

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE RALLY
MITSUBISHI CUP 2005**

**CATEGORIAS L200RS MASTER/L200RS/L200R/Pajero TR4R
REGULAMENTO GERAL DESPORTIVO**

Artigo 1 – DEFINIÇÃO

1.1 Campeonato de automobilismo monomarca disputado em 07 (sete) etapas, com provas de rally de velocidade, especificamente para veículos Mitsubishi L200RS, L200R e PAJERO TR4R.

1.2 As provas são constituídas por trechos de deslocamento e cronometrados (provas especiais) que serão definidos em livro de bordo (planilha de roteiro), que será entregue a cada veículo competidor.

Artigo 2 – PERCURSO DAS PROVAS

2.1 O percurso deverá apresentar sensíveis dificuldades, de modo a valorizar a perícia de pilotos, navegadores e o desempenho dos veículos.

2.2 Será realizada, sempre que possível, em locais de pouco movimento, tais como estradas secundárias, trilhas abandonadas entre outros, prevalecendo em vias públicas às leis de trânsito local.

2.3 Respeitando-se o item 2.1 o percurso deverá ser definido tomando-se o cuidado de minimizar eventuais quebras ou paralisação de concorrentes.

2.4 Deverá ser respeitado o sentido da competição e em hipótese alguma haverá trechos cronometrados da prova (provas especiais) em que os concorrentes poderão andar em sentido contrário. (Não haverá cruzamento em sentido contrário em provas especiais).

Artigo 3 – TRECHOS DA PROVA

3.1 **PROVAS ESPECIAIS (PE)** - São trechos do percurso em que é cronometrado o tempo de cada competidor para efeito de classificação. Deverá estar fechado ao trânsito normal, durante o tempo necessário para a passagem de todos os competidores por todo o percurso da prova especial.

3.2 **DESLOCAMENTOS** – São trechos representados no livro de bordo pela letra “D” e servem para que os competidores transladem até o início dos trechos especiais. O tempo para percorrer este trecho deve ser calculado com velocidades médias dentro das normas de trânsito. O tráfego de veículos estará sempre liberado nos trechos de deslocamento devendo o competidor respeitar a mão de direção, e as leis de trânsito local.

3.3 **NEUTRALIZADOS** – São trechos representados na planilha pela letra “N” que servem para uma eventual parada do competidor, que poderá usá-lo para abastecimento, reparo mecânico ou outras atividades.

3.4 As provas especiais deverão ter um mínimo de 10 Km e um máximo de 80 km de extensão podendo variar em 20%. Os trechos individualmente não devem ter duração superior a 1h 45min. As provas especiais terão a duração de 10 a 60 minutos.

3.5 A velocidade média máxima de uma prova especial não deverá exceder a 133 Km/h. Se isso ocorrer, deverão ser tomadas providências para diminuir a velocidade.

3.6 Os trechos de deslocamentos devem ser percorridos integralmente. Poderá haver postos de controle para anotar a passagem dos veículos (PCP) sendo penalizados em tempo os veículos que não cumprirem o percurso de acordo com o livro de bordo. A penalidade aplicada será de acordo com o item 13.12 deste regulamento.

3.7 É terminantemente proibido o tráfego de veículos de apoio nos trechos das provas especiais dentro do horário de fechamento exercido pelas autoridades policiais e a organização, sob a pena de desclassificação do veículo por ele representado. Para o livre trânsito dos carros de apoio, respeitando as condições acima estipuladas, os concorrentes deverão identificá-los, e aos ocupantes, assumindo inteira responsabilidade pelos seus atos em relação ao desenvolvimento da prova.

Artigo 4 – **VISTORIAS E PARQUE FECHADO**

4.1 Em todas as etapas do campeonato será feita a vistoria administrativa e a vistoria técnica:

4.2 **Vistoria Administrativa**

Dos concorrentes: documentação abrangendo pilotos, co-pilotos e veículos. Pelo menos um representante da dupla, tendo em mãos toda a documentação atualizada dos competidores e do veículo em condições de utilização imediata, e para a regularização da inscrição, com a entrega do material promocional de uso obrigatório. Isto feito, o concorrente receberá uma autorização para o procedimento da vistoria técnica.

4.3 **Vistoria Técnica**

Dos veículos e que se processará da seguinte forma:

4.3.1 Vistoria Técnica – Esta vistoria será feita no dia que antecede o evento, ou seja, as sextas-feiras no horário a ser estipulado pela organização (entre 08:00 às 18:00 hs). Deverá estar presente na vistoria, pelo menos um representante da dupla, tendo em mãos uma autorização dos mesmos e o veículo em condições de utilização, com os respectivos números e adesivos afixados. No caso de veículos que se apresentarem para a vistoria

técnica fora do horário estabelecido pela organização incorrerá em multa de 03(três) UP's para a realização da vistoria.

4.3.2 Será afixado na "gaiola" de cada veículo, um selo de aprovação na vistoria, sem o qual não será permitida sua participação na prova.

4.3.3 A qualquer momento, após o início da prova, os comissários poderão efetuar vistorias em todos os itens pertinentes aos regulamentos técnico e desportivo, sem a necessidade de aviso prévio ou a existência de protestos contra o competidor.

4.3.4 O veículo para ser aprovado na vistoria devesse estar em plena conformidade com os regulamentos técnicos específicos para as categorias L200RS, L200R e Pajero TR4R. A aprovação do veículo na vistoria não isenta o mesmo de uma nova vistoria técnica que poderá ser executada pelo comissário técnico a qualquer momento da prova.

4.4 Parque de Largada Técnica

4.4.1 Quando houver parque de largada será obrigatória a entrada do veículo no mesmo com uma antecedência mínima de 30 minutos em relação ao horário de largada do primeiro carro, ou em horário pré-estabelecido pela organização a ser determinado e informado no briefing. O não cumprimento deste prazo acarretará em multa ao concorrente de 05 cestas básicas até o máximo de 20(vinte) minutos. A partir deste atraso o competidor largará em último lugar em sua categoria e além da multa, será penalizado em tempo no que exceder a vinte minutos. Fica a critério dos comissários da prova analisar eventuais atrasos mediante recurso dirigido ao diretor da prova. A organização poderá não realizar este parque de largada se assim entender conveniente.

4.5 Parque Fechado.

Local onde deverá estar somente o veículo, devidamente fechado, sem que ninguém a ele possa ter acesso. Somente os dirigentes da prova terão acesso a este local, além dos participantes convocados pelos comissários ou diretor da prova para aí adentrarem.

4.5.1 Haverá parque fechado ao final de todas as provas e os veículos serão liberados após a divulgação dos resultados e o vencimento do prazo regulamentar para reclamações técnicas. Permanecerão no parque fechado, os veículos sobre os quais incidir algum tipo de protesto. O prazo para liberação do veículo se prolongará até o posicionamento final por parte da organização.

4.5.2 No parque fechado é proibido qualquer tipo de reparo ou manutenção dos veículos incluindo abastecimentos, trocas de peças, lubrificantes ou acessórios, etc. Será permitida apenas a limpeza de vidros e números de identificação ou troca de pneu que se apresente sem condições de uso, desde que autorizado pelo Comissário da Prova, que a seu critério poderá ou não autorizar a troca. Os infratores serão automaticamente desclassificados.

4.5.3 Parágrafo único:

Os veículos deverão entrar e sair do parque fechado por seus próprios meios mecânicos, com seu motor e transmissão funcionando. Na impossibilidade disto, seus ocupantes deverão solucionar o problema por seus próprios meios, se isso for impossível o veículo poderá ser empurrado pela dupla até a entrada ou saída dos parques. Exceto do parque fechado do final da prova, que após a liberação os carros poderão ser retirados pela equipe de apoio.

4.6 Regime de Competição: Um veículo encontra-se em “Regime de Competição” sempre que estiver inscrito na prova e estiver com alguma identificação que possa relacioná-lo a participação da prova tais como: adesivo de patrocinador oficial e ou número de competidor.

4.6.1 O veículo deverá respeitar todas as regras de trânsito e comportamento adequado às vias públicas de tráfego. Não será permitida a execução de testes de motor, suspensão entre outros que venham a afetar o bom andamento do comportamento cívico e social.

4.6.2 Caso algum veículo, portando qualquer tipo de identificação que possa relacioná-lo com a competição realizada pela MMC Automotores do Brasil Ltda, for flagrado pela organização ou qualquer representante desta em desacordo com as normas do item anterior, poderá ser DESCLASSIFICADO da prova. Se houver algum tipo de reclamação feita por moradores, pedestres ou autoridades (polícia, fiscal de trânsito, etc) entre outros que possa envolver em afronta ao item anterior. O procedimento após análise por parte da organização poderá ser a DESCLASSIFICAÇÃO do competidor da prova.

Artigo 5 – INSCRIÇÕES

5.1 As condições para um competidor realizar sua inscrição na prova são:

Ter um veículo Mitsubishi L200RS, L200R ou PAJERO TR4R homologado, conforme os respectivos regulamentos técnicos particulares do Campeonato Mitsubishi Cup.

O piloto deve ser maior de 18 anos e estar devidamente habilitado para condução de veículos. O navegador deverá ter idade acima de 16 anos, porém se tiver entre 16 e 18 anos, deverá competir com prévia autorização dos pais ou responsáveis. Tanto o piloto quanto o navegador deverão estar filiados a CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) através de uma Federação de Automobilismo Estadual e possuir suas respectivas cédulas desportivas do ano 2005.

5.2 Não há taxa de inscrição, porém, cada equipe deverá entregar uma “cesta-básica” com no mínimo **30 Kg** de alimentos, à organização da prova, no ato da vistoria administrativa, para doação a uma instituição de caridade. Não será admitida a substituição dos alimentos por valor em dinheiro.

5.3 Funcionários da MMC Automotores do Brasil Ltda ou proprietários de concessionários, poderão participar dos campeonatos e farão jus aos troféus e aos pontos de cada etapa e do campeonato, dos prêmios em dinheiro de cada etapa e do campeonato, assim como dos prêmios entregues por patrocinadores do evento. Só não farão jus aos cupons relativos ao sorteio do automóvel que será realizado ao final do campeonato.

Artigo 6 – RESPONSABILIDADES

6.1 No ato de inscrição para a prova, o piloto e seu navegador deverão assinar o termo de responsabilidade onde declaram estar cientes do presente e das normas e leis de trânsito que preceituam o Código Nacional de Trânsito Brasileiro, além de assumirem total

responsabilidade por danos materiais, pessoais ou morais que possam vir a sofrer ou que sejam causados a terceiros em decorrência de acidente no qual venha-se envolver durante a realização do evento, renunciando ao direito de pleitear da MMC AUTOMOTORES DO BRASIL LTDA, de qualquer membro da equipe organizadora do MITSUBISHI CUP, da Confederação Brasileira de Automobilismo e Federações Estaduais, dos patrocinadores ou dos concessionários MITSUBISHI, qualquer espécie de indenização.

Artigo 7 – CATEGORIAS

7.1 A Mitsubishi Cup será disputada em 04 categorias assim definidas:

7.1.1 **L200RS Master** – Aberta a pilotos devidamente filiados a CBA, e obrigatório para os pilotos que se enquadram nas seguintes condições:

Os 07 primeiros colocados da Mitsubishi Cup categoria L200RS em 2004 Campeão da categoria Pajero TR4R em 2004, o mesmo critério se aplicará ao final do campeonato em 2005.

Observação:

Os pilotos classificados após o sétimo lugar na categoria L200RS em 2004 poderão optar pela L200RS Light, Pajero TR4R ou L200RS Master.

7.1.2 **L200RS Light** – Aberta a os pilotos devidamente filiados a CBA, que se enquadram nas seguintes condições:

Pilotos classificados a partir do oitavo colocado (inclusive) na Categoria L200RS em 2004 poderão optar por esta categoria em 2005.

Não ter sido campeão em nenhuma categoria de automobilismo nos últimos 05 (cinco) anos ou estar inativo há 03(três) anos.

Não ter sido campeão ou vice-campeão na categoria geral e de qualquer categoria dos seguintes campeonatos: Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country, Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade, Copa Baja, Rally dos Sertões e também os Campeões Regionais e Brasileiro de Autocross de 2004.

Observação:

O Campeão desta categoria na Mitsubishi Cup 2005 só poderá competir categoria L200RS Master em 2006.

7.1.3 **L200 R** – Aberta a pilotos devidamente filiados a CBA, que se enquadram nas seguintes condições:

Não ter sido campeão em nenhuma categoria de automobilismo nos últimos 05 (cinco) anos ou estar inativo há 03(três) anos.

Não ter sido campeão ou vice-campeão na categoria geral e de todas as categorias dos seguintes campeonatos: Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country, Campeonato

Brasileiro de Rally de Velocidade, Copa Baja, Rally dos Sertões e também os Campeões Regionais e Brasileiro de Autocross de 2004.

Observações:

O Campeão desta categoria na Mitsubishi Cup em 2004 deverá optar pela categoria L200RS Master ou Pajero TR4R em 2005. O mesmo critério se aplicará ao final do campeonato de 2005.

O segundo e terceiro colocados na Mitsubishi Cup em 2004 nesta categoria deverão optar pelas categorias L200R ou Pajero TR4R ou L200RS Master. O mesmo critério se aplicará ao final do campeonato de 2005.

Do quarto colocado em diante na Mitsubishi Cup 2004 nesta categoria poderá optar pelas categorias L200R ou Pajero TR4R ou L200RS Light ou Master. O mesmo critério se aplicará ao final do campeonato de 2005.

Pajero TR4R – Aberta a pilotos devidamente filiados a CBA, que se enquadram nas seguintes condições:

Não ter sido campeão em nenhuma categoria de automobilismo nos últimos 05 (cinco) anos ou estar inativo há 03(três) anos.

Não ter sido campeão ou vice-campeão na categoria geral e de todas as categorias dos seguintes campeonatos: Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country, Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade, Copa Baja, Rally dos Sertões e também os Campeões Regionais e Brasileiro de Autocross de 2004.

Não poderão participar desta categoria os campeões de 2004 da Mitsubishi Cup categorias L200RS, e TR4R e Campeonato Regionais ou Brasileiro de autocross.

Observações:

O Campeão desta categoria na Mitsubishi Cup 2004 deverá competir em 2005 na categoria L200RS Master.

O segundo e terceiro colocados na Mitsubishi Cup em 2004 nesta categoria deverão optar pelas categorias Pajero TR4R ou L200RS Master. O mesmo critério se aplicará ao final do campeonato de 2005.

Do quarto colocado em diante na Mitsubishi Cup 2004 nesta categoria poderá optar pelas categorias Pajero TR4R ou L200RS Light ou Master. O mesmo critério se aplicará ao final do campeonato de 2005.

7.2 Uma comissão formada por representantes da MMC Automotores do Brasil Ltda e da CBA analisará os casos de solicitações de troca de categoria e sua decisão será soberana.

Artigo 8 – **ORDEM DE LARGADA**

8.1 A classificação para a ordem de largada será feita da seguinte forma: Será utilizado como critério de largada, a volta mais rápida (média horária) da etapa anterior, sendo válida qualquer das baterias mesmo que venha ter o seu percurso reduzido. A largada será feita

em ordem crescente, por categoria, na seqüência L200RS Master, L200RS Light, L200R e Pajero TR4R, sendo o primeiro a largar em sua categoria aquele que conquistar a volta mais rápida (média horária) e assim sucessivamente. Em caso de empate será considerado o vencedor o competidor que obtiver o menor tempo na última bateria válida e assim sucessivamente. O 1º classificado será o primeiro a largar.

8.2 O competidor que não houver participado da etapa anterior largará atrás do último classificado. Respeitando a seqüência da classificação atual do campeonato. Se por acaso não houver classificação os mesmos largarão após o último classificado e a ordem será definida pela organização da prova.

8.3 O calendário seguirá o publicado e aprovado pela CBA.

8.4 Para a primeira etapa do campeonato a ordem de largada seguirá a classificação do campeonato Mitsubishi Cup em 2004. Pilotos não classificados, ou que mudaram de categoria, terão a ordem de largada definida pela organização da prova.

Artigo 9 – PREMIAÇÃO

9.1 O Campeonato será disputado em **21** baterias que resultam de 07 (sete) Etapas disputadas em forma de Taça para cada Categoria.

9.2 Cada etapa do campeonato representa a disputa de uma Taça que será disputada da seguinte forma:

9.2.1 As etapas serão realizadas em 03(três) Baterias (Voltas) na mesma pista e cada bateria VALE pontos da seguinte forma 1º colocado = 15 pontos, 2º colocado = 14 pontos e assim sucessivamente até o 15º colocado que recebe 01(um) ponto.

9.2.2 A pontuação a cada etapa, **do piloto e navegador separadamente**, será conforme disposto a seguir: 1º colocado recebe 15 pontos, 2º colocado 14 pontos, 3º colocado 13 pontos e assim sucessivamente até o 15º colocado que recebe 01 ponto.

9.2.3 A Pontuação das Etapas será a soma dos pontos conquistados somando-se as baterias realizadas durante a etapa.

9.2.4 Será considerado o vencedor da etapa aquele que somar o maior número de pontos em todas as baterias válidas da etapa, não haverá descarte de resultado para a etapa. Se houver empate de pontos entre competidores o desempate será feito pelo confronto da melhor volta vencendo aquele que obtiver o melhor tempo (média horária). Persistindo o empate será comparada a segunda melhor volta e assim sucessivamente. Persistindo o empate será considerado vencedor o carro com o menor número de porta. Havendo alguma volta que por algum motivo a organização fechou o tempo válido para todos os competidores antes do ponto final ideal, esta volta poderá ser considerada como a volta mais rápida para critério de desempate, se persistir o empate, outra volta deverá ser comparada. Persistindo o empate será considerado vencedor o veículo de menor número de porta.

9.2.5 O Competidor que não completar a bateria com seus próprios meios de locomoção ou for auxiliado pela organização, não receberá pontuação ou classificação na referida Bateria.

9.3 Premiação por Etapa - As etapas do Campeonato Mitsubishi CUP 2005 terá premiação para cada categoria: troféus para os 05 (cinco) primeiros classificados quando o grid de largada da 1ª bateria for constituído de até 15 veículos e para os 10 (dez) primeiros quando for superior a 15 veículos e dinheiro para os 05 (cinco) primeiros classificados, conforme descrito no quadro abaixo.

Classificação por Etapa	L200 RS MASTER	L200 RS LIGHT	PAJERO TR4 R	L200 R
1º. Colocado	R\$ 5.000,00	R\$ 4.000,00	R\$ 4.000,00	R\$ 3.800,00
2º. Colocado	R\$ 3.800,00	R\$ 3.000,00	R\$ 3.000,00	R\$ 2.800,00
3º. Colocado	R\$ 3.100,00	R\$ 2.400,00	R\$ 2.400,00	R\$ 2.200,00
4º. Colocado	R\$ 2.600,00	R\$ 2.000,00	R\$ 2.000,00	R\$ 1.800,00
5º. Colocado	R\$ 2.400,00	R\$ 1.800,00	R\$ 1.800,00	R\$ 1.600,00

9.4 Para a disputa do Campeonato Mitsubishi Cup, em todas as categorias, serão computados os pontos obtidos nas 21 baterias com o descarte dos 04(quatro) piores resultados (N-4), o desempate será feito pelo maior número de 1º Lugares, 2º e assim sucessivamente até se obter o vencedor. Caso não sejam realizadas as 21 baterias o número de descartes seguirá a seguinte tabela:

Número de baterias validas	Número de descartes
20 a 17	N - 4
12 a 16	N - 3
11 ou menos	N - 2

9.5 O competidor que for desclassificado em qualquer bateria do campeonato, não poderá utilizá-la para descarte.

9.6 Os competidores que não largarem na última etapa não poderão utilizar estas baterias como descarte. Caso o competidor largue na última etapa e sofrer uma quebra em qualquer das baterias poderá usá-las como descarte.

9.7 Sorteio – Ao final do Campeonato haverá o sorteio de um Mitsubishi modelo L200 Savana 0 Km entre os participantes de todas as quatro categorias pelo sistema de cupons. Estes cupons serão distribuídos da seguinte forma: 01 (um) cupom para cada ponto conquistado pelo competidor ao final de cada etapa e os competidores que largarem em pelo menos uma bateria e não conquistarem nenhum ponto, receberão também 01 (um)

cupom por etapa. Demais detalhes do regulamento do sorteio se encontram no regulamento específico no site da MMC (www.mitsubishimotors.com.br).

Parágrafo Único: A entrega de todos os prêmios referidos no presente regulamento são de inteira responsabilidade da Mitsubishi Automotores do Brasil Ltda.

Artigo 10 – PUBLICIDADE E CESSÃO DE IMAGENS

10.1 É obrigatória a fixação dos adesivos dos órgãos desportivos oficiais (CBA), dos patrocinadores e colaboradores da prova em local demarcado conforme croquis que será entregue junto com os adesivos. A não obediência desta regra implicará na reprovação da vistoria técnica e automaticamente na proibição de largada.

10.2 Será reservado um espaço livre em cada veículo para fixação de adesivos de patrocinadores particulares de cada concorrente (esta área abrange a área livre do carro com exceção a da adesivagem obrigatória Mitsubishi Cup). A não obediência desta regra implicará na reprovação na vistoria técnica e automaticamente na proibição de largada. Se por acaso o patrocínio pessoal do competidor estiver ofuscando ou dificultado a visibilidade de algum patrocinador oficial da prova este deverá cobrir o seu patrocinador pessoal com adesivo branco (Contact Branco) ou retirá-lo, permitindo a total visualização dos patrocinadores da prova. Estes casos serão julgados pelo fiscal da vistoria que indicará o modo mínimo de cobertura.

10.3 Os organizadores do Mitsubishi Cup são as únicas autoridades que permitem qualquer tipo de publicidade com respeito à prova.

10.4 Os concorrentes, membros da organização, todos os demais participantes e ou envolvidos neste evento, autorizam o uso de sua imagem, cinética e eletronicamente para fins comerciais, editoriais, promocionais e publicitários.

10.5 Caso um competidor tenha um patrocinador de produto ou marca conflitante com algum patrocinador da prova, este será proibido de expor seu patrocinador. O desrespeito desta regra implicará na reprovação na vistoria técnica e automaticamente na proibição de largada.

10.6 A pintura dos veículos é livre.

Artigo 11 – RECLAMAÇÕES

Reclamações Técnicas e Desportivas

11.1 Cabe somente ao concorrente o direito de impetrar reclamações à direção de prova, por escrito e acompanhado de um cheque caução em valor estipulado pela CBA.

11.2 Fica definido como 01(uma) UP (uma unidade de penalização) com valor fixado para cada Unidade de R\$ 100,00

11.2.1 Referente a parte técnica e desportiva, os protestos e reclamações deverão obedecer ao que determina o Código Desportivo do Automobilismo (CDA):

11.2.2 Reclamações Técnicas – Para cada reclamação haverá um cheque caução de 05 (cinco) UP's para a CBA (conforme CDA)

11.2.3 Por Item reclamado 05(cinco) Up's.

11.2.4 Quando a reclamação for procedente o valor pago pelo reclamante referente ao item 11.2.3 retorna ao mesmo

11.2.5 Quando a reclamação for considerada improcedente, o valor pago referente ao item 11.2.3 será entregue ao reclamado.

11.2.6 Reclamações Desportivas - Para cada reclamação haverá um cheque caução de 03(três) UP's por item reclamado.

11.2.7 Quando a reclamação for procedente o valor referente ao item 11.2.6 retorna ao reclamante.

11.2.8 Quando a reclamação for improcedente o valor referente ao item 11.2.6 será entregue a CBA.

11.3 Em todas as reclamações técnicas o veículo do reclamante estará automaticamente reclamado

11.4 O desmonte e a montagem de equipamentos mecânicos dos veículos reclamados serão realizados pela equipe e acompanhada pelos senhores membros da comissão técnica da organização do Campeonato Mitsubishi Cup.

11.5 No caso de reclamações que necessitem de exames de terceiros para satisfazer sua conclusão. O reclamante arcará com os custos da execução destes exames. EX. análise de combustível entre outros.

Artigo 12 – **LIVRO DE BORDO** (Planilha de Roteiro)

12.1 Cada veículo concorrente receberá na hora da largada técnica, ou no momento pré-estabelecido pela organização, uma planilha contendo o roteiro, tempos e distâncias a serem seguidas (livro de bordo). É de responsabilidade do concorrente à conferência desta planilha (livro de bordo) quanto a legibilidade e número de páginas antes da largada.

12.2 Haverá um “Briefing” informativo em horário e local a ser informado durante a vistoria técnica e administrativa com presença obrigatória de pelo menos um membro da dupla competidora que deverá assinar a lista de presença e retirar o livro de bordo. Podendo o mesmo ser recolhido pela organização ao fim do “Briefing”. O não comparecimento ao briefing implica na penalização de uma multa de 3 UPs conforme o CDA e perda de direito de reclamações sobre informações passadas no mesmo.

12.3 Será informado no livro de bordo (planilha) locais específicos para neutralizados, postos de abastecimentos entre outros.

12.4 A simbologia será sempre simples e clara, procurando informar o necessário para identificação do roteiro. O símbolo utilizado será o “Código Tulipa”, padrão para este tipo de prova.

12.5 No símbolo utilizado a “bolinha” indica o local onde o concorrente está e a “seta” a direção a seguir. Na simbologia a “bolinha” deverá estar sempre na posição inferior do diagrama. O sentido do desenho será sempre de baixo para cima.

12.6 Os ângulos da simbologia deverão apresentar com a melhor fidelidade possível os reais ângulos de encruzilhadas e bifurcações.

12.7 Na coluna da direita sob o item “Observações” deverão constar observações e informações chamando atenção para locais perigosos tais como erosões, barrancos, curvas perigosas, etc., ou quaisquer informações em locais que possam surgir dúvidas ao caminho a seguir, Ex. plantações, canaviais, etc.

12.8 Existirá no livro de bordo (nas planilhas) uma simbologia própria para reforçar a identificação de perigo. O sinal de ! (**exclamação**).

O nível de identificação de Perigo será feito da seguinte forma:

- 1- ! (uma exclamação) - **Muita atenção**
- 2- !! (duas exclamações) - **PERIGO** diminuir a velocidade
- 3- !!! (três exclamações) - **MUITO PERIGO** - diminuir tudo, quase parar ou Extrema atenção e cuidado.

12.9 As medições serão feitas em Km, com subdivisões de no mínimo 10 metros, sendo que as referências serão sempre múltiplas de 10 metros.

12.10 As medidas quilométricas referem-se ao ponto mais próximo da respectiva referência. Ex. Em uma ponte o valor equivale ao início da ponte, um cruzamento é no cruzamento, um rio é no início do rio, uma rotatória (no início da rotatória) e Etc.

Artigo 13 – **HORÁRIOS E POSTOS e ZONAS DE CONTROLE**

13.1 O horário oficial da prova será fornecido pela organização e poderá ser solicitado pelo competidor a qualquer fiscal portador de um cronômetro com o tempo oficial que será obrigado a fornecê-lo.

13.2 As baterias da categoria L200RS Master serão as primeiras a largarem.

13.3 O competidor receberá um cartão de controle com as seguintes informações:

- a) Horário de Largada;
- b) Horário de largada em cada especial;
- c) Horário máximo de chegada em cada especial;
- d) Horário de chegada ao parque fechado ao final da prova;

13.4 O concorrente é o único responsável pelo transporte e o bom estado do cartão de controle sendo que o mesmo deverá ser entregue a fiscal de chegada no parque fechado ao final da prova ou no local em que a organização assim o solicitar.

13.5 Zona de controle: É um local (região) que será identificado, de acordo com o Anexo 2, onde deverá ser respeitado o acesso de acordo com o horário de largada a ser indicado pela mesa de controle.

13.6 Para facilitar a operação da largada todos os concorrentes devem posicionar seus veículos em ordem numérica. (os números serão distribuídos em conformidade à ordem de largada de cada prova).

13.7 No caso de um competidor chegar atrasado na largada, o controlador estipulará um novo horário de largada. Ele deverá procurar o fiscal de largada e se apresentar avisando-o. O fiscal irá anotar o horário em que o concorrente se apresentou e este será penalizado em 10 segundos para cada minuto, e ou fração de minuto, de atraso até o limite de 20 minutos após o qual não poderá mais largar, estando desclassificado desta bateria. Ex: o competidor deveria se apresentar para a largada às 10:06:00 h, o mesmo se apresentou às 10:08:10 h; portanto atraso de 02:10 min. Sua penalização será de 30 segundos. O controle de largada funcionará de acordo com o item 17 do regulamento FIA para eventos Cross Country que se encontra no Anexo 1 deste regulamento.

13.8 O cartão de controle deverá ser entregue ao fiscal de largada no minuto do seu horário de controle. Ex: o competidor com o horário para se apresentar 10:06:00hs, deve se apresentar das 10:06:00 até às 10:06:59h . Se ultrapassar este prazo será penalizado de acordo com o artigo 13.7. No caso de adianto a penalização será de 1 minuto para cada minuto ou fração de minuto adiantado.

13.9 Em caráter especial e somente mediante autorização do Diretor de Prova com anuência dos Comissários da Prova, o competidor poderá solicitar a mudança de posição de largada apenas nos casos de acidentes em que o competidor estiver terminando de consertar o veículo acidentado entre uma bateria ou por problemas de saúde do navegador ou piloto, desde que confirmado pelo médico da organização. A largada será feita de acordo com determinação do Diretor de Prova. O competidor permanecerá nesta nova posição até o fim da etapa. Se o atraso for devido a problemas mecânicos o competidor será penalizado de acordo com o artigo 13.7.

13.10 O final da prova especial será “lançado” e a cronometragem será feita na placa vermelha com bandeira quadriculada por meio de fotocélula.

13.11 Ao final da prova especial o competidor deverá parar na placa **STOP**, e apresentar ao fiscal da mesa, o seu cartão de controle até 02 minutos após a sua chegada, recebendo uma anotação em seu cartão de controle de tempo ou um boleto contendo a informação e qual foi o seu horário de passagem por este posto de controle. Poderá a organização a seu critério entregar este boleto, em horário posterior e ou em outro local devidamente informado a todos os competidores.

13.12 Poderá haver durante o deslocamento PCP (posto de controle de passagem) de roteiro que visa apenas confirmar a passagem do participante. Esse PCP valerá **10** minutos, ou seja: se o competidor não passar pelo caminho certo o mesmo será penalizado em **10** minutos acrescido no seu tempo total da etapa. Este PCP estará aberto até 20 minutos após o término do horário ideal de passagem levando-se em conta a média horária prevista para cálculo dos tempos do deslocamento. Este PCP estará fornecendo um boleto de confirmação de passagem identificando o horário de passagem do concorrente, portanto o mesmo terá que parar nestes postos para retirar o boleto. O PCP será identificado pela placa Carimbo conforme o Anexo 2.

13.13 Dentro dos trechos das provas especiais poderá existir PCP's (postos de controle de passagem) que estarão anotando se o competidor percorreu o trajeto completo da prova. A perda deste PC acarretará em uma penalização de tempo de no máximo **10** minutos a ser definido pela organização da prova e informado no Briefing, caso não seja informado será mantido a penalização de **10** minutos, acrescido no tempo obtido pelo competidor na especial. Este PC NÃO fornecerá boleto de passagem para evitar que o competidor tenha que parar durante a especial e será controlado por fotocélula.

13.14 Durante o percurso da prova poderá haver "Zonas de Radar" onde o competidor deverá respeitar a velocidade máxima estipulada no livro de bordo. O controle será feito entre um ponto de entrada e outro de saída desta zona de radar. Além da velocidade máxima será estipulado um tempo mínimo para se percorrer este trecho. Para cada "Zona de Radar" deverá ser determinada uma tolerância (em % ou tempo) sobre o tempo mínimo da referida zona, antes do início da prova. O competidor que percorrer este trecho em tempo inferior ao tempo mínimo pré-estabelecido será penalizado em dobro do tempo ganho em relação ao tempo mínimo até o limite máximo da tolerância, após o qual será penalizado em 10 minutos. O competidor deverá percorrer toda extensão da "Zona de Radar" na velocidade determinada, poderão ser feitos controles intermediários onde será aplicada à mesma penalização acima. Ex: "Zona de Radar" de 1 km com velocidade de 60 km/h, portanto tempo mínimo = 1 minuto. Tolerância de 10% = 06 segundos. Se o competidor percorrer o trajeto em 70 segundos = nenhuma penalização. Se o competidor percorrer este mesmo trajeto em 60 segundos = nenhuma penalização. Se o competidor percorrer este mesmo trajeto em 56 segundos = 08 segundos de penalização. Se o competidor percorrer este mesmo trajeto em 54 segundos = 12 segundos de penalização. Se o competidor percorrer este mesmo trajeto em 50 segundos = 10 minutos de penalização. Todas as penalizações referidas neste item serão acrescidas ao tempo obtido na bateria em que ocorreu a penalização.

13.15 O controle do horário de chegada em cada prova especial, será feito em Horas, minutos, segundos e décimos de segundo.

13.16 Todas as anotações de tempo ao final de cada especial, devem ser duplas, isto é, será feita a entrega de um boleto com o tempo de passagem (ou uma anotação no cartão de controle do competidor) e na folha de controle do PC de chegada em poder do fiscal. O competidor deve rubricar a folha de controle comparando se o tempo impresso no boleto ou anotado no cartão corresponde ao anotado na ficha de controle horário da PC. Caso haja algum problema de comunicação ou outro, que impossibilite do controlador anotar o tempo do competidor, ele dará somente um visto em seu cartão de controle e informará o tempo depois.

13.17 O PC de largada estará aberto 05 minutos antes do 1º carro largar.

O PC de chegada funcionará até completar o tempo máximo da especial, do último competidor que largou nesta especial, mais a tolerância de 20 minutos.

13.18 O fiscal de largada informará ao competidor em contagem regressiva para a largada os seguintes valores: 30 segundos, 15 segundos, e a partir de 5 segundos contará regressivamente com a mão na frente do vidro dianteiro, do lado do piloto, com visão ampla

para o piloto e o co-piloto. O competidor só deve partir quando a contagem chegar a zero. Poderá haver um sistema automático de largada em que uma torre sinalizadora indicará o horário ideal de largada de cada competidor mediante seqüência numérica e lâmpadas indicativas. O sistema de largada poderá ser feito de modo digital com painel de contagem regressiva e luzes de sinalização.

13.19 No momento da largada da especial, o veículo deverá estar com o motor funcionando e deve deslocar-se com seus próprios meios, sob pena de desclassificação da bateria.

13.20 O fiscal de largada pode por motivos de segurança interromper a qualquer momento a largada e recomeçar assim que possível. Os tempos serão recalculados tomando como referência o novo horário de largada.

13.21 O intervalo de largada entre os competidores será definido pela organização.

13.22 No caso do trecho especial ser interrompido pela organização por algum problema, fica estabelecido que o tempo de cada competidor poderá seguir os seguintes critérios:

A) Ser validado pelos tempos obtidos pelos competidores em um posto de controle colocado antes da interrupção em que todos tenham sido cronometrados.

B) Providenciar a relargada dos competidores que não conseguiram ultrapassar este impedimento.

C) O Diretor de Prova com anuência dos Comissários poderá, a qualquer momento, cancelar esta bateria em que houve o impedimento e as seguintes se assim for necessário. Se o impedimento for causado por algum competidor este será penalizado em 05 minutos.

Artigo 14 – CUIDADOS E SOCORRO OBRIGATÓRIO A ACIDENTES

14.1 Todos os concorrentes deverão portar uma bandeira de cor amarela fornecida pela organização que estará sob sua responsabilidade durante o evento sendo devolvida ao fiscal de chegada no final da etapa. Esta bandeira deverá ser utilizada quando um competidor tiver que parar o seu veículo pôr qualquer motivo, servindo dessa maneira para avisar aos competidores que vierem logo em seguida, no caso acidente ou de avaria mecânica.

14.2 O concorrente acidentado ou com problemas mecânicos, deve tentar o mais rápido possível sinalizar com a bandeira amarela aproximadamente 100 m antes do local e de preferência do mesmo lado em que seu veículo estiver parado. Avisando aos concorrentes que vêm logo atrás para que reduzam a velocidade e passem pelo local sem problemas.

14.3 O competidor acidentado deve avisar ao concorrente que vem logo atrás, sinalizando que está tudo bem, apresentando em local visível, uma indicação padrão que é um “OK”, impresso na penúltima folha do livro de bordo (planilha). Se este aviso não ocorrer é porque existe algum problema mais sério e o competidor que vier logo em seguida **DEVE PARAR** para prestar socorro ao acidentado. Se assim não proceder será sumariamente **DESCCLASSIFICADO**.

Parágrafo Único: Tanto o veículo acidentado como o veículo que estiver prestando o primeiro socorro, devem comunicar por rádio **URGENTE** com a organização da prova, no PC (posto de controle) de largada desta Prova Especial, relatando a gravidade do ocorrido.

14.4 No caso de um competidor que parou para ajudar em um acidente, ele terá o seu tempo nesta bateria corrigido da seguinte forma: 1ª Opção: será considerado o tempo tomando-se como referência à proporcionalidade de tempo ao melhor tempo da especial no PC de passagem imediatamente anterior ao local do acidente Ex. No PC de roteiro o primeiro colocado passou com 1:00:00 e quem prestaram o socorro passou com 1:06:00. No fim da especial o tempo do primeiro foi de 2:00:00 portanto o tempo corrigido de quem ajudou no acidente será de 2:12:00. Mantendo assim a proporcionalidade de tempos, independentemente se o tempo for maior ou menor. 2ª. opção: Se a especial estiver sendo repetida será considerado o mesmo tempo de sua volta mais rápida. 3ª opção: Na impossibilidade da segunda opção será adotado o melhor tempo do competidor da sua categoria.

Artigo 15 – PENALIZAÇÕES

15.1 O competidor que queimar a largada, ou seja, partir antes da autorização do fiscal será penalizado de acordo com a seguinte tabela:

de 0,1 a 1,0 seg = 3 seg

de 1,1 a 2,0 seg = 5 seg

de 2,1 a 3,0 seg = 10 seg

de 3,1 a 60 seg = 10 min

acima de 60 seg = desclassificação

O controle de largada será feito por meio de fotocélula.

15.2 No caso de um competidor largar antes do seu horário ideal com a intenção de prejudicar a organização da prova ou algum competidor este será automaticamente desclassificado (da etapa).

15.3 Se o competidor estiver na posição de largada e demorar em largar mais de 30 segundos após o sinal de largada será penalizado em 01 minuto e deverá ser retirado deste local, solicitando ao diretor de prova um novo horário para largada, e poderá ser penalizado de acordo com o item 13.7. Não retirando o veículo da zona de controle o mesmo será desclassificado da referida bateria.

15.4 Nos controles de chegada no final da prova e PC de passagem, nos deslocamentos, não haverá penalização por passagem adiantado.

15.5 As eventuais penalizações por adiantado ou atraso são irre recuperáveis.

15.6 No caso de um competidor chegar atrasado no Posto de controle ao final da prova onde deve entregar o seu cartão de controle este será penalizado em 10 segundos a cada minuto e ou fração de minuto de atraso até o máximo de 20 minutos.

15.7 Penalidades especiais: Veículos flagrados com algum dos ocupantes transitando sem os itens de segurança (cinto de segurança, capacete, vestimenta obrigatória), durante todo o percurso da prova ou que tumultuar o trabalho dos PC's será imediatamente desclassificado.

Artigo 16 – Disposições Gerais

16.1 Será obrigatória a utilização de macacão, sapatilha e balaclava (para pilotos e navegadores com barba) antichama e de capacete homologado pela CBA para piloto e copiloto (navegador) durante todas as especiais, estando liberado durante os deslocamentos a utilização do capacete.

16.2 É obrigatória a instalação de rádio de comunicação VHS com faixa de comunicação de 142 a 150 MHz de 45 W (Watts) com microfone e antena externa, NÃO podendo ser do tipo HT (portátil). A frequência do rádio durante a prova será de 146.000 Mhz, portanto pelo menos um dos competidores de cada carro deverá portar licença para operação do rádio.

16.3 É terminantemente proibido o treino em eventuais locais onde se realizam as provas especiais, sob pena de desclassificação imediata de competidor surpreendido pela organização da prova com eventuais penalizações posteriores pela CBA, durante o campeonato.

16.4 Em todas as etapas será fornecido pela organização local para aferição de hodômetro.

16.5 Os veículos de competição deverão ter a identificação da tripulação da seguinte maneira: Na parte inferior do teto sobre a porta dianteira informando os nomes e o tipo sanguíneo de cada competidor.

16.6 Em caso de imprevistos nos deslocamentos, (rio cheio, barreiras ou nova estrada e etc.) que impossibilitem a passagem dos veículos ou que provoquem alterações no roteiro, os concorrentes deverão entrar em contato por rádio imediatamente com a organização da prova que orientará o procedimento a ser adotado. Caso não seja possível o contato por rádio, o competidor deverá achar um roteiro alternativo mantendo os tempos originais do seu cartão de controle, salvo decisão em contrário do Diretor de Prova com anuência dos Comissários.

16.7 Se por qualquer motivo de força maior ou de segurança a prova não puder ser realizada, os organizadores não serão obrigados a nenhum tipo de indenização.

16.8 Não haverá restrição na utilização de quaisquer tipos de instrumento de navegação.

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, 23 de Fevereiro de 2005.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Paulo Enéas Scaglione
Presidente

ANEXO 1 – Artigo 17 – Controles Horários (Regulamento FIA)

17.1 - Nos controles horários os fiscais indicarão no cartão de controle de tempo a hora de apresentação, a qual corresponde ao momento exato em que um dos membros da equipe apresenta o cartão de controle de tempo ao fiscal. A inscrição no cartão de controle de tempo só será efetuada se todos os membros da equipe, bem como o veículo, se encontrarem na proximidade imediata da mesa de controle.

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

17.3 - Entre a placa de início da zona de controle e o posto de controle é proibido a equipe parar ou adotar um andamento anormalmente lento.

17.4 - A hora ideal de controle é a obtida adicionando o tempo estabelecido para percorrer o setor de ligação (deslocamento) a hora de partida desse setor. Os tempos serão expressos em horas e minutos e sempre indicados de 00:01 a 24:00.

17.5 - A equipe não está sujeita a qualquer penalização por avanço se a entrada do veículo na zona de controle se efetuar no decorrer do minuto ideal de controle ou no minuto anterior a este.

17.6 - Nos setores de ligação (deslocamento), a equipe não incorre em qualquer penalização por atraso se a hora de apresentação do cartão de controle de tempo ao fiscal corresponder ao minuto ideal de controle.

17.7 - Uma equipe devendo controlar às 18h 58m, será considerada no horário, se controlar entre as 18h 58m 00s e às 18h 58m 59s.

17.8 - Qualquer diferença entre a hora real e a hora ideal de controle será penalizada à razão de 10 segundos por minuto ou fração de minuto.

17.9 – Nas provas especiais, os tempos de chegada são coletados, no máximo, ao segundo.

17.10 - Nos controles horários de fim de etapa, as equipes são autorizadas a controlar antes da sua hora ideal de controle, sem que por isso sofram qualquer penalização.

17.11 - Qualquer infração relativa aos procedimentos de controle acima definidos (e, nomeadamente o fato de uma equipe entrar na zona de controle com um avanço superior a um minuto relativamente à hora efetiva de controle) deverá dar origem, por parte do chefe do posto de controle, a um relatório escrito, dirigido ao Diretor de Prova.

17.12 - O prazo concedido para a desclassificação, ou o/os tempo(s) máximo(s) autorizado(s) definidos no regulamento particular, podem ser modificados em qualquer momento por decisão do Júri da Prova, sob proposta do Diretor de Prova. As equipes serão informadas o mais rapidamente possível. A desclassificação ou a penalização definida por ter sido excedido o atraso máximo autorizado, não poderá ser pronunciada senão no fim de uma etapa.

17.12.1 - Se o setor de ligação (deslocamento) seguinte não começar por uma prova especial, a hora de controle inscrita no cartão de controle de tempo constitui, simultaneamente, a hora de chegada ao final do setor de ligação (deslocamento) e a hora de partida do novo setor.

17.12.2 - Quando, porém, o controle horário for seguido de um controle de partida para uma prova especial, os dois postos serão integrados na mesma zona de controle, cujas placas serão colocados da seguinte forma:

- a) placa amarela com relógio (início de zona)
- b) cerca de 100 metros depois, placa vermelha com relógio (posto de controle horário).
- c) a uma distância de 50 a 200 metros, placa vermelha com bandeira (partida da prova especial).
- d) finalmente, 100 metros mais à frente, placa final bege com três listas negras transversais.(final da zona de controle).

17.12.3 - Se a partida de uma prova especial coincide com o início de uma etapa, a hora de partida do prova especial será também a da etapa.

17.12.4 - Na chegada de uma prova especial, o stop será junto com um Controle Horário. As placas serão dispostas do seguinte modo:

- a) amarelo com relógio
- b) vermelho com relógio, e o ponto STOP,
- c) bege com três barras negras transversais

17.13 - No controle horário de chegada do setor de ligação (deslocamento), o fiscal escreverá no cartão de controle de tempo, por um lado, a hora de controle da equipe e, por outro, a hora prevista de partida para a prova especial. Deverá respeitar um intervalo de 3 minutos entre as duas, para permitir a equipa preparar-se para a partida. Além disso, em caso de um pneu furado, será igualmente concedido à equipe um tempo máximo suplementar de 10 minutos.

17.13.1 - Depois de controlar no CH, a equipe deverá dirigir-se imediatamente para a partida da prova especial. O fiscal escreverá a hora real de partida para a prova especial e depois dará a partida à equipe.

17.13.2 - Se, em caso de incidente, existir uma divergência entre as duas anotações, a hora de partida da prova especial será considerada, salvo decisão contrária do Colégio de Comissários Desportivos.