minuto cheio. Ex.: para 1 (um) minuto e 10 (dez) segundos de adiantamento = penalização de 2 (dois)

minutos. Horário Ideal de controle 11:56:00, se o concorrente controlar as 11:54:50 terá 02 (dois) minutos de penalização.

Parágrafo único: Nos controles finais de ETAPA ou de reagrupamento, não haverá penalização por adiantamento.

- q) em caso de atraso, a penalização será convertida de cada minuto ou fração de atraso, para 10 (dez) segundos penalizados. Ex.: para 1 (um) minuto e 10 (dez) segundos de atraso = penalização de 20 (vinte) segundos atrasado. Horário Ideal de controle 11:56:00, se o concorrente controlar as 11:57:10 terá 20 (vinte) segundos de penalização.
- r) "FORFETE": O concorrente que não largar ou não concluir uma determinada SS até o tempo máximo estabelecido, não será desclassificado da prova, porém seu tempo, nesta SS, será fixado como sendo o pior tempo estabelecido naquela SS, em sua categoria, acrescido de 5 minutos. Caso não houver mais nenhum concorrente em sua categoria, seu tempo nesta SS, será fixado como sendo o pior tempo estabelecido naquela SS, na classificação geral, acrescido de 5 minutos. O concorrente poderá se valer do "FORFETE" em uma única SS na PROVA. Se ocorrer novo "FORFETE", o concorrente estará desclassificado. O "FORFETE" não poderá ser aplicado na última SS, ou seja o veículo que não chegar ao CH final da PROVA, por seus próprios meios estará desclassificado.

XI - As penalizações por adiantamento ou atraso serão irrecuperáveis.

XII - O limite de penalizações por setor e o limite total de penalizações da PROVA serão definidos no regulamento particular. Se o concorrente ultrapassar esses limites, estará automaticamente desclassificado, mesmo que tiver outras penalizações por adiantamento.

XIII - Nos finais das SS, a chegada será "lançada" e a cronometragem poderá ser eletrônica, sendo admitido ser efetuada por fiscais posicionados exatamente na referência física de término da SS (placa da bandeira), sendo feita a indicação de tempo ao controle situado na placa STOP. A cronometragem realizada por fiscais poderá eventualmente ser efetuada pelo fiscal posicionado na placa STOP, orientado pela bandeira ou rádio localizado na placa de término da SS.

Parágrafo único: O fornecimento dos tempos aos concorrentes nos finais das SS poderá ser efetuada, sendo obrigatória, entretanto, a parada do concorrente para que o controlador anote o horário de chegada e viste sua cartela. Os veículos deverão deixar a zona de controle com os dois tripulantes em seu interior.

**15.3** – Os problemas com fechamentos de estradas e impedimentos temporários podem resultar no atraso da PROVA antes ou após o seu início. Esses atrasos deverão ser cumpridos no interior de uma ZONA DE CONTROLE.

## **16-DO RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO**

**16.1** –Durante o desenvolvimento da PROVA, os concorrentes deverão obedecer às normas de trânsito em vigor em todo o trajeto. Toda infração cometida contra o mesmo será penalizada pelos comissários da seguinte forma:

I - primeira infração: 1 (uma) inscrição;

II - segunda infração: 2 (duas) inscrições;

III - terceira infração: desclassificação do concorrente.

Parágrafo único: As infrações acima citadas independem das aplicadas pelas autoridades de trânsito. Fica ainda recomendado aos pilotos o máximo de cuidado com os sistemas de radares existentes nas estradas, ruas e avenidas das cidades. Os organizadores das etapas deverão tomar o máximo de cuidado durante os levantamentos, prevendo tempos suficientes para os trechos de deslocamento, levando em conta as velocidades máximas permitidas em cada via.

**16.2** – Os concorrentes que danificarem placas de sinalização de trânsito, quer nos trechos de DESLOCAMENTO quer nos trechos de SS, poderão ser penalizados até com a desclassificação.

## **17-RESUMO DAS PENALIZAÇÕES**

Além das penalizações previstas no presente regulamento, todos os concorrentes e equipes estarão sujeitos à aplicação daquelas previstas no Código Desportivo do Automobilismo da CBA, bem como das constantes no Código Desportivo Internacional da FIA. Todos os concorrentes e equipes estarão sujeitos ainda à análise de suas infrações pela diretoria da ENTIDADE ORGANIZADORA e da FGA e às penalizações cabíveis.

## **18-PREMIACÃO**

**18.1** – Será declarado vencedor da ETAPA em sua classe e grupo, o concorrente que tiver obtido a menor soma de tempo em todas as SS. Independente da pontuação levada para o campeonato.

**18.2** – Os resultados das classificações nas respectivas categorias de cada ETAPA deverão ser publicados e afixados em local visível para todos os interessados. A ficha de resultados deverá conter as assinaturas do diretor de PROVA e do comissário desportivo, bem como o horário de sua divulgação.

**18.3** – A título de premiação, resultado e divulgação, a ENTIDADE ORGANIZADORA deverá dar destaque aos três melhores classificados (os menores tempos) em suas respectivas classes e grupos, premiando os pilotos e co-pilotos presentes, com troféus condizentes com a importância da competição.

**18.4** – A divulgação dos resultados extra oficial, deverá ser realizada após o prazo de 30 (trinta) minutos depois da chegada do último concorrente ao PARQUE FECHADO final da PROVA. A premiação será entregue na confraternização oferecida pelo clube organizador

Parágrafo único: Caso posteriormente haja a desclassificação de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem de direito for.

**18.5** – Serão premiados pela FGA com troféus no final do campeonato os pilotos e co-pilotos Campeões e Vice-Campeões de cada categoria.

## **19-DESEMPATES**

Na hipótese de empate entre concorrentes nas classificações de ETAPAS e na pontuação final do Campeonato nas Categorias, serão declarados os vencedores na seguinte ordem:

I - ETAPAS:

- a) tiver obtido o menor tempo na primeira SS;
- b) tiver obtido o menor tempo na segunda SS, na terceira SS, e assim sucessivamente.

II – ETAPAS

- c) tiver obtido o maior número de vitórias nas ETAPAS;
- d) maior número de segundos lugares, de terceiros lugares e assim sucessivamente;
- e) melhor resultado na última ETAPA.

## **20-RECLAMACÕES**

**20.1** – O direito de formular reclamações técnicas e/ou desportivas é exclusivo dos concorrentes, que deverão fazê-lo por escrito e individualmente. As reclamações deverão ser acompanhadas do depósito da taxa de caução estipulada pela FGA, conforme CDA.

**20.2** –As reclamações deverão ser encaminhadas ao diretor da PROVA, e na ausência deste, aos comissários desportivos, nos prazos abaixo relacionados:

I - Desportivas, relativas a inscrições, distâncias e percursos: deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após o prazo de vistoria técnica.

II - Técnica: no prazo de até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente a um controle, (final da SS ou final da ETAPA, no acesso de entrada do PARQUE FECHADO final).

Parágrafo único: as equipes cujos veículos estiverem envolvidos em reclamações técnicas deverão ser responsáveis pela desmontagem e montagem de seus veículos.

III - Desportivas, relativas a controles, manobras desleais de concorrentes, etc.: deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente a um controle (final da SS ou final da PROVA, no acesso de entrada do PARQUE FECHADO final).

IV - Desportivas, relativas ao resultado: deverão ser apresentadas no prazo de até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial. As eventuais alterações do resultado oficial motivadas por uma reclamação não implicarão na concessão de mais 30 (trinta) minutos de prazo para reclamações sobre um novo resultado.

**20.3** – Se uma reclamação desportiva for considerada procedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será imediatamente devolvido ao mesmo.

**20.4** – Se a reclamação desportiva for considerada improcedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será revertido ao reclamado.

## **21-DISPOSIÇÕES GERAIS**

**21.1** – A organização técnica das PROVAS caberá à ENTIDADE ORGANIZADORA ou a quem ela nomear. Caso haja a participação de um clube na organização de uma PROVA, este deverá ser indicado pela FGA.

Parágrafo único: O não cumprimento das obrigações da organização dentro dos prazos acordados neste regulamento implicará em falta grave perante os concorrentes e a FGA.

**21.2** – A FGA supervisionará a organização de todas as PROVAS, através de seu comissário desportivo nomeado para tal, e compromete-se a fiel observância dos preceitos do presente regulamento, bem como da obrigatoriedade do seu cumprimento por parte da organização, além da explicitação e a complementação de todas as informações pertinentes ao evento, através do regulamento particular e adendos, conforme determina o art. 2.

**21.3** – Os percursos escolhidos para as SS não poderão abranger estradas particulares sem a devida autorização dos proprietários. Esta norma se estende também aos reconhecimentos e levantamentos.

**21.4** – O seguro contra terceiros será obrigatório. Todos os concorrentes deverão quitá-lo durante a vistoria administrativa, antes da PROVA. Este seguro terá validade desde o momento da entrada inicial ao PARQUE FECHADO de largada até o encerramento da participação do concorrente na PROVA, expirando após a retirada do veículo da vistoria técnica final.

**21.5** – A partir do momento em que o piloto assinar a ficha de inscrição, ele se tornará responsável judicialmente por todo acidente em que se envolver, devendo responder pelos danos que porventura ocorrerem com ele próprio, com seu co-piloto e com terceiros.

**21.6** – A ENTIDADE ORGANIZADORA poderá nomear uma empresa para promover o Campeonato Gaúcho de Rally de Velocidade 2009 e fará a supervisão e fiscalização da mesma.

**21.7** – Quaisquer irregularidades que porventura venham a ser verificadas, ou desrespeito a qualquer concorrente (piloto ou co-piloto), fiscal ou membro da equipe organizadora, consideradas anti-desportivas, implicarão na punição do concorrente com a desclassificação da PROVA, e posterior avaliação pelo CTDP (Comissão Técnica e Desportiva Paulista) da FGA, que poderá até aplicar-lhe a pena de suspensão das atividades desportivas. Se o fato gerador de tal necessidade tiver ocorrido na prova coincidente com a do Campeonato Brasileiro, o(s) infrator(es) estará(ão) sujeito(s) ainda à avaliação do CTDN (Comissão Técnica e Desportiva Nacional) da CBA.

**21.8** – Nas etapas que acontecerem juntamente com o Campeonato Brasileiro de Velocidade, o regulamento do Brasileiro prevalecerá sobre este.

O presente regulamento foi elaborado pelo DEPARTAMENTO DE RALLY VELOCIDADE e homologado pelo presidente do CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GAÚCHO – CTDG.

José Francisco P. Barros  
Diretor de Rally de Velocidade

Carlos Alberto R. de Deus  
Presidente FGA