

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE RALLY
CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY
CROSS COUNTRY 2005

1 Finalidades

1.1 A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO realizará o CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CROSS COUNTRY 2005, que será regido pelo CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL - CDI, pelo presente REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS, e pelo CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2005.

1.2 O CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CROSS COUNTRY 2005 estará aberto a todos os pilotos e co-pilotos (navegadores) brasileiros, devidamente filiados a CBA, e estrangeiros credenciados pela CBA, após análise de suas licenças de origem.

1.3 O campeonato será disputado em no máximo de 08 (oito) provas, conforme calendário aprovado pela CNR-CBA.

1.3.1 O campeonato terá validade se forem realizadas no mínimo 04 (quatro) provas completas.

1.3.2 O CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CROSS COUNTRY 2005, será disputado por pilotos e co-pilotos individualmente, respeitadas suas categorias.

1.3.3 Só serão consideradas válidas as categorias Production, Production Diesel, Super Production, Super Production Diesel e Protótipos caso exista o número mínimo de 5 inscritos em pelo menos 4 provas do campeonato. A categoria Caminhões será válida se houver o mínimo de 4 inscritos em pelo menos 4 provas do campeonato. Nas provas que o número mínimo de inscritos na categoria não for atingido, não haverá pontuação no Campeonato.

1.4 Caberá à Comissão Nacional de Rally, a elaboração e emissão de adendos a este regulamento, e a sua interpretação oficial, com a homologação da CBA.

2 CAMPEONATO

2.1 Aos pilotos e co-pilotos classificados em cada prova, serão atribuídos os pontos respectivos, de acordo com a classificação geral e em suas categorias, separadamente, conforme disposto a seguir:

2.2 Classificação geral e por categoria

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º Lugar	17
2º Lugar	15
3º Lugar	13
4º Lugar	12
5º Lugar	11
6º Lugar	10
7º Lugar	09
8º Lugar	08
9º Lugar	07
10º Lugar	06
11º Lugar	05
12º Lugar	04
13º Lugar	03
14º Lugar	02
15º Lugar	01

Número de pontos obtidos em cada prova deverá ser multiplicado pelo peso a ela correspondente, conforme descrito no Anexo 4.

2.2.1 Serão declarados Campeões Brasileiros de Rally Cross Country 2005, o piloto e o co-piloto que obtiverem o maior número de pontos durante o campeonato na classificação geral e em suas respectivas categorias.

Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato, o primeiro critério de desempate será

em favor do concorrente que houver obtido nas provas, o maior número de vitórias, maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares, e assim sucessivamente. Caso ainda assim persistir o empate, o segundo critério de desempate será: o concorrente que obtiver o melhor resultado na última prova em que, no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

2.2.2 Critério de desempate na prova: caso haja empate na soma total dos tempos, será declarado vencedor, o concorrente que tiver obtido o maior número de vitórias nas PES, (Provas Especiais) e se ainda assim persistir o empate, a vitória será do concorrente que obtiver o menor tempo na PE (Prova especial), PC (Prova de Classificação), ou SS ("special stage") cuja distância for a maior. Caso ainda persistir o empate será declarado o vencedor o concorrente com a numeração mais alta.

2.2.3 Piloto ou co-piloto que mudar de categoria ao longo do campeonato iniciará uma nova pontuação nesta nova categoria com zero ponto.

2.2.4 Só serão considerados classificados em uma prova as equipes (duplas) que terminarem a prova, ou seja, chegarem ao final da prova dentro do tempo máximo estipulado pela organização.

2.3 Na disputa do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2005, será também homologado o campeonato de equipes, se as mesmas estiverem devidamente registradas na CBA.

2.3.1 São consideradas equipes aquelas que se inscreverem com o mesmo nome, independente de categorias e marcas dos veículos.

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

2.3.3 Os resultados do campeonato por equipes 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 na Production, 01 na Super Production Diesel, 02 na Protótipo, sendo que os carros da Production e da Protótipo venceram nas categorias e o carro da Super Production Diesel chegou em segundo lugar em sua categoria e o outro da Protótipo chegou em quinto lugar, esta equipe terá 49 pontos na classificação do campeonato de equipes.

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

2.3.5 Será declarada Equipe Campeã Brasileira de Rally Cross Country 2005, aquela que somar o maior número de pontos, sem descartes.

Parágrafo Único:

- a) Maior número de pontos do melhor carro classificado;
- b) Maior número de pontos do segundo melhor carro classificado;
- c) Maior número de pontos do terceiro melhor carro classificado.

2.4 Deverão estar presentes nas provas, os Comissários Desportivos e o Comissário Técnico nomeados pela CBA. Eles deverão acompanhar toda a prova da melhor forma possível. Um dos comissários desportivos da CBA, indicado pela Comissão Nacional de Rally será o presidente do colegiado de comissários da prova. O comissário técnico será responsável pelas vitorias técnicas nos veículo inscritos na prova.

2.5 Durante cada etapa e no final de cada prova, poderão ser verificados, a critério do comissário técnico, itens como suspensão, motor, transmissão, freios, peso, carroceria, e demais itens de quaisquer veículos.

2.6 O resultado com a classificação geral e por categoria de cada prova deverá ser publicado e afixado em local visível, durante a prova e/ou imediatamente após seu término. Deverão ser usadas as informações contidas nos cartões de controle de tempo entregue na chegada (resultado extra-oficial).

2.7 A ficha de resultados deverá conter as assinaturas do diretor de prova e dos comissários desportivos, bem como o horário de sua divulgação.

2.8 Os organizadores das provas deverão dar destaque no mínimo aos 03 (três) melhores colocados de cada categoria válida e no mínimo o primeiro na classificação geral, premiando os pilotos e co-pilotos presentes com troféus.

Parágrafo Primeiro: Os concorrentes que terminarem a Prova deverão estar presentes até o final da entrega de prêmios, sob pena de multa de 05 Ups para cada membro, desde que a premiação seja iniciada no horário pré-determinado no adendo da prova. Caso este horário não seja cumprido a organização será multada em 20 Ups.

Parágrafo Segundo: Caso posteriormente haja desclassificação de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem de direito for, caso isto não ocorra o concorrente será multado em 10 Ups.

3 CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DAS PROVAS

3.1 Os percursos das provas deverão ser definidos obedecendo aos seguintes critérios:

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

3.1.2 Permitir a afluência de público, por sua proximidade de centros urbanos e facilidade de acesso.

3.1.3 Facilitar o fechamento das estradas pelas autoridades policiais.

3.1.4 Os percursos deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito (proibido qualquer trecho em sentido contrário = CDI) na mesma etapa (ou dia no caso de Rally)

3.1.5 Caso haja o cruzamento do percurso de uma prova especial por ela mesma, deverá estar previsto um neutralizado nos dois trechos do cruzamento.

3.2 Uma prova é composta de percursos de deslocamento, com seus trechos divididos em trechos de enlances e trechos de percursos cronometrados, (PC) ou (PE =provas especiais ou SS = "special stage") coincidindo sempre os seus finais com os seus inícios, de maneira sucessiva.

3.3 Define-se trecho de deslocamento (enlace ou transferência) como a distância a ser percorrida entre dois controles horários (CH).

Parágrafo único: É aconselhável que os trechos de deslocamentos sejam feitos pelo caminho mais curto e de preferência por estradas pavimentadas, a não ser em casos de finalidade promocional.

3.4 A prova deverá ter trechos(s) obedecendo as seguintes características técnicas:

3.4.1 As provas especiais (PE) ou (PC) ou (SS) de cada prova deverão possuir uma quilometragem superior a 20 km e inferior a 600 km. Eventualmente, uma prova especial poderá ter menos de 20 km desde que realizada em um circuito fechado ou conste em adendo, aprovado pela CNR-CBA.

3.4.2 Ter no mínimo 02 (duas) e no máximo 06 (seis) provas especiais (PE, PC ou SS), numa etapa (ou dia no caso de Rally), com intervalo mínimo de 06 (seis) horas entre as etapas (ou entre um dia e outro no caso de Rally).

3.4.3 A extensão mínima prevista de uma prova de Rally Cross Country deverá ser de 150 km, excluindo-se deslocamentos e ZVC (radar). A prova será considerada válida para a pontuação no campeonato na sua íntegra se forem cumpridos 2/3 ou mais de previsto no regulamento particular. No caso de ser cumprido mais de 1/3, porém menos de 2/3 do inicialmente previsto, a pontuação para o campeonato será a metade. Se forem cumpridos menos de 1/3 do total de provas especiais, a prova não será válida para o campeonato.

3.5 A prova especial será considerada válida se for cumprido no mínimo o percurso até o primeiro posto de controle de passagem (CP). Esse posto de controle de passagem deverá estar posicionado na distância aproximada de 20% do total previsto do percurso daquela prova especial.

3.6 Cada prova especial (PE, PC ou SS) deverá ter em média, um controle de passagem (CP) a cada 20% do total de sua distância programada.

3.7 Nenhuma prova especial (PE, PC ou SS) poderá ser repetida na mesma etapa por mais de 3 (três) vezes.

3.8 As provas especiais (PC ou SS) deverão ser realizadas em roteiros fechados ao trânsito normal, devendo esse fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Além disso, e dentro da idéia de se realizar provas com a máxima segurança, obrigam-se os organizadores a providenciar médicos, ambulâncias e bombeiros para atenderem aos eventuais acidentes, preferencialmente na largada de cada prova especial (PE, PC ou SS), e sem custo adicional para o concorrente. Guincho ou reboque para desobstrução da pista e resgate da tripulação, desde que esta se encontre no roteiro da prova. Na medida do possível, será aconselhável no mínimo um helicóptero para resgate.

3.9 Os problemas com fechamentos de estradas e impedimentos temporários podem determinar o atraso da etapa/ prova antes ou após o seu início. Esses atrasos deverão ser cumpridos no interior do CH, com a retenção dos cartões de controle de tempo dos concorrentes entregues por um dos competidores de cada dupla. O intervalo de tempo determinado entre a chegada e a partida (neutralizado) aos concorrentes deverá ser aumentado pelo fiscal do CH, conforme a necessidade. O atraso de uma etapa incrementa automaticamente (com o tempo de atraso) os horários máximos de chegada da prova, largada e chegada de todas provas especiais sucessivas daquele dia. O atraso está limitado a um máximo de 1 hora, após o qual a prova especial e as sucessivas poderão ser canceladas a critério dos comissários da prova.

3.10 Será obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre os CHs, os concorrentes e a direção da prova, por sistema 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.

3.11 Serão terminantemente proibidos:

3.11.1 Treino e o reconhecimento por piloto ou co-piloto inscrito na prova utilizando qualquer veículo, nos trechos onde se realizará o rally antes do horário oficial do programa da prova. Esta proibição estende-se a qualquer pessoa, representante ou não da equipe inscrita.

3.11.2 Concorrente surpreendido pela organização da prova na atitude descrita no item 3.11.1 será desclassificado da prova, tendo sua largada proibida na mesma, sem direito à devolução dos valores pagos na sua inscrição, e sendo ainda passivo de penalizações posteriores.

3.11.3 Reconhecimento (ou levantamento) do roteiro da prova poderá ser permitido eventualmente, desde que orientado pela direção de prova, e devidamente divulgado através de adendo.

3.12 As seguintes recomendações para a medição da prova e a elaboração da planilha deverão ser seguidas:

3.12.1 Evitar o uso de gírias.

3.12.2 Fazer revisão ortográfica de todos os textos.

3.12.3 Fazer constar uma legenda (símbolos e abreviações) padronizada.

3.12.4 Publicar uma legenda para os símbolos em português e inglês.

3.12.5 Limitar ao máximo a utilização de abreviações.

3.12.6 Utilizar endereços e azimutes de GPS apenas para "way points", e para indicar o rumo a ser tomado.

3.12.7 Medir as distâncias com hodômetro eletrônico com precisão de 10 m (dez metros), e não com GPS.

3.12.8 Definir sempre tempos máximos de cada prova especial no cartão de controle de tempo.

3.13 A planilha deverá seguir o modelo apresentado no anexo 3, e deverá ser impressa em papel branco tamanho A5 (148,5mm largura x 210mm altura) com 4 (quatro) colunas, sendo a primeira com a distância total do trecho em km (com duas casas decimais), a segunda a distância parcial entre a referência e a referência anterior, a terceira com o código tulipa da referência e a última contendo um campo reservado para observações, na qual poderá haver mais detalhes sobre a referência.

3.14 Deverá ser divulgado pela organização um padrão de aferição da planilha na mesma cidade onde se realizará a largada da prova com no mínimo 2 km de extensão e pelo menos 24 horas de antecedência à largada.

3.15 Não haverá abono de tempo por erro ocasionado a partir de uma imprecisão da planilha.

3.16 A planilha do dia seguinte poderá ser entregue aos concorrentes na chegada da prova do dia anterior e a planilha do primeiro dia de prova poderá ser entregue no briefing que anteceder o início da prova. É de inteira responsabilidade dos participantes a conservação da planilha.

3.17 O "briefing" terá valor de adendo oficial, e a participação do piloto e ou do co-piloto no primeiro "briefing" da prova será obrigatória. O "briefing" será realizado em local e hora pré-definidos pela organização. A penalização pelo não comparecimento a este briefing será de uma multa no valor de 3 UPs, de acordo com o CDA. A participação nos demais "briefings" não é obrigatória. Apesar do "briefing" se constituir num meio oficial de adendo, as instruções nele transmitidas jamais poderão ser conflitantes com este regulamento. Os principais tópicos abordados no "briefing" deverão ser divulgados através de adendo e afixados na secretaria da prova.

3.18 O piloto é o único responsável por pane seca (falta de combustível), sendo a organização e a direção de prova isentos de qualquer responsabilidade nesse sentido.

4 REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA

4.1 Os promotores das provas deverão divulgar o regulamento particular de cada prova para todos e para a Comissão Nacional de Rally, em até 30 (trinta) dias antes de sua realização, sob pena de não ser autorizada a realização da mesma.

4.2 Os regulamentos particulares deverão ser assinados pela organização, e neles deverão constar pelo menos as seguintes informações:

A - Nome da prova e data de realização;

B - Clube e Federação organizador(a), patrocinadores e colaboradores;

C - Nome do Diretor da Prova, dos Comissários Desportivos e Técnico;

D - Inscrições: locais, datas, horários e valores;

E - Locais de interesse para o público e para imprensa;

F - Hotel da prova (preço da diária) e opções;

G - Premiação (local e hora).

Parágrafo Único: Nos apoios noturnos a organização deverá definir uma área específica para os veículos. Nesta área ou próximo dela deverá existir infra-estrutura mínima (água, luz e sanitários).

4.3 Todas as alterações ou complementações do regulamento particular da prova deverão ser feitas através de adendos datados e numerados, por escrito, cuja entrega aos concorrentes deverá sempre ser protocolada em documento específico assinado pelos participantes na largada do dia. Os adendos também deverão ser divulgados no quadro de avisos localizado na secretaria da prova.

4.4 O regulamento particular não poderá ser conflitante com este regulamento

5 INSCRIÇÕES

5.1 O encerramento das inscrições será de acordo com o regulamento particular de cada prova, publicado pelo organizador da mesma.

5.2 O valor da taxa de inscrição por prova será de acordo com o regulamento particular da mesma, publicado pelo organizador.

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

5.4 O comitê organizador poderá recusar uma inscrição, justificando os motivos a CBA.

5.5 A devolução da taxa de inscrição será obrigatória quando da não realização da prova, ou quando for recusada uma inscrição. A devolução em outras circunstâncias ficará a critério do organizador, sempre com anuência da Comissão Nacional de Rally.

5.6 A substituição de um membro da dupla inscrita só poderá ocorrer até uma hora antes da largada, por motivo de força maior, e expressamente autorizada pelo diretor da prova, com anuência dos comissários desportivos.

5.7 A substituição do veículo poderá ocorrer antes do encerramento da vistoria técnica. Após o encerramento da vistoria técnica até o início da prova (largada oficial da prova) o veículo poderá ser substituído mediante uma nova vistoria técnica com o pagamento da multa de 5 Ups, e se já tiver sido realizado o prólogo, o concorrente largará na última colocação.

5.8 Os tripulantes de cada veículo poderão revezar-se na pilotagem do mesmo, desde de que ambos sejam habilitados pela CBA. A pontuação alcançada pela dupla nesse caso será atribuída para os pilotos e co-pilotos, inscritos na ficha de inscrição original.

6 CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS/CO-PILOTOS)

6.1 Concorrente é toda pessoa física ou jurídica inscrita em uma competição, obrigatoriamente portadora de licença específica emitida pela CBA.

6.2 O termo "concorrente", "piloto", "co-piloto" e "tripulação" ficam assim oficialmente definidos:

A - Concorrente: toda pessoa física ou jurídica inscrita em uma competição. Ele deverá ser obrigatoriamente, portador da licença de concorrente.

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

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

D - Tripulação: quando a referência disser respeito ao piloto e co-piloto(s), juntos.

6.3 Na falta de especificação, o piloto passará a ser também, automaticamente, o concorrente. Quando o condutor se inscrever, ele terá igualdade na qualidade de concorrente, e deverá ser portador da licença de concorrente.

6.4 Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente, pelo piloto e ou pelo co-piloto. A falta de um dos dois elementos, ou a presença de uma terceira, ou mais, pessoas resultará na desclassificação automática do concorrente e da tripulação, salvo na categoria caminhões e em caso de transporte de pessoa ferida, devidamente comprovada.

6.5 Na categoria Caminhões os veículos poderão ser tripulados por até 3 pessoas (piloto / co-piloto / segundo co-piloto).

6.6 Durante a realização das etapas e provas, a responsabilidade da legalidade do veículo é única e exclusiva do seu condutor.

7 VEÍCULOS ADMITIDOS

7.1 Categorias de automóveis e caminhões.

7.1.1 Categoria Production Diesel:

Veículos nacionais e importados regularmente comercializados no Brasil com Renavam do fabricante; Combustível utilizado pelo motor: óleo diesel regularmente fornecido na rede autorizada de distribuição de combustível;

No Campeonato de 2005 serão aceitos os veículos homologados até dezembro de 2004.

A partir de 2006, será permitida a participação de veículos com 1000 unidades, produzidas até o início do campeonato;

Veículos com 4 rodas sendo as 4 rodas motrizes (tração 4x4);

Caixa de redução: obrigatória;

Motor: cilindrada de até 3.000 cc (inclusive), com bloco do motor, pontos de fixação do motor, cabeçote, comando de válvulas e coletores de admissão e escape originais do veículo com retrabalho livre.

Cilindrada original do veículo;

Restritor de ar do motor de diâmetro interno máximo de 39 mm e comprimento mínimo de 03 mm conforme artigo 284 do "Anexo J" da FIA, homologado pela CBA;

Taxa de compressão do motor livre;

Turbo compressor original do veículo homologado;

Suspensão: sistema original do veículo, pontos de fixação da suspensão e suportes originais, permitidos reforços;

Amortecedores: até 2 amortecedores por roda, sendo um fixado nos pontos originais que podem ser

reforçados, os amortecedores devem ter o mesmo tamanho (os dianteiros iguais entre si e os traseiros iguais entre si), permitido o uso de amortecedores com reservatório separado. É opcional o uso de um amortecedor por roda fixado nos pontos originais com o uso de batente hidráulico de fim de curso de suspensão; no caso da utilização de dois amortecedores fica proibido o uso de batente hidráulico;
Molas: livres;
Transmissão: caixa de câmbio e suas relações, caixa de transferência e diferenciais originais do veículo assim como seus pontos de fixação. Uso de bloqueante apenas se original do veículo, proibido o uso de engrenagens de dentes retos;
Sistema de freio: original do veículo, opcional o uso do servofreio, material das peças de atrito (pastilhas de freio) é livre;
Chassi ou monobloco: original do veículo, porém permitidos reforços, distância entre-eixos original e bitola original;
Carroceria e caçamba: aparência e dimensões originais do veículo, permitido reforços e substituição de peças por fibra de vidro, permitida a retirada da tampa traseira da caçamba, porém é obrigatória a existência de assoalho. Permitidas alterações na carroceria apenas com finalidade de ventilação e refrigeração, proibida a troca ou retirada do assoalho do habitáculo;
Peso: conforme o anexo 5.
A partir de 01/01/2006 a categoria production diesel será regulamentada conforme os Artigos 281, 282, 283 e 285 do Anexo J da FIA.

7.1.2 Categoria Production

Todos os itens da categoria Production Diesel com as seguintes exceções:
Combustível: gasolina ou álcool regularmente fornecido na rede autorizada de distribuição de combustível, original do veículo. Proibido o uso de AVGÁS;
Sistema de injeção de combustível: original do veículo com preparação livre;
módulo de controle de injeção de combustível: livre;
Taxa de compressão do motor: livre;
Proibido o uso de turbo compressor, compressor mecânico ou elétrico (blower) ou equipamentos e dispositivos que tenham como finalidade aumentar a pressão do ar no sistema de admissão de ar do motor, mesmo que originais do veículo;
Restritor de ar do motor de diâmetro interno máximo de 32 mm e comprimento mínimo de 03 mm conforme artigo 284 do "Anexo J" da FIA, homologado pela CBA;
A partir de 01/01/2006 a categoria production será regulamentada conforme os Artigos 281, 282, 283 e 285 do Anexo J da FIA.

7.1.3 Categoria Super Production Diesel

Veículos nacionais e importados regularmente comercializados no Brasil com Renavam do fabricante;
Combustível utilizado pelo motor: óleo diesel;
Mínimo de 10 unidades produzidas até o início do campeonato;
Veículos com 4 rodas sendo as 4 rodas motrizes (tração 4x4);
Caixa de redução obrigatória;
Motor: cilindrada de até 4.500 cc (inclusive), com bloco do motor e pontos de fixação do motor originais do veículo com preparação livre. Cilindrada original do veículo, fica autorizada a utilização de pistões até a segunda sobre medida, mesmo que ultrapasse à cilindrada original do veículo.
Suspensão: preparação livre;
Chassi ou monobloco: original do veículo, porém permitidos reforços;
Transmissão: caixa de câmbio, transferência e diferenciais regularmente comercializados no Brasil, porém proibido o uso de câmbio seqüencial;
Dimensões: entre-eixos e bitola original do veículo;
Carroceria e caçamba: aparência e dimensões originais do veículo, permitido reforços e substituição de peças por fibra de vidro, permitida a retirada da tampa traseira da caçamba. Permitidas alterações na carroceria apenas com finalidade de ventilação e refrigeração, proibida a troca ou retirada do assoalho do habitáculo;
Restritor de ar: obrigatório o uso do restritor de ar do motor de diâmetro interno máximo de 39 mm e comprimento mínimo de 03 mm, homologado pela CBA, conforme o regulamento FIA, anexo J, art 285, item 4;
Peso: conforme o anexo 5 deste regulamento e a aplicação do fator de multiplicação de 1,5 na cilindrada original dos veículos movidos a diesel e turbo-comprimidos da categoria Super Production Diesel, conforme o regulamento da FIA, anexo J, art. 285, item 4, para determinação do peso mínimo em função da cilindrada.

7.1.4 Categoria Super Production

Todos os itens da categoria Super Production Diesel com as seguintes exceções:
combustível: gasolina ou álcool, original do veículo;
Proibido o uso de turbo compressor, compressor mecânico ou elétrico (blower) ou equipamentos e dispositivos que tenham como finalidade aumentar a pressão do ar no sistema de admissão de ar do motor, mesmo que originais do veículo;
Restritor de ar: obrigatório o uso do restritor de ar do motor de diâmetro interno máximo de 32 mm (para motores de mais de 2 válvulas por cilindro) e 34 mm (para motores com 2 válvulas por cilindro) e

comprimento mínimo de 03 mm, homologado pela CBA, conforme o regulamento FIA, anexo J, art 285, item 4;

7.1.5 Categoria Protótipos

Veículos que não se enquadram em nenhuma das outras categorias:

motor: regularmente comercializado no Brasil, cilindrada de até 4.500 cc com preparação livre;

Turbo compressor: permitido apenas para motores alimentados a óleo diesel, proibidos para os demais combustíveis, inclusive compressores mecânicos ou elétricos (blower) ou outros equipamentos e dispositivos com a finalidade de aumentar a pressão do ar no sistema de admissão de ar do motor;

Transmissão: caixa de câmbio, transferência e diferenciais regularmente comercializados no Brasil;

Freios: livres;

Chassi: livre;

Suspensão: livre;

Combustível: gasolina, álcool ou óleo diesel regularmente fornecido na rede autorizado de distribuição de combustível, proibido o uso de AVGAS;

peso: conforme o anexo 5.

7.1.6 Categoria Caminhões

Para veículos classificados como caminhões e produzidos no Brasil:

Peso: acima de 3.500kg;

Tração: em pelo menos dois eixos;

Motor: utilizar como combustível o óleo diesel;

Veículo deverá ser carenado (deverá ter cabine);

Demais itens de preparação livres;

Para veículos importados: deverão se enquadrar no regulamento internacional da FIA.

7.2 COMBUSTÍVEL: Para os veículos movidos originalmente à gasolina ou álcool será permitido o uso de GNV – GÁS NATURAL VEICULAR. É obrigatório a manutenção e funcionamento do combustível original do motor como alternativa de uso.

PARÁGRAFO ÚNICO: OS VEÍCULOS QUE USAREM GNV SOMENTE PODERÃO REABASTECER O SISTEMA NA REDE AUTORIZADA DE DISTRIBUIÇÃO DO COMBUSTÍVEL

7.3 Quantidade mínima de veículos para validar a existência das categorias: Mínimo de 5 veículos, exceto a categoria Protótipos, que sempre existirá para receber os veículos das categorias que não atingirem a quantidade mínima. Caso qualquer uma das outras categorias (Production, Production Diesel, Super Production e Super Production Diesel), não atinjam a quantidade mínima de inscritos (cinco veículos) automaticamente os carros participarão da categoria acima. Caso esta categoria também não atinja de inscritos automaticamente os carros participarão da categoria Protótipos. Para a categoria de Caminhões, o número mínimo de veículos inscritos será de 4 caminhões (a partir de 01/01/2006 o número mínimo será de 5 caminhões) para a existência da mesma. (Item vinculado ao 1.3.3) Para efeito de classificação do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country, a pontuação para o campeonato se dará na categoria que o veículo correu. A existência da categoria para efeito do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country está vinculado ao item 1.3.3, inclusive a categoria Caminhões.

7.4 Penalizações referentes às categorias:

7.4.1 Os concorrentes que infringirem o limite inferior de peso de seus veículos nas categorias serão desclassificados da prova. A penalização só não será aplicada se o veículo estiver abaixo do peso mínimo devido a algum acidente (perda de componentes) que tenha sofrido naquele dia de prova. Esta exceção somente será válida para o dia em que tiver ocorrido o acidente. Em qualquer momento do transcorrer da prova poderá ser feita uma vistoria de pesagem dos veículos.

7.4.2 Em todas as categorias, se houver a substituição do bloco do motor do veículo durante uma prova, o concorrente será penalizado em três horas que serão somadas ao tempo total da prova. A substituição do motor deverá ser comunicada imediatamente ao comissário técnico da prova, caso contrário a equipe será desclassificada. Será colocado um lacre no motor durante a vistoria técnica.

7.4.3 Será proibida a troca de veículo durante uma mesma prova do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country, exceto entre o prólogo e o início do primeiro deslocamento ou PE (prova especial) e apenas se o prólogo ocorrer antes do primeiro deslocamento e não somar tempo para a classificação da prova. O concorrente que cometer esta infração será desclassificado da prova. O chassi ou o monobloco de todos os carros será lacrado durante a vistoria técnica. Quando ocorrer a troca de um veículo após o prólogo, deverá ser recolhida uma multa de acordo com o Artigo 5.7.

7.4.4 As demais infrações com relação às categorias serão penalizadas com a desclassificação da prova.

8 VISTORIA E PARQUE FECHADO

8.1 Toda prova deverá ser precedida de uma vistoria técnica, antes da largada de cada prova, e será efetuada pelo comissário técnico da prova. O local e condições da vistoria deverão ser comunicados com antecedência mínima de 48 horas.

8.2 Cada veículo inscrito no Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country receberá um passaporte técnico da CNR/CBA na primeira prova que participar, onde constarão todos os dados sobre o mesmo, todos os detalhes das vistorias, e deverá ser de porte obrigatório em todas as provas do campeonato. A falta do passaporte técnico será penalizada com uma multa equivalente a 01 (uma) UP e será confeccionado um outro passaporte.

8.4 As verificações na vistoria prévia serão de ordem geral:

A - Verificação administrativa na secretaria da prova, que habilita o concorrente para vistoria técnica, compreendendo:

Quitação das taxas de inscrição e seguro obrigatório.

Licença do concorrente e da dupla.

RG e CNH da dupla.

Certificado de licença do veículo em nome do concorrente, piloto ou co-piloto. Caso contrário deverá apresentar autorização do proprietário para participar da prova, com firma reconhecida e passaporte técnico do veículo.

Fixação dos adesivos oficiais, numerais e da publicidade conforme item 14 deste regulamento.

Observação: todos os documentos mencionados deverão ser apresentados. a falta de qualquer um deles implicará na recusa da aptidão para a vistoria técnica e conseqüentemente para a largada.

B - Verificação técnica: elementos de segurança em conformidade com o anexo "J" da FIA e item 13 deste regulamento.

8.5 Na vistoria prévia não será obrigatória a presença do piloto ou co-piloto, desde que a ficha de inscrição esteja devidamente assinada.

8.6 Os veículos dos concorrentes que não se apresentarem para a primeira vistoria, ou que nela forem reprovados, deverão se apresentar para a segunda vistoria em horário e local que deverão constar no regulamento particular da prova. Esse horário poderá ser até 30 (trinta) minutos antes da largada do primeiro veículo.

8.7 Para se submeter à segunda vistoria, independentemente do motivo, o concorrente deverá recolher uma multa no valor de 3 Ups, que será revertido para a CBA.

8.8 Ao constatar que um veículo ou um concorrente (piloto ou co-piloto) não se enquadra na categoria declarada na ficha de inscrição, ou cujo veículo não esteja equipado com todos os itens de segurança, a comissão técnica da prova deverá julgar pela sua participação ou não na prova.

8.9 Somente poderão largar os veículos que tiverem sido aprovados na vistoria e que deverão ostentar o selo correspondente.

8.10 A qualquer momento, após a largada da prova, poderão ser efetuadas vistorias técnicas e também dos itens de segurança. Os comissários técnicos poderão vistoriar determinados veículos participantes, ao final da prova, sem necessidade de haver protestos contra eles. Os mesmos deverão obrigatoriamente estar munidos do passaporte técnico do veículo em questão. A falta desse passaporte será punida de acordo com o previsto no item 8.2.

8.11 Poderá existir um parque fechado de largada anterior à primeira largada de cada prova, com início de no máximo 1 (uma) hora antes do horário ideal de largada do primeiro concorrente. Quando houver este parque o concorrente poderá ingressar no parque fechado de largada com até 30 minutos de atraso, neste caso sua penalização será de 5 (cinco) UPs. Atrasos superiores a 30 minutos e antes do horário ideal de largada do último carro, o concorrente será penalizado em mais 10 minutos no seu tempo total de prova e deverá largar após o último carro. O mesmo critério será adotado (quando não houver parque fechado), no início da prova (entrega do CCT). Adiantamentos não serão penalizados.

8.12 No caso do controle de largada estar instalado em cima de rampa, ou em aclive acentuado, poderá ser permitida a ajuda de terceiros, com a fiscalização do comissário, apenas para superar os obstáculos descritos.

8.13 A existência ou não do(s) parque(s) fechado(s) na etapa ou prova deverá constar no regulamento particular ou em adendo constando nele também todos os horários necessários.

8.14 O funcionamento de um parque fechado deverá ser de acordo com o item 22 do regulamento geral da FIA para eventos Cross Country, que se encontra no Anexo 7 deste regulamento, exceto a penalização prevista no artigo 8.14.

8.15 A penalização para o atraso na entrada do parque fechado do final da prova será na proporção de 1 (um) minuto para cada minuto de atraso, até o limite de 30 (trinta) minutos, após o qual o concorrente estará desclassificado.

9 CONTROLES

9.1 Serão considerados controles:

Controles horários (CH);
Controles de passagem (CP);
Controles de roteiro (CR);
Controle de reagrupamento (RG);
Neutralização (NT);
Controle de partida da SS ou PE ou PC (CHP);
Controle de chegada da SS ou PE ou PC (CHC);
Controle de velocidade máxima (radar); (ZVC)

9.2 Todos os controles deverão ter suas localizações exatas assinaladas no livro de bordo, baseado sempre em referências físicas, exceto os controles de passagem.

9.3 As sinalizações dos controles deverão seguir obrigatoriamente as regras internacionais, conforme anexo 2 deste regulamento.

9.4 Todo o horário da prova e dos concorrentes deve ser controlado em horas, minutos e segundos.

9.5 Todos os controles deverão ter obrigatoriamente:

A - Um chefe dotado de identificação inconfundível, e tantos controladores quanto forem necessários para o bom desempenho dessa função;

B - Equipamento com o horário oficial da prova: os organizadores devem dotar os controles, principalmente os finais de PE, (PC) com relógios digitais dotados de hora, minuto, segundo. É obrigatório o uso de fotocélulas no controle de chegada.

9.6 Todas as anotações dos tempos dos concorrentes deverão ser duplas, isto é, anotações no cartão de controle de tempo, e na planilha (folha) de controle e cronometragem em poder do controlador (fiscal da mesa de "stop"). O cartão de controle de tempo deverá ser rubricado pelo controlador, e a planilha (ficha) de controle, pelo co-piloto, exceto nos CP (controle de passagem) e nos CR (controle de roteiro).

9.7 Todas as anotações de tempo nas cartelas deverão ser efetuadas exclusivamente pelos controladores. Entretanto, a responsabilidade pelas anotações feitas será do concorrente.

9.8 A inutilização (rasura) do cartão de controle de tempo implicará na penalização de tempo de 15 (quinze) minutos, que será somado ao tempo total da prova. O porte do cartão de tempo é obrigatório, caso contrário o concorrente será desclassificado da prova.

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

Nesse espaço, (interior da zona de controle) poderá ser feita uma parada momentânea da prova, quando deverão ser retidos os cartões de controle de tempo, até o novo horário estabelecido no momento (reagrupamento).

O horário oficial poderá ser requisitado pelo concorrente a todos os controladores, que serão obrigados a fornecê-lo.

9.10 O controle de largada deverá funcionar de acordo com o item 17 do regulamento geral da FIA para eventos Cross Country, que se encontra no Anexo 6 deste regulamento.

9.11 Penalizações que podem ser aplicadas pelos controles todas as penalidades serão cumulativas:

9.11.1 Controle de Partida (largada) – O concorrente poderá largar em horário posterior ao seu horário de largada desde que este atraso não ultrapasse 30 (trinta) minutos. O controlador estipulará um novo horário de largada e ele será penalizado em um minuto por cada minuto cheio de atraso no controle (Ex: 1 min e 20 seg de atraso = 2 min de penalização). Após este prazo (30 minutos) o concorrente não

poderá largar, sendo penalizado conforme critério de penalização descrito no item 9.11.2.

Parágrafo único: A terceira penalização deste tipo (não largada do concorrente) durante uma prova (consecutiva ou não) implicará na desclassificação do concorrente.

Nos controles horários de uma PE, o concorrente terá exatamente 60 (sessenta) segundos/01 (hum) minuto para efetuar a apresentação da cartela ao controlador, de forma que seu horário seja registrado sem penalização.

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

9.11.2 Controle de chegada: ultrapassar o tempo máximo de chegada de uma prova especial (PE) ou não chegar dentro do horário limite do funcionamento do controle de chegada de uma PE, o concorrente será penalizado em tempo de acordo com a tabela abaixo, que deverá ser acrescido ao tempo máximo da prova especial (PE) que constar no cartão de controle de tempo de cada concorrente; chegar rebocado por outro concorrente no final de uma prova especial implicará em penalização de uma hora, a ser somada ao seu tempo total da prova.

PE até 100 km: 30 minutos

PE com mais de 100 km e até 200 km: 1 hora

PE com mais de 200 km: 2 horas

No caso de atraso no controle de partida ou de chegada final da prova ou da etapa (após o último deslocamento) o concorrente será penalizado em 1 minuto por minuto de atraso limitado ao máximo de 30 minutos que será somado ao seu tempo total de prova.

9.11.3 Controle de roteiro (CR): para cada não passagem no CR, ou passagem acima do tempo máximo estipulado para o mesmo, o concorrente será penalizado em tempo, limitado a no máximo três horas, que serão somadas ao seu tempo total da prova. A ordem de chegada ao controle de roteiro para recebimento do carimbo deverá ser rigorosamente respeitada. O desrespeito a essa ordem será penalizado em uma hora, que também deverá ser somada ao tempo total do concorrente acumulado na prova. Os horários de abertura e fechamento dos controles de roteiro (CR) e as suas respectivas penalizações devem constar na planilha / livro de bordo, ou devem ser divulgados através de adendo, no briefing e uma cópia afixada na secretaria da prova. O controle de roteiro (CR) poderá ser substituído por fotocélula ou GPS.

Caso a penalização não seja determinada pela organização em algum CR será aplicada a penalização de 1 hora.

Caso um concorrente que tenha largado e que tenha sido penalizado de acordo com o item 9.11.2 (ultrapassar o tempo máximo de chegada), a penalização de CR estará limitada ao máximo de 1 hora independente número de CR que houver na prova especial (PE).

9.11.4 Controle de passagem (CP): o controle de passagem tem como finalidade checar a passagem e coletar o tempo de passagem dos concorrentes em um determinado ponto do percurso.

9.11.5 Zona de Velocidade Controlada (ZVC) ou radar: - Para cada Zona de Velocidade Controlada (ZVC ou radar) de uma prova deverá ser determinada uma tolerância (em % ou tempo) sobre o tempo mínimo das ZVC ou radar, antes do início da prova. O concorrente que percorrer a ZVC em tempo inferior ao tempo mínimo estabelecido será penalizado com o dobro do tempo ganho em relação ao tempo mínimo até o limite máximo da tolerância, após o qual será penalizado em 1 hora. O concorrente deverá percorrer toda a extensão da ZVC na velocidade determinada, poderão ser feitos controles intermediários onde será aplicada a mesma penalização acima. A tolerância nos controles intermediários será o dobro da tolerância estabelecida acima.

Ex: ZVC de 1 km com velocidade de 60 km/h, portanto tempo mínimo = 1 minuto. Tolerância de 10% = 6 segundos.

Se o concorrente percorrer o trajeto da ZVC em 70 segundos = nenhuma penalização / Se o concorrente percorrer o trajeto da ZVC em 60 segundos = nenhuma penalização / Se o concorrente percorrer o trajeto da ZVC em 56 segundos = 8 segundos de penalização / Se o concorrente percorrer o trajeto da ZVC em 54 segundos = 12 segundos de penalização / Se o concorrente percorrer o trajeto da ZVC em 50 segundos = 1 hora de penalização.

Caso o radar se encontre em um trecho de deslocamento a penalização se dará da seguinte forma:

Primeira penalização, multa de 3 Ups

Segunda penalização, multa de 10 Ups

Terceira penalização, desclassificação.

9.12 No CHP, a largada "queimada" será penalizada de acordo com o seguinte critério:

01 segundo: penalização de 10 segundos

02 segundos: penalização de 01 minuto

03 segundos: penalização de 03 minutos

Mais de 03 segundos: penalização de 10 minutos ou a critério dos Comissários Desportivos.

9.13 Nos finais das provas especiais, a chegada será "lançada" e a cronometragem deverá ser feita por fiscais colocados exatamente na referência física de término da PE (PC ou SS), (placa da bandeira) sendo feita a indicação de tempo ao controle situado na placa "stop". Poderá ser feita a cronometragem pelo fiscal posicionado na placa "stop", porém é obrigatório o uso de fotocélula no término da PE.

9.14 O fornecimento dos horários aos concorrentes nos finais das provas de classificação poderá ser efetuado, sendo obrigatória a parada do concorrente para que o controlador anote o horário de chegada e/ou viste seu cartão de controle de tempo. Os veículos deverão deixar a zona de controle com sua tripulação completa.

9.15 Os cartões de controle de tempo deverão sempre ter o horário ideal de largada do início da prova, horário ideal de entrada na zona de controle, tempo ideal de largada, tempo máximo permitido para cada prova especial (PE, SS, ou PC) e tempo máximo de chegada ao final da prova. Caso não exista a anotação do tempo máximo para uma determinada especial no cartão de controle de tempo, o tempo máximo será calculado levando-se em consideração a velocidade média de 30 km/h, no trecho em que essa anotação não existir.

9.16 Qualquer controle deverá ser aberto no mínimo 30 (trinta) minutos antes do horário previsto para o primeiro veículo, e só poderá ser fechado 30 (trinta) minutos após o tempo máximo de passagem do último concorrente.

9.17 A Zona de Velocidade Controlada (ZVC), também chamada de radar, tem como objetivo limitar a velocidade dos veículos em determinados locais (povoados, locais de perigo, etc) dentro de uma prova especial ou deslocamento.

9.17.1 O início e o final da ZVC, que devem ser marcados por referências físicas bem visíveis (ex: casa, ponte, árvore,...) podendo ainda estar identificadas com placas colocadas pela organização e as velocidades máximas da ZVC devem constar do livro de bordo da prova assim como a distância total da ZVC, ou devem ser divulgados através de adendo, no briefing e uma cópia afixada na secretaria da prova.

9.17.2 No início e no final da ZVC os tempos de passagem de todos os concorrentes serão coletados por pelo menos um fiscal de pista.

9.17.3 Caso a coleta de tempo seja por qualquer meio eletrônico deverá haver uma cópia manual em papel. (aconselhável o uso de foto célula)

9.17.4 Os relógios usados no início e no final da ZVC para a coleta de tempo deverão estar sincronizados entre si.

9.17.5 A velocidade média do concorrente não poderá ultrapassar a máxima estabelecida na ZVC.

9.17.6 Radares de medição de velocidade instantânea (lazer, doppler, fotográficos ou outros) poderão ser utilizados dentro da ZVC para controlar a velocidade máxima, um limite de tolerância na velocidade máxima será estabelecido pela organização para estes radares.

9.17.7 O concorrente que ultrapassar a velocidade máxima da ZVC será penalizado de acordo com o item 9.11.5.

9.17.8 Os relógios utilizados no início e no final da ZVC deverão ser checados pela equipe de cronometragem.

9.18 Para cada prova especial o organizador deverá estabelecer um tempo estimado para o primeiro colocado.

9.19 Se numa prova especial o melhor tempo realizado for superior em mais de 15% ao tempo estimado pelo organizador no programa dos controles horários, o tempo máximo previsto será aumentado de uma porcentagem idêntica a que se verificou no "melhor tempo realizado / tempo estimado pelo organizador", com um arredondamento para o número de horas superior.

Exemplo:

PE de 458 km

Tempo estimado para o 1. colocado: 5:45h

Tempo máximo estipulado: 13:00h
Melhor tempo: 6:58:58
Porcentagem de excesso: 21,45%
Novo tempo máximo: 16:00h

9.20 Todos os outros casos particulares serão submetidos pela direção da prova, para análise e decisão.

10 CIRCULAÇÃO

10.1 Numeração para o Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2005 será pela classificação geral de pontos para os 10 (DEZ) primeiros do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country do ano 2004. Os demais inscritos terão suas numerações definidas pela CNR/CBA ou pela organização de cada prova. As numerações definidas pela CNR/CBA serão fixas para todo o ano observando o item 101.1.

10.1.1 A numeração dos veículos no Rally dos Sertões será de acordo com a classificação dos 10 (dez) primeiros colocados no ano anterior. Os outros números serão distribuídos de acordo com critério da organização.

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

10.2.1 Na primeira prova do ano será obrigatória a classificação por meio de um prólogo (prova especial) de no mínimo 2km e máximo 5km de extensão, que poderá ou não ser somado ao tempo total da prova. A ordem de largada nesse prólogo será de acordo com a numeração estabelecida no item 10.1.

10.2.2 Nas demais etapas do campeonato, a organização poderá promover, uma prova de classificação antes do início das mesmas, com distância não inferior a 2km, (prólogo) que poderá ou não somar tempo na prova, sendo obrigatória a participação especificada no regulamento particular da prova. Caso o prólogo não seja realizado por qualquer motivo, ou cancelado, a ordem de largada será definida pelo Júri da prova, respeitando-se o handicap dos pilotos, performances anteriores e categorias. Quando houver a realização de um prólogo (prova classificatória), sempre que possível ou a critério dos comissários poderá haver uma volta de reconhecimento, quando o prólogo tiver uma extensão de mais de 5 km o reconhecimento deixará de ser obrigatório. Sempre será obrigatória a presença do piloto e do co-piloto (navegador) no prólogo. O veículo e competidores deverão estar com todos os equipamentos de segurança inclusive com os estepes, inclusive durante o reconhecimento.

10.2.3 A largada promocional será de acordo com a ordem numérica ou a critério da organização da prova, desde que divulgado através de adendo.

10.2.4 Para as etapas subsequentes das provas, com dias consecutivos será considerada para a ordem de largada, a classificação por tempo, do dia anterior, sem as penalizações, independente das categorias. Caso haja empate em tempo, o critério de desempate será definido em favor do concorrente que largou antes no dia anterior.

10.2.5 Qualquer categoria especial (definida em regulamento particular da prova) deverá obrigatoriamente largar sempre após todos os concorrentes do campeonato brasileiro, em todas as etapas e provas.

10.3 Quando o concorrente não participar do prólogo, poderá ser multado em 3 Ups e deverá largar após o último classificado do prólogo e por ordem numérica.

10.4 O intervalo entre os concorrentes deverá ser de no mínimo 02 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros e a critério da organização da prova, de no mínimo 01 (um) minuto entre os demais, exceto para o prólogo.

10.5 A organização deverá prever a largada do último carro em uma prova especial até as 17:00h, exceto no caso de um prólogo.

Parágrafo único: A critério do diretor de prova ou comissário desportivo, a largada de uma prova especial poderá ser feita até as 18:00h.

Parágrafo segundo: Fica liberado o prólogo noturno desde que as condições de segurança sejam consideradas adequadas pela direção de prova e autorizadas pelos comissários desportivos

10.6 Será expressamente proibido o trânsito de carro de apoio nos trechos das PE (ou PC ou SS) dentro dos horários de fechamento (o trânsito só será liberado 30 min após a largada do último concorrente)

exercidos pelas autoridades da prova sob pena de desclassificação do veículo por ele representado. Para o livre trânsito dos carros de apoio, respeitadas as condições acima estipuladas, os concorrentes deverão identificá-los, e aos seus ocupantes, assumindo inteira responsabilidade pelos seus atos em relação ao desenvolvimento da prova.

10.7 Os competidores não poderão ser auxiliados dentro de uma prova especial, exceto pelas equipes de apoio da prova ou outros concorrentes, com o objetivo de remover o veículo em uma situação perigosa ou obstrução do roteiro da prova especial.

10.8 Apenas o diretor de prova ou comissários desportivos tem a autoridade para cancelar ou interromper uma prova especial (PE, PC ou SS), nenhum outro membro da organização, incluindo cronometristas, equipe técnica, diretor geral, ou diretor adjunto, etc, tem esta autoridade.

10.8.1 Se a prova especial (PE, PC ou SS) for interrompida ou cancelada após a largada de todos os participantes, ficará valendo para a classificação oficial daquela PE, para todos, o tempo anotado pelo último controle de passagem, se houver.

10.8.2 Caso não haja este controle de passagem ou não tenham largado todos os participantes, a prova especial estará totalmente cancelada e não será considerada para a apuração.

10.9 Zona de apoio mecânico: durante a realização de uma prova será permitida a assistência mecânica (auxílio mecânico), em qualquer local da prova, com exceção dos trechos correspondentes às provas especiais, nos seus horários previstos de fechamento, e em qualquer zona de controle.

10.9.1 Nos trechos correspondentes às provas especiais, durante o horário de fechamento das mesmas, será permitida a manutenção dos veículos apenas pelos integrantes da tripulação ou pelas de outros veículos oficialmente inscritos como competidores.

10.9.2 O concorrente será penalizado em três horas, somadas ao seu tempo do dia ou da prova, se for notificado no ato de sua infração de socorro mecânico indevido, pelo diretor da prova, por um dos comissários, pelos fiscais específicos identificados antes da prova para essa tarefa, ou por recurso interposto por pelo menos cinco concorrentes.

10.10 Durante o desenvolvimento da prova, as equipes (competidores e equipes de apoio) deverão circular com os faróis acessos e obedecer às normas do trânsito em vigor em todo o trajeto. Toda infração cometida, será penalizada pelos comissários da seguinte forma:

Primeira infração: multa de 03 (três) UFs até a desclassificação

Segunda infração: multa de 05 (cinco) UFs até a desclassificação

Terceira infração: desclassificação sumária do concorrente da prova.

As infrações acima citadas independem das aplicadas pelas autoridades de trânsito.

10.11 Durante o desenvolvimento da prova, os concorrentes não poderão, em nenhuma hipótese, danificar as placas de sinalização de trânsito, sejam elas no interior da PE, (PC ou SS) ou durante o deslocamento. Os concorrentes que danificarem sinais de trânsito serão penalizados com a desclassificação da prova.

11 IDENTIFICAÇÃO OBRIGATORIA NOS VEÍCULOS

11.1 Os veículos deverão ostentar números de identificação, que serão fornecidos pela organização da prova, e colocados nas portas dianteiras e nos locais determinados pelo item 14 deste regulamento.

11.2 Tripulação, de acordo com as normas da FIA: acima das portas dianteiras - bandeira do país + sobrenome + tipo sanguíneo - traço de 1,5 cm de largura por 5,0 cm de altura, numa cor totalmente contrastante com a cor do veículo (obrigatório). As letras deverão ser maiúsculas (BANDEIRA H.SILVA A+)

11.3 Categorias: Junto à identificação da tripulação, a sigla da categoria deverá seguir o mesmo padrão de traços do item 11.2.

11.4 A numeração dos veículos será de acordo com os itens 10.1 e 10.1.1.

A relação dos números dos concorrentes inscritos deverá ser divulgada em boletim oficial, na data anterior à do início de cada prova, incluindo também os participantes não ranqueados.

12 PENALIZAÇÕES

12.1 Atitude antidesportiva (dificultar ultrapassagem, colocar em risco outro competidor, efetuar uma ultrapassagem perigosa, etc.) comprovada será penalizada da seguinte forma:

Primeira penalização: 10 minutos somado ao tempo total de prova do competidor ou multa de 10 UPs.

Segunda penalização, tempo de 30 minutos somado ao tempo total de prova do competidor.

Terceira penalização, desclassificação da prova.

Parágrafo primeiro: Quando se tratar de infrações consideradas muito graves os comissários da prova poderão aplicar penalizações mais rigorosas.

Parágrafo segundo: A primeira penalização por dificultar uma ultrapassagem será em tempo caso esta seja comprovada por meio de análise dos dados de receptores de GPS.

12.2 Além das penalizações previstas no presente regulamento, todos os concorrentes, e equipes estarão sujeitos á aplicação daquelas previstas no Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo (CDA), bem como das constantes no Código Desportivo Internacional da FIA.

13 ITENS DE SEGURANÇA

13.1 Serão obrigatórios todos os itens de segurança previstos no anexo "J" art. 283 para veículos de rally Cross Country do Código Desportivo Internacional da FIA, com exceção dos itens 14 (tanques de combustível). Os tanques de combustíveis adicionais e não originais do veículo não precisarão ser homologados (como pede o item 14, art. 283, anexo J da FIA), mas deverão estar de acordo com o item 13.1.1 deste regulamento.

13.1.1 Será obrigatória a instalação de uma chapa metálica corta-fogo para tanques de combustível adicionais que estejam localizados no interior do habitáculo do veículo.

13.1.2 Os veículos serão sempre vistoriados pela autoridade da CBA presente na prova, que poderá reprová-los se assim julgar conveniente.

13.2 Capacete: deverá ser específico para uso no automobilístico e deverá ainda ser homologado pela FIA/CBA ou pelo INMETRO.

13.3 Vestimenta: será obrigatório o uso, pela tripulação, do macacão antichama e sapatilha antichama. A luva antichama será obrigatória apenas para o piloto. O uso da balaclava será obrigatório para pilotos e co-pilotos que usem barba. A tripulação só será autorizada a largar, se ambos estiverem usando a vestimenta completa. Será obrigatória a apresentação do nome do concorrente bordado no macacão.

13.4 Sistema de comunicação: Será obrigatório que pelo menos uma pessoa da tripulação do veículo tenha a licença de rádio-amador para operar rádios VHF fornecida pela ANATEL, mediante exame específico realizado regularmente por esse órgão. Será obrigatório o porte de um rádio tipo VHF em cada veículo inscrito na prova, em perfeito estado de funcionamento. Os veículos poderão ser chamados para se posicionar para a largada através desse rádio, em uma frequência determinada no regulamento particular da prova. Caso seja comprovado o mau funcionamento do equipamento, o concorrente será obrigado a largar após o último veículo da relação de largada, sem prejuízo do seu tempo da prova. O fiscal de largada fará as devidas anotações no cartão de controle de tempo desse concorrente. Os veículos deverão estar equipados com um alto-falante adicional instalado na saída de áudio do rádio VHF, ou conexão do mesmo com o intercomunicador.

13.5 Buzina: Todos os veículos deverão ser obrigatoriamente equipados com uma buzina.

13.5.1 Outros equipamentos:

Um pano vermelho, na medida de 1m x 1m, com o nome do piloto gravado no mesmo; será é obrigatório e deverá ser usado exclusivamente para sinalização de emergência no caso de ser necessário socorro médico.

Uma cinta de reboque com resistência a carga de no mínimo 3.000 kg para carros e 10.000 kg para caminhões com comprimento mínimo de 3 metros e com o nome do piloto gravado na mesma também são de porte obrigatório.

13.6 Fixação de equipamentos: todo e qualquer equipamento ou bagagem que se encontrar no interior do veículo deverá estar adequadamente fixado antes da largada de trechos de deslocamento ou de provas especiais. Os concorrentes que não cumprirem este item do regulamento serão impedidos de largar pelo fiscal de largada.

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

Os concorrentes sinalizados deverão tomar a atitude necessária de socorro adequada ao momento. Esses concorrentes não serão penalizados em tempo por essa atitude e lhes serão outorgado o melhor tempo da sua categoria nesta especial.

Se a cronometragem conseguir proceder as alterações ainda no mesmo dia, o piloto poderá largar em sua nova posição. Caso contrário, o piloto será obrigado a largar na posição original.

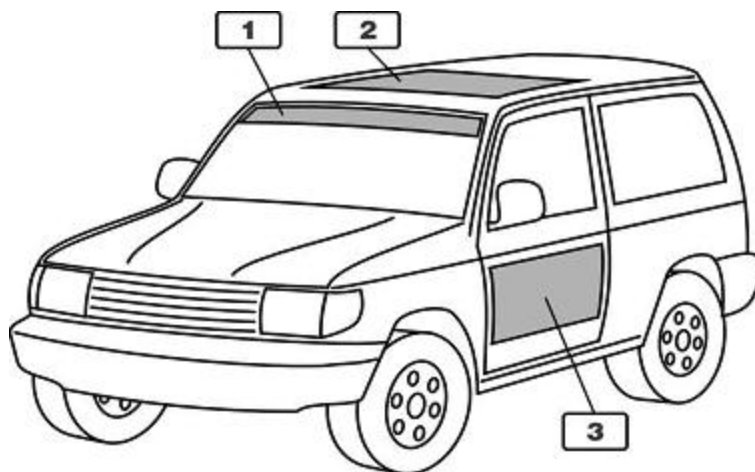
Só terão direito a estes procedimentos os pilotos que apresentarem documento carimbado e assinado pelo médico, atestando a sua devida prestação de socorro ao piloto acidentado.

13.8 – Rastreamento dos concorrentes por meio de equipamento receptor de dados de GPS (Global Position System). Será regulamentado por meio de adendo.

14 PUBLICIDADE

14.1 A fixação dos adesivos oficiais dos patrocinadores e colaboradores da prova será obrigatória, sob pena do concorrente não ser aprovado na vistoria prévia. A fixação da publicidade deverá ser procedida de acordo com as seguintes determinações:

- 1 (hum) adesivo no alto do pára-brisa com no máximo 10 x 120 cm (número 1 na ilustração abaixo) com o nome do evento no centro e até 25 cm de cada lado para publicidade determinada pela organização;
- 1 (hum) adesivo no teto, com no máximo 50 x 70 cm (número 2 na ilustração abaixo);
- 1 (hum) adesivo em cada porta dianteira com no máximo 50 x 70 cm (número 3 na ilustração abaixo);
- 1 (hum) adesivo com o número na parte inferior direita do pára-brisa;
- 1 (hum) adesivo em cada lateral do veículo, de 10 x 30 cm (reservado para CBA);
- 1 (hum) adesivo logotipo da CBA, fornecido pela CNR em cada pára-lama dianteiro;



14.2 A falta de publicidade constatada durante ou no final da prova, implicará em multa ao concorrente no valor de até 10 (dez) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante, em separado. Este procedimento será determinado pelos comissários desportivos.

14.3 O piloto e co-piloto estarão sempre autorizados ao uso de imagens e resultados das provas, sempre em benefício de promoção pessoal própria, desde que não agreguem nenhum apelo comercial da marca ou equipe pela qual estejam competindo.

14.4 Caso o concorrente seja patrocinado por uma empresa com marca conflitante com a de um dos patrocinadores da prova, ele poderá ser dispensado de fixar a publicidade que venha representar conflito, desde que apresente contrato de patrocínio.

14.5 Será proibido qualquer outro tipo de publicidade além dos espaços determinados nos vidros das portas dianteiras e pára-brisas.

14.6 É proibido qualquer tipo de publicidade envolvendo política, raça e religião.

15 RECLAMAÇÕES

15.1 O direito de formular reclamações desportivas ou técnicas é exclusivo dos concorrentes, que deverão fazê-las individualmente e por escrito, em duas vias, com protocolo de recebimento por parte da organização, e acompanhadas da caução prevista no CDA.

15.1.1 O veículo do concorrente reclamante será automaticamente vistoriado nos mesmos itens constantes da reclamação técnica.

15.1.2 As equipes cujos veículos estiverem envolvidos em reclamações técnicas (mecânicas) deverão ser responsáveis pelo desmonte, montagem e transporte (quando necessário) dos mesmos.

15.2 As reclamações deverão ser apresentadas ao diretor da prova ou, na ausência deste, aos comissários desportivos, nos prazos:

15.2.1 Desportivas, referentes a inscrições de concorrentes ou pilotos e categorias - até 30 (trinta) minutos após o encerramento do prazo da vistoria prévia.

15.2.2 Desportivas ou técnicas referentes ao desenvolvimento da prova, controles, partes mecânicas, etc. - no prazo de até 30 (trinta) minutos após o horário ideal de sua chegada ou do concorrente ao final da prova.

15.2.3 Desportivas, referentes ao resultado - no prazo de até 30 (trinta) minutos após a fixação do resultado oficial, na secretaria da prova; as eventuais alterações do resultado oficial, motivadas pelo julgamento de uma reclamação, não implicarão na concessão de mais 30 (trinta) minutos de prazo para reclamações contra um novo resultado.

15.3 O resultado do julgamento de uma reclamação deverá ser apresentado de acordo com as normas do CDA, a partir do recebimento por parte do diretor de prova ou comissários desportivos, e os valores depositados serão encaminhados a quem for de direito.

16 DISPOSIÇÕES GERAIS

16.1 A organização das provas caberá exclusivamente aos promotores previamente autorizados pelas FAUs envolvidas na mesma, conforme item 16.6, que serão fiscalizados pela Comissão Nacional de Rally da CBA.

16.2 A participação de um clube na organização, quando solicitada, deverá ser aprovada pela Comissão Nacional de Rally, que se compromete a gerenciar todos os procedimentos, supervisionando o desenrolar de todas as etapas, desde que cumprido o disposto no item 16.2.1. Todas as despesas relativas à ajuda de custo, transporte, hospedagem e alimentação dos comissários da CBA e das FAUs, taxa da CBA e FAUs, serão de responsabilidade exclusiva dos organizadores das provas. A realização das mesmas será autorizada somente depois de concluída a negociação e o pagamento dos valores relativos a esses custos à Comissão Nacional de Rally da CBA.

16.3 Os percursos escolhidos para as provas especiais de classificação (SS) não poderão, em hipótese alguma, abranger roteiros de trilhas particulares sem a devida autorização dos proprietários.

16.4 O seguro contra terceiros será obrigatório, e deverá ser contratado para todas as provas. Todos os concorrentes deverão quitar a taxa respectiva durante a vistoria administrativa, antes da prova. O seguro somente cobrirá os trechos das provas especiais (PE ou PC ou SS), e nunca os deslocamentos.

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

16.6 O Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2005, será promovido pelas empresas Dunas Race, Adventure Promoções e CNR/CBA que detêm os direitos de promoção e realização dos eventos, sob a fiscalização da Comissão Nacional de Rally da CBA, podendo ter o apoio técnico dos clubes de rally e FAUs locais, sempre supervisionados pela CNR. Caso qualquer uma das promotoras acima não realize as provas nas datas previstas no calendário, poderão perder automaticamente o direito de fazê-lo em outra data. Nesse caso, caberá à Comissão Nacional de Rally decidir sobre a realização das mesmas.

16.7 Quaisquer irregularidades que porventura venham a ser constatada, ou desrespeito cometido por qualquer concorrente (piloto \ co-piloto) a um fiscal ou membro da equipe organizadora, considerada antidesportivas, implicarão na punição do concorrente com a desclassificação da prova em questão e posterior avaliação pelo CTDN, que poderá até aplicar suspensão das atividades desportivas.

16.8 A CNR/CBA fará uma avaliação geral da prova até 30 dias após o encerramento do evento, e nesta avaliação serão dadas notas de 0 a 10 aos itens avaliados. Caso o resultado da avaliação geral da prova

seja insatisfatório (média inferior a 5) a organização da prova poderá perder o direito de realização da mesma para o próximo ano.

ANEXOS

ANEXO 1 - TERMINOLOGIA

FIA Federação Internacional de Automobilismo

CBA Confederação Brasileira de Automobilismo

CNR Comissão Nacional de Rally

COMISSÁRIO Autoridade Desportiva da Prova

PROVA Cada uma das provas do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2003

RALLY Prova com 3 ou mais dias de duração

PROVA ESPECIAL Prova de velocidade contra o relógio (não se chama teste)

DESLOCAMENTO Trecho do roteiro entre dois controles horários (não se chama setor de ligação)

PRÓLOGO Prova de velocidade que poderá determinar a ordem de largada

REAGRUPAMENTO Parada da prova pela organização, por problemas técnicos ou para reordenar a hora de largada dos concorrentes (preencher os buracos)

NEUTRALIZADO Parada da prova prevista pela organização da prova

PARQUE FECHADO Zona em que não é permitida nenhuma reparação mecânica por terceiros (mecânicos)

ADENDO Boletim oficial datado e numerado que faz parte do regulamento particular da prova; todos os adendos devem ser assinados pela organização e publicados em painéis que possam ser vistos por todos os concorrentes

CARTÃO DE CONTROLE DE TEMPO Cartela onde são anotados os tempos do concorrente nos diferentes postos de controles horários; também possui informações sobre o horário de largada, horário de início das provas especiais, tempo máximo permitido para realização da especial e tempo máximo para chegada ao final da prova

VEÍCULO DE FABRICAÇÃO COMERCIAL Veículo devidamente homologado perante as autoridades competentes para circular nas vias do Brasil ou em seu país de origem; no caso de veículo homologado no Brasil, o mesmo deverá ter registro junto ao RENAVAL

SISTEMA DE SUSPENSÃO ORIGINAL É o tipo de suspensão que equipa o veículo original de fábrica (ex: feixe de mola, molas helicoidais, barras de torção, braços oscilantes, eixo rígido)

PONTOS DE FIXAÇÃO DO MOTOR São os pontos em que o motor e cambio são fixados ao chassi ou monobloco.

PONTOS DE FIXAÇÃO DA SUSPENSÃO São os pontos que unem a parte móvel da suspensão ao chassi ou monobloco do veículo (ex: suporte do amortecedor, suporte do braço oscilante, suporte do tirante do eixo, suporte do feixe de mola)

DISTÂNCIA ENTRE-EIXOS É a distância medida em mm entre o centro do eixo dianteiro e o centro do eixo traseiro do veículo

BITOLA Largura máxima, tendo como base a ponta do eixo do veículo

LARGADA OFICIAL DA PROVA A partir do horário informado pela organização para cada concorrente

Anexo 2 – Sinalização de Controle

Direção	Zona de Controle							
	Cor da placa	Amarela		Vermelha			Beje	
	Tipo de Controle	Início da zona de controle	Dist -	Stop	Dist -	Stop	Dist -	Final da zona de controle
⇨	Controle de Passagem		25 m	 CP		25m		
⇨	Controle de Horário		25 m	 CH		25m		
⇨	Controle de Largada		25 m	 CH	50 m	 IFE	25 m	
⇨	Controle de Chegada		100 m	 Chegada lançada (<i>non-stop</i>)	100 a 300 m	 FPE	25 m	

(diâmetro das placas: aproximadamente 70 cm)

ANEXO 3 - MODELO DE PLANILHA (Tamanho A5)

NOME / LOGO DO EVENTO			
ACUMULADO	PARCIAL	TU/LI/PA	OBSERVAÇÕES
29.10	0.40		Fábrica
30.40	1.30		Aferir: dístico Posto Shell
31.80	1.40		Saída da BR na terra para São Pedro
33.00	1.20		Aferir: poste com transformador
35.90	2.90		Pela esquerda para são pedrol.T.E. 01
0.20	0.20		Ponte reto p.p.
0.60	0.40		Porteira
1.50	0.90		Reto
1ª ETAPA - JACUTINGA / ALFENAS			PÁGINA: 10

ANEXO 4 - PESO DAS PONTUAÇÕES DAS PROVAS

Para o Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2005, as provas Rally Terra Brasil e o Rally dos Sertões, desde que tenham no mínimo 03 (Três) dias de prova terão peso 02 (Dois). Todas as demais terão peso 01 (Hum).

ANEXO 5 – TABELAS DE PESOS

Parágrafo Único: A pesagem do veículo poderá ser feita a qualquer momento da prova e nas condições em que o veículo estiver competindo, sem a tripulação.

CILINDRADA ATÉ (cc)	PESO Min. (kg) 4x4	PESO Min. (kg) 4x2
Até 1600	1450	980
De 1601 até 2000	1525	1040
De 2001 até 2500	1600	1100
De 2501 até 3000*	1675	1160
De 3001 até 3500	1750	1220
De 3501 até 4000	1825	1280
De 4001 até 4500	1900	1340
De 4501 até 5000	1975	1400
De 5001 até 5500	2050	1460
De 5501 até 6000	2125	1520
De 6001 até 6500	2200	1580
De 6501 até 7000	2275	1640

* - Acima de 3.000 cc apenas para Super Production e Super Production Diesel

ANEXO 5 – TABELAS DE PESOS (continuação)

Categoria Protótipos		
CILINDRADA ATÉ (cc)	PESO Min. (kg) 4x4	PESO Min. (kg) 4x2
Até 1600	1300	860
De 1601 até 2000	1525	980
De 2001 até 2500	1600	1040
De 2501 até 3000	1675	1100
De 3001 até 3500	1750	1160
De 3501 até 4000	1825	1220
De 4001 até 4500	1900	1280

ANEXO 6 – Artigo 17 – Controles Horários (Regulamento FIA)

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

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

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

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

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

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

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

17.8 - Qualquer diferença entre a hora real e a hora ideal de controle será penalizada à razão de 1 minuto por minuto ou fração de minuto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO 7 – Artigo 22 – Parque Fechado (Regulamento FIA)

Parque Fechado: Zona na qual não é possível qualquer reparação ou intervenção, salvo nos casos expressamente previstos no presente regulamento.

22.1 - Os veículos estão em regime de Parque Fechado (interdição de proceder a qualquer reparação ou abastecimento - no parque fechado de partida das etapas, o arranque através de reboque por um outro concorrente ainda em prova, será penalizado com um minuto):

- a) desde a sua entrada num parque de partida, de reagrupamento ou de fim de etapa e até à sua partida destes, caso existam,
- b) desde a sua entrada numa zona de controle e até a sua saída desta,
- c) desde a sua chegada ao final do Prova e, pelo menos, até que expire o prazo para a apresentação de reclamações.

22.2 - Toda a infração ao regime de parque fechado implicará uma penalização mínima de 10 horas, podendo ir até à desclassificação.

22.3 - Antes da saída do Parque ou da partida para uma etapa, quando os Comissários Técnicos da Prova constatarem que um veículo não está em condições para uma utilização normal, deverão informar de imediato o Diretor de Prova, que poderá exigir a sua recuperação. Neste caso, os minutos gastos para efetuar a intervenção serão considerados como minutos de atraso na prova especial. Para não permitir a equipe a tentativa de recuperar o atraso provocado pela reparação, será dada uma nova hora de partida. Todo o atraso superior a 30 minutos implicará a desclassificação.

22.4 - Depois de colocar o veículo no parque fechado, a equipe deve deixar imediatamente o parque, sendo-lhe desde então proibida a entrada.

22.5 - Como exceção ao regime de parque fechado, mas sob a responsabilidade de um fiscal, é permitido a equipe, nos parques de partida, reagrupamento e final de etapa:

- trocar um ou dois pneus furados ou danificados, utilizando unicamente os meios que tiver a bordo do veículo,
- proceder à troca de um pára-brisa, podendo beneficiar, neste caso, de auxílio exterior autorizado pela Direção de Prova.

Estas intervenções deverão estar terminadas antes da hora da partida. Caso contrário, o excesso de tempo implicará uma penalização de um minuto por minuto de atraso.

22.6 - Para retirar o veículo do parque fechado de partida, de reagrupamento ou de fim de etapa, a equipe é autorizada a entrar no parque 10 minutos antes da respectiva hora de partida.

22.7 - No interior do parque fechado, a colocação do motor em funcionamento pode ser efetuada por meio de uma bateria exterior, a qual não poderá, em seguida, ser transportada no veículo.

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, 30 de novembro de 2004.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Paulo Enéas Scaglione
Presidente