



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

CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY DE VELOCIDADE

REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS 2009

CAPÍTULO I – FINALIDADES

Artigo 1: - A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA realizará o CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY DE VELOCIDADE 2009, que será regido pelo CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL - CDI, Regulamento FIA de Rally, pelo CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2009 e pelo presente REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS.

Artigo 2: - Caberá à CNR/CBA, a elaboração e a emissão de adendos a este regulamento, além de sua interpretação oficial.

CAPÍTULO II - CAMPEONATOS, PILOTOS E CO-PILOTOS

Artigo 3: - O Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2009, estará aberto a todos os pilotos e co-pilotos (navegadores) brasileiros devidamente filiados à CBA, e estrangeiros devidamente licenciados pela entidade automobilística oficial de seu país de origem, com autorização da CBA.

Artigo 4: - O campeonato será disputado em 08 (oito) Provas com N-1 ou 07 (sete) Provas sem N-1, sendo 01(uma) delas coincidindo com a Prova valida pelos Campeonatos Intercontinental Rally Challenge - IRC e Sul-Americano e outra pelo Campeonato Sul Americano , conforme calendário aprovado pela CNR-CBA , Codasur e IRC.

Artigo 5: - O campeonato somente terá validade se forem realizadas no mínimo 04 (quatro) PROVAS completas.

Artigo 6: - O Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2009 será disputado por pilotos e co-pilotos individualmente, respeitadas as suas categorias, grupos e classes.

Parágrafo primeiro: Somente terão direito ao título do **Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2009**, os concorrentes inscritos com veículos nas categorias N2 Light, N2, N3, N4 e



A6. As outras categorias disputarão somente a premiação da prova, exceto os concorrentes com veículos da categoria N1 que disputarão o campeonato junto da N2 Light e N2; fica vetada a participação de veículos da Categoria A8 nas Provas do Campeonato Brasileiro.

Parágrafo Segundo: Na categorias N2 Ligth (Cat. Acesso – sem pilotos experientes – fica vetada a participação de pilotos que tenham sido Campeões Brasileiro ou Sul Americano, em qualquer categoria de Rallye – Velocidade ou Cross Country), deverão ter um mínimo de 03 (três) concorrentes, caso não tenha este mínimo, os concorrentes participarão na Categoria N2 e se chegarem na zona de pontuação Levarão estes pontos obtidos para o Campeonato da N2 Light.

Ex. Um concorrente N2 Light chegou em 4º Lugar na N2, o mesmo somará 05 pontos no Campeonato na categoria N2 Light.

Pilotos Campeões de outras Categorias do Automobilismo, só poderão participar da Categoria N2 Light, após consulta e anuência da CNR-CBA.

Parágrafo Terceiro: Os veículos inscritos na categoria A6 poderão participar nas etapas do Campeonato de 2009, com qualquer Grid. Porem o Campeonato para esta categoria, só será reconhecido desde que a categoria esteja presente com o grid mínimo de 03 concorrentes em no mínimo, quatro etapas do Campeonato.

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

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º	10	5º	04
2º	08	6º	03
3º	06	7º	02
4º	05	8º	01

Parágrafo Quinto: Serão declarados Campeões Brasileiros de Rally Velocidade 2009, em suas respectivas categorias, o piloto e o co-piloto que obtiverem o maior número de pontos durante o campeonato descartando o pior resultado **(N-1)** se houver.

Artigo 7: Os pilotos e co-pilotos campeões em suas categorias serão credenciados com o "handicap internacional de prioridade B FIA", o que lhes garantem uma posição de largada privilegiada em provas oficiais nacionais e internacionais.



CAPÍTULO III – CAMPEONATO POR EQUIPES

Artigo 8: - Na disputa do Campeonato Brasileiro de Rally Velocidade 2009, será válido também o campeonato de equipes, porem as equipes concorrentes deverão obrigatoriamente possuir registro de equipe na CBA.

Parágrafo único: - Serão consideradas equipes aquelas que se inscreverem com o mesmo nome, independente de categorias e marcas de veículos, devidamente registradas na CBA.

Artigo 9: - Para participar do campeonato de equipes, essas deverão se inscrever antes da realização da segunda PROVA, com o registro dos pilotos que delas tomarão parte. Para registro da equipe, deverão ser obedecidos os itens e procedimentos regulamentados no CDA.

Artigo 10: - Os resultados do campeonato por equipe serão computados com base na pontuação obtida pelos pilotos inscritos em cada PROVA, em sua(s) categoria(s), sendo no máximo a pontuação dos três melhores carros da equipe.

Ex: Uma equipe inscrita com 01 carro N4, 01 carro A6 e 02 carros N2, sendo que os carros da A6 e N2 venceram nas categorias e o 01 carro N4 chegou em segundo lugar em sua categoria e o outro carro da N2 chegou em sexto lugar na sua categoria, a equipe terá 42 pontos na classificação por equipes.

Artigo 11: O piloto que disputar uma ou mais PROVAS por uma equipe, e durante o campeonato transferir-se para outra equipe, poderá contar pontos pela sua nova equipe, mas os pontos adquiridos na equipe antiga permanecem na mesma.

Artigo 12: Será declarada Equipe Campeã Brasileira de Rally de Velocidade, aquela que somar o maior número de pontos, sem descartes.

CAPÍTULO IV - PROVAS

Artigo 13: Deverão estar presentes em cada PROVA, dois comissários técnicos da CBA, três comissários desportivos, sendo dois da CBA e um da FAU responsáveis pela supervisão do evento. Esses comissários deverão acompanhar atentamente e criteriosamente, todo o desenrolar das PROVAS. Um dos comissários desportivos da CBA será o presidente do colegiado de comissários da PROVA, e os comissários técnicos serão responsáveis pelas vitorias técnicas nos veículos concorrentes.

Parágrafo único: Os custos e despesas relativos aos comissários desportivos e técnicos deverão ser pagos pela FAU ou organizador responsável pela PROVA.

Artigo 14: Ao longo e no final de cada PROVA, poderão ser verificados, a critério dos



comissários técnicos, itens como suspensão, motor, transmissão, freios e carroceria dos veículos dos primeiros colocados de cada categoria e de quaisquer outros veículos.

Artigo 15: O resultado das classificações nas respectivas categorias de cada PROVA 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 dos comissários desportivos, bem como o horário de sua divulgação.

CAPÍTULO V – PREMIAÇÃO

Artigo 16: Serão declarados vencedores da PROVA em suas respectivas categorias os concorrentes que tiverem obtido o menor tempo na somatória total das PÉs (PROVAS ESPECIAIS).

Artigo 17: A título de premiação, resultado e divulgação os organizadores das PROVAS deverão dar destaque aos três melhores classificados em suas respectivas categorias, premiando os pilotos e co-pilotos presentes, com troféus condizentes com a importância da competição.

Parágrafo primeiro : Os concorrentes que terminarem a Prova deverão estar presentes até o final da entrega de prêmios, sob pena de multa de 02 ups para cada membro, desde que a premiação seja iniciada até 60 minutos do horário pré-determinado no adendo da Prova. Caso este horário não seja cumprido a organização será multada em 10 ups.

Parágrafo segundo : A premiação deverá ser encerrada até as 14 horas do Domingo. Após este horário os competidores poderão deixar representantes ou se ausentarem, exceto nas provas que coincidirem com o Campeonato Sul Americano.

Artigo 18: A premiação poderá ser realizada na rampa, logo após o prazo de 30(trinta) minutos após a chegada do último concorrente ao PARQUE FECHADO final da PROVA.

Parágrafo primeiro: Somente subirão a rampa os três carros, pilotos e navegadores melhores classificados em cada categoria.

Parágrafo segundo: Caso posteriormente haja a desclassificação de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem de direito for, caso isto não ocorra o concorrente será penalizado em 05 Ups.

Artigo 19: Serão premiados pela CBA, com troféus, os pilotos e co-pilotos Campeões e Vice Campeões de cada categoria.



CAPÍTULO VI – DESEMPATES

Artigo 20: Na hipótese de empate entre concorrentes nas classificações das PROVAS, na pontuação Final do Campeonato nas Categorias e Equipes os critérios de desempate serão na seguinte ordem;

Parágrafo primeiro: PROVAS

- 1) tiver obtido o menor tempo na primeira PE (PROVA ESPECIAL);
- 2) tiver obtido o menor tempo na segunda, terceira PE (PROVA ESPECIAL), e assim sucessivamente.

Parágrafo segundo: Campeonato de Categorias;

- 1) tiver obtido o maior número de vitórias nas PROVAS;
- 2) maior número de segundos, terceiros e assim sucessivamente;
- 3) melhor resultado na última PROVA, em que pelo menos um dos envolvidos tenha participado.

Parágrafo terceiro: Campeonato de Equipes;

- 1) maior números de pontos do melhor carro classificado;
- 2) maior número de pontos do segundo melhor carro classificado;
- 3) maior número de pontos do terceiro melhor carro classificado.

CAPÍTULO VII - CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DAS PROVAS

Artigo 21: As PROVAS deverão ter seus percursos definidos segundo os critérios abaixo:

1º - Apresentar sensíveis dificuldades, de modo a valorizar desportivamente a perícia dos pilotos e o desempenho dos veículos.

2º - Facilitar o reconhecimento do percurso por concorrentes de outros estados, que não disponham de muito tempo para fazê-lo.

3º - 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.

4º - Facilitar o fechamento das estradas pelas forças policiais.

5º - 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.



6º - Os percursos deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito, sendo proibido qualquer trecho em sentido contrário, conforme determina o CDI. Salvo os casos previstos no artigo 28, parágrafo segundo.

Artigo 22: Uma PROVA compreende um roteiro com seus percursos divididos em trechos de DESLOCAMENTOS e trechos de PES (PROVAS ESPECIAIS), coincidindo sempre os finais de um deles com o início de outro, sucessivamente.

Artigo 23: Define-se trecho de DESLOCAMENTO como a distância a ser percorrida entre dois controles horários (CH).

Artigo 24: As PEs (PROVAS ESPECIAIS), também poderão ser chamadas de SS ("special stage").

Artigo 25: As PROVAS deverão obedecer as seguintes características técnicas:

1º - Distância total das PEs (PROVAS ESPECIAIS) superior a 120 km e inferior a 150 km em cada PROVA. As medidas deverão ser acumuladas e levantadas com aparelho de medição eletrônico com precisão mínima de 10 metros e aferidos por GPS.

2º – No máximo duas ETAPAS por PROVA, com intervalo mínimo de 8 horas entre elas, de preferência somente no Sábado.

3º - O evento poderá começar na Sexta-Feira, a partir das 18:00 horas com largada promocional (a ordem desta largada deverá respeitar o mesmo critério de largada da prova) e ou Super Prime. Caso haja feriado na semana a programação poderá ser modificada com anuência da CNR. Nas largadas promocionais e coletivas de imprensa oficiais, os concorrentes deverão apresentar-se com macacão de competição, salvo casos autorizados pelos Comissários Desportivos.

Parágrafo primeiro: Defini-se como ETAPA, o trecho compreendido entre o Parque Fechado de Largada e de Chegada.

Parágrafo segundo: Caso a primeira ETAPA seja realizada no Sábado, esta deverá ter no mínimo 70% da quilometragem total da PROVA.

Parágrafo único: A PROVA que coincidir com a do Campeonato Sul Americano terá seu programa oficial divulgado através do regulamento particular emitido pela CODASUR.

Artigo 26: Para efeito de pontuação nas PROVAS deverá ser considerado;

a) Se forem cumpridos menos de 1/3 das distâncias programadas das Pes, a Prova não pontuará para o Campeonato.



b) Se forem cumpridos mais de 1/3 até 2/3 das distâncias programadas das Pes, será considerado 50% dos pontos.

c) Se forem cumpridos mais de 2/3 da distância programadas das Pes, a pontuação será total.

Artigo 27: As PEs (PROVAS ESPECIAIS), deverão ter no mínimo 2.5 km (dois quilômetros e quinhentos metros) e no máximo 25 km (vinte e cinco quilômetros) de extensão cada.

Parágrafo primeiro: Para as PEs (PROVAS ESPECIAIS), serão admitidas velocidades médias máximas de 132 km/hora, que se atingidas, impedirão a inclusão desta mesma PE para a PROVA seguinte realizada no mesmo local.

Parágrafo segundo: A superfície dos caminhos das PEs (PROVAS ESPECIAIS), deverão ser de terra. No caso de disputar-se PEs sobre asfalto (com mais de 5 km), deverá ser precedido de um PARQUE DE APOIO MECÂNICO, de 45 minutos.

Artigo 28: Nenhuma PE (PROVA ESPECIAL), poderá ser repetida na mesma ETAPA por mais de 03 (três) vezes.

Parágrafo primeiro: Cada PROVA deverá ter no mínimo 03(Três) PEs (PROVAS ESPECIAIS)e no máximo 05(cinco) PEs (PROVAS ESPECIAIS), diferentes.

Parágrafo segundo: Somente poderá ser incluída na PROVA uma PE que tenha sentido contrário a uma outra dessa mesma PROVA, se forem programados horários específicos para os reconhecimentos das mesmas.

Parágrafo terceiro: Nas PROVAS do Campeonato Sul-americano este artigo poderá ser modificado.

Artigo 29: As PEs (PROVAS ESPECIAIS) de classificação deverão ser realizadas em estradas rigorosamente fechadas ao trânsito normal, devendo a autorização para esse fechamento ser providenciada com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública locais. Além disso, e dentro da idéia de realizar PROVAS com a máxima segurança, obrigam-se os organizadores a providenciar médicos ou paramédicos, ambulâncias, equipamentos contra incêndios (extintores de no mínimo 4 kilos) e guinchos para atenderem aos eventuais acidentes, na largada de cada PE, sem custo adicional para o concorrente, até 20Km fora da especial. Acima disto o veículo rebocado deverá ser deixado em lugar seguro (posto de combustível, oficina, casa com telefone, etc). O organizador deverá providenciar um conjunto de ambulância, guincho e bombeiros extra, que deverão estar posicionados em local estratégico da prova, para uma eventual substituição de outro conjunto em caso de uma emergência.

Parágrafo primeiro: todos os itens deste artigo devem ser providenciados antes da largada do primeiro carro sob pena da não realização da ESPECIAL.

Parágrafo segundo: A disponibilização de um helicóptero para acompanhar todo o desenrolar da PROVA, apoiando em ESPECIAL o serviço médico, é aconselhável.



Artigo 30: Os problemas com fechamentos de estradas e impedimentos temporários podem resultar no atraso da ETAPA antes ou após o seu início. Esses atrasos deverão ser cumpridos no interior de uma zona de controle.

Artigo 31: Será obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre os controles e 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.

Artigo 32: Será obrigatório um ponto de radio com operador a cada cinco kilometros. O operador deverá estar identificado com o símbolo de Radio no jaleco. Os pontos de rádios deverão ser identificados no livro de bordo com o símbolo de radio e way point. Cada um destes pontos deverá ser sinalizados com duas placas com o símbolo de radio (Uma amarela cem metros antes e outra azul no ponto exato).

Artigo 33: Deverá ser criado um ponto de atendimento médico dentro das SS com distancias superiores a quinze quilômetros indicados no livro de bordo e no local com uma placa.

Artigo 34: Será obrigatório o fechamento e a abertura do percurso utilizado na PROVA, com os carros "zeros", que deverão estar sempre identificados com os adesivos oficiais do evento,

1º - 00 - com bandeira amarela, destinada ao fechamento da PE.

2º - 0 - com bandeira vermelha, destinada à liberação do percurso da PE, aos concorrentes.

3º - Carro Vassoura - com bandeira verde, destinada a liberação do percurso/PEs e recolhendo os competidores/Carros, quebrados.

CAPÍTULO VIII - RECONHECIMENTO DAS PE's

Artigo 35: Será expressamente proibida a utilização do veículo de competição pelos concorrentes inscritos, nos trechos onde se realizará a PROVA, antes do horário oficial constante do regulamento particular, sob pena de desclassificação, com exceção ao previsto para o SHAKEDOWN.

Artigo 36: Será também proibida a utilização, pelos concorrentes inscritos, de veículos que, mesmo descaracterizados de competição, trafegarem em velocidade incompatível com o trecho, causando com essa atitude, a insegurança de terceiros.

Parágrafo primeiro: O concorrente surpreendido nessa atitude pela organização da PROVA, desde que comprovado por radar ou outro equipamento similar, na presença do Comissário da CBA ou FAU, será multado em 10 UPs na primeira infração, 50 Ups nasegundainfração e no caso de reincidência será desclassificado da prova, além do que estará ainda sujeito às demais sanções previstas no CDA.



Artigo 37: Será permitido o reconhecimento (ou levantamento) do roteiro da PROVA somente nos dias e horários pré-determinados e de que respeitadas as normas de trânsito pertinentes.

Parágrafo primeiro: O livro de bordo deverá estar pronto e disponível para os concorrentes a partir das 09:00 horas da Quinta-feira de prova, na secretaria mencionada no regulamento particular, respeitando os itens abaixo;

a- Dias de levantamento – Quinta-feira a partir das 12:00hs e Sexta-feira que antecedem a prova durante todo o dia conforme descrito no regulamento particular da prova, nas provas com dois dias os levantamentos serão liberados a partir das 09:00 horas, da Quinta- feira.

b- Número de passadas - Livres;

c- Poderá haver limitação nos horários apenas quando uma SS coincidir com o SHAKEDOWN ou passar por propriedade privada, quando então deverá constar no regulamento particular da prova

Parágrafo segundo: Fica determinantemente proibido o levantamento antes da entrega do Livro de Bordo. Os infratores serão automaticamente desclassificados da PROVA, desde que devidamente comprovada a infração aos comissários.

Parágrafo terceiro: A organização da prova deverá intensificar a fiscalização dos trechos nas semanas que antecede o evento.

Parágrafo quarto: Na PROVA que coincide com a do Sul Americano, o livro de bordo deverá ser disponibilizado de acordo com o Regulamento do Campeonato Sul Americano.

Artigo 38: A organização da PROVA deverá oferecer um trecho, que poderá ser de uma PE (PROVA ESPECIAL) de no mínimo 2,0(dois quilômetros), na véspera da prova, onde em horário e ordem previamente divulgados, será permitido o teste dos veículos de competição "SHAKEDOWN". Esse trecho estará fechado, e deverá estar coberto por todas as medidas de segurança necessárias para a realização de uma SS. As duplas deverão estar devidamente equipadas com macacão e capacetes para este treino.

Artigo 39: 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.

CAPÍTULO IX - LIVRO DE BORDO

Artigo 40: 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 anexa:

1º - O início do livro de bordo deverá contar com folhas dotadas das seguintes informações:



- a) Programa da PROVA;
- b) Autorização da CBA para a realização da mesma;
- c) Comissão organizadora, inclusive os comissários;
- d) Mapas do roteiro do rally, tendo sua marca " 0,000" do Hotel Oficial;
- e) Pontuação do campeonato de rally, com exceção da 1ª PROVA do ano (opcional);
- f) Nome e recordes das PES, quando estabelecidos em edições anteriores da mesma PROVA (opcional);
- g) A explicação dos sinais e símbolos contidos e utilizados em todo o livro de bordo;
- h) Indicação de um trecho para aferição dos odômetros (opcional);
- i) Um quadro de horários contendo um resumo: setor - CH (controle horário) - nº da PE, descrição (nome das PE a que se refere a página e da PE subsequente) - km do DESLOCAMENTO, km PE - km total - tempo do setor - média do setor (km/hora) - atraso máximo do setor - hora/min do 1ª carro porcentagem de todas as distâncias totais (PE - DESLOCAMENTO - ETAPA), horário total da ETAPA - atraso máximo na ETAPA;
- 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.

2º - A montagem do livro de bordo deverá ser feita em papel 75 gramas ou superior, no tamanho A3 ou A4, permitindo uma abertura de 360 graus, e de encadernação resistente a numerosas manipulações.

3º - Cada página do livro de bordo deverá ocupar apenas o anverso de cada folha.

4º - A apresentação escrita de cada página deverá ser suficientemente livre para que os concorrentes possam inserir suas próprias marcações.

5º - O livro de bordo deverá ser confeccionado todo graficamente, em software do tipo planilha (ex.: excel, quatropro), com exceção dos desenhos, que poderão ser feitos a mão-livre.

6º - Todas as folhas devem ser paginadas, a partir do CH 01 até o último CH em ordem crescente;



7º - Todas as folhas deverão possuir um cabeçalho com todas as indicações pertinentes aos percursos de DESLOCAMENTOS e PROVAS ESPECIAIS.

8º - O cabeçalho deverá conter vários campos ou células com: nº da PROVA (ordinal), nº do CH de partida e do CH de chegada; nº da PE, nome da PE (PC ou SS) de partida (aquela que está sendo realizada) e da subsequente, km da PE, km do DESLOCAMENTO, distância total do setor (soma da PE mais o DESLOCAMENTO), tempo determinado do setor, velocidade média do setor; atraso máximo do setor e nº do setor que está sendo realizado.

9º - Logo abaixo do cabeçalho, a área destinada às referências e respectivas medições, deverá conter 5 (cinco) colunas, separadas por traços verticais contendo: distâncias - total progressiva e parcial, direção (tulipas), informações (complementar da referência, escrita ou sinalizada) e distância total regressiva.

10º - O sentido da leitura será sempre de cima para baixo.

11º - 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).

12º - Cada página deverá conter sempre seis quadros de medição, além dos 02 (dois) cabeçalhos.

13º - 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. Ex.: 1ª página de 1 ao 6, 2ª página de 7 ao 12, e assim por diante. Portanto, a PE mais o respectivo DESLOCAMENTO terá 2 (duas) páginas com 2 (duas) referências (desenhos ou tulipas). A 3ª página indicará o início de uma nova PE e de um novo DESLOCAMENTO, na medida 0,00.

14º - O ponto de origem de cada desenho (tulipa) deverá estar sempre situado em sua parte inferior.

15º - Na configuração do desenho, (tulipa) a espessura do traço indicativo da direção deverá ser reforçada em relação às dos demais traços.

16º - Em cada controle horário, de partida (IPE) e de chegada (CPE) de PROVA de classificação, de PARQUE FECHADO, ou de controle de passagem, deverá ser reproduzida a sinalização de controle do rally (placas) tal como figuram no CDI, e indicada com precisão a localização física desses controles. EX.: casa, árvore, poste, caixa d'água, etc)

17º - As PES de classificação deverão ser ressaltadas da bandeira de largada (IPE) até a bandeira de chegada (CPE) por um traço mais reforçado entre as colunas - direção e informações. Esse traço deverá ser texturizado, indicando os diversos tipos de pisos durante a PE. Para tal, deverá ser criado um padrão de textura específico para cada tipo de piso: saibro, cascalho, arenoso, etc.



18º - As medições relativas a referências localizadas a menos de 200 metros da anterior poderão figurar sem o traço de separação entre si.

19º - 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.

20º - 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.

21º - 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.

22º - As placas de sinalização de trânsito que servirem de referência, mas que não corresponderem ao roteiro do rally, figurarão enquadradas e barradas com um traço diagonal.

23º - Os pontos de exclamação deverão ser usados para indicar atenção (um ponto), atenção, muita atenção (dois pontos), atenção, perigo (três pontos).

24º - Todas as pontes, mata-burros, escolas, postos de combustível e postos telefônicos, deverão ser sinalizadas no livro de bordo.

25º - Em PROVAS noturnas, as indicações deverão ser visíveis com a luz dos faróis, bem como, a sinalização de controles do rally.

26º - Os percursos paralelos ou de ligação deverão estar indicados.

27º - O melhor tempo alcançado para a PE em edições anteriores da PROVA poderá estar indicados no livro de bordo.

28º - Os pontos de referência mais relevantes deverão ser bem destacados (ex: placa de entrada de cidade, etc).

29º - As mudanças de pavimento (de asfalto para terra, de terra para asfalto) deverão estar assinaladas por traço duplo ou texturizado de linha vertical central.

30º - Os pontos de radio fixo obrigatórios, deverão estar sinalizados no livro de bordo

31º - O cabeçalho deverá ser apresentado conforme descrição a seguir:

a) Página, nº da PE, nº CHS, nomes da PE, setor, km PE, DESLOCAMENTO e total do setor, tempo determinado do setor, velocidade média do setor, e atraso máximo do setor;



b) na 1ª coluna: distância total progressiva acumulada;

c) na 2ª coluna: distância parcial entre informações;

d) na 3ª coluna: direção (desenho da estrada);

e) na 4ª coluna: informações;

f) na 5ª coluna: distância total regressiva;

32º - É aconselhável a confecção de um livro de bordo auxiliar com roteiros alternativos de uma largada para outra e para o parque de auxílio caso necessário

Parágrafo Único - Todas as sugestões quanto à elaboração dos livros de bordo serão examinadas pela Comissão Nacional de Rally da CBA.

CAPÍTULO X - REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA

Artigo 41: O organizador da PROVA deverá enviar à CBA, ao promotor do campeonato e às federações, o regulamento particular, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias antes de sua realização, sob pena de não ser autorizada a realização da mesma.

Artigo 42: Um representante da CNR (Comissão Nacional de Rally), poderá avaliar a PROVA 30 dias antes de sua realização e poderão aprovar ou não a sua realização.

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

Artigo 43: O regulamento particular deverá ser assinado pela organização, e apresentar pelo menos as seguintes informações:

1º - Nome da PROVA e data de realização;

2º - Organizador, patrocinadores, colaboradores;

3º - Diretor da PROVA e comissão organizadora, além das autoridades da PROVA;

4º - Inscrições: local (Federação sede), datas, horários, valores;



5º - Programação da PROVA contendo datas, locais, mapas, horários, largada e chegada, reagrupamentos, parques e vistoria prévia, 2ª vistoria e vistoria final;

6º - Roteiro detalhado e mapa das ETAPAS, com as PROVAS de classificação, quilometragem e horários, que poderão ser alterados em caso de força maior, com autorização da CNR;

7º - Informação do local padrão de aferição dos cronômetros (opcional);

8º - Locais de interesse para o público;

9º - Hotel da PROVA (preço da diária) e outras alternativas;

10º - Rampa e Premiação (local e hora);

Artigo 44: 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.

CAPÍTULO XI - INSCRIÇÕES

Artigo 45: As inscrições deverão ser realizadas na Federação sede da etapa e encerradas impreterivelmente na terça-feira anterior à data de realização da PROVA, tendo o organizador o prazo de até às 20:00hs (vinte horas) de quarta-feira para a publicação da lista oficial de inscritos, com especificação das categorias em que estiverem enquadrados os veículos. Após a terça-feira, somente serão admitidas novas inscrições, com a autorização da CNR ou dos comissários desportivos.

Parágrafo primeiro: Na PROVA que coincidir com o Campeonato Sul-Americano, esse procedimento será em conformidade com o adendo específico.

Artigo 46: O valor da taxa de inscrição ficará a critério do organizador ou FAU, e deverá constar em adendo oficial, sendo que os valores máximo sugeridos são:

a) R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), até 15 (quinze) dias antes do encerramento das inscrições;

b) R\$ 1.400,00 (hum mil e quatrocentos reais), até 5 (cinco) dias antes do encerramento das inscrições;

c) R\$ 1.700,00 (hum e setecentos reais), até o encerramento das inscrições.



Parágrafo primeiro: Na PROVA coincidente com o Campeonato Sul-americano o valor da taxa de inscrição deverá ser o mesmo do Brasileiro e os concorrentes estarão automaticamente inscritos no Sul-americano.

Artigo 47: 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 e não estará incluído no valor da taxa de inscrição.

Artigo 48: O comitê organizador poderá recusar uma inscrição, desde que justifique formalmente os motivos para tal, e que tenha a anuência da CBA.

Artigo 49: 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 CBA.

Artigo 50: A substituição do piloto só poderá ocorrer até o início da vistoria técnica, por motivo de força maior e do co-piloto até 02 horas antes da largada oficial da prova, expressamente autorizada pelo diretor da PROVA e com anuência dos comissários desportivos.

Artigo 51: A substituição do veículo, até 3 (três) horas antes da largada de cada PROVA será permitida, desde que o veículo passe pela vistoria técnica prevista para antes do PARQUE FECHADO de largada da mesma.

Artigo 52: Os tripulantes de cada veículo poderão revezar-se na pilotagem do mesmo, desde que habilitados pela CBA. Essa troca somente poderá ser realizada no PARQUE FECHADO anterior ao início da ETAPA, com autorização expressa dos comissários desportivos. A pontuação ao final da PROVA será atribuída ao piloto e ao co-piloto registrados na ficha de inscrição original.

CAPÍTULO XII - CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS/CO-PILOTOS)

Artigo 53: Os termos "concorrente", "piloto", "co-piloto" e "tripulação" ficam assim oficialmente definidos:

1º - Concorrente: toda pessoa física ou jurídica inscrita em uma competição, portador de licença concedida pela CBA.

2º - Piloto: pessoa física responsável pela condução do veículo, devendo ser portadora de Cédula Desportiva Automobilística concedida pela CBA e da Carteira Nacional de Habilitação.

3º - Co-piloto (navegador): pessoa física inscrita como segundo da tripulação de um veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística concedida pela CBA, e podendo ser o segundo condutor, desde que habilitado com a Carteira Nacional de Habilitação.



4º - 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.

Artigo 54: Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente pelo piloto e co-piloto. 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.

Artigo 55: Os veículos que não se enquadrarem ao regulamento vigente, poderão participar, a critério do organizador local, com anuência da CNR/CBA, em uma categoria “Especial”. A premiação será a critério do organizador, sendo que a pontuação não será válida para o Campeonato Brasileiro. Estes veículos deverão largar após o grid oficial.

CAPÍTULO XIII - MÍNIMO DE PARTICIPANTES

Artigo 56: Para que o concorrente tenha para si atribuída a totalidade dos de seus pontos em uma categoria na PROVA, basta haver um veículo, que participe efetivamente da mesma, salvo o disposto para as categoria N2 Light e A6. (em conformidade com o artigo 6 deste regulamento).

Artigo 57: Para efeito de validade de sua pontuação no final do campeonato (Campeões e Vices), o concorrente deverá ter participado de mínimo 06 provas se o Campeonato tiver 08 provas e no mínimo 05 se o Campeonato tiver 07 provas..

CAPÍTULO XIV - VEÍCULOS ADMITIDOS E HOMOLOGADOS

Artigo 58: Todos os veículos, das categorias abaixo relacionadas, poderão participar das provas do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2009. Somente as categorias descritas no Artigo 6 – Parágrafo primeiro e segundo, terão direito a disputa pelo título do Campeonato.

1º - Todos os veículos deverão ter sua ficha de homologação devidamente regularizada junto a CBA, CODASUR ou FIA.

Parágrafo Único - Os veículos nacionais do grupo N, que não possuam suas fichas de homologação, poderão disputar o campeonato, devendo apresentar o manual do fabricante do veículo, que será utilizado nas vistorias.



2º - Serão admitidos veículos homologados pela CBA, CODASUR e FIA, nos grupos "N" e "A".

Os veículos grupo "A", sem ficha de homologação e ou cuja fabricação foi paralisada a mais de cinco anos, não poderão participar do campeonato.

Artigo 59: Os veículos destes grupos "N" e "A" deverão ser agrupados nas seguintes classes:

1º - Grupo N:

- a) Classe 1 - até 1.400cc;
- b) Classe 2 - de 1.401 até 1.600cc,
- c) Classe 3 - de 1.601 até 2.000cc,
- d) Classe 4 - de 1.601 até 2.000cc, 4 x 4 turbo,

Parágrafo Único – Os veículos do grupo N deverão respeitar os pesos nominativos informados pelos fabricantes e/ou constante na ficha de homologação

2º - Grupo A:

- a) Classe 5 - até 1.400cc; peso mínimo 720kg (até 1000cc), 790kg(entre 1001 e 1150cc) e 840kg (entre 1151 e 1400cc);
- b) Classe 6 - de 1.401 até 1.600cc, peso mínimo 920kg;
- c) Classe 7 - de 1.601 até 2.000cc, peso mínimo 1000kg;

Parágrafo primeiro: É recomendável a leitura pormenorizada de toda a regulamentação CDI da FIA nos grupos "N", e "A" e de acordo com o Artigo 64 deste regulamento.

Parágrafo segundo: Os veículos que não se enquadrarem nas discriminações acima, caberá a CBA sua participação no Campeonato.

Parágrafo terceiro: Os veículos com comandos variáveis poderão participar do campeonato brasileiro de rally de velocidade, no grupo n, porem após sua primeira participação poderão sofrer algumas restrições/ou exigências após análise do ctdn/cba.

Parágrafo quarto: A ordem crescente das categorias para divulgação e largada é a seguinte: N4, N3, A6, N2 e N2 Light.

Artigo 60: O regulamento técnico será o que se detalha o Anexo "J" do anuário da FIA – Federação Internacional de Automobilismo 2009 artigo 254 para os autos de Rally no grupo "N" e "A", com as extensões, restrições específicas que se anexam e a regulamentação técnica abaixo:

- 1) Combustível livre;
- 2) Pneus;



- a) O tipo de pneus é livre, sendo proibido o uso de mousse e cravos.
 - b) Os pneus deverão ter sulcos com profundidade de no mínimo 2mm.
 - c) Os carros de competição poderão levar no máximo 2 (dois) estepes.
- 3) Preparação dos veículos, conforme regulamento FIA, obedecendo ainda o seguinte:
- a) Fica proibido o uso de kit-car;
 - b) É livre o coletor de escapamento dos veículos da categoria A6.
 - c) Fica liberado o uso de dispositivo aerodinâmico, fornecidos originalmente com os modelos/marcas.
 - d) É permitido aos veículos da categoria N4, confecção de pára-lamas, aerofólio traseiro, spoiler dianteiro, pára-choques, capôs dianteiro e traseiro em fibra de vidro, desde que o peso original seja respeitado.

EXTENSÕES E RESTRIÇÕES AO REGULAMENTO ANEXO "J" GRUPO N FIA APLICÁVEIS AO CBR 2009 GRUPO N (HOMOLOGAÇÃO NACIONAL) VÁLIDO SOMENTE PARA AS CATEGORIAS N2 Light, N2 E N3

CATEGORIA N2 Light, N2 e N3:

SUSPENSÃO

Permitido rótulas nas colunas, como indica o capítulo 6.3 do artigo 254 do anexo j para veículos de produção(grupo n) na extensão para rallys.

MOTOR

Somente a CNR/CBA, poderá autorizar a homologação de um veículo com um motor de uma potência nominal maior de 115 HP DIN para as Categorias N2 Light e N2; e potência nominal maior de 145 HP DIN para a Categoria N3 . Para isto poderá adicionar peso aos mesmos.

ESCAPE

É permitido retirar o catalizador e os silenciadores. O restante do tubo de escape deverá cumprir com o indicado no anexo J artigo 254 capítulo 6.1 Escape.

CAIXA DE MARCHAS

- Os veículos que não tiverem sua ficha de homologação, não é autorizado o indicado nos capítulos 6.2.2 e 6.2.3 do Artigo 254 do Anexo J FIA 2007., de tal modo que: não está autorizado a utilização de um diferencial(Coroa e Pinhão) e uma relação de Engrenagens(1, 2, 3, 4 e 5 marchas) de câmbio, diferente da utilizada no veículo original .



Este segundo diferencial (Relação Coroa e Pinhão) e a relação de engrenagens(1, 2, 3, 4 e 5 marchas) de marchas deverá estar devidamente homologado e especificado como opção na ficha de homologação do veículo.

- Uma vez inscrita esta segunda relação, será a definitiva para todo o resto do campeonato, e não poderá trocar ou homologar outra.
- Cada competidor terá a opção de colocar um dos diferenciais em qualquer dos câmbios homologados. Um será obrigatoriamente o original do veículo, e o outro será o indicado na ficha de homologação como VO.
- O uso de qualquer destas duas relações, é livre em cada prova.
- Não é permitido o uso de diferencial auto-blocante indicado no capítulo 6.2.3 do Artigo 254 do anexo J FIA 2007, para as categorias N2 Light e N2.

FICHA DE HOMOLOGAÇÃO

É obrigação de cada participante do cbr2009 apresentar à cnr a ficha de homologação completa e com todos os dados técnicos do veículo participante.

Qualquer outra modificação não indicada expressamente aqui e nem no anexo "j" artigo 254 da fia para o grupo n vigente em 2009 não será aceita.

Estas extensões ou restrições não são necessariamente válidas para participar em uma prova do campeonato sul-americano(codasur) no grupo n.

CAPÍTULO XV - ITENS DE SEGURANÇA

Artigo 61: Todos os veículos deverão estar equipados com dispositivos de segurança obrigatórios, prescritos no artigo 253 do anexo "J" do CDI da FIA, em ESPECIAL os mais importantes a seguir relacionados:

- 1 - Travas de segurança nos capôs;
- 2 - Instalação do sistema antichama completo;
- 3 - Instalação da chave geral interna e externa, para todos os grupos;
- 4 - Uso de bancos de competição homologados FIA ou CBA;
- 5 - Uso de cintos de segurança 3 (três) polegadas e 05 pontos , homologados FIA ou CBA;
- 6 - Instalação do arco de segurança com desenho e especificações de acordo com o anexo "J" (Santo Antônio) ou homologados;
- 7 - Uso de capacetes homologados FIA/CBA ou INMETRO;



8 - Uso de vestimenta antichama homologada FIA ou CBA; Piloto (Macacão, Luvas e Sapatilhas), Navegador (Macacão e Sapatilhas) e balaclavas para concorrentes que possuam barba;

9 - Obrigatório uso de películas de transparência, nos vidros laterais e traseiros, conforme leis de trânsito;

10 - Obrigatório levar uma bandeira amarela (identificada com o nome do piloto) no tamanho de 50cmx50cm dentro do veículo de competição, para sinalização em caso de acidente; EX; Colocar a bandeira (sempre que possível) 50mts antes, no mesmo lado em que o veículo estiver acidentado ou parado.

Artigo 62: Em caso de acidente, a tripulação do veículo acidentado será obrigada, na medida do possível, a sinalizar a gravidade da situação aos próximos três primeiros concorrentes, conforme previsto no Artigo 40, inciso 1, letra "k". A bandeira amarela descrita no Artigo 61, número 10, deverá ser colocada (se possível), 50 metros antes do acidente, no mesmo lado em que o veículo esteja parado.

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

Parágrafo segundo: Aos concorrentes que por ventura necessitaram prestar socorro, lhe será outorgado o melhor tempo obtido pelo concorrente nesta SS (especial) caso ela seja repetida, no mesmo dia (ex. 01), caso contrário será concedido o tempo obtido pelo competidor classificado na SS (especial) a qual ocorreu o fato, na mesma posição onde o concorrente obter na próxima SS ou na anterior, caso seja a última, desde que este atendimento seja comprovado pela organização da prova.

Exemplo:

01 - Concorrente nº 05 – fez 12m01s12” na SS X1; na SS X2 ele parou para atender um concorrente e na SS X3 fez 12m12s09” – ele receberá o tempo de 12m01s12” na SS X2.

02 – Concorrente nº 05 – na SS Y parou para atender um concorrente, esta SS Y não se repete na etapa. Na SS A seguinte (ou anterior se a SS Y foi a última), ele chegou em 4º lugar, ele receberá o mesmo tempo do concorrente classificado em 4º lugar na SS Y.

CAPÍTULO XVI - VISTORIA, PARQUE FECHADO E APOIOS MECÂNICOS

VISTORIA:

Artigo 63: Toda a PROVA deverá ser precedida de uma vistoria técnica, efetuada pelos comissários técnicos. A vistoria prévia será em 2 (dois) períodos com horários definidos no regulamento particular da prova.



Artigo 64: As verificações nessa vistoria prévia serão de ordem geral:

1º - 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, CNH da dupla.
- d) certificado de licença do veículo atualizada, acompanhados de autorização do proprietário com firma reconhecida em cartório, quando o veículo não for de propriedade de um dos componentes da dupla;
- e) Uma foto 3x4 do piloto e co-piloto;

2º - Verificação técnica: deverá ser efetuada de conformidade com a ficha de vistoria, e deverá observar em ESPECIAL:

- a) Ficha de homologação do veículo (FIA, CODASUR ou CBA);
- b) Elementos de segurança em conformidade com o anexo "J" da FIA aparente com grupos "N" e "A";
- c) Fixação dos adesivos oficiais, numerais e da publicidade;
- d) Fixação do passaporte, no vidro lateral direito do veículo (opcional);
- e) Passaporte do veículo (fornecido pela CNR na primeira prova), na falta deste, será emitido outro passaporte e o concorrente será penalizado em 01UP.

Parágrafo único: 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.

Artigo 65: 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 que a vistoria não será realizada.

Parágrafo primeiro: Para se submeter à segunda vistoria (caso o veículo não passe ou não se apresente na primeira), independente do motivo, o concorrente será multado no valor correspondente em até 2 {duas} UPs.

Artigo 66: Ao constatar que um veículo ou um concorrente (piloto ou co-piloto) 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.



Artigo 67: Só poderão largar os veículos que tiverem sido aprovados na vistoria. Eles deverão ostentar obrigatoriamente o selo correspondente.

Artigo 68: 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 reclamações contra eles. Os concorrentes deverão estar obrigatoriamente, munidos da ficha de homologação do veículo em questão, sob pena de desclassificação.

Artigo 69: Ao término da PROVA poderão ser vistoriados os primeiros classificados de cada categoria. A critério do comissário técnico.

PARQUE FECHADO:

Artigo 70:

Serão considerados Parques Fechados, todas as zonas de controle.

1º - Nos horários de entrada e saída dos parques fechados, deverá estar presente um comissário da PROVA.

2º - Será opcional ao organizador a realização do PARQUE FECHADO anterior à primeira largada, com início no máximo 30 (trinta) minutos antes da hora prevista para a largada do primeiro veículo. Todos os atrasos no acesso a esse parque inicial serão penalizados com multa de 01 (uma) UP. 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.

Parágrafo primeiro: Caso o veículo ultrapasse este tempo, o concorrente será penalizado em mais 10 (dez minutos) a ser somado ao seu tempo total de PROVA e deverá largar após o último carro.

Parágrafo segundo: Na PROVA que coincide com a do Campeonato Sul Americano valerá o regulamento Codasur-FIA.

3º - Com exceção dos trinta minutos do PARQUE FECHADO anterior à largada da PROVA, quando houver, e o descrito no inciso 9º deste artigo, em todos os demais, o percurso compreendido entre o controle horário anterior e o subsequente até o local determinado para ingresso do veículo não será considerado PARQUE FECHADO, mas sim um DESLOCAMENTO.

4º - 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.

5º - O concorrente poderá receber auxílio de terceiros e usar até uma bateria externa, a critério do comissário e por ele fiscalizado. Também 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).

6º - Nos parques fechados serão proibidos quaisquer reparos nos veículos, abrir capôs, 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, que 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.

7º - Nos parques fechados, poderão ser trocados os pára-brisas dianteiro e traseiro com ajuda externa, sendo que este reparo deve ser realizado antes da hora de abertura do parque fechado de largada e com a fiscalização de um comissário.

8º - Em todo intervalo entre ETAPAS e nos intervalos para reagrupamento, os veículos deverão ser recolhidos ao PARQUE FECHADO, assim como no encerramento da PROVA.

Parágrafo único: Após o Parque Fechado entre as ETAPAS, deverá ser outorgado um tempo de no mínimo 20 (vinte) minutos para que seja realizado o apoio mecânico. Caso seja feita somente a largada promocional e Parque Fechado, este Parque deverá ser de no máximo uma hora, a partir do horário ideal de entrada do último concorrente no Parque.

9º - Após a última PE (no "stop" ou DESLOCAMENTO), os veículos poderão ser lacrados a critério do comissário técnico, e enviados ao PARQUE FECHADO final.

10º - O concorrente poderá largar em horário posterior ao anteriormente determinado com novo horário de largada e devidamente penalizado, desde que esse atraso não ultrapasse 10 (dez) minutos. Após esse prazo, o concorrente será automaticamente desclassificado.

11º - 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 reclamação.

12º - Os concorrentes poderão ingressar 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.



APOIOS MECÂNICOS:

Artigo 71:

Parágrafo primeiro: A quilometragem total máxima entre os apoios mecânicos e as PEs (PROVAS ESPECIAIS), será fixado em 60kms.

A quilometragem máxima entre Apoios mecânicos e ou abastecimentos não poderá ser superior à 100kms, incluindo-se deslocamentos e PEs.

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.

Parágrafo terceiro: Deverá ser adotado o “Flexi-Service”, em todas as etapas do CBR.

CAPÍTULO XVII – CONTROLES e PENALIZAÇÕES

Artigo 72: Serão considerados "controles", os controles horários (CH), os controles de passagem (CP), de reagrupamento (RG), de neutralização (NT), partida e chegada das PES (PROVAS de classificação).

Artigo 73: Todos os controles deverão ter suas localizações exatas assinaladas no livro de bordo.

1º - A sinalização dos controles deverá seguir obrigatoriamente as regras internacionais.

2º - Todo o horário da PROVA e dos concorrentes deve ser controlado em horas, minutos, segundos e décimo de segundo.

3º - Todos os controles deverão ter obrigatoriamente:

a) Um chefe dotado de identificação, e tantos controladores quantos necessários para o bom desempenho dessa função.

b) Relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente nos finais de PE.

c) É obrigatório o uso de fotocélulas.

Artigo 74: 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.

1º - Todas as anotações de tempo nas cartelas deverão ser efetuadas exclusivamente pelos controladores. Entretanto, a responsabilidade por essas anotações será do concorrente.



2º - O organizador deverá fornecer uma cartela para cada Etapa (dia) de prova.

3º - 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 PE;

b) nº do setor;

c) nº dos CH de controle na mesa, CH de largada e CH de chegada;

d) distância da PE e do DESLOCAMENTO, e o tempo de DESLOCAMENTO do setor.

4º - A inutilização (rasura) ou extravio da cartela de controle implicará numa penalização mínima de 05 minutos podendo ir até sua desclassificação.

5º - Procedimento do início técnico da PROVA e controle de largada do primeiro carro do PARQUE FECHADO de largada(quando houver):

a) 10 (dez) minutos antes de seu horário de partida, o concorrente terá a autorização para ingressar no PARQUE FECHADO, recebendo do fiscal sua cartela de controle, com o horário oficial da PROVA, podendo a partir deste momento entrar em seu veículo;

b) Nesse PARQUE FECHADO deverão estar posicionadas as placas referentes ao início da zona de controle no interior do parque (placa de fundo amarelo com um cronômetro); em seguida, a placa do controle - mesa (placa de fundo vermelho com um cronômetro); finalmente, a indicação do final da zona de controle ou do parque de largada (placa de fundo amarelo com 03 traços em diagonal);

c) 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 e o oficial deverá fornecê-lo;

d) Depois de ingressar na zona de controle o concorrente deverá entregar sua cartela ao controlador na mesa de controle, que estará sinalizada por uma placa de fundo vermelho com relógio, e recebê-la de volta 30 (trinta) segundos antes de seu horário de partida;

e) Sua partida será controlada conforme largada de (CHP), pelo controlador da mesa;

f) O intervalo de tempo entre os veículos para a largada deverá ser em minutos;

6º - No controle horário de uma PE, o início da zona de controle será sinalizado com a placa do relógio (placa de fundo amarelo com um cronômetro) e em seguida a mesa (placa com fundo vermelho com um cronômetro).



Parágrafo primeiro: 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 partida (reagrupamento). Durante este tempo, os veículos estarão em regime de Parque Fechado.

Parágrafo segundo: Neste momento e em qualquer zona de controle ou de Parque Fechado serão proibidos quaisquer reparos nos veículos, tais como; abrir capôs, calibrar pneus, abastecimentos, troca de peças, lubrificantes ou acessórios, etc... .

A inobservância desta proibição, o concorrente será penalizado no mínimo com 10 minutos, podendo ir até sua desclassificação.

7º - Nos controles horários de uma PE, o concorrente terá exatamente 59 (cinquenta e nove) segundos para efetuar a apresentação da cartela ao controlador, de forma que seu horário seja registrado sem penalização.

Exemplo: se um concorrente tiver seu horário de chegada a um CH 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 primeiro: Para facilitar a operação, será permitido que o concorrente ingresse na zona de controle (placa de fundo amarelo com um cronômetro), 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.

8º - No controle de largada, o intervalo entre a chegada de um concorrente a um controle horário de sua partida para a PROVA de classificação seguinte, será no mínimo de 03 (três) minutos.

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. Nas provas coincidentes com Campeonatos superiores, esta regra não se aplicará.

9º - Nas largadas das PROVAS ESPECIAIS (PES ou PCS ou SSS), 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 partida. 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 05 (cinco) segundos.



10º - A cada fração de minuto de adiantamento ou atraso que resultar do controle do concorrente corresponderá uma penalização, conforme descrito no inciso 11º.

11º - **Penalizações em tempo:**

a) em caso de adiantamento, a penalização será contada sempre em minuto cheio. Ex.: para 01 (hum) minuto e 10 (dez) segundos de adiantamento = penalização de 02 (dois) minutos. Horário Ideal de controle, 11:56:00, se o concorrente controlar as 11:54:50 terá 02(dois) minutos de penalização.

b) em caso de atraso, a penalização será convertida de cada minuto ou fração de atraso, para 10 (dez) segundos penalizados. Ex.: para 01 (hum) 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 11:58:10 terá 20(vinte) segundos de penalização.

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

12º - As penalizações por adiantamento ou atraso serão irrecuperáveis.

13º - O total de penalizações por atraso em controle de largada no CHP em cada ETAPA, até cada 60 (sessenta) segundos (hum minuto) correspondam a 10 (dez) segundos.

Exemplo: se a penalização por atraso máximo no setor for de 10 (dez) minutos (quadro superior de cada folha do livro de bordo), o concorrente estará desclassificado se somar naquele setor 10 (dez) minutos e 01 (hum) segundo. Esse atraso não mais será convertido em penalização, pois terá ultrapassado o limite regulamentar. Se o atraso for de 09 minutos e cinqüenta e nove segundos, ele não estará desclassificado, e sua penalização será convertida para 01 (hum) minuto e 30 (trinta) segundos.

14º - Os limites de penalizações por setor, por ETAPA e o limite total de penalizações de toda a PROVA serão definidos no regulamento particular. Se o concorrente ultrapassar esses limites, estará automaticamente desclassificado, mesmo que tiver outras penalizações por adiantamento.

15º - No CHP, a largada "queimada" será penalizada conforme o seguinte critério:

a) 0,3 até 01 (hum) segundo = penalização de 10 (dez) segundos;

b) 01,1 até 02 (dois) segundos = penalização de (hum) 01 minuto;

c) 02,1 até 03 (três) segundos = penalização de (três) 03 minutos;

d) acima de 03 (três) segundos: a critério dos comissários desportivos.

Parágrafo único: Se ocorrer atraso de mais de 30 (trinta) segundos para a largada após o sinal do largador, o veículo deverá 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 PE em questão, sendo o veículo considerado desclassificado.

16º - Nos finais das PROVAS de classificação, a chegada será "lançada" e a cronometragem deverá ser eletrônica, através de foto células (obrigatório), podendo ser efetuada por fiscais posicionados exatamente na referência física de término da PE (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 PE.

Parágrafo único: O fornecimento dos tempos aos concorrentes nos finais das PROVAS de classificação poderá ser efetuado, sendo obrigatório, entretanto, a parada do concorrente para que o controlador anote o horário de chegada e ou viste sua cartela. Os veículos deverão deixar a zona de controle com os dois tripulantes em seu interior. Caso isto não ocorra, os concorrentes serão penalizados em 03 (três) ups, na primeira infração; 05 (cinco) ups na segunda infração e 10 ups e desclassificação na terceira infração.

CAPÍTULO XVIII - CIRCULAÇÃO

Artigo 75: a ordem de largada das PROVAS será definida da seguinte forma:

1º - De acordo com a classificação do campeonato anterior ou daquele em andamento, de conformidade com as classes e grupos, respeitando-se o "handicap" dos pilotos.

2º - Para pilotos que não constem da classificação anterior, sua posição de largada será de acordo com sua classe e grupo e de seu "handicap" descrito em seu prontuário desportivo.

3º - Para a segunda ETAPA de cada PROVA, a ordem de largada será de acordo com a classificação da etapa anterior, respeitando-se o espaço de dois minutos para os pilotos com "handicap" desportivo.

4º - Todas as largadas poderão ser remanejadas pelos Comissários Desportivos, se assim julgarem necessárias.

5º - A organização poderá promover, objetivando fins promocionais, um super prime antes do início da primeira PE ou no final da PROVA, com distância não inferior a 800 metros. O tempo nela obtido não poderá ser somado ao das PES da PROVA e não valerá para definir a ordem de largada. Será obrigatória a participação dos concorrentes desde que especificada no regulamento particular.

Parágrafo único: Quando o concorrente não participar do "super-prime" promocional, ele será penalizado em 5 (cinco) ups.

6º - Qualquer classe ESPECIAL ou concorrentes locais não inscritos na PROVA do Campeonato Brasileiro, deverá obrigatoriamente largar sempre após todos os concorrentes participantes do campeonato brasileiro, em todas as PROVAS.



Artigo 76: A organização de cada PROVA deverá fornecer aos concorrentes os adesivos com os números de identificação dos veículos. A numeração não implica na ordem de largada, que será definida pelos critérios do art. 87 supra mencionado.

Artigo 77: Nas provas realizadas em duas ETAPAS, o concorrente que abandonar a primeira ETAPA, poderá largar para a segunda ETAPA, contando-se os tempos das PE s da seguinte forma:

a) Receberá o pior tempo da sua categoria mais cinco minutos em todas as PE s que deixou de completar e em obtendo classificação elegível de pontuação ao final da prova, receberá a metade dos pontos atribuídos normalmente àquela classificação.

Os competidores deverão colocar seus carros no parque fechado de largada da segunda etapa trinta minutos antes da largada do primeiro carro para a segunda etapa.

b) O concorrente que abandonar na segunda ETAPA, poderá pontuar na prova contando-se os tempos das PE s da seguinte forma:

Receberá o pior tempo da sua categoria mais cinco minutos em todas as PE s que deixou de completar e em obtendo classificação elegível de pontuação ao final da prova, receberá a metade dos pontos atribuídos normalmente àquela classificação.

Parágrafo Único: Os competidores deverão colocar seus carros no parque fechado do final da PROVA.

Artigo 78: O intervalo entre os concorrentes deverá ser de 02 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros e a critério da organização da PROVA, de 01 (hum) ou 02 (dois) minutos entre os demais.

Estes intervalos só poderão ser alterados a critério dos Comissários Desportivos ou pelo Diretor de Prova, com a anuência dos Comissários, caso haja necessidade.

Parágrafo único: No caso de um piloto ter prioridade FIA, CODASUR ou CBA, em qualquer classe em que estiver participando e o mesmo não estiver entre os 20 (vinte) primeiros, se deverá respeitar sempre o intervalo de 02(dois) minutos com relação ao veículo que o precede.

Artigo 79: Nas PROVAS realizadas em piso de asfalto, o intervalo poderá ser de 01 (hum) minuto.

Artigo 80: Será expressamente proibido o trânsito de carro de apoio nos trechos das PEs, 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.

Artigo 81: Os concorrentes deverão obedecer rigorosamente o roteiro (sentido da PROVA) descrito no livro de bordo, mesmo nos DESLOCAMENTOS, sob pena de multa, até desclassificação, bastando para tal o testemunho de uma autoridade nomeada pela organização da PROVA, e chancelada pelos comissários desportivos:



- a) Primeira infração - multa de 5 Ups
- b) Segunda infração - multa de 20 Ups
- c) Terceira infração - desclassificação

Parágrafo único: Na prova valida pelo Campeonato Sul Americano prevalece o Regulamento Codasur.

Artigo 82: Se a PE de classificação for interrompida em razão de algum impedimento, ficará valendo o tempo de acordo com as normas abaixo:

1º. - Se nenhum carro largou a especial, as cartelas dos concorrentes deverão ser retidas pelo controlador e o intervalo de tempo entre a chegada e a saída dos concorrentes deverá ser ampliado conforme as necessidades do momento. Este atraso está limitado ao máximo de 1 (uma) hora, após o qual a prova especial será automaticamente cancelada.

2º - Para os veículos que tiverem largado antes da interrupção, e tiverem conseguido concluir a PE, serão computados normalmente os seus tempos.

3º - Para os veículos que tiverem largado na PE de classificação e forem impedidos de continuarem, e os que não largaram na PE, deverá ser usado o mesmo critério contido no Artigo 62 - Parágrafo Segundo.

4º - Na hipótese de um veículo estranho à PROVA ingressar na PE de classificação e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada), deverá ser usado o mesmo critério contido no Artigo 62 – Parágrafo Único. inciso 3º deste artigo, desde que seu tempo seja superior ao obtido na volta anterior ou superior ao pior de sua classe.

5º - Na hipótese de algum veículo não ter seu tempo cronometrado ao final de uma ESPECIAL, por problemas de organização, lhe será outorgado o melhor tempo de sua categoria ou a especial poderá ser cancelada.

Artigo 83: Os apoios mecânicos somente poderão ocorrer nos locais indicados no livro de bordo, ou em adendos pertinentes ao assunto e a inobservância desta exigência será punida com a desclassificação do concorrente.

1º - Esses locais poderão ter ou não controle horário.

2º - 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.

3º - 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 o concorrente será penalizado com o mínimo de 10 minutos podendo ir até sua desclassificação.

Parágrafo único: No momento do abastecimento dos veículos de competição nos apoios mecânicos, deverá estar posicionado junto ao veículo, um membro da equipe concorrente, munido de extintor de incêndio adequado a esse tipo de situação, e preparado para agir imediatamente caso seja necessário.

Artigo 84: 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 controles 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 CNR da CBA.

CAPÍTULO XIX - DO RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO

Artigo 85: Durante o desenvolvimento da PROVA, os concorrentes deverão obedecer as normas do trânsito em vigor em todo o trajeto. Toda infração cometida contra o mesmo será penalizada pelos comissários da seguinte forma:

1º - primeira infração: 02 (duas) UPs;

2º - segunda infração: 03 (três) UPs;

3º - terceira infração: desclassificação do concorrente

As infrações acima citadas independem das aplicadas pelas autoridades de trânsito

Artigo 86: Os concorrentes que danificarem placas de sinalização de trânsito quer seja nos trechos de DESLOCAMENTO, quer seja nos trechos de PES, poderão ser penalizados até com a desclassificação.

CAPÍTULO XX - IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

Artigo 87: Os organizadores deverão fornecer aos participantes, duas placas adesivas de 30 x 30 cm., na cor branca que conterão os números de competição e espaço para os nomes dos integrantes da tripulação.

Estes números deverão ser mantidos no veículo durante todo campeonato. Os números deverão ser impressos em alaranjado (Vinil Gold Max Laranja Cód. 210, marca Imprimax ou similar) e terão altura de 14 cm. E largura do traço de 2,2 cm. A fonte dos números é Arial black sem negrito.



Estas placas deverão ser colocadas em ambos os lados do veículo, nas janelas laterais traseiras.

O nome e tipo sanguíneo do piloto, bem como a bandeira que represente sua nacionalidade serão afixados na placa do lado esquerdo em fonte Arial black em vinil preto, com altura de 4 cm. e largura de traço de 1 cm.

O nome, tipo sanguíneo e bandeira do co-piloto, serão afixados na placa do lado direito da mesma forma descrita acima.

Os nomes da tripulação e a bandeira deverão ser fornecidos pelo próprio competidor.

O espaço acima do número de identificação do veículo está reservado para a publicidade do campeonato e ou da prova.

Artigo 88: A numeração dos veículos será conforme distribuição feita pela CNR-CBA, no início do ano vigente e não implicará na ordem de largada. Os concorrentes que se inscreverem após o prazo normal receberão a numeração disponível pela organização da prova.

Parágrafo primeiro: A relação dos números de cada concorrente inscrito deverá ser divulgada em boletim oficial, na data anterior à do início de cada PROVA.

Parágrafo segundo: Nas PROVAS que forem coincidentes com o Campeonato Sul Americano, a numeração poderá ser alterada, obedecendo ao critério de prioridades internacionais da CODASUR e da FIA.

CAPÍTULO XXI - RESUMO DAS PENALIZAÇÕES

Artigo 89: 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.

CAPÍTULO XXII - RECLAMAÇÕES

Artigo 90: 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 CBA, conforme CDA.

Artigo 91: As reclamações deverão ser encaminhadas ao diretor da PROVA, e na ausência deste, aos comissários desportivos, nos prazos abaixo relacionados:

1º - Desportivas, relativas a inscrições, distâncias e percursos: deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após o prazo de vistoria técnica.

2º - Técnica: no prazo de até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente a um controle, (final da PE ou final da ETAPA, no acesso de entrada do PARQUE FECHADO final).



Parágrafo primeiro: as equipes cujos veículos estiverem envolvidos em reclamações técnicas deverão ser responsáveis pela desmontagem e montagem de seus veículos e deverão estar com a ficha de homologação própria.

Parágrafo segundo: No caso de reclamação técnica, todos os itens reclamados serão vistoriados igualmente no veículo do reclamante quanto no do reclamado.

3º - 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 PE ou final da PROVA, no acesso de entrada do PARQUE FECHADO final).

4º - 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.

Artigo 92: Se uma reclamação desportiva for considerada procedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será imediatamente devolvido ao mesmo.

Artigo 93: Se a reclamação desportiva for considerada improcedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será revertido para a CBA.

CAPÍTULO XXIII - PUBLICIDADE

Artigo 94: A fixação dos adesivos oficiais dos patrocinadores e colaboradores da PROVA 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 PROVA deverá identificar os veículos de Imprensa e os de Apoios Mecânicos (Auxílios), e o uso desta será obrigatório sob pena de não poderem circular nas áreas do evento.

Artigo 95: Deverão ser reservados os seguintes espaços, nos veículos participantes, para a organização:

- 1 - Espaço no pára-brisa dianteiro, com altura mínima de 15cm.
- 2 – Dois espaços de 30 x 60cm, nas laterais, na parte frontal das portas dianteiras;
- 3 - Espaço de 15 x 15cm, nos pára-lamas dianteiros, para a colocação do adesivo CBA;
- 4 – Dois espaços frontais de 10 x 20 cm, (para-choque dianteiro);
- 5 – Dois espaços traseiros de 10 x 20 cm, (para-choque traseiro);



Artigo 96: A constatação da falta de publicidade durante ou no final da ETAPA/PROVA, implicará em multa no valor de até 10 (dez) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante, em separado.

Parágrafo único: Caso o (os) adesivos caiam pôr motivos outros, chuva, barro, etc., o concorrente deverá informar a organização que deverá lhe fornecer outro.

Artigo 97: Caso o concorrente seja patrocinado por uma empresa com marca conflitante com a de um dos patrocinadores da PROVA ou do campeonato, ele poderá ser dispensado de fixar a publicidade que venha a representar conflito, desde que apresente o contrato de patrocínio e que este contrato preveja proibição de patrocinador conflitante, mediante o pagamento de três vezes o valor da inscrição paga pelo concorrente.

Este valor será revertido para o organizador ou patrocinador que tenha sua marca excluída.

CAPÍTULO XXIV - DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 98: A organização técnica das PROVAS caberá à CBA, ou a quem ela nomear. Caso haja a participação de um clube na organização de uma PROVA, este deverá ser indicado pela FAU responsável.

Parágrafo único: O não cumprimento das obrigações da organização dentro dos prazos acordados neste, implicará em falta grave perante aos concorrentes, CNR e CBA.

Artigo 99: A CNR/CBA supervisionará a organização de todas as PROVAS, através de seus comissários desportivos ou representante nomeado para tal.

Artigo 100: Os percursos escolhidos para as PES (PROVAS ESPECIAIS), não poderão abranger estradas particulares sem a devida autorização dos proprietários. Esta norma se estende também aos reconhecimentos e levantamentos.

Artigo 101: O seguro contra terceiros será obrigatório e o organizador deverá disponibilizar a apólice a qualquer competidor que a requisitar na secretaria de prova. Todos os concorrentes deverão quitá-lo durante a vistoria administrativa, antes da PROVA. Este seguro cobrirá somente acidentes ocorridos nas PES (Provas Especiais).

Artigo 102: 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.

Artigo 103: A CBA poderá nomear uma empresa para promover o Campeonato Brasileiro de Rally Velocidade 2009 mesmo assim fará a supervisão e fiscalização da mesma.



Artigo 104: Quaisquer irregularidades que porventura venham a ser verificada, ou desrespeito a qualquer concorrente (piloto ou co-piloto), fiscal ou membro da equipe organizadora, consideradas antidesportivas, implicarão na punição do concorrente com a desclassificação da PROVA, além de outras sanções.

CAPÍTULO XXV - CALENDÁRIO 2009

Artigo 105: As PROVAS serão realizadas de acordo com calendário promocional da CBA.

CAPÍTULO XXVI - HANDICAP

Artigo 106: Os pilotos Campeões e Vice Campeões classificados nas categorias N2, N4 e A6 até o ano anterior ao do Campeonato em vigência poderão ter prioridade de largada.

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, 03 de Fevereiro de 2009.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
José Haroldo Scipião Borges
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Paulo Enéas Scaglione
Presidente