



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

CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY DE VELOCIDADE 2011

REGULAMENTO DESPORTIVO

	PÁG.
Art. I - Definições	03
Art. II - Modalidades Gerais	05
Art. III - Oficiais De Prova	08
Art. IV - Tripulação	09
Art. V - Regulamento Particular / Adendos	10
Art. VI - Inscrição	11
Art. VII - Seguro	13
Art. VIII - Adesivos do Rally - Números de Competição	13
Art. IX - Publicidade	14



Art. X - Verificações Técnicas e Administrativas	15
Art. XI - Reconhecimentos	18
Art. XII - Shakedown / Coletiva de Imprensa / Super Prime	19
Art. XIII - Livro de Bordo	21
Art. XIV - Cartela de Controle	22
Art. XV - Procedimentos de Atuação nos Controles	23
Art. XVI - Provas Especiais (PEs)	29
Art. XVII - Partida / Ordem de Partida / Intervalo entre Concorrentes	36
Art. XVIII - Circulação	37
Art. XIX - Assistência / Reabastecimento	38
Art. XX - Parque Fechado	41
Art. XXI - Resultados / Classificação / Premiação	43
Art. XXII - Penalidades / Reclamações / Recursos	45
Art. XXIII - Direitos Comerciais	48



I - DEFINIÇÕES

1.1 - Prova

Cada uma das partes do Rally separadas por uma parada mínima fixa.

1.2 - Prova Especial

Prova de velocidade cronometrada em estrada fechada para o Rally.

1.3 - Setores de ligação

Itinerários compreendidos entre dois controles horários sucessivos.

1.4 - Reagrupamento

Uma parada prevista pelos organizadores, em regime de Parque Fechado, que tem um controle horário na entrada e outro na saída, para permitir, mantendo o programa da prova, o reagrupamento dos veículos que continuam em prova.

O tempo de parada poderá variar de concorrente para concorrente.

1.5 - Neutralização

Período de tempo durante o qual os concorrentes são parados pelos organizadores do Rally, seja por que motivo for.

1.6 - Parque Fechado

É o local para onde o concorrente é obrigado a levar o veículo, como previsto no Regulamento Particular de Prova. No interior do Parque Fechado, apenas tem acesso as autoridades encarregadas da vigilância.

É proibida qualquer operação ou reparação a menos que seja autorizada pelos Comissários Técnicos ou pela regulamentação específica em vigor.

1.7 - Adendo

Comunicação escrita oficial, que faz parte integrante da prova, e que é destinada a modificar, precisar ou complementar o Regulamento Particular de Prova.

Os Adendos devem ser numerados, datados com horário e assinados.

Os Adendos serão publicados:



- Pelos organizadores, até ao início das verificações técnicas, caso em que terão de ser submetidos à aprovação da CNR/CBA;
- Pelos Comissários Desportivos da prova durante o desenrolar da competição, com exceção para as modificações de itinerário que poderá ser feito pelo Diretor de Prova.

1.8 - Cartela de controle

Cartela destinada a recolher os vistos e a anotação dos tempos registrados nos diferentes controles previstos no itinerário.

1.9 - Concorrente

Pessoa física ou jurídica, inscrita num evento e responsável perante a organização. O concorrente, no ato da inscrição, declara conhecer a regulamentação aplicável, e responde por todos os atos praticados por si ou pelos membros da sua equipe, violadores dessa regulamentação.

1.10 - Tripulação

Uma tripulação é composta por 02 (duas) pessoas a bordo de cada veículo. Os dois membros da tripulação serão designados como piloto e navegador e deverão, obrigatoriamente, serem detentores da Cédula Desportiva da CBA válida para o ano em curso e para o tipo de prova em questão.

1.11 - Piloto

Pessoa física responsável pela condução do veículo, devendo ser portador de Cédula Desportiva Automobilística concedida pela CBA e da Carteira Nacional de Habilitação.

1.12 - Navegador

Pessoa física inscrita como segundo da tripulação de um veículo, devendo ser portador da Cédula Desportiva Automobilística concedida pela CBA.

1.13 - Duração de um Rally

Um Rally se iniciará no primeiro horário constante do Regulamento Particular de Prova - RPP, que deverá ser aquele determinado para a



abertura das inscrições e termina após homologação da pasta da prova pelo CTDN.

II - MODALIDADES GERAIS

2.1 - Veículos admitidos

2.1.1 - Apenas poderão participar do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011, os veículos que estejam em conformidade com as prescrições do Anexo "J" ao CDI.

2.1.2 - Todos os veículos deverão ter sua Ficha de Homologação devidamente regularizada junto a CBA, CODASUR ou FIA.

2.1.3 - Os veículos que não possuem suas Fichas de Homologação, poderão disputar o Campeonato, devendo apresentar o manual do fabricante do veículo, até a homologação do mesmo.

2.1.4 - Os veículos serão enquadrados em suas categorias conforme o Regulamento Técnico do Campeonato.

2.2 - Categorias

2.2.1 - O Campeonato será disputado nas seguintes categorias:

- Classe 3 (N4 - de 2000 cc, 4x4 turbo);
- Classe 8 (Super N - de 1600 até 2000 cc);
- Classe 9 (N2 Light - de 1400 até 1600 cc).

Parágrafo Único - Na categoria Classe 9 (Categoria de acesso - sem pilotos experientes) fica vetado à participação de pilotos que tenham sido Campeões Brasileiro ou Sul Americano, em qualquer categoria de Rallye de Velocidade.

2.2.2 - Para fazerem juz à classificação ao final do Campeonato, os concorrentes das categorias Classe 3 e Classe 8 deverão ter participado de no mínimo 50% dos eventos do Campeonato.

2.2.3 - A ordem crescente das categorias para a divulgação e largada é a seguinte:

Classe 3, Classe 8 e Classe 9.



2.3 - Quilometragem total, número de Provas Especiais e velocidade imposta

2.3.1 - O percurso total do conjunto das Provas Especiais que integram um evento será limitado a um mínimo de 80 (oitenta) kms. e a um máximo de 120 (cento e vinte) kms.

2.3.2 - Cada evento deverá ter no mínimo 03 (três) e no máximo 05 (cinco) Provas Especiais diferentes.

2.3.3 - A velocidade média nos setores de ligação será deixada a critério dos organizadores, mas deverá estar de acordo com o Código de Transito Brasileiro e as Normas em vigor no país. Esta velocidade média será precisada no Livro de Bordo.

2.3.4 - A velocidade média máxima autorizada para cada Prova Especial não poderá exceder os 130 km/h.

A Prova Especial que exceder a velocidade média máxima autorizada não poderá ser incluída em um próximo evento.

2.4 - Campeonato

2.4.1 - O Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011 estará aberto a todos os pilotos e navegadores brasileiros devidamente filiados à CBA, e estrangeiros devidamente licenciados pela entidade automobilística oficial de seu país de origem, com autorização da CBA.

2.4.2 - O Campeonato será disputado em 06 (seis) eventos, totalizando no máximo 12 (doze) provas, com descarte de provas, conforme o critério de descarte.

2.4.3 - Um dos eventos coincidirá com a prova válida pelo Campeonato Sul Americano, conforme calendário aprovado pela CNR/CBA e Codasur.

Parágrafo Primeiro - Nos eventos realizados em 02 (dois) dias, cada dia de prova será válido como uma prova do Campeonato Brasileiro.



Parágrafo Segundo - No evento coincidente com o Campeonato Sul Americano os Arts. 11.3, 12.1.3, 16.2, 16.4, 16.5 e 16.7, terão redação própria conforme o RPP da prova.

Parágrafo Terceiro - O critério de descarte (N-x) será:

I - Para até seis provas realizadas: um descarte (N-1);

II - Para sete, oito e nove provas realizadas: dois descartes (N-2);

III - Para dez provas realizadas: três descartes (N-3);

IV - Para onze e doze provas realizadas: quatro descartes (N-4).

Parágrafo Quarto - O descarte de resultado (N-x) será da prova em que o concorrente tiver participado, ou seja, tenha largado em pelo menos 01 (uma) Prova Especial.

Parágrafo Quinto - Pilotos / Navegadores excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão, não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

2.4.4 - O Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011 será disputado por pilotos e navegadores individualmente, respeitadas as suas categorias.

2.4.5 - Na disputa do Campeonato Brasileiro de Rally Velocidade 2011, será válido também o Campeonato de Equipes, porem as equipes concorrentes deverão obrigatoriamente possuir registro de equipe na CBA.

2.4.5.1 - Serão consideradas Equipes aquelas que se inscreverem com o mesmo nome, independente de categorias e marcas de veículos, devidamente registradas na CBA.

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

2.4.5.3 - Para o registro da Equipe, deverão ser obedecidos os itens e procedimentos regulamentados no CDA 2011.



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

Ex: Uma equipe inscrita com 01 carro na Classe 3, 01 carro na Classe 8 e 02 carros na Classe 9.

O carro da Classe 8 e 01 carro da Classe 9 venceram nas suas categorias (10 + 10 pontos);

O carro da Classe 3 chegou em segundo lugar em sua categoria (08 pontos);

O outro carro da Classe 9 chegou em sexto lugar na sua categoria (03 pontos);

A equipe terá 28 pontos na classificação por equipes.

2.4.5.5 - O piloto que disputar um ou mais eventos 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.

2.4.5.6 - Será declarada Equipe Campeã Brasileira de Rally de Velocidade 2011, aquela que somar o maior número de pontos, sem descartes.

2.4.5.7 - No caso de empate ao final do Campeonato de Equipes o critério de desempate será:

- maior número de pontos do melhor carro classificado de cada equipe;
- maior número de pontos do segundo melhor carro classificado de cada equipe;
- maior número de pontos do terceiro melhor carro classificado de cada equipe;

III - OFICIAIS DE PROVA

3.1 - Comissários Desportivos

Para o Campeonato de 2011, o Colégio de Comissários Desportivos, será sempre composto por 03 (três) Comissários, 02 (dois) da CBA e 01 (um) da FAU local.



Deve ser mantida uma comunicação permanente via rádio entre os Comissários Desportivos e o Diretor de Prova.

Pelo menos um dos Comissários Desportivos permanecerá junto à Direção de Prova, a fim de que toda e qualquer decisão urgente possa ser tomada sem qualquer atraso.

3.2 - Comissário Técnico

Para cada um dos eventos do Campeonato de 2011 serão nomeados 02 (dois) Comissários Técnicos, 01 (um) da CBA e outro da FAU local.

Eles serão os responsáveis pelas vistorias e toda a parte técnica que envolva os veículos participantes.

3.3 - Diretor de Prova

É o responsável pela aplicação do Regulamento do Campeonato e do Regulamento Particular de Prova durante o decorrer da prova. Ele deve informar aos Comissários Desportivos, todos os incidentes importantes que tenha sido verificado e que exijam a aplicação do Regulamento do Campeonato ou do Regulamento Particular de Prova.

Qualquer reclamação apresentada por um concorrente será entregue ao Diretor de Prova que passará para a deliberação e decisão dos Comissários Desportivos.

IV - TRIPULAÇÃO

4.1 - Uma tripulação será obrigatoriamente constituída por 02 (dois) membros. O eventual abandono durante uma prova de um dos membros da tripulação, ou a admissão de um terceiro a bordo (salvo se para o transporte de um ferido) será comunicado aos Comissários Desportivos, que excluirão a tripulação da prova.

4.2 - O nome e o tipo sanguíneo do piloto e do navegador deverão ser afixados nos vidros laterais traseiros.

4.3 - Todo concorrente que infringir a disposição anterior estará sujeito a uma penalidade pecuniária, salvo se a falta dos nomes e dos tipos sanguíneos dos concorrentes se deverem a uma quebra do vidro, caso em que tal penalidade não se aplicará.



V - REGULAMENTO PARTICULAR / ADENDOS

5.1 - Condições de publicação

5.1.1 - O Regulamento Particular deverá estar inteiramente de acordo com todas as disposições regulamentadas pelo:

- Código Desportivo Internacional - CDI;
- Código Desportivo do Automobilismo 2011 - CDA;
- pelo presente Regulamento Desportivo.

5.1.2 - O Regulamento Particular de Prova deve mencionar explicitamente, todas as disposições, locais, horários e condições suplementares, as quais devem estar de acordo com os textos regulamentares.

5.1.3 - Os organizadores dos eventos do Campeonato devem apresentar à CBA/CNR, o Regulamento Particular de Prova, com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias em relação ao início do evento, com vista à sua aprovação e obtenção da respectiva homologação.

5.1.4 - O Regulamento Particular de Prova deverá ser publicado com a antecedência mínima de 01 (um) mês antes da data do início do evento.

5.1.5 - Na capa do Regulamento Particular de cada prova, bem como nos Adendos a estes Regulamentos e na primeira página dos resultados extra-oficiais e oficiais, deve figurar o título do Campeonato Brasileiro, a logomarca da CBA, bem como a logo oficial do Campeonato.

5.2 - Modificações do Regulamento - Adendos

5.2.1 - O Regulamento Particular de Prova, depois de aprovado, apenas poderá ser modificado por Adendos que passarão a fazer parte integrante do Regulamento Particular de Prova.

5.2.2 - Estes Adendos serão afixados na Secretaria de Prova no quadro oficial de avisos.

5.3 - Aplicação e Interpretação do Regulamento

5.3.1 - O Diretor de Prova é o responsável pela aplicação deste Regulamento, dos Regulamentos aplicáveis e do Regulamento Particular



de Prova durante o decorrer da prova. Ele deve informar aos Comissários Desportivos, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação deste Regulamento, do Regulamento apropriado ou do Regulamento Particular de Prova.

5.3.2 - Qualquer reclamação apresentada por um Concorrente será transmitida para deliberação e decisão aos Comissários Desportivos (Art. 171 e seguintes do CDI).

5.3.3 - Igualmente, todos os casos não previstos nos Regulamentos serão estudados pelos Comissários Desportivos que detêm o exclusivo poder de decisão (Art. 141 do CDI).

5.3.4 - Toda manobra desleal, incorreta ou fraudulenta, praticada por um Concorrente ou pelos membros da sua equipe, será julgada pelos Comissários Desportivos que pronunciarão todas as eventuais penalidades, que poderão ir até à exclusão / desclassificação.

VI - INSCRIÇÃO

6.1 - Ficha de Inscrição

6.1.1 - Todo detentor de uma Licença de Concorrente que deseje participar de um Rally deve enviar a Ficha de Inscrição, completamente preenchida, à Secretaria do Rally, antes da data de fechamento das inscrições especificada no Regulamento Particular de Prova.

6.1.2 - A Ficha de Inscrição deverá ser acompanhada da quantia para o pagamento da taxa de inscrição, ou do comprovante de depósito bancário especificado no RPP, sob pena de nulidade.

6.1.3 - Os dados referentes ao Navegador poderão ser enviados até uma data posterior que será especificada no Regulamento Particular de Prova.

6.1.4 - As Fichas de Inscrição dos concorrentes (piloto e navegador) estrangeiros deverão ser acompanhadas da autorização da Confederação de seu país.



6.1.5 - Após o fechamento das inscrições, a substituição de qualquer concorrente será possível de acordo com:

- Os organizadores, até ao início das verificações administrativas;
- Os Comissários Desportivos, a partir do momento do início das verificações administrativas e até a publicação da lista oficial de participantes.

6.1.6 - Pelo simples fato de assinarem a Ficha de Inscrição, o concorrente, bem como os membros da equipe, submetem-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo Código Desportivo Internacional - CDI e seus Anexos, Código Desportivo do Automobilismo 2011 - CDA, Regulamento específico do Campeonato, Regulamento Particular de Prova e Adendos.

6.1.7 - O número máximo de inscritos (facultativo) será informado no Regulamento Particular de Prova.

6.1.8 - A partir do momento em que os concorrentes assinam a Ficha de Inscrição, eles se tornam responsáveis judicialmente por todo acidente em que se envolvam, devendo responder pelos danos que porventura ocorram com eles próprios e com terceiros.

6.2 - Taxa de Inscrição

6.2.1 - O valor da taxa de inscrição será informado no Regulamento Particular de cada prova, não podendo ultrapassar os valores abaixo:

I - Categoria Classe 3 (N4) / Categoria Classe 8 (Super N)

- até 15 (quinze) dias antes do encerramento das inscrições - R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais);
- até 05 (cinco) dias antes do encerramento das inscrições - R\$ 1.400,00 (um mil e quatrocentos reais);
- até o encerramento das inscrições - R\$ 1.700,00 (um mil e setecentos reais).

II - Categoria Classe 9 (N2 Light)

- até 15 (quinze) dias antes do encerramento das inscrições - R\$ 500,00 (quinhentos reais);



- até 05 (cinco) dias antes do encerramento das inscrições - R\$ 700,00 (setecentos reais);
- até o encerramento das inscrições - R\$ 900,00 (novecentos reais).

6.2.2 - O pedido de inscrição não pode ser aceito se não for acompanhado do montante total da taxa de inscrição ou por um recibo comprobatório do depósito efetuado.

6.2.3 - A taxa de inscrição será integralmente reembolsada:

- Aos concorrentes cuja inscrição tenha sido recusada;
- No caso de o evento não se realizar.

6.2.4 - Os organizadores poderão recusar uma inscrição, desde que justifique formalmente os motivos para tal, e que tenha a anuência da CNR/CBA.

VII - SEGURO

7.1 - Para todos os eventos do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011, será obrigatória a contratação do “Seguro de Responsabilidade Civil”.

7.2 - O pagamento pelos concorrentes do prêmio do seguro é obrigatório e garantirá a responsabilidade civil dos concorrentes em relação a terceiros, conforme os termos do seguro obrigatório do ramo automóvel e da concomitante legislação aplicável.

7.3 - Os veículos de assistência, mesmo quando portadores de adesivos fornecidos pela organização, não podem, em caso algum, serem considerados como participantes oficiais no Rally.

7.4 - O seguro cobrirá somente o prejuízo de terceiros nos acidentes ocorridos nas Provas Especiais.

VIII - ADESIVOS DO RALLY - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

8.1 - Os organizadores fornecerão a cada concorrente, 02 (dois) adesivos de 30 x 30 cm., que conterão os números de competição e espaço para os



nomes dos integrantes da tripulação. Estes números deverão ser mantidos no veículo durante todo o Campeonato.

8.2 - Estes adesivos deverão ser colocados em ambos os lados do veículo, nas janelas laterais traseiras.

8.3 - O nome, o tipo sanguíneo do piloto e do navegador, deverão ser confeccionados em fonte Arial black em vinil preto, com altura de 4 cm. e largura de traço de 1 cm.

8.4 - Os nomes da tripulação e o tipo sanguíneo deverão ser fornecidos pelo próprio competidor.

8.5 - O espaço acima do número de identificação do veículo está reservado para a publicidade do Campeonato e ou do evento.

8.6 - A numeração dos veículos será conforme a distribuição feita pela CNR/CBA, no início do ano vigente e não implicará na ordem de largada.

8.7 - No evento que for coincidente com o Campeonato Sul Americano, a numeração poderá ser alterada, obedecendo ao critério de prioridades da CODASUR.

IX - PUBLICIDADE

9.1 - Os Concorrentes poderão, livremente, afixar toda a publicidade nos seus veículos, desde que:

- Seja autorizada pelas Leis nacionais e pelos Regulamentos da FIA e da CBA;
- Não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;
- Não seja de natureza política ou religiosa;
- Não colida com os espaços destinados aos adesivos e números de competição;
- Não impeça a visibilidade através dos vidros.

9.2 - Deverão ser reservados os seguintes espaços, nos veículos participantes, para a organização:



- 1 - Espaço no pára-brisa dianteiro, com altura mínima de 15 cm, quando solicitado pela CNR/CBA;
- 2 - Dois espaços de 30 x 60 cm, nas laterais, na parte frontal das portas dianteiras;
- 3 - Espaço de 15 x 15 cm, 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).

9.3 - A constatação da falta de publicidade durante ou no final do evento / prova, implicará em multa no valor de até 10 (dez) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante.

9.4 - Caso o (os) adesivo (s) caiam pôr motivos outros, chuva, barro, etc., o concorrente deverá informar à organização que deverá lhe fornecer outro.

9.5 - Caso o concorrente seja patrocinado por uma empresa com marca conflitante com a de um dos patrocinadores do evento 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 neste Contrato preveja a proibição de patrocinador conflitante, mediante o pagamento de 02 (duas) vezes o valor da inscrição de sua categoria.

X - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E ADMINISTRATIVAS

10.1 - Todos os concorrentes e todos os veículos participantes no Rally deverão apresentar-se às verificações técnicas e administrativas previstas no Regulamento Particular de Prova.

10.2 - A partida será recusada, aos concorrentes que não tenham se apresentado às verificações dentro dos prazos estabelecidos, salvo caso de força maior e aceito pelos Comissários Desportivos.

10.3 - A vistoria administrativa será realizada na Secretaria de Prova e habilitará ou não o concorrente para a vistoria técnica sendo obrigatória a:

- quitação das taxas de inscrição e do seguro obrigatório;



- apresentação da licença de concorrente da tripulação;
- preenchimento de dados faltantes nos documentos de inscrição.

10.4 - Na vistoria técnica os concorrentes devem apresentar:

- a Ficha de Homologação (bem como eventuais anexos);
- o Passaporte Técnico dos seus veículos;
- o documento de propriedade do veículo;
- a declaração do respectivo proprietário autorizando a participação em provas desportivas (caso o veículo não seja de propriedade de um dos concorrentes);
- o veículo sem o chapão de proteção do motor e do cambio.

Parágrafo Único - A não apresentação do Passaporte Técnico implicará na emissão de um novo Passaporte e o concorrente será multado em 01 (uma) UP.

10.5 - Durante as verificações técnicas no caso de um veículo não comparecer ou não estar de acordo com o Regulamento Técnico no 1º. período de vistoria, ele poderá se apresentar no 2º. período de vistoria, mas para isso o concorrente pagará uma multa de 02 (duas) UP's.

10.6 - A partida poderá ser recusada pelos Comissários Desportivos a todo veículo considerado não apto com base no relatório dos Comissários Técnicos.

10.7 - As verificações efetuadas antes da partida serão de ordem geral sendo que em qualquer momento da prova, poderão efetuar-se verificações complementares, tendo por objeto, quer o veículo, quer os concorrentes.

10.8 - O concorrente é responsável em qualquer momento do evento, pela conformidade técnica do seu veículo. Qualquer infração será comunicada aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas.

10.9 - Compete aos concorrentes, no caso em que lacres sejam colocados, manter os mesmos intactos até o final do evento.



A falta ou o rompimento de qualquer lacre será comunicado aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas no CDA 2011.

10.10 - Compete ainda aos concorrentes verificarem a correta reposição de todos os elementos do veículo que tenham sido manipulados durante as vistorias técnicas efetuadas.

10.11 - Toda fraude constatada, e nomeadamente, marcas de identificação apresentadas como originais e intactas que se apresentem retocadas, ocasionará aos concorrentes a sua exclusão / desclassificação do evento, assim como de todo concorrente ou equipe de assistência, que tenha ajudado ou facilitado a infração, sem prejuízo de outras sanções, que poderão ser aplicadas ao concorrente e/ou demais envolvidos.

10.12 - Em todos os eventos do Campeonato, o Comissário Técnico deixará disponível o equipamento oficial de pesagem e do qual as medições serão consideradas válidas.

10.13 - Na chegada, cada concorrente conduzirá o seu veículo para o Parque Fechado.

Será feita uma vistoria para verificar:

- A sua conformidade com aquele que esteve presente à verificação inicial;
- Se há lugar à aplicação das penalizações previstas;
- A falta de um dos lacres, ou o rompimento de qualquer um deles, será comunicada aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas no CDA 2011.

10.14 - Verificações técnicas completas, podendo envolver a desmontagem dos veículos, serão determinadas pelos Comissários Desportivos, seja por sua iniciativa, seja por sugestão do Diretor de Prova e/ou do Comissário Técnico ou no atendimento a uma eventual reclamação.



10.15 - Se a verificação técnica de um veículo for imposta pela CNR/CBA, estas suportarão os encargos totais logísticos (transporte e oficina) se o veículo inspecionado estiver em conformidade com os Regulamentos. Se for constatada a não conformidade do veículo, o concorrente em causa será o responsável pela cobertura de todas as despesas resultantes de transporte e oficina.

10.16 - Os concorrentes são obrigados sob pena de exclusão, a fazer conduzir os seus veículos, sob a fiscalização da CNR/CBA, para o local que lhes for designado e onde os mesmos lhes serão entregues no estado em que se encontrarem depois de efetuadas todas as operações de vistoria.

10.17 - Cada veículo deverá obrigatoriamente estar levando em seu interior, durante toda a prova, 02 (dois) óculos de proteção e 02 (dois) estiletes / martelos para o corte dos cintos de segurança e quebra do vidro. Os estiletes / martelos deverão estar ao alcance do piloto e do navegador quando estiverem sentados e com os cintos afivelados.

XI - RECONHECIMENTOS

11.1 - Serão realizados na 6ª. feira que antecede a prova das 08:00 às 18:00 hs..

Parágrafo Único - Nos eventos compostos de 02 (duas) provas os reconhecimentos poderão ser liberados antes da 6ª. feira.

11.2 - Será expressamente proibida a utilização do veículo de competição pelos concorrentes inscritos, para o reconhecimento das Provas Especiais.

11.3 - O número de passadas nas Provas Especiais é livre.

11.4 - Poderá haver limitação de horário de reconhecimento de uma Prova Especial quando coincidir com o Shakedown ou se a mesma estiver localizada no interior de uma propriedade particular.

11.5 - No evento coincidente com o Campeonato Sul Americano, será de acordo com os dias e horários pré-determinados no Regulamento Particular de Prova.



11.6 - Deverão ser respeitadas as normas de trânsito pertinentes, sendo a velocidade máxima permitida de 60 (sessenta) km/h, nos trechos das Provas Especiais.

11.7 - A simples presença de um Piloto ou Navegador em locais específicos onde irá ser disputado o Rally, em momento anterior ao estabelecido para os reconhecimentos, será considerada como um reconhecimento e serão penalizados em 20 (vinte) UP's.

11.8 - Os veículos que os concorrentes estiverem utilizando para realizar o reconhecimento das Provas Especiais deverão estar com o aparelho de rastreamento - Gps, instalado durante todo o reconhecimento. Após o término do reconhecimento o veículo deverá ser levado ao Comissário Técnico para que o mesmo retire o aparelho do veículo.

Parágrafo Primeiro - Os concorrentes que não efetuarem a devolução do aparelho de rastreamento até o horário limite estipulado pelos organizadores, serão multados em 05 (cinco) UP's.

Parágrafo Segundo - Somente poderão ser utilizados os veículos cadastrados e identificados pela organização para a realização do reconhecimento das Provas Especiais.

11.9 - Todas as infrações ao regime de reconhecimento das Provas Especiais serão penalizadas em:

- 1ª infração - advertência escrita;
- 2ª infração - multa de 02 (duas) UP's;
- 3ª infração - multa de 04 (quatro) UP's;
- 4ª infração - multa de 08 (oito) UP's;
- 5ª infração - multa de 15 (quinze) UP's;
- acima da 5ª infração - multa de 20 (vinte) UP's.

XII - SHAKEDOWN / COLETIVA DE IMPRENSA / SUPER PRIME

12.1 - Shakedown

12.1.1 - Em todos os eventos do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011, o organizador deverá montar, em período anterior ao do início das Provas Especiais, um percurso de no mínimo 02 (dois)



quilômetros, onde todos os concorrentes possam fazer o acerto final de seus veículos de competição. O Shakedown deverá estar coberto dos mesmos equipamentos de controle e segurança de uma Prova Especial de qualquer Rally.

12.1.2 - A sua localização deverá ser a mais próxima possível do local das vistorias iniciais, e, preferencialmente, deverá permitir que o início e o final sejam próximos e de fácil acesso.

12.1.3 - Deverá estar aberta a todos os concorrentes durante 02 (duas) horas sem limitação do número de passagens para cada concorrente.

12.1.4 - O intervalo entre as partidas dos concorrentes, não poderá ser inferior a 01 (um) minuto.

12.1.5 - A presença dos concorrentes inscritos é facultativa.

12.1.6 - No decorrer do shakedown é obrigatório por parte de todos os concorrentes, o integral respeito ao disposto no Art. 16.9 desse Regulamento, no que se refere a utilização da vestimenta e dos itens segurança dos concorrentes.

12.1.7 - É obrigatória para todos os concorrentes que participem do shakedown, a afixação nos seus veículos dos respectivos números de competição e adesivos do Rally, sem o que não serão autorizados a participar do mesmo.

12.1.8 - Será terminantemente proibida a presença a bordo do veículo durante o shakedown, de qualquer pessoa não inscrita regularmente na prova, assim como a participação de qualquer concorrente em um veículo que não seja aquele com o qual competirá no evento.

12.2 - Coletiva de Imprensa

12.2.1 - Nos eventos do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011 em que os organizadores, marcarem a realização de uma Coletiva de Imprensa, os concorrentes previamente designados a participar pelo



Organizador, preferencialmente os primeiros colocados de cada categoria, deverão ser convocados com a antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas em relação ao horário previsto para a realização da mesma.

12.2.2 - O horário e o local de realização da Coletiva de Imprensa devem constar obrigatoriamente do Regulamento Particular de Prova.

12.3 - Super Prime

12.3.1 - A organização poderá promover, objetivando fins promocionais, um Super Prime antes do início da 1ª. Prova Especial ou no final do evento, com distância não inferior a 800 (oitocentos) metros.

12.3.2 - Será obrigatória a participação de todos os concorrentes no Super Prime. Quando o concorrente não participar, ele será penalizado em 05 (cinco) UP's.

XIII - LIVRO DE BORDO

13.1 - Todos os concorrentes receberão um Livro de Bordo (planilha) contendo uma descrição detalhada do itinerário a ser seguido obrigatoriamente.

13.2 - O Livro de Bordo estará disponível para os concorrentes a partir das 07:00 hs. da sexta-feira que antecede a prova, na Secretaria de Prova mencionada no Regulamento Particular de Prova.

Parágrafo Primeiro - Nos eventos compostos de 02 (duas) provas e que os reconhecimentos sejam antecipados, o Livro de Bordo será entregue antes da 6ª. feira, conforme especificado no Regulamento Particular de Prova.

Parágrafo Segundo - Só poderão retirar o Livro de Bordo os concorrentes que já tiverem efetuado a vistoria administrativa e estiverem com todos os documentos em ordem.

13.3 - Os concorrentes devem respeitar integralmente o itinerário descrito no Livro de bordo, sem se desviarem do itinerário indicado, ou das áreas / parques / zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior com aceitação dos Comissários Desportivos.



13.4 - Todo desvio será comunicado aos Comissários Desportivos que poderão, caso considerem que tal desvio possa ter beneficiado de alguma forma o concorrente, aplicar uma das penalidades previstas no CDA 2011.

13.5 - O Livro de bordo deve ser impresso em formato A5 e os símbolos "OK" / "SOS" dobrados ou colados num formato mínimo A4, no interior do mesmo.

13.6 - Sempre que haja repetição de percurso e/ou de PE's, pode evitar-se a duplicação de páginas do Livro de bordo, elaborando-se:

- a) uma página específica, onde se indiquem os nºs e dados dos CH, PE's e Setor do percurso não descrito;
- b) uma indicação bem visível para retomar a sequência do Livro de Bordo.

XIV - CARTELA DE CONTROLE

14.1 - Na partida do Rally, cada concorrente receberá uma cartela de controle, na qual figurarão os tempos atribuídos para cobrir a distância entre 02 (dois) controles horários sucessivos.

14.2 - Essa cartela será entregue no controle de largada do Parque de Partida e poderá ser substituída por uma nova cartela na partida do setor/prova seguinte.

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

14.4 - A apresentação da cartela de controle nos diferentes controles e a exatidão das anotações dos tempos ficará sob a inteira responsabilidade dos concorrentes.

14.5 - As horas e minutos serão, sempre, indicados de 00:01-24:00. A hora oficial da prova será a utilizada pela equipe de cronometragem.

14.6 - A cartela de controle deverá encontrar-se disponível para inspeção em qualquer momento, e mais especificamente, deve ser apresentada por



um dos concorrentes em todos os postos de controle, a fim de ser visada e que os tempos sejam nela anotados.

14.7 - Toda retificação ou toda modificação introduzida na cartela de controle, será comunicada aos Comissários Desportivos que poderão aplicar uma das penalidades previstas no CDA 2011, a menos que tal modificação ou retificação tenha sido visada pelo Controlador responsável.

14.8 - A falta de visto em qualquer controle de passagem, a falta de registro de tempo num controle horário, a não entrega da cartela de controle em cada posto de controle (horário, de passagem, de reagrupamento, chegada) ou o extravio da cartela de controle, ocasionará aos concorrentes a exclusão da prova.

14.9 - Em qualquer caso, a inscrição do tempo, compete somente ao Controlador. Nos Controles de Passagem serão utilizados carimbos ou assinaturas.

14.10 - Os concorrentes são responsáveis por fazer registrar a sua passagem em todos os pontos mencionados na sua cartela de controle e na ordem correta. Todo desvio será comunicado aos Comissários Desportivos que poderão aplicar uma das penalidades previstas no CDA 2011.

14.11 - Qualquer divergência entre as anotações de tempos feitos nas cartelas de controle dos concorrentes e em outros documentos oficiais da prova será objeto de uma análise pelos Comissários Desportivos.

XV - PROCEDIMENTOS DE ATUAÇÃO NOS CONTROLES

15.1 - Disposições Gerais

Todos os controles, compreendendo os controles horários e de passagem, zonas de controle de partida e chegada das Provas Especiais, pontos "Stop", reagrupamentos e neutralizados, estarão sinalizados por meio de placas.



15.2 - Zona de Controle Horário

15.2.1 - A sinalização das zonas de controle será efetuada pelas 03 (três) seguintes placas:

- O início da zona de controle estará sinalizado por uma placa de fundo amarelo com um cronometro;
- A uma distância mínima de 25 metros, a localização do posto de controle estará indicada por uma placa idêntica de fundo vermelho;
- O final da zona de controle, 25 metros mais adiante, estará indicado por uma placa de fundo bege com três listas negras transversais.

15.2.2 - Todas as zonas de controle, isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira placa amarela e a última placa bege com três listas negras transversais, são consideradas Parque Fechado e nenhuma reparação ou assistência, tais como abrir o capot, calibrar pneus, abastecimento, troca de peças, etc, pode ser efetuada nestas zonas de controle, bem como a condução do veículo em marcha ré.

Na inobservância destas proibições, o concorrente será penalizado em no mínimo 10 (dez) minutos, podendo ir até a sua exclusão.

Parágrafo Único - No caso de um veículo estar com um pneu furado dentro da zona de controle, será outorgado para a tripulação em questão um tempo máximo de 05 (cinco) minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa. Na prova coincidente com o Campeonato Sul Americano, esta regra seguirá o Regulamento desse Campeonato.

15.2.3 - A hora ideal de controle é da exclusiva responsabilidade dos concorrentes, que podem consultar o relógio oficial do posto de controle.

15.2.4 - Os Comissários não poderão fornecer qualquer indicação sobre a hora em que os concorrentes devem controlar.

15.2.5 - Os postos de controle começarão a funcionar 15 (quinze) minutos antes da hora de passagem do primeiro concorrente.



15.2.6 - Salvo decisão em contrário do Diretor de Prova, os postos de controle encerrarão seu trabalho 15 (quinze) minutos após a hora ideal do último concorrente, aumentada do tempo que leva à exclusão.

15.2.7 - Os concorrentes são obrigados a seguir as instruções do Controlador encarregado de qualquer posto de controle. O desrespeito de tais instruções será comunicado aos Comissários Desportivos que poderão aplicar uma das penalidades previstas no CDA 2011.

15.3 - Largada da Prova Especial

O local de partida será indicado pela placa com a bandeira sobre fundo vermelho. Uma placa de fundo bege com três listas negras transversais estará posicionada 25 metros depois, sinalizando o fim da zona de controle.

15.4 - Chegada da Prova Especial

15.4.1 - A chegada é precedida da placa com a bandeira xadrez sobre fundo amarelo.

15.4.2 - A linha de chegada onde se fará a cronometragem é assinalada pela placa com a bandeira xadrez sobre fundo vermelho.

15.4.3 - A placa "STOP" sobre fundo vermelho será colocada entre 100 a 300 metros após a linha de chegada. Uma placa de fundo bege com três listas negras transversais estará posicionada 25 metros depois, sinalizando o fim da zona de controle.

15.5 - Registro nos Controles Horários e de Passagem

15.5.1 - Nos Controles de Passagem identificados pelas placas, os controladores deverão simplesmente visar e/ou assinar a Cartela de Controle, assim que a mesma lhes for apresentada pelos concorrentes, sem mencionar a respectiva hora de passagem.

15.5.2 - Nos Controles Horários os Comissários anotarão nas cartelas de controle a respectiva hora de apresentação. A cronometragem será efetuada ao minuto.



15.6 - Identificação na Zona de Controle

15.6.1 - Todos os controladores devem ser facilmente identificáveis.

15.6.2 - Em cada controle, o chefe de posto deverá utilizar uma identificação especial (colete) que permita sua identificação de imediato.

15.7 - Procedimentos de Controle

15.7.1 - Este procedimento começa no momento em que os veículos ultrapassam a placa de entrada da zona de controle horário.

15.7.2 - Entre a placa de início da zona e o posto de controle, é proibido aos concorrentes andar no sentido contrário, parar o seu veículo ou utilizar uma velocidade anormalmente lenta. É igualmente proibido reentrar numa zona de controle.

15.7.3 - A cronometragem e a anotação do tempo, não poderão ser efetuadas sem que os 02 (dois) concorrentes e o veículo se encontrem na zona de controle e nas proximidades do respectivo posto.

15.7.4 - A hora de controle corresponde ao momento exato em que 01 (um) dos concorrentes entregue a cartela de controle ao Controlador.

15.7.5 - A hora ideal de controle obtém-se, adicionando o tempo concedido para percorrer o setor de ligação à hora de partida desse setor. O tempo será sempre expresso em minutos.

15.7.6 - Os concorrentes não incorrem em qualquer penalização por avanço, se a hora de entrada dos veículos na zona de controle se verificar no desenrolar do minuto ideal de controle ou no que lhe antecede.

15.7.7 - Os concorrentes não incorrem em qualquer penalidade por atraso, se à hora de apresentação da cartela de controle ao Controlador corresponder ao minuto ideal de controle.

Exemplo: Um concorrente devendo controlar às 10 horas e 58 minutos, será considerado dentro da sua hora ideal, se o controle for efetuado



entre as 10 horas 58 minutos e 00 segundos e as 10 horas 58 minutos e 59 segundos.

15.7.8 - Qualquer diferença relativamente à hora ideal será penalizada da seguinte forma:

- a) Para qualquer atraso: 10 segundos por minuto ou fração de minuto;
- b) Para qualquer avanço: 60 segundos por minuto ou fração de minuto.

Ex:

1 minuto e 10 segundos de atraso = 20 segundos de penalização;

1 minuto e 10 segundos de adiantamento = 2 minutos de penalização.

15.7.9 - Nos controles horários de final da prova, os concorrentes podem controlar com avanço sem incorrerem em quaisquer penalizações.

15.7.10 - Toda a inobservância apontada a um concorrente, em relação às normas dos procedimentos de controle (especialmente o fato de entrar na zona de controle mais de um minuto antes do decurso da sua hora efetiva de apresentação), deverá ser mencionada pelo Chefe do posto, em relatório escrito que será imediatamente transmitido pelo Diretor de Prova aos Comissários Desportivos, que pronunciarão a sanção conveniente.

15.8 - Hora de Partida dos Controles

15.8.1 - Se o setor de ligação seguinte não começar por uma Prova Especial, a hora em que o concorrente controlou, constitui, simultaneamente, a hora de chegada do final do setor de ligação e a hora de partida do novo setor.

15.8.2 - Quando, porém, o controle horário for seguido de um controle de partida para uma Prova Especial, terá lugar o seguinte procedimento:



- a) Os dois postos de controle serão integrados na mesma zona de controle e as placas de sinalização serão colocadas da seguinte forma:
- placa amarela com um cronômetro (início de zona);
 - a cerca de 25 metros placa vermelha com um cronometro (posto de controle horário);
 - a uma distância de 50 a 200 metros, uma placa vermelha com uma bandeira (partida da Prova Especial);
 - 25 metros mais à frente, placa bege com três listas negras transversais.
- b) No controle horário de chegada do setor de ligação, o Controlador escreverá na cartela de controle, a hora de apresentação dos concorrentes e a hora de partida prevista para o setor de ligação seguinte. Esta deve respeitar um intervalo mínimo de 03 (três) minutos, para permitir aos concorrentes se prepararem para a partida.

15.8.3 - Após ter controlado no controle horário, o veículo do concorrente deverá ser dirigido imediatamente para o local de partida da Prova Especial.

15.9 - Exclusão

15.9.1 - Os concorrentes são obrigados, sob pena de exclusão a ser pronunciada pelos Comissários Desportivos, a apresentarem-se em todos os controles, na ordem correta, no sentido do percurso e dentro do horário até o atraso máximo permitido no setor.

15.9.2 - O concorrente estará excluído se controlar em horário superior ao horário de atraso máximo permitido. Este atraso não mais poderá ser convertido em penalização.

15.9.3 - Os limites de penalizações por setor, por prova e o limite total de penalizações de todo o evento estarão definidos no Regulamento Particular de Prova e ou na cartela de controle.



15.10 - Controles de Reagrupamento

15.10.1 - Zonas de reagrupamento poderão ser montadas durante o itinerário. Os respectivos controles de chegada e partida ficarão submetidos às regras gerais que regulam os controles.

15.10.2 - No interior de uma zona de reagrupamento, o motor poderá ser posto a trabalhar com a ajuda de uma bateria exterior.

15.10.3 - Estas zonas de reagrupamento servem para reduzir os intervalos que possam ter sido provocados em consequência de atrasos e/ou abandonos.

15.10.4 - Na chegada aos controles de reagrupamento, os concorrentes entregarão ao Controlador do posto a sua cartela de controle e receberão instruções sobre a sua hora de partida. Deverão imediatamente conduzir o seu veículo para o Parque Fechado e obrigatoriamente, deverão fazer parar o motor do veículo.

15.10.5 - Após um reagrupamento, os veículos deverão partir segundo a ordem de chegada ao CH de entrada no mesmo.

XVI - PROVAS ESPECIAIS (PEs)

16.1 - As Provas Especiais são provas de velocidade em estradas fechadas para esse fim exclusivo. Para as Provas Especiais, a cronometragem será sempre efetuada ao décimo de segundo.

16.2 - A distância mínima de uma Prova Especial é de 2,5 km (dois quilômetros e quinhentos metros). A distância máxima é de 25 km (vinte e cinco quilômetros), com uma tolerância de 10 (dez) %.

16.3 - Um mesmo Rally poderá incluir simultaneamente Provas Especiais em pisos de asfalto, calçamento e em pisos de terra. No caso de disputar-se Prova Especial sobre asfalto e/ou calçamento, com mais de 05 (cinco) kms, deverá ser precedida de um Parque de Assistência, de 45 (quarenta e cinco) minutos.



16.4 - Nenhuma Prova Especial, poderá ser repetida no mesmo evento por mais de 03 (três) vezes.

16.5 - Cada evento deverá ter no mínimo 03 (três) e no máximo 05 (cinco) Provas Especiais diferentes.

16.6 - Os eventos serão compostos de 01 (uma) ou 02 (duas) provas.

Parágrafo Único - No evento coincidente com o Campeonato Sul Americano, as exigências dos itens 16.4 e 16.5 poderão ser flexibilizadas.

16.7 - A quilometragem total das Provas Especiais deverá ser superior a 80 (oitenta) quilômetros e inferior a 120 (cento e vinte) quilômetros.

16.8 - Os percursos deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito, sendo proibido qualquer trecho em sentido contrário.

Parágrafo Único - Somente poderá ser incluída no evento uma Prova Especial que tenha sentido contrário a outra dessa mesma prova, se forem programados horários específicos para os reconhecimentos das mesmas.

16.9 - Durante as Provas Especiais, ambos os concorrentes (quando a bordo do veículo) devem utilizar obrigatoriamente, vestimenta antichama (macacão, luvas, balaclava e sapatilhas) homologada e dentro da validade, bem como capacete e cintos de segurança homologados e dentro da validade, sob pena de serem excluídos / desclassificados da prova. O uso da balaclava só é obrigatório aos concorrentes que possuem barba.

Parágrafo Único - É recomendado à utilização do dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA (Hans). No Campeonato de 2012, tal utilização será obrigatória.

16.10 - É proibido aos concorrentes circular em sentido contrário ao das Provas Especiais. No caso de infração a esta regra os concorrentes serão excluídos / desclassificados da prova.



16.11 - A largada será autorizada com o veículo parado, colocado sobre a linha de partida. Qualquer concorrente que não possa partir normalmente nos 20 (vinte) segundos seguintes ao sinal de partida terá seu veículo imediatamente empurrado para fora da zona de controle, podendo ter ajuda de terceiros, desde que autorizado pelo Largador.

16.12 - A partida de uma Prova Especial à hora indicada na cartela de controle, não poderá ser retardada pelo Controlador, a não ser por razões de força maior.

16.13 - Em caso de partida retardada devido ao atraso de um concorrente, o Controlador responsável anotará na cartela de controle uma nova hora de partida e a penalidade será de 01 (um) minuto por minuto ou fração de minuto de atraso.

16.14 - O fato de qualquer concorrente se recusar a partir para uma Prova Especial na hora e na ordem que lhe for indicada será comunicada aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas no CDA 2011.

16.15 - Uma falsa partida e, particularmente, um arranque efetuado antes de o sinal ser dado, será penalizado como segue:

- de 0,3 até 1 seg. - 10 (dez) segundos;
- de 1.1 até 2 seg. - 01 (um) minuto;
- de 2.1 até 3 seg. - 03 (três) minutos;
- acima de 3 seg. - 05 (cinco) minutos.

Estas penalidades não impedirão os Comissários Desportivos de aplicar penalidades mais severas, se entenderem necessário.

16.16 - A largada deverá ser eletrônica, através de sinais luminosos e fotocélulas. Poderá ser dada manualmente em caso de falha do equipamento, nesse caso, 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 navegador, com os dedos da mão, os últimos 05 (cinco) segundos.



16.17 - É obrigatório o uso de fotocélulas nas largadas e chegadas das Provas Especiais.

16.18 - A chegada das Provas Especiais será lançada, sendo proibida a parada entre a placa amarela e a placa "Stop". Qualquer infração será punida com o acréscimo de 03 (três) minutos ao tempo de prova.

Poderá ser registrada manualmente em caso de falha do equipamento.

16.19 - O concorrente deverá parar no controle "Stop", assinalado por uma placa "STOP", para fazer registrar na sua cartela de controle, o tempo de chegada (hora, minuto, segundo e décimo de segundo).

Se os cronometristas não puderem comunicar imediatamente a hora exata de chegada aos controladores, estes apenas colocarão um visto na cartela de controle, fazendo a anotação do tempo na neutralização ou reagrupamento seguintes.

16.20 - Se, por culpa dos concorrentes, não for efetuado o registro do tempo, as seguintes penalidades serão aplicadas:

- Na partida: exclusão;
- Na chegada "STOP": 05 (cinco) minutos.

16.21 - Os tempos realizados por cada concorrente em cada Prova Especial serão expressos em horas, minutos, segundos e décimos de segundo, e serão adicionados às outras penalizações (de estrada, técnicas, etc.) expressas em tempo.

16.22 - O fornecimento dos tempos aos concorrentes nos finais das Provas Especiais poderá ser efetuado. Os veículos deverão deixar a zona de controle com os 02 (dois) tripulantes em seu interior. Caso isto não ocorra, os concorrentes serão penalizados em:

- 1ª. infração - 03 (três) UP's;
- 2ª. infração - 05 (cinco) UP's;
- 3ª. infração - 10 (dez) UP's e exclusão.

16.23 - No decorrer das Provas Especiais a assistência é proibida. Toda infração será penalizada pelos Comissários Desportivos, com a



desclassificação / exclusão dos concorrentes. Tal decisão só poderá ser pronunciada pelos Comissários Desportivos no final de um setor ou prova.

16.24 - No caso de uma Prova Especial ser interrompida ou parada definitivamente, qualquer que seja o motivo, aos concorrentes que tiverem partido e que forem impedidos de continuar, assim como aos que não tiverem largado, será outorgado o melhor tempo obtido pelo concorrente nesta Prova Especial, caso ela seja repetida, no mesmo dia (ex. 01). Em caso contrário será concedida a mesma posição que o concorrente obtiver na próxima Prova Especial ou na anterior, caso ela seja a última (ex. 02).

Exemplo 01:

Concorrente - na PE x1 a dupla faz 12m 01s 12”.

na PE x2 a dupla para.

na PE x3 a dupla faz 12m 12s 09”.

Para a dupla nessa situação, será atribuído o tempo de 12m 01s 12” na PE x2.

Exemplo 02:

Concorrente - na PE Y a dupla para e esta PE não se repete na prova.

Na PE seguinte (ou anterior se a PE Y foi a última), ele chega em 4º lugar. Ele receberá o mesmo tempo do concorrente classificado em 4º lugar na PE Y.

Esta norma também se aplica aos concorrentes que pararem na Prova Especial para prestar socorro a outro concorrente, desde que comprovado pela organização da prova.

16.25 - Todo concorrente responsável ou co-responsável pela parada de uma Prova Especial, será punido com o acréscimo de 03 (três) minutos ao seu tempo de prova.

16.26 - No caso de uma Prova Especial ter sido interrompida, seja por que motivo for, o seu reinício só poderá ocorrer até a um máximo de 30 (trinta) minutos após o momento exato da sua interrupção. Decorridos mais de 30 (trinta) minutos após a interrupção, a Prova Especial será



parada definitivamente, aplicando-se automaticamente as disposições do Art. 16.24.

16.27 - No caso de uma Prova Especial ter a sua largada suspensa e nenhum veículo tenha ainda largado, o atraso para o início da largada é limitado a 01 (uma) hora do horário de largada do 1º. veículo. Findo esse prazo, a Prova Especial será cancelada.

16.28 - Na hipótese de um veículo estranho à prova ingressar na Prova Especial e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada), deverá ser usado o mesmo critério do Art. 16.24, desde que seu tempo seja superior ao obtido na volta anterior ou superior ao pior de sua categoria.

16.29 - Na hipótese de algum veículo não ter seu tempo cronometrado ao final de uma Prova Especial, por problemas da organização, lhe será outorgado o melhor tempo de sua categoria ou a Prova Especial poderá ser cancelada, a critério dos Comissários Desportivos.

16.30 - Os organizadores deverão dispor, de 02 (dois) veículos de abertura e 01 (um) veículo de fechamento conforme abaixo:

- “00” com a bandeira amarela destinado ao fechamento da Prova Especial;
- “0” com a bandeira vermelha destinado a liberação da Prova Especial aos concorrentes;
- carro vassoura com a bandeira verde destinado a liberação da estrada para o usuário da via.

Estes veículos deverão percorrer, na totalidade, o percurso de todas as Provas Especiais.

16.31 - Cada Livro de Bordo deverá conter como contracapa, e em tamanho A4 (dobrado), um sinal “SOS” em cor vermelha e no reverso um sinal “OK” de cor verde.



16.32 - Em caso de acidente em que haja necessidade de intervenção médica de emergência, e sempre que possível, o sinal “SOS” vermelho deverá ser imediatamente exibido aos carros que passarem a seguir.

16.33 - Qualquer concorrente que receba o sinal vermelho “SOS” ou que veja um carro que tenha sofrido um acidente grave e em que ambos os concorrentes sejam vistos dentro do carro acidentado, mas não estão a exhibir o sinal vermelho “SOS”, deverá, sem qualquer exceção, parar de imediato para lhes prestar assistência.

16.34 - O segundo carro a chegar ao local do acidente deverá prosseguir pelo percurso da prova para informar da situação no ponto de “rádio” mais próximo. Os carros que lhe seguirem deverão deixar a estrada desimpedida para o acesso das viaturas de emergência.

16.35 - Qualquer concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação, será excluído / desclassificado da prova.

16.36 - Em caso de acidente que não tenha provocado nenhum ferido que necessite de assistência médica imediata, o sinal “OK” verde, do Livro de Bordo, deve ser claramente exibido, a no mínimo, os 03 (três) veículos que passem a seguir. O concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação, será excluído / desclassificado da prova, além de outras sanções previstas no CDA 2011.

16.37 - Se os concorrentes abandonarem o veículo, o sinal verde “OK” deve ser colocado de tal forma no veículo acidentado, que seja perfeitamente visível pelos concorrentes restantes. O concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação, será excluído / desclassificado da prova, além de outras sanções previstas no CDA 2011.

16.38 - Cada veículo deve transportar uma bandeira amarela, que em caso de parada do veículo durante uma Prova Especial, deverá ser colocada em local visível, a no mínimo 50 (cinquenta) metros antes e do mesmo lado em que o veículo esteja parado, a fim de avisar aos concorrentes seguintes.



O concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação, será excluído / desclassificado da prova, além de outras sanções previstas no CDA 2011.

16.39 - Qualquer concorrente que abandone um Rally deve informar tão logo seja possível os organizadores da prova. Os concorrentes que abandonarem a prova, mas forem largar na prova do dia seguinte deverão no mesmo dia do abandono avisar os organizadores de tal decisão.

Salvo em casos de força maior, qualquer concorrente que não respeite esta regra ficará sujeita à aplicação de uma penalidade a critério dos Comissários Desportivos.

XVII - PARTIDA / ORDEM DE PARTIDA / INTERVALO ENTRE CONCORRENTES

17.1 - Antes da partida, os organizadores podem prever a realização de um Parque de Partida, nas condições indicadas no Regulamento Particular de Prova e os concorrentes serão penalizados, com multa de 01 (uma) UP, por atraso na entrada do veículo no Parque de Partida.

17.2 - Os 02 (dois) membros da tripulação podem ingressar em todos os Parques Fechados, 10 (dez) minutos antes da sua hora ideal de partida.

17.3 - A hora exata da partida será indicada na cartela de controle de cada concorrente.

17.4 - Todo atraso imputável ao concorrente, na partida do Rally, de uma prova, ou de um setor de ligação, resultará em penalidade de 10 (dez) segundos por cada minuto ou fração de minuto de atraso.

17.5 - A partida será recusada a qualquer concorrente que se apresente com um atraso superior a 15 (quinze) minutos.

17.6 - O intervalo entre os concorrentes deverá ser de 02 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros e a critério dos Comissários Desportivos de 01 (um) ou 02 (dois) minutos entre os demais.



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

17.8 - No caso de um piloto ter prioridade FIA, CODASUR ou CBA, em qualquer categoria 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.

17.9 - Nas Provas Especiais realizadas em piso de asfalto, calçamento, o intervalo poderá ser de 01 (um) minuto para todos os concorrentes.

17.10 - A ordem de largada das provas será definida da seguinte forma:

- 1º - De acordo com a classificação do Campeonato anterior ou daquele em andamento, em conformidade com as categorias;
- 2º - Para pilotos que não constem da classificação anterior, sua posição de largada será de acordo com a ordem de inscrição na sua categoria;
- 3º - Todas as ordens de largada poderão ser remanejadas pelos Comissários Desportivos, se assim julgarem necessárias.

Parágrafo Único - Mesmo na prova coincidente com o Campeonato Sul Americano o Art. 17.10 terá validade.

17.11 - Todas as duplas concorrentes em categoria especial ou não inscritas no Campeonato Brasileiro, deverão obrigatoriamente largar sempre após todos os concorrentes participantes do Campeonato Brasileiro.

XVIII - CIRCULAÇÃO

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

18.2 - Todos os concorrentes deverão obedecer rigorosamente o descrito no Livro de Bordo e obedecer as normas de trânsito em vigor. No caso de infração cometida serão penalizados da seguinte forma:



- 1ª infração: multa de 05 (cinco) UP's;
- 2ª infração: multa de 20 (vinte) UP'S;
- 3ª infração: exclusão.

18.3 - No caso em que o condutor que cometer uma infração, não for parado, a aplicação das penalidades previstas no Regulamento poderá ser efetuada, desde que:

- A notificação da infração seja recebida pela organização, por via oficial e por escrito;
- Que as notificações sejam suficientemente detalhadas e precisas, para que a identidade do condutor infrator possa ser indubitavelmente definida, bem como o local e hora perfeitamente precisados;
- Que os fatos reportados não sejam passíveis de interpretações diversas.

18.4 - É proibido rebocar, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para fazê-los voltar ao leito da estrada ou para liberar a mesma.

No caso de ser cometida a infração as 02 (duas) duplas de concorrentes serão excluídas / desclassificadas da prova.

18.5 - É proibido aos concorrentes, sob pena de tal infração ser comunicada aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas no CDA 2011, no caso de:

- Impedir intencionalmente a passagem dos veículos participantes ou de lhes dificultar a ultrapassagem;
- Comportar-se de maneira incompatível com o espírito desportivo.

XIX - ASSISTÊNCIA / REABASTECIMENTO

19.1 - Assistência - Generalidades

19.1.1 - A assistência define-se como um trabalho efetuado sem restrições num veículo participante, com exceção das limitações previstas no Art. 19.2.



19.1.2 - Durante toda a prova, a assistência apenas poderá ser efetuada num veículo participante, nos Parques de Assistência.

19.1.3 - Os concorrentes utilizando apenas dos meios de que disponham a bordo do veículo, e sem qualquer tipo de assistência exterior, poderão efetuar no seu veículo a qualquer momento, todo o tipo de reparações, desde que em zona não especificamente proibida.

19.1.4 - Toda infração cometida em relação à assistência ou qualquer ação definida como “assistência proibida”, reportada pelos Oficiais da Prova, levará à exclusão / desclassificação da dupla concorrente da prova.

19.1.5 - A quilometragem máxima entre os Parques de Assistência e ou abastecimentos não poderá ser superior a 100 (cem) kms, incluindo-se os deslocamentos e as Provas Especiais.

19.2 - Definição de assistência proibida

19.2.1 - A utilização ou recebimento pelos concorrentes, de todos os materiais (sólidos ou líquidos), peças sobressalentes, ferramentas ou materiais diferentes dos que são transportados no veículo participante.

19.2.2 - Exceto no interior dos Parques de Assistência ou onde especificamente tal assistência seja permitida nos termos do Regulamento Particular de Prova, a presença em setores de ligação, de quaisquer elementos de assistência dos concorrentes ou de veículos de assistência (incluindo helicópteros) a uma distância inferior a 01 (um) km do seu veículo de competição.

19.2.3 - Nas Provas Especiais a partir da placa amarela do início do Controle Horário de largada e até a placa “STOP” no final da Prova Especial.

19.2.4 - Junto do veículo de competição em espera para entrar na zona de controle, na entrada de reagrupamentos ou Parques de Assistência.



19.2.5 - Quando os veículos de competição, cumprindo o percurso estabelecido no Livro de bordo, tenham que utilizar a mesma estrada ao mesmo tempo em que as equipes de assistência.

19.2.6 - Um veículo participante, abandonando, mesmo que momentaneamente, o itinerário da prova.

19.3 - Parques de Assistência

19.3.1 - Os Parques de Assistência deverão estar indicados no Livro de Bordo, com um Controle Horário de entrada e outro de saída.

19.3.2 - Dentro dos Parques de Assistência os veículos não poderão exceder os 30 (trinta) km/h. O não respeito desta limitação implicará na aplicação de uma penalidade de 02 (duas) UP's.

19.4 - Reabastecimento de combustível

19.4.1 - Os concorrentes só podem reabastecer seus veículos nos Parques de Assistência ou nas zonas de reabastecimento designadas pelos organizadores no Livro de Bordo.

19.4.2 - No caso do reabastecimento ser efetuado em uma zona de reabastecimento, toda ação que não esteja diretamente ligada com o reabastecimento do veículo participante, é proibida. A inobservância dessa condição resultará em penalidade de 10 (dez) minutos de acréscimo ao tempo de prova, podendo chegar até a exclusão / desclassificação da dupla concorrente.

19.4.3 - É recomendado que os operadores de reabastecimento estejam equipados com vestuário resistente ao fogo.

19.4.4 - A responsabilidade das operações de reabastecimento incumbe na totalidade ao concorrente.

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



19.4.6 - É recomendado que os concorrentes se mantenham fora do veículo durante a operação de reabastecimento.

19.4.7 - No caso dos concorrentes se manterem a bordo do veículo, durante o reabastecimento, os fechos dos cintos de segurança devem estar abertos.

19.4.8 - Um veículo poderá ser empurrado para fora da zona de reabastecimento, seja pela sua equipe de assistência, seja pelos Comissários ou ainda pelos 02 (dois) concorrentes, sem incorrer em qualquer penalidade.

XX - PARQUE FECHADO

20.1 - Condições gerais

20.1.1 - Durante o regime de Parque Fechado, é proibido abrir o capot do motor, o porta malas ou proceder a qualquer reparação ou reabastecimento.

20.1.2 - Os veículos encontram-se em regime de Parque Fechado:

- Desde a sua entrada num Parque de Partida (se existir), de reagrupamento ou de final de prova ou setor até a sua partida destes;
- Desde a sua entrada numa zona de controle até a sua saída dessa zona;
- Desde a sua chegada ao final da prova, até que expirem os prazos para a apresentação de reclamações e a autorização de abertura do Parque Fechado seja concedida pelos Comissários Desportivos.

20.1.3 - No Parque Fechado é proibida a permanência de qualquer pessoa, exceto os oficiais do Rally que tenham nele uma função específica.

20.1.4 - Na partida do Rally poderá ser previsto um Parque Fechado de partida, para onde os veículos deverão ser conduzidos até no máximo 30 (trinta) minutos antes da hora prevista para a largada do primeiro veículo. O atraso no acesso ao Parque Fechado será penalizado com multa de 01



(uma) UP. Os concorrentes serão autorizados a entrar nesse Parque 10 (dez) minutos antes da sua hora de partida.

20.1.5 - Apenas os Comissários em serviço e/ou os concorrentes, poderão empurrar um veículo na entrada, no interior ou na saída de um Parque Fechado de partida, de um controle horário, de reagrupamento ou de final de prova.

20.1.6 - O concorrente poderá receber auxílio de terceiros e usar até uma bateria externa, a critério dos Comissários e por eles fiscalizado.

20.1.7 - Nos Parques Fechados serão proibidos quaisquer reparos nos veículos, abrir capot, abastecimentos, troca de peças, lubrificantes ou acessórios, etc, sendo permitida apenas a limpeza dos vidros e dos números de identificação, além da troca do pneu que se apresente sem condições de utilização, desde que autorizados pelo Comissário. A troca deverá ser feita somente pela tripulação solicitante, e com os elementos que se encontrarem no interior do veículo, no tempo máximo de 05 (cinco) minutos.

20.2 - Reparções no Parque Fechado

20.2.1 - Desde que seja constatado pelos Comissários Técnicos, que um veículo se apresenta em estado incompatível com o normal e não seguro para utilização em via pública, este veículo deverá ser obrigatoriamente reparado na presença de um Comissário Técnico.

Neste caso, o tempo utilizado para efetuar a reparação, será considerado igual a minutos de atraso. A penalidade aplicável é de 01 (um) minuto por minuto ou fração de minuto.

O concorrente receberá uma nova hora de partida após a reparação, se o tempo perdido motivar um atraso para além da hora de partida inicialmente prevista.

20.2.2 - Como exceção ao regime de Parque Fechado, mas sob a observação de um Comissário Técnico, é permitido aos concorrentes, nos Parques Fechados, de partida, nas zonas de reagrupamento ou de final de



prova, proceder à troca do (s) vidro (s), podendo se beneficiar neste caso do auxílio de até 03 (três) pessoas.

20.2.3 - Se para a troca dos vidros, for necessária uma reparação da carroceria e/ou do arco de segurança, aplicar-se-á o disposto no Art. 20.2.1.

20.2.4 - Qualquer destas intervenções deverá estar totalmente terminada antes da hora fixada para a partida. No caso de assim não acontecer, todo atraso implicará em uma penalização nas mesmas condições previstas no Art. 20.2.1.

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

20.2.6 - É proibida a utilização de capas de cobertura nos veículos dentro dos Parques Fechados.

20.2.7 - Qualquer infração ao regime de Parque Fechado será comunicada aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas.

20.2.8 - A eventual retirada de um veículo do Parque Fechado antes da abertura oficial do mesmo constitui infração disciplinar grave, que será comunicada aos Comissários Desportivos, que pronunciarão a desclassificação imediata do concorrente em questão, independentemente de outras eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas.

XXI - RESULTADOS / CLASSIFICAÇÃO / PREMIAÇÃO

21.1 - Determinação dos resultados

Os resultados são estabelecidos, adicionando os tempos reais obtidos nas Provas Especiais e as penalizações em tempo aplicadas nos setores de ligação, bem como qualquer outra penalização expressa em tempo.



Serão declarados vencedores da prova, em suas respectivas categorias, os concorrentes que tiverem obtido o menor tempo total.

21.2 - Publicações dos resultados

Durante o Rally, as classificações deverão ser publicadas em conformidade com o Art. 21.3.

21.3 - Classificações

21.3.1 - Classificações extra oficiais

São as classificações distribuídas pela Direção da Prova durante o decorrer de uma prova.

21.3.2 - Classificações parciais extra oficiais

São as classificações publicadas ao final de uma prova.

21.3.3 - Classificação final oficial

Classificação publicada pela Direção de Prova ao final do Rally e aprovada pelos Comissários Desportivos.

21.3.4 - Simultaneamente com todas as classificações, deverão ser publicados os resultados das Provas Especiais, bem como quaisquer penalizações expressas em tempo.

21.3.5 - Aos pilotos e navegadores classificados em cada prova, serão atribuídos os pontos abaixo conforme o seu posicionamento na classificação final, em suas respectivas categorias:

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º.	10	5º.	4
2º.	8	6º.	3
3º.	6	7º.	2
4º.	5	8º.	1

21.3.6 - Para efeito de pontuação nas provas deverá ser considerado:

a) Se forem cumpridos menos de 1/3 das distâncias programadas das Provas Especiais, a prova não pontuará para o Campeonato;



- b) Se forem cumpridos mais de 1/3 até 2/3 das distâncias programadas das Provas Especiais, será considerado 50% dos pontos;
- c) Se forem cumpridos mais de 2/3 das distâncias programadas das Provas Especiais, a pontuação será total.

21.3.7 - Serão declarados Campeões Brasileiros de Rally de Velocidade 2011, em suas respectivas categorias, o piloto e o navegador que obtiverem o maior número de pontos durante o Campeonato após o(s) descarte(s) (N-x).

Parágrafo Único - O descarte de resultado (N-x) será da prova em que o concorrente tiver efetivamente participado, ou seja, tiver largado em pelo menos 01 (uma) Prova Especial.

21.3.8 - Na hipótese de empate entre concorrentes na classificação final de uma prova e na pontuação final do Campeonato, por categorias, os critérios de desempate serão na seguinte ordem:

- Provas:
 - tiver obtido o menor tempo na primeira Prova Especial;
 - tiver obtido o menor tempo na segunda, terceira Prova Especial, e assim sucessivamente.
- Campeonato, por categorias:
 - tiver obtido o maior número de vitórias nas provas;
 - maior número de segundos, terceiros lugares e assim sucessivamente;

21.4 - Premiação

21.4.1 - Os concorrentes que terminarem a prova deverão estar presentes até o final da entrega de prêmios, sob pena de multa de 02 (duas) UP's para cada membro, desde que a premiação seja iniciada até 60 (sessenta) minutos do horário determinado no Regulamento Particular de Prova.



21.4.2 - Caso após a premiação 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 (cinco) UP's.

XXII - PENALIDADES / RECLAMAÇÕES / RECURSOS

22.1 - Penalizações

Além das penalizações previstas no presente Regulamento, todos os concorrentes, e equipes estarão sujeitos à aplicação daquelas previstas no CDA 2011 - Código Desportivo do Automobilismo da CBA, bem como das constantes no CDI - Código Desportivo Internacional da FIA.

22.2 - Reclamações

22.2.1 - O direito de formular reclamações técnicas e/ou desportivas é exclusivo dos concorrentes, que deverão fazê-la por escrito e individualmente. As reclamações deverão ser acompanhadas do depósito da taxa de caução estipulada conforme o CDA 2011:

I - Desportivas:

Caução de R\$ 500,00 (quinhentos reais) para cada reclamação apresentada;

Quando julgada procedente: o valor caucionado será devolvido ao reclamante;

Quando julgada improcedente: o valor caucionado ficará definitivamente em poder da CBA;

II - Técnicas:

a) Caução de R\$ 1.000,00 (um mil reais) por reclamação apresentada;

b) Caução de R\$ 500,00 (quinhentos reais) por item reclamado;

Quando julgada procedente: os valores caucionados pelo reclamante, referente às letras "a" e "b", serão devolvidos ao mesmo;

Neste caso o reclamado será multado em R\$ 1.000,00 (um mil reais), independentemente de outras sanções previstas no CDA 2011, inclusive novas multas;

Quando julgada improcedente: o valor caucionado pelo reclamante referente a letra "a" ficará definitivamente com a CBA e o referente à letra



“b”, será entregue ao concorrente contra quem tiver sido impetrada a reclamação.

22.2.2 - As reclamações deverão ser encaminhadas ao Diretor de Prova, e na ausência deste, aos Comissários Desportivos, nos prazos abaixo relacionados:

- Desportivas, relativas a inscrições, distâncias e percursos - deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após o prazo final da vistoria técnica.
- Técnica - no prazo de até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente ao final da prova no Parque Fechado final.
- Desportivas, relativas a controles, manobras desleais de concorrentes, etc. - Deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente ao final da prova no Parque Fechado final.
- 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.

22.2.3 - Os concorrentes cujos veículos estiverem envolvidos em reclamações técnicas deverão ser os responsáveis pela desmontagem e montagem de seus veículos e deverão estar com a Ficha de Homologação própria.

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

22.3 - Recursos

Os concorrentes têm o direito de recorrer das penalidades aplicadas ou das decisões tomadas pelos Comissários Desportivos.

Todo Recurso deverá ser feito de acordo com o estipulado no CDA 2011.



XXIII - DIREITOS COMERCIAIS

23.1 - Todos os direitos comerciais relativos ao Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011 pertencem à CBA - Confederação Brasileira de Automobilismo.

23.2 - Sem o consentimento por escrito da CBA, nenhuma organização, empresa comercial ou marca, poderá ser associada com o Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011, que é supervisionado pela CBA. A mesma regra é aplicável, exceto no caso de utilização pessoal por amadores a todas as formas de imagens em movimento do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011.

23.3 - Todos os organizadores que tenham provas que façam parte do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011, supervisionadas pela CBA, devem respeitar as provisões do presente Artigo.

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, 11 de Abril de 2011.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Cleyton Tadeu Correia Pinteiro
Presidente