

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

**RALLY CROSS COUNTRY DE REGULARIDADE
REGULAMENTO GERAL 2006**

Art. 1 – Definição

Provas de rally de regularidade específicas para veículos 4X4, constituídas por trechos variáveis e médias horárias a serem definidas em uma planilha de roteiro, a fim de proporcionar igualdade de condições de vitória a todos os competidores inscritos na competição.

Art. 2 – Percurso

Estradas pavimentadas, secundárias, privadas ou abandonadas, circuitos especiais e trajetos fora de estrada prevalecendo nas vias públicas as leis de trânsito locais. Poderá haver trechos diferentes para cada categoria.

Art. 3 – Trechos da Prova

- Trechos de regularidade: São trechos representados por números inteiros ou pela letra “V”, indicando a velocidade média a ser mantida, em km por hora.
- Deslocamentos: São trechos representados pela letra “D” e servem para travessias de cidades, povoados e vilarejos, onde não haverá média de velocidade imposta e sim, um tempo pré-determinado para a travessia.
- Neutralizados: São trechos de parada, representados pela letra “N”, onde o participante tem um tempo estipulado para recuperar seu tempo de prova, transpor algum obstáculo, descanso, abastecimento ou reparos.

Art. 4 – Inscrições e Participantes

4.1 As condições para a inscrição serão fixadas pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular. Para as categorias denominadas Graduados, Master ou afins, só serão aceitas inscrições de pilotos e navegadores devidamente filiados a CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo).

4.2 O organizador, com a anuência da CBA ou FAU poderá se recusar a aceitar a inscrição de um concorrente (piloto e/ou navegador), desde que justifique o motivo.

4.3 A taxa de inscrição será fixada pela organização da prova e/ou campeonato na abertura das inscrições de cada etapa. É obrigatório o uso da logomarca CBA e/ou FAU supervisora da prova nas portas dianteiras ou pára-lamas dos veículos participantes, desde que fornecida pela entidade.

Art. 5 – Responsabilidades

O ato da inscrição para a prova, caracteriza a declaração dos concorrentes (piloto, navegador e zequinha, se houver) e seus responsáveis legais assumindo todos os riscos da mesma, consigo ou com outrem, com seus veículos e equipamentos, isentando organizadores e patrocinadores de quaisquer acidentes, independentemente do tipo ou natureza, que possam ocorrer antes, durante ou depois da prova.

Art. 6 – Idades

6.1 Para todas as categorias somente serão aceitas inscrições de Pilotos maiores de 18 anos devidamente habilitados e Navegadores maiores de 16 anos, sendo que neste caso, o menor deverá ter uma autorização por escrito de seu responsável. Nas categorias denominadas Graduados, Master e afins, não será autorizada a inclusão de zequinhos (acompanhante) no veículo.

6.2 Nas demais categorias a participação de zequinhos por veículo é opcional e serão fixadas pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular.

Parágrafo único: No caso da autorização a participação de zequinhos, deverá ser respeitada a idade mínima de 10 (dez) anos, desde que os mesmos sejam acompanhados dos pais e possuam autorizações por escrito dos seus responsáveis, onde deverá constar o nome do evento, número da etapa, nome da cidade em que ela se realiza, nome completo de cada um, números de R.G. e C.P.F. e assinatura do responsável.

Art. 7 – Categorias

7.1 As definições de cada categoria, bem como seus nomes e requisitos, serão fixadas pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular.

7.2 Pilotos e navegadores filiados a CBA nos últimos 5 (cinco) anos, independente da categoria em que tenham se filiado, participarão obrigatoriamente da categoria denominada graduados, master ou afins. Os casos omissos serão julgados pela direção de prova.

7.3 Caso haja comprovação de participação irregular do piloto, navegador ou de um dos acompanhantes, em categorias inferiores a qual os mesmos se enquadrem, os concorrentes serão desclassificados.

Parágrafo único: Os pilotos e navegadores graduados deverão apresentar suas carteiras de filiação à CBA em todos os eventos. Caso não estejam portando suas carteiras poderão ser desclassificados e impedidos de largar.

Art. 8 – Ordem de Largada

Os concorrentes terão sua ordem de largada determinada pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular e será preferencialmente por ordem numérica crescente.

Art. 9 – Premiação

A premiação individual se houver, será definida pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular.

Parágrafo Único – Os organizadores de cada evento, são as únicas autoridades que permitem qualquer tipo de publicidade com respeito à prova. Os concorrentes, membros da organização, todos os demais participantes e/ou envolvidos com o evento autorizam o uso de sua imagem, cinética e eletrônica, para fins comerciais, editoriais, promocionais e publicitários.

Art. 10 – Autoridades da prova

a- Um **Diretor de Prova**: responsável pela parte técnica da prova;

b- Três **Comissários Desportivo**: Dois designados pela CBA para supervisionar a parte desportiva do evento;

c- Um **Comissário Técnico**

d- Dois **Diretores Adjuntos**: responsáveis pela parte técnica da prova e que respondem diretamente ao diretor de prova;

e- Um **Diretor de Apuração**: responsável pela cronometragem e apuração da prova;

f- Um **Secretário Geral**: responsável pela secretaria da prova;

Art. 11 – Autoridades

Todo concorrente, ao se inscrever na prova, declara obrigatoriamente conhecer o regulamento e a ele submeter-se, reconhecendo integralmente as autoridades, as quais deve dirigir-se com dignidade e respeito sob pena de desclassificação.

Art. 12 – Recursos

12.1 Todo concorrente que se julgar prejudicado terá direito a apresentar reclamações individuais que serão encaminhadas ao Diretor da Prova e julgadas pelos Comissários Desportivos com a maior brevidade possível. Enquanto o recurso não for julgado, não serão entregues os prêmios, nem oficializado o resultado. As reclamações individuais deverão ser por escrito e acompanhadas de um depósito do respectivo valor conforme especificado no C. D. A. (Código Desportivo de Automobilismo). No caso de procedência da reclamação, a quantia será devolvida ao reclamante, caso contrário, o valor reverterá à CBA. Os procedimentos para recursos seguem o CDA (Código Desportivo Automobilístico) no que se refere a procedimentos, prazos e valores.

12.2 Protestos ou recursos deverão ser apresentados dentro dos seguintes prazos:

a- FICHA TÉCNICA / LIVRO DE BORDO / POSICIONAMENTO DE PC's: Até 30 (trinta) minutos após a entrega da ficha técnica ou da chegada teórica do concorrente, o que acontecer depois.

b- RESULTADOS: Até 30 (trinta) minutos após a publicação da lista de passagem.

c- Durante os prazos acima, o diretor da prova e/ou comissários desportivos deverão estar presentes no local dos respectivos eventos, à disposição dos concorrentes, para recebimento de protestos/ reclamações.

Parágrafo único: Os procedimentos para recursos seguem o CDA (Código Desportivo Automobilístico) no que se refere a procedimentos, prazos e valores.

Art. 13 – Planilha de Roteiro (Livro de Bordo)

13.1 Cada concorrente receberá uma planilha contendo o roteiro, velocidades e distâncias a serem seguidas, esta planilha poderá ser entregue desde a abertura da secretaria de prova, até o momento da largada, ficando o horário de entrega a critério da direção de prova. É de responsabilidade dos participantes a conferência quanto à categoria, ao número de folhas e a legibilidade da planilha, antes da largada. Constará também na planilha a localização dos neutralizados, postos de abastecimentos e deslocamentos.

13.2 A simbologia da planilha deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro. Os símbolos utilizarão o código tulipa, já padronizado para este tipo de prova.

13.3 No símbolo usado, a "bolinha" (que indica o local onde o concorrente está) deverá estar sempre na posição inferior do retângulo. O sentido do desenho será sempre de baixo para cima.

13.4 Os ângulos da simbologia deverão apresentar, com a melhor fidelidade possível, os reais ângulos das encruzilhadas e bifurcações.

13.5 Na coluna da direita, poderão constar as observações, chamando a atenção para locais perigosos (cava, barranco, pedra, etc.), ou quaisquer informações quando puderem surgir dúvidas ao caminho a seguir, por exemplo: quando a prova atravessar plantações, canaviais etc.

13.6 O início de um trecho sempre coincide com o final do trecho anterior.

13.7 O levantamento do roteiro deverá ser feito com aparelho(s) eletrônico(s) de precisão mínima de 1 (um) metro, devendo ser utilizado somente um valor de calibre para efetuar toda a medição da prova. O ponto de referência do carro para a medição, é a coluna da porta. O ponto de cronometragem nos PC's é o pára-choque dianteiro.

13.8 A organização de cada etapa, deverá, ao confeccionar a planilha de prova, evitar o uso de gírias e limitar ao máximo a utilização de abreviações.

Art. 14 – Indicações Quilométricas

14.1 As medidas serão sempre em quilômetros, com subdivisão de metros e dezenas de metro.

Ex.1: 2,328 (dois quilômetros e trezentos e vinte oito metros).

Ex.2: 0,03 (trinta metros).

Ex.3: 10,74 (dez quilômetros e setecentos e quarenta metros).

14.2 Medidas inferiores ao padrão utilizado, serão indicadas diretamente no desenho, ou no texto (coluna de observações).

14.3 As indicações quilométricas para os finais de trecho, poderão ser EXATAS, para cálculos de finais de trechos fechados e APROXIMADAS, para cálculos de finais de trechos abertos, esta informação deverá constar no Regulamento Particular de cada Campeonato ou no Adendo particular de cada prova.

14.4 As indicações quilométricas para aferições serão fornecidas com precisão em metros e representadas com três casas após a vírgula. Caso estejam com duas casas decimais deverá ser utilizada a distancia básica, ou seja, acrescenta-se 0 (zero) na terceira casa.

Ex.: AFER 8,32 na planilha, utilize o valor 8,320. As referências de roteiro serão fornecidas em dezenas de metros, sendo aproximadas.

Parágrafo único: Somente as referências apresentadas com três casas decimais e que contiverem a palavra "AFER", poderão ser utilizadas como aferição. Caso uma referência apresente a terceira casa decimal, mas não a palavra "AFER", esta deverá ser desconsiderada para tal.

14.5 Referências para aferições serão fornecidas com intervalos de no máximo 15 km entre elas, exceto em trechos de deslocamento, sem que as mesmas tenham obrigação de localização específica ou proteção para colocação de PC's.

14.6 Sempre que estiver avisado na planilha situação de perigo com a palavra “CUIDADO” não haverá PC 50 metros antes e 200 metros após a referência.

14.7 A não ser quando expresso em contrário a medição quilométrica refere-se ao ponto inicial da respectiva referência, tanto no caso de encruzilhada, como no caso de pontes, mata-burro, abrigo de ônibus, etc.

14.8 Quando não houver adendo para aferição, o primeiro trecho deverá ser obrigatoriamente um deslocamento para aferição ou não conter PC de tempo.

14.9 A planilha/livro de bordo será com final de trecho exato para os trechos da prova.

14.10 A seqüência das referências no livro de bordo devem respeitar a ordem pela qual elas ocorrem.

14.11 Nas provas onde são fornecidas previamente a ficha técnica dos trechos programados (anteriormente a entrega da planilha), deverá ser considerada as medidas fornecidas nesta ficha para os fechamentos de trechos, em caso de discrepância entre os valores da planilha e da ficha técnica.

Art. 15 – Velocidade

- Nas provas a velocidade média imposta será representada por números inteiros.
- Poderá haver duas velocidades de médias horárias diferentes na planilha de prova, procurando distinguir as categorias ou como prevenção em caso de chuva forte.
- A média a ser usada será decidida pelo diretor da prova por ocasião da largada e deverá ser mantida até o término da prova.

Art. 16 – Cronometragem e Postos de Controle (PC)

16.1 A cronometragem será feita com base em um tempo padrão (hora oficial) fornecido pela organização da prova, pelo menos 30 minutos antes da largada, sendo utilizado o segundo sexagesimal, onde cada segundo vale 10 (dez pontos), ou seja, (01 ponto por décimo de segundo).

16.2 Será colocada à disposição dos participantes a listagem de tempos reais de passagem, para a devida conferência, pelo menos 30 (trinta) minutos antes da declaração dos resultados.

16.3 Será feita uma ficha técnica com o posicionamento de todos os PC's da prova, bem como sua localização e tempo teórico de passagem. Esta ficha será entregue ao comissário da CBA em envelope lacrado antes da largada e divulgado aos concorrentes na chegada.

16.4 Não serão modificados nem criados novos PC's após a largada da prova.

16.5 Cada etapa deve ter no mínimo 07 (sete) PC's válidos para as categorias denominadas Graduados, master e afins e no mínimo 05 (cinco) PC's válidos para as categorias denominadas Turismo, Novatos e afins. Caso a prova não atinja este número ela não poderá ser considerada válida para o campeonato. Para demais categorias existentes, a quantidade mínima de PC's deverá ser definida pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular.

16.6 Os PC's (Postos de Cronometragem) serão secretos e colocados em pontos aleatórios, podendo ser realizados manualmente para a Categoria Turismo e somente através de fotocélulas para a categoria Graduados.

16.7 Os PC's funcionarão 5 minutos antes do tempo ideal de passagem do primeiro participante e até 10 minutos após o tempo ideal de passagem do último participante.

16.8 O PC visa medir a navegação e confirmar o caminho e o sentido correto da prova. O participante perderá 01 (um) ponto por décimo de segundo de atraso até o limite de 10(dez) minutos, após o que perderá fixo 6000 pontos. Perderá 01 (um) ponto por décimo de segundo de adiantamento até o limite de 10 (dez) décimos de segundo, recebendo a partir de então 02 (dois) pontos por décimo de segundo de adiantamento, também até o limite de 5 minutos, a partir do que perderá o limite máximo de 6000 pontos (representado – 6000).

16.9 Os pontos adiantados serão representados com o sinal – e serão somados pelo seu valor absoluto.

16.10 A não passagem por um PC será representada por quatro asteriscos (****) e serão somados 6000 pontos ao total e não serão válidos para N-1.

16.11 A prova poderá ter PC de chegada em seu último trecho (deslocamento), sendo que este não penalizará o concorrente caso o mesmo chegue ao seu final adiantado. Caso chegue com mais de 10 (dez) minutos de atraso perderá 6000 pontos. Este PC poderá ser realizado sem fotocélula.

16.12 A apuração será feita com N-1, ou seja, descartando-se o pior PC de cada concorrente, menor que 10 (dez) minutos, ou seja, até 5999 pontos inclusive, somente para casos de atraso.

16.13 O ponto de referencia do carro para medição é a coluna da porta.

16.14 O ponto de cronometragem nos PC's é o pára-choque dianteiro.

- Poderá existir PC de roteiro, sendo computada somente a passagem efetuada entre 5 minutos antes e 10 minutos após o seu horário ideal, excluindo os limites inferiores e superiores. O competidor perderá 0 (zero) pontos pela passagem e 6000 pontos pela não passagem ou passagem fora deste limite. Não é obrigatório utilizar fotocélula em PC de roteiro.

16.15 Qualquer PC de tempo poderá ser transformado em PC de roteiro, a critério do diretor de prova com anuência do comissário da CBA.

16.16 Quando houver cancelamento de PC, deverá anteriormente a divulgação dos resultados e a premiação, ser divulgado aos competidores os dados e motivos deste cancelamento e estes fatos deverão constar do relatório do Diretor de Prova a ser entregue a CBA.

16.17 Para ser considerado classificado em uma prova ou etapa de campeonato, o competidor terá obrigatoriamente que passar por 2/3 dos PC's válidos da mesma. O cálculo destes 2/3 dos PC's será feito utilizando-se a parte inteira do número final.

Ex.: 16 pc's válidos; $2/3$ de 16 = 10,6; neste caso serão utilizados 10 como 2/3 dos pc's válidos.

Art. 17 – Contagem de Pontos

Vencerá a dupla que no final da prova apresentar o menor número de pontos perdidos.

Para cada décimo de segundo atrasado (0,1 seg.): 1 ponto perdido sem tolerância;

Para cada décimo de segundo adiantado (-0,1 seg.): 1 ponto perdido por décimo de segundo de adiantamento até o limite de 10 (dez) décimos de segundo, recebendo a partir de então 2 pontos perdidos por décimo de segundo de adiantamento;

Acima de 10 minutos atrasados – 6000 pontos perdidos;

Acima de 5 minutos adiantados – 6000 pontos perdidos.

Os tempos ideais serão calculados com precisão de centésimos de segundos e arredondados para décimos de segundo antes da operação de comparação com o tempo real do concorrente.

Critério de arredondamento: entre -0,049 e +0,049 segundos será 0 (zero) pontos. Entre 0,050 e 0,149 segundos será 1 (hum) ponto. E assim por diante.

Art. 18 – Empates

Caso haja empate na etapa, o critério de desempate será:

a- Vencerá a dupla que perder menos pontos no PC de N-1 (descarte), quando houver.

b- Persistindo o empate, será considerado vencedora a dupla que apresentar o maior número de PC's zerados.

c- Caso o empate persista, vencerá a dupla que apresentar o maior número de PC's com 1 ponto, 2 pontos, sucessivamente até o desempate.

d- Caso o empate persista, vencerá a dupla que perder menos pontos no último PC.

e- Caso o empate ainda persista, vencerá a dupla que perder menos pontos no penúltimo PC e assim sucessivamente até o desempate.

Art. 19 – Pontuação

Para efeito de campeonato, serão atribuídos pontos para cada colocação, conforme definido pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular.

Caso haja empate no final do campeonato, o critério de desempate será:

a- Vencerá a dupla melhor classificada no N-1, quando houver.

b- Se persistir o empate ou não houve N-1 (prova) será considerada campeã a dupla com maior número de 1ºs lugares.

c- Caso o empate persista, será considerado o maior número de 2ºs lugares, 3ºs e assim sucessivamente, valendo para esta comparação.

d- Caso o empate ainda persista, será declarada campeã a dupla melhor colocada na última etapa do certame em disputa.

e- A adoção do critério de descarte de etapas - pior resultado conseguido pela dupla em uma das etapas (N-1), deverá seguir o especificado no CDA.

f- As pontuações serão sempre atribuídas aos pilotos e navegadores individualmente. Caso a dupla se separe no decorrer do campeonato os pontos serão mantidos para cada um dos integrantes da dupla. Para efeito de largada serão somados os pontos do piloto e navegador.

Art. 20 – Penalidades

Será desclassificada a dupla que:

- Romper cercas, porteiros e colchetes, tráfegar sobre plantações, hortas etc. ou exercer qualquer ato de desrespeito a propriedade alheia. Esta penalidade não isenta a dupla de responder e arcar com responsabilidades, decorrentes do ato, perante os prejudicados.
- Cujos integrantes (inclusos os zequinhos) ingerirem ou transportarem em seus veículos bebidas alcoólicas, durante o transcurso da prova.
- Que utilizar equipamentos de comunicação (PX, PY, VHF ou similares e telefones celulares).
- Que trocar os participantes inscritos por outros. Em qualquer caso de força maior que obrigue esta atitude, o fato deverá ser comunicado à organização por escrito, com o nome dos integrantes trocados, pelo menos 120 minutos antes da largada.
- Que obstruir propositadamente a passagem de outro concorrente.
- Que partir antes do sinal de largada e não atender a solicitação para a repetição da partida.
- Que desacatar os membros e as decisões dos diretores de prova e do júri.
- Que apresentar informações incorretas ou falsas em sua ficha de inscrição, bem como inscrever-se em categoria inferior à sua, conforme descrito no artigo 4.
- Que promover atitudes ou atos antidesportivos contra outra dupla inscrita na competição ou contra a organização da prova, durante todo o transcurso da mesma (desde a abertura da secretaria de prova até o final da festa de premiação ou encerramento do evento).
- Cujos ocupantes do veículo estejam sem cinto de segurança.
- Todo e qualquer lixo deverá ser mantido dentro do veículo até o final da prova. A equipe que for flagrada jogando lixo em qualquer ponto do trajeto será desclassificada.

- Tumultuar trabalho dos PC's.
- Afixar ou realizar propagando política, religiosa ou racista em seu veículo de competição, ou nos locais da prova, durante o transcorrer do evento.
- Os casos omissos serão julgados pela Direção de Prova.

Art. 21 – Penalidades Especiais

- Chegar ao PC por sentido diferente do original – 1000 pontos.

Obs. 1: No caso de o concorrente somente efetuar sua passagem pelo sentido diferente do original, será atribuído ao mesmo a penalização do 1000 pontos, somados a não passagem no respectivo PC (+ 6000 pts).

Obs. 2: Caso o mesmo, posteriormente a passagem pelo sentido diferente do original, faça a passagem pelo sentido correto, será atribuída a ele a penalização de 1000 pontos, somados a seu tempo de passagem no respectivo PC.

Obs. 3: Se após a passagem pelo sentido correto, o competidor passar novamente pelo PC, mas em sentido diferente do original, será atribuída ao mesmo a penalização do 1000 pontos, somados a sua primeira passagem no respectivo PC.

Art. 22 – Briefing

Será realizado um briefing antes da prova, para informar aos participantes sobre os objetivos do esporte, características da prova, alterações de planilha, peculiaridades do percurso e infra-estrutura organizacional, com a presença de pelo menos um integrante da dupla. Este briefing terá força de regulamento para a etapa. O briefing poderá ser por escrito.

Parágrafo único: A dupla que não estiver presente ao briefing perderá o direito a reclamação sobre as informações passadas no mesmo.

Art. 23 – Alterações no Roteiro

23.1 Apenas o diretor de prova, comissários desportivos ou diretores adjuntos estão autorizados a realizar alterações no roteiro após a sua largada. Para isso deverão estar devidamente uniformizados e identificados e posicionados em local de fácil visibilidade no roteiro original da planilha. Deverá ser informado de forma clara o novo roteiro a ser seguido e caso houver, as alterações nos tempos ideais e o navegador deverá assinar o formulário de alteração.

23.2 No caso de imprevistos (rio transbordado, barreira caída na estrada, ponte caída ou similar), que impossibilitem a passagem dos veículos ou que provoquem alterações no roteiro, correrá por conta dos participantes procurar meios que conduzam o mais brevemente ao roteiro original da prova. Os seus tempos ideais continuarão os mesmos.

Obs.: A prova poderá ser paralisada, ou o roteiro original alterado a critério do Diretor Técnico da prova, com anuência dos Comissários Desportivos, sendo que esta informação só poderá ser feita por um dos integrantes da Equipe Técnica da Prova.

23.3 Todas as porteiras e colchetes a serem atravessados constarão na planilha, sendo de responsabilidade do concorrente a travessia sem ocasionar danos, sob pena de desclassificação, tendo que, em qualquer caso, arcar com os danos de responsabilidade civil.

23.4 Em caso de mudança de horários por força maior, ou por motivos técnicos, a Direção da prova deve comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os participantes.

23.5 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 aos concorrentes inscritos.

Art. 24 – Veículos Admitidos

- Os veículos admitidos como concorrentes, deverão ser definidos pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular. Em caso de dúvidas, cada caso será analisado pela Direção Técnica em conjunto com a Equipe de Vistoriadores.

Art. 25 – Itens Obrigatórios de Segurança e Vistoria

25.1 Vistoria: Será realizada a fim de se verificar, se os veículos encontram-se em condições de participar com segurança de todo o percurso do evento, bem como demais itens obrigatórios. A organização poderá proibir a participação do veículo que, a seu critério, não reunir as condições mínimas de segurança.

25.2 Itens obrigatórios de segurança que serão vistoriados e deverão estar em perfeito estado de funcionamento:

- Faróis;
- Lanternas;
- Luzes de freio;
- Cinto de segurança;
- Extintor de incêndio, com carga e no prazo de validade;
- Triângulo;
- Pneus em bom estado, com no mínimo 1,6 mm na banda de rodagem;
- Buzina;
- Todos os itens obrigatórios por lei.
- Segurança Pessoal – Em ambas as categorias, o uso de capacetes é facultativo, porém, aconselhável e recomendado. Obrigatório para veículos sem capota rígida

Art. 26 – Instrumentos de Navegação

26.1 Para as categorias denominadas Graduados, Master e afins, fica liberado o uso de qualquer instrumento de navegação.

26.2 Para as demais categorias existentes, a liberação de equipamentos deverá ser definida pelos organizadores de cada prova e/ou campeonato em seu regulamento particular.

Art. 27 – Publicidade

Os veículos deverão ostentar números de identificação e as publicidades que serão fornecidos pela organização da prova e colocados em locais determinados pela organização da prova. Fica vetado qualquer tipo de publicidade e afins nos vidros das portas dianteiras e no pára-brisa dianteiro, exceto uma faixa na parte superior do pára-brisas.

Será vetada qualquer tipo de publicidade racista, religiosa e política.

Art. 28 – Casos Omissos

Os casos omissos no regulamento serão resolvidos e julgados de acordo com o CDA (Código Desportivo Automobilístico) e homologados pela CBA.

Art. 29 – Adendos

- Este regulamento poderá sofrer alterações que serão divulgadas em adendos, publicados nos meios legais da CBA.
- Nas provas poderá ser fornecido um adendo para a aferição de hodômetros.

Art. 30 – Sinalização

Poderão ser utilizadas as seguintes bandeiras:

- Bandeira Amarela – Aviso de perigo.
- Bandeira Vermelha – Parada imediata.
- Bandeira Preta – Desclassificação.
- Bandeira Quadriculada (verde e amarela) – Largada.
- Bandeira Quadriculada (preta e branca) – Chegada.

Considerações Gerais

Alguns trechos deste tipo de competição são feitos no interior de propriedades particulares. Portanto, dependerá do comportamento de cada participante a imagem que a prova trará aos moradores, proprietários e curiosos. Espera-se dos participantes um comportamento que contribua para que o Rally seja um esporte sadio e de alto nível, para que sempre seja possível contarmos com boas trilhas e angariar a simpatia do público para os próximos eventos.

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, 24 de janeiro de 2006.

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Paulo Enéas Scaglione
Presidente