

RALLYE CLUBE MI NAS GERAIS

CAMPEONATO MI NEIRO DE RALLYE VELOCI DADE 2003

REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS

CAPÍTULO I

FINALIDADES

Artigo 1: - A FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO – FMA E O RALLYE CLUBE MI NAS GERAIS - RCMG realizarão o CAMPEONATO MI NEIRO DE RALLYE DE VELOCI DADE 2003, que será regido pelo CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL - CDI , Regulamento FIA de Rallye, pelo CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2003, e pelo presente REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS.

Artigo 2: - Caberá à FMA e o RCMG, a elaboração e a emissão de adendos a este regulamento, além de sua interpretação oficial.

CAPÍTULO II

CAMPEONATOS, PILOTOS E CO-PILOTOS

Artigo 3: - O Campeonato Mineiro de Rallye de Velocidade 2003 estará aberto a todos os pilotos e co-pilotos (navegadores) brasileiros devidamente filiados à CBA, e estrangeiros devidamente licenciados pela entidade automobilística oficial de seu país de origem, com autorização da CBA.

Artigo 4: - O campeonato será disputado em 07 (sete) PROVAS, sendo 01(uma) PROVA delas coincidindo com a PROVA do Campeonato Brasileiro de Rallye Velocidade, em sua etapa que se realizará em Minas Gerais, conforme calendário aprovado pela CNR-CBA .

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

Artigo 6: - O Campeonato Mineiro de Rallye Velocidade 2.003 será disputado por duplas, encabeçadas pelo piloto e compostas de pilotos e co-pilotos, respeitadas as suas categorias, grupos e classes.

Parágrafo primeiro: Somente terão direito ao título de Campeão Mineiro de Rallye de Velocidade 2003, os concorrentes inscritos nas categorias A6, N2, e Cross-Country. As outras categorias disputarão provas somente a título de convidados não participando da premiação nem da pontuação Geral do Campeonato.  
Parágrafo segundo: Na disputa do Campeonato Mineiro de Rallye Velocidade 2003, não haverá o campeonato de equipes.

Parágrafo terceiro: As duplas classificadas em cada PROVA, serão atribuídos os pontos abaixo, de acordo com o seu posicionamento no resultado final, na classificação Geral e em suas respectivas categorias, grupos e classes:

CLASSIFICAÇÃO PONTOS

1º 10  
2º 8  
3º 6  
4º 5  
5º 4  
6º 3  
7º 2  
8º 1

Parágrafo quarto: Serão declarados Campeões Mineiros de Rallye Velocidade 2003, na classificação Geral, e em suas respectivas categorias, a dupla que obtiver o maior número de pontos durante o campeonato.

Parágrafo quinto: Descartes: No caso de se realizarem 07 ou 06 provas, serão descartados 01(hum) pior resultado de cada dupla. Em caso de se realizarem 05 ou menos provas não haverá descarte.

## CAPÍTULO IV

### PROVAS

Artigo 07: Deverão estar presentes em cada PROVA, um comissário técnico e um comissário desportivo da FMA. Esses comissários deverão acompanhar atenta e criteriosamente, todo o desenrolar das PROVAS.

Artigo 08: Ao longo e no final de cada PROVA, poderão ser verificados, a critério do comissário técnico, itens como suspensão, motor, transmissão, freios e carroceria dos veículos dos primeiros colocados de cada categoria e de quaisquer outros veículos.

Artigo 09: Os resultados das classificações nas respectivas categorias de cada PROVA deverão ser publicados e afixados em local visível para todos os interessados. A ficha de resultados deverá conter as assinaturas do diretor de PROVA e do comissário desportivo, bem como o horário de sua divulgação.

## CAPÍTULO V

### PREMIAÇÃO

Artigo 10: Serão declarados vencedores da PROVA, na classificação geral e em suas respectivas categorias os concorrentes que tiverem obtido o menor tempo na somatória total das PÉS (PROVAS ESPECIAIS).

Artigo 11: A título de premiação, resultado e divulgação os organizadores das PROVAS deverão dar destaque aos três melhores classificados em suas respectivas categorias e ao primeiro lugar na classificação Geral, premiando os pilotos e co-pilotos presentes, com troféus condizentes com a importância da competição.

Parágrafo único: 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.

Artigo 12: A premiação poderá ser realizada na rampa, logo após o prazo de 30(trinta) minutos após a chegada do último concorrente ao PARQUE FECHADO final da PROVA.

Parágrafo único: Caso posteriormente haja a desclassificação de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem de direito for.

Artigo 13: Serão premiados com troféus no final do campeonato os pilotos e co-pilotos Campeões e Vice Campeões de cada categoria, e da classificação Geral.

## CAPÍTULO VI

### DESEMPATES

Artigo 14: Na hipótese de empate entre concorrentes nas classificações das PROVAS, na pontuação Final do Campeonato nas Categorias e Equipes serão declarados os vencedores na seguinte ordem;

Parágrafo primeiro: PROVAS

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

Parágrafo segundo: Campeonato de Categorias e Classificação Geral;

- a) tiver obtido o maior número de vitórias nas PROVAS;
- b) maior número de segundos, terceiros e assim sucessivamente;
- c) melhor resultado na última PROVA.

## CAPÍTULO VI I

### CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DAS PROVAS

Artigo 15: As PROVAS deverão ter seus percursos definidos segundo os critérios abaixo:

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

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

3º - Ter o seu percurso localizado o mais próximo possível de centros urbanos, e possuir facilidades de acessos de preferência independentes, de modo a permitir a maior afluência de público, sem a provocação de indesejáveis atrasos.

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

5º - Embora respeitando o contido no inciso I, os percursos deverão ser definidos visando menor quebra ou paralisações de concorrentes, ou seja, deverão ser escolhidos preferencialmente os de pisos bons.

6º - Os percursos deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito, sendo proibido qualquer trecho em sentido contrário, conforme determina o CDI.

Artigo 16: Uma PROVA compreende um roteiro com seus percursos divididos em trechos de DESLOCAMENTOS e trechos de PES (PROVAS ESPECIAIS), coincidindo sempre os finais de um deles com o início de outro, sucessivamente.

Artigo 17: Define-se trecho de DESLOCAMENTO como a distância a ser percorrida entre dois controles horários (CH).

Artigo 18: As PES (PROVAS ESPECIAIS), também poderão ser chamadas de SS ("stage station"), ou de PCS (PROVAS cronometradas).

Artigo 19: As PROVAS deverão obedecer as seguintes características técnicas:

I – Distância total das PES (PROVAS ESPECIAIS) superior a 60 km e inferior a 100 km em cada PROVA, com exceção da prova coincidente com o Campeonato Brasileiro.

II – A prova deverá ser realizada no DOMINGO e o sábado deverá ser reservado para reconhecimento da prova pelos participantes.

Parágrafo primeiro: Na PROVA comum à PROVA do Campeonato Brasileiro, o presente artigo perderá seu efeito.

Parágrafo segundo: Em caso se realizar uma etapa dupla, com PROVA no sábado e no domingo, o Livro de Bordo deverá estar a disposição dos concorrentes até a sexta-feira anterior ao fim de semana da prova.

Artigo 20: Para efeito de pontuação nas PROVAS deverá ser considerado;

- a) Se forem cumpridos menos de 1/3 da distância programada das Pes, não haverá pontuação;

b) Se forem cumpridos entre 1/3 e 2/3 da distância programada das Pes, será considerado 50% dos pontos;

c) Cumpridos acima de 2/3 das Pes, a pontuação será total.

Artigo 21: As PES (PROVAS ESPECIAIS), deverão ter no mínimo 2.5 km (dois quilômetros e quinhentos metros) e no máximo 35 km (trinta e cinco quilômetros) de extensão cada.

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

Parágrafo segundo: A superfície dos caminhos das PES (PROVAS ESPECIAIS), deverão ser preferencialmente de terra. No caso de disputar-se PES sobre asfalto ( com mais de 5 km ), deverá ser precedido de um PARQUE DE APOIO MECÂNICO, de 30 minutos.

Artigo 22: Nenhuma PE (PROVA ESPECIAL), poderá ser repetida na mesma PROVA por mais de 03 (três) vezes.

Parágrafo primeiro: Cada Etapa deverá ter no mínimo 02(Duas) PES (PROVAS ESPECIAIS), diferentes.

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

Parágrafo terceiro: Nas PROVAS do Campeonato Brasileiro estes itens poderão ser modificados.

Artigo 23: As PES (PROVAS ESPECIAIS) de classificação deverão ser realizadas em estradas rigorosamente fechadas ao trânsito normal, devendo esse fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Além disso, e dentro da idéia de realizar PROVAS com a máxima segurança, obrigam-se os organizadores a providenciar médicos ou paramédicos, ambulâncias, bombeiro e guinchos para atenderem aos eventuais acidentes, na largada de cada PE, sem custo adicional para o concorrente, até 20Km fora da especial. Acima disto o veículo rebocado deverá ser deixado em lugar seguro (posto de combustível, Oficina, casa com telefone, etc)

Artigo 24: Os problemas com fechamentos de estradas e impedimentos temporários podem resultar no atraso da ETAPA antes ou após o seu início. Esses atrasos deverão ser cumpridos no interior de uma zona de controle.

Parágrafo único: As cartelas dos concorrentes deverão ser retidas pelo controlador, e o intervalo de tempo entre a chegada e a saída dos concorrentes deverá ser ampliado conforme as necessidades do momento. Este atraso será limitado ao máximo de 1 (uma) hora, após o qual a prova ou as provas especiais estarão automaticamente canceladas.

Artigo 25: Será obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre os controles e direção da PROVA. Este sistema poderá ser de rádio (Px ou Py), ou telefonia celular, de acordo com as características da região onde a PROVA estiver sendo desenvolvida, sem o qual a mesma não poderá ser realizada.

Artigo 26: Será obrigatório o fechamento e a abertura do percurso utilizado na PROVA, com os carros "zeros", que deverão estar sempre identificados com os adesivos oficiais do evento,

1º – 0 – com bandeira vermelha, destinada ao fechamento da PE.

2º – 00 – com bandeira verde, destinada à liberação do percurso da PE.

## CAPÍTULO VIII

### RECONHECIMENTO DAS PE's

Artigo 27: Será expressamente proibida a utilização do veículo de competição pelos concorrentes inscritos, nos trechos onde se realizará a PROVA, antes do horário oficial constante do regulamento particular, com exceção ao previsto para o SHAKEDOWN.

Artigo 28: Será também proibida a utilização, pelos concorrentes inscritos, de veículos que, mesmo descaracterizados de competição, trafegarem em velocidade incompatível com o trecho, causando com essa atitude, a insegurança de terceiros.

Parágrafo primeiro: O concorrente surpreendido nessa atitude pela organização da PROVA será penalizado em 20 Ups, além do que estará ainda sujeito às demais sanções previstas no CDA.

Artigo 29: Será permitido o reconhecimento (ou levantamento) do roteiro da PROVA conforme programa publicado, desde que respeitadas as normas de trânsito pertinentes.

Artigo 30: A organização da PROVA poderá oferecer um trecho de uma PE (PROVA ESPECIAL) de no mínimo 1,0(km), onde, em horário e ordem previamente divulgados, será permitido o teste dos veículos de competição "SHAKEDOWN". Esse trecho estará fechado, e deverá estar coberto por todas as medidas de segurança necessárias para a realização de uma SS. As duplas deverão estar devidamente equipadas com macacão e capacetes para este treino.

Artigo 31: Os tempos fornecidos para o percurso de trechos de DESLOCAMENTO, ou seja, entre dois controles horários, não poderão corresponder a médias de velocidades superiores às previstas nas normas de trânsito locais.

## CAPÍTULO IX

### LIVRO DE BORDO

Artigo 32: O percurso de uma PROVA deverá estar todo descrito no livro de bordo que é parte integrante do regulamento da PROVA, no qual deverão constar as informações a seguir relacionadas, sempre de conformidade com a folha padrão anexa:

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

- a) Programa da PROVA;
- b) Autorização da CBA para a realização da mesma;
- c) Comissão organizadora, inclusive os comissários;
- d) Mapas do roteiro do rallye;
- e) Pontuação do campeonato de rallye, com exceção da 1ª PROVA do ano (opcional);
- f) Nome e recordes das PES, quando estabelecidos em edições anteriores da mesma PROVA (opcional);
- g) A explicação dos sinais e símbolos contidos e utilizados em todo o livro de bordo;
- h) Indicação de um trecho para aferição dos odômetros (opcional);
- i) Um quadro de horários contendo um resumo: setor - CH (controle horário) – nº da PE, descrição (nome das PE a que se refere a página e da PE subsequente) – km do DESLOCAMENTO, km PE - km total – tempo do setor – média do setor (km/hora) – atraso máximo do setor – hora/min do 1º carro porcentagem de todas as distâncias totais (PE – DESLOCAMENTO – ETAPA), horário total da ETAPA – atraso máximo na ETAPA;
- j) Tabela em branco na última página, para os concorrentes anotarem seus tempos e os de seus concorrentes;
- k) O verso da capa do livro de bordo deverá conter um "OK" na cor verde e o anverso da contra capa, uma cruz na cor vermelha;
- l) Hospitais que serão utilizados para o atendimento de emergência, com localização, telefones e convênios.

2º – A montagem do livro de bordo deverá ser feita em papel 75 gramas ou superior, nos tamanhos carta, ou A4, ou ½ ofício, permitindo uma abertura de 360 graus, e de encadernação resistente a numerosas manipulações.

3º – Cada página do livro de bordo deverá ocupar apenas o averso de cada folha.

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

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

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

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

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

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

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

11º – Cada informação de medição será numerada e separada da subsequente, por um traço horizontal (a medição será reiniciada em 0,00 a cada novo controle horário, ou seja, cada trecho começará em nova página).

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

13º – A coluna relativa à direção, poderá ser desenhada à mão-livre, ou graficamente, em código tulipa, indicando o roteiro e a referência numerada e complementada por indicações descritas na coluna referente às informações. Ex.: 1ª página de 1 ao 6, 2ª página de 7 ao 12, e assim por diante. Portanto, a PE mais o respectivo DESLOCAMENTO terá 2 (duas) páginas com 2 (duas) referências (desenhos ou tulipas). A 3ª página indicará o início de uma nova PE e de um novo DESLOCAMENTO, na medida 0,00.

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

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

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

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

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

19º – Toda indicação escrita que puder ser visualizada na estrada, figurará na coluna de Informações, contornada por bordas.

Ex.: dísticos de postos de abastecimento, placas de sinalização de trânsito, supermercados, etc.

20º – Os sinais de trânsito reproduzidos na coluna de informações deverão ter sua localização repetida no desenho da estrada do lado em que se encontrar – direito ou esquerdo ou no interior da rotatória, etc.

21º - Todas as placas de sinalização de trânsito que indiquem mudança de direção existente na estrada, deverão ser enquadradas com uma seta, se a mudança de direção indicada for no sentido da PROVA.

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

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

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

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

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

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

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

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

30º – Todas as sugestões quanto à elaboração dos livros de bordo serão examinadas pela Comissão Nacional de Rallye da CBA.

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

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

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

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

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

e) na 4ª coluna: informações;

f) na 5ª coluna: distância total regressiva;

32º – O livro de bordo deverá estar pronto e disponível para os concorrentes no máximo até a sexta-feira antes do início da PROVA, na secretaria mencionada no regulamento particular.

Parágrafo primeiro: Na PROVA que coincide com a do Campeonato Brasileiro, o livro de bordo deverá ser disponibilizado na terça-feira da anterior ao início das atividades.

Parágrafo segundo: Em caso de etapa dupla, com provas no Sábado e no Domingo, o Livro de Bordo deverá estar a disposição dos concorrentes até a sexta-feira anterior ao fim de semana da prova.

CAPÍTULO X

REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA

Artigo 33: O organizador da PROVA deverá enviar à CBA, a todos os concorrentes e às federações, o regulamento particular, no prazo máximo de 20 (vinte) dias antes de sua realização, sob pena de não ser autorizada a realização da mesma.

Artigo 34: Um representante da Comissão Técnica do RCMG, poderá avaliar a PROVA, até uma semana antes de sua realização, afim de sugerir e atestar as condições técnicas do percurso.

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

Artigo 35: O regulamento particular deverá ser assinado pela organização, e apresentar pelo menos as seguintes informações:

1º – Nome da PROVA e data de realização;

2º – Organizador, patrocinadores, colaboradores;

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

4º – Inscrições: locais, datas, horários, valores;

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

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

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

8º – Locais de interesse para o público;

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

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

Artigo 36: Todas as alterações ou complementações ao regulamento particular da PROVA deverão ser efetuadas através de adendos datados e numerados, cuja entrega aos concorrentes deverá sempre ser protocolada em documento específico assinado pelos concorrentes, inclusive decisões tomadas no briefing.

## CAPÍTULO XI

### INSCRIÇÕES

Artigo 37: As inscrições deverão ser encerradas impreterivelmente na última quinta-feira anterior à data de realização da PROVA, tendo o organizador o prazo de até às 12:00h(meio-dia) de Sexta-feira para a publicação da lista oficial de inscritos, com especificação das categorias em que estiverem enquadrados os veículos. Após a quinta-feira, somente serão admitidas novas inscrições, com a autorização dos comissários desportivos.

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

Artigo 38: O valor da taxa de inscrição ficará a critério do RCMG, e deverá constar em adendo oficial, sendo que estes valores não poderão superar os abaixo relacionados:

Para as duplas filiadas ao RCMG:

a) R\$ 300,00 (trezentos reais), até 10 (dez) dias antes do evento;

b) R\$ 450,00 (quatrocentos e cinquenta reais), até a quinta-feira antes do evento;



Para as duplas não-filiadas ao RCMG:

c) R\$ 450,00 (quatrocentos e cinquenta reais), até 10 (dez) dias antes do evento;

d) R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), até a quinta-feira antes do evento;

Parágrafo único: Na PROVA coincidente com o Campeonato Brasileiro o valor da taxa de inscrição seguirá o adendo específico.

Artigo 39: Somente serão considerados inscritos os concorrentes que até a data limite tenham preenchido todos os dados da ficha de inscrição, e tenham pago efetivamente a taxa de inscrição e o seguro. O valor do seguro de responsabilidade civil contra terceiros será determinado na forma da lei e não estará incluído no valor da taxa de inscrição.

Artigo 40: O comitê organizador poderá recusar uma inscrição, desde que justifique formalmente os motivos para tal, e que tenha a anuência da CBA.

Artigo 41: A devolução da taxa de inscrição será obrigatória quando não for realizada a PROVA, ou em face de recusa da inscrição. A devolução em outras circunstâncias ficará a critério do organizador, com anuência da CBA.

Artigo 42: A substituição de um membro da dupla inscrita só poderá ocorrer até o início da vistoria técnica, por motivo de força maior, e expressamente autorizada pelo diretor da PROVA, com anuência do comissário desportivo.

Artigo 43: A substituição do veículo, até 3 (três) horas antes da largada de cada PROVA será permitida, desde que o veículo passe pela vistoria técnica prevista para antes do PARQUE FECHADO de largada da mesma e esteja inscrito na mesma categoria. O piloto deverá assinar termo de responsabilidade de seguro contra terceiros.

Artigo 44: Os tripulantes de cada veículo poderão revezar-se na pilotagem do mesmo, desde que habilitados pela CBA. Essa troca somente poderá ser realizada no PARQUE FECHADO anterior ao início da ETAPA, com autorização expressa dos comissários desportivos. A pontuação ao final da PROVA será atribuída a dupla registrada na ficha de inscrição original.

## CAPÍTULO XII

### CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS/CO-PILOTOS)

Artigo 45: Os termos "concorrente", "piloto", "co-piloto" e "tripulação" ficam assim oficialmente definidos:

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

2o. - Desportiva Automobilística concedida pela CBA e da Carteira Nacional de Habilitação .

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

4º – Tripulação: quando a referência disser respeito ao piloto e ao co-piloto, juntos.

Parágrafo único: Na falta de especificação, o piloto passa a ser também, automaticamente, o concorrente.

Artigo 46: Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente pelo piloto e co-piloto. A falta de um dos dois competidores, ou a presença de uma terceira pessoa resultará na desclassificação sumária do concorrente, salvo em caso de transporte de pessoa ferida, se devidamente comprovado.

Artigo 47: As duplas Graduados/Rallye/Turismo/Estreantes do rallye de regularidade que não enquadrarem seus veículos nos grupos "A" ou "N" ou Off Road poderão, a critério da organização da PROVA, participar de uma categoria ESPECIAL. Elas deverão ser premiadas separadamente, não somarão pontos para o Campeonato Mineiro, e largarão sempre após o "grid" do campeonato oficial.

## CAPÍTULO XIII

### MÍNIMO DE PARTICIPANTES:

Artigo 48: Para que o concorrente tenha para si atribuída a totalidade de seus pontos em uma categoria na PROVA, deverá haver um número mínimo de 03 (três) veículos, que participem efetivamente da mesma, ou seja, se inscrevam e larguem na primeira PE.

Parágrafo primeiro: Se em uma categoria o número mínimo de 03 (três) veículos inscritos não for atingido, o(s) concorrente(s) da mesma poderá (ão) participar da PROVA mas não terá (ao) pontos computados para o campeonato de categorias

Artigo 49: Para efeito de validade de sua pontuação no final do campeonato, o concorrente deverá ter participado de 50%(cinquenta por cento) das PROVAS realizadas e válidas.

## CAPÍTULO XIV

### VEÍCULOS ADMITIDOS E HOMOLOGADOS

Artigo 50: Poderão participar das provas do Campeonato Mineiro de Rallye de Velocidade 2003, veículos das categorias abaixo descritas. Somente as categorias A6, N2 e Cross-country, terão direito a disputa pelo título do Campeonato Geral e Categorias. As outras categorias serão admitidas como convidados e não terão pontos computados na classificação Geral.

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

2º - Os veículos dos modelos "chevette", voyage e gol (quadrado) tiveram a validade de sua homologação vencida, mas poderão participar do Campeonato.

3º - Serão admitidos veículos homologados pela CBA, CODASUR e FIA, nos grupos "N" e "A".

Artigo 51: Os veículos destes grupos "N" e "A" deverão ser agrupados nas seguintes classes:

1º - Grupo N

a) Classe 1 – até 1.400cc; peso mínimo 720kg (até 1000cc), 790kg(entre 1001 e 1150cc) e 840kg (entre 1151 e 1400cc);

b) Classe 2 – de 1.401 até 1.600cc, peso mínimo 920kg;

c) Classe 3 – de 1.601 até 2.000cc, peso mínimo 1000kg;

d) Classe 4 – de 1.601 até 2.000cc, 4 x 4 turbo, peso mínimo 1230kg.

2º - Grupo A

a) Classe 5 – até 1.400cc; peso mínimo 720kg (até 1000cc), 790kg(entre 1001 e 1150cc) e 840kg (entre 1151 e 1400cc);

b) Classe 6 – de 1.401 até 1.600cc, peso mínimo 920kg;

c) Classe 7 – de 1.601 até 2.000cc, peso mínimo 1000kg;

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

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

Parágrafo terceiro: Os veículos da categoria N1 poderão disputar o campeonato se inscrevendo na categoria N2, e os veículos da categoria A5 poderão disputar o campeonato se inscrevendo na categoria A6.

Parágrafo quarto: A ordem crescente das categorias é a seguinte: Cross-country, N2, e A6.

Parágrafo quinto: Considera-se da categoria Cross-country, veículos que se enquadram nas categorias Production Diesel, Production Gasolina, Super-Production Diesel e Super-Production Gasolina do Campeonato Brasileiro de Cross-Country. Não se enquadram nesta categoria veículos "protótipo" ou "gaiolas".

Artigo 52: A regulamentação técnica geral para os grupos "N" e "A" será:

1) Combustível livre;

2) Pneus:

a) O tipo de pneus é livre, sendo proibido o uso de mousse e cravos.

b) Os pneus deverão ter sulcos com profundidade de no mínimo 2mm.

c) Os carros de competição poderão levar no máximo 2(dois) estepes.

3) Preparação dos veículos, conforme regulamento FIA, obedecendo ainda o seguinte:

- É livre o coletor de escapamento dos veículos da categoria A6.

## CAPÍTULO XV

### ITENS DE SEGURANÇA

Artigo 53: Todos os veículos deverão estar equipados com dispositivos de segurança obrigatórios, prescritos no artigo 253 do anexo "J" do CDI da FIA, em ESPECIAL os mais importantes a seguir relacionados:

1 – Travas de segurança nos capôs;

2 – Instalação do sistema antichama completo;

3 – Instalação da chave geral interna e externa, para todos os grupos;

4 – Uso de bancos de competição homologados FIA ou CBA;

5 – Uso de cintos de segurança 3 (três) polegadas, homologados FIA ou CBA;

6 – Instalação do arco de segurança com desenho e especificações de acordo com o anexo "J" (Santo Antônio);

7 – Uso de capacetes homologados ou autorizados pela CBA (tripulação);

8 – Uso de vestimenta antichama homologada FIA ou CBA; Piloto (Macacão, Luvas e Sapatilhas), Navegador (Macacão e Sapatilhas);

9 – Obrigatório uso de películas de transparência, nos vidros laterais e traseiro, conforme leis de trânsito;

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

Artigo 54: Em caso de acidente, a tripulação do veículo acidentado será obrigada, na medida do possível, a sinalizar a gravidade da situação aos próximos três primeiros concorrentes, conforme previsto no Artigo 43, inciso 1, letra "k". A bandeira amarela descrita no Artigo 64, número 10, deverá ser colocada (se possível), 50 metros antes do acidente, no mesmo lado em que o veículo esteja parado.

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

Parágrafo segundo: Aos concorrentes que por ventura prestarem socorro, lhe será outorgado o melhor tempo de sua categoria.

## CAPÍTULO XVI

### VISTORIA, PARQUE FECHADO E APOIOS MECÂNICOS

Artigo 55: VISTORIA:

Toda a PROVA deverá ser precedida de uma vistoria técnica, efetuada pelos comissários técnicos. A vistoria será em dois períodos com horários definidos no regulamento particular da PROVA

Artigo 56: As verificações nessa vistoria prévia serão de ordem geral:

1º – Verificação administrativa: terá seu início na secretaria da PROVA e habilitará ou não o concorrente para a vistoria técnica, abrangendo:

a) quitação das taxas de inscrição e seguro obrigatório;

b) licença do concorrente e da dupla;

c) RG, CNH da dupla.

d) certificado de licença do veículo,

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

a) ficha de homologação do veículo (FIA, CODASUR ou CBA);

b) elementos de segurança em conformidade com o anexo "J" da FIA aparente com grupos "N" e "A";

c) fixação dos adesivos oficiais, numerais e da publicidade;

Parágrafo único: Todos os documentos mencionados deverão ser apresentados. A falta de qualquer um deles poderá implicar na não aptidão do concorrente para a vistoria técnica e conseqüentemente para a largada.

Artigo 57: Na vistoria prévia não será obrigatória a presença do piloto e co-piloto, devendo estar presente o representante legal da dupla, munido da documentação completa do veículo e dos concorrentes. O veículo deverá estar em condições de utilização imediata, com os respectivos números, sem o que a vistoria não será realizada.

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

Artigo 58: Ao constatar que um veículo ou um concorrente (piloto ou co-piloto) não se enquadra na categoria declarada na ficha de inscrição, a comissão técnica e os comissários desportivos da PROVA poderão enquadrá-los em outra categoria ou julgar sua participação.

Artigo 59: Só poderão largar os veículos que tiverem sido aprovados na vistoria. Eles deverão ostentar obrigatoriamente o selo correspondente.

Artigo 60: A qualquer momento após a largada da PROVA, poderão ser efetuadas vistorias técnicas e também dos itens de segurança. Os comissários técnicos poderão marcar os pneus dos veículos durante o decorrer da PROVA e vistoriar determinados veículos participantes, ao final da PROVA, independentemente da existência de protestos contra eles. Os concorrentes deverão estar obrigatoriamente, munidos da ficha de homologação do veículo em questão, sob pena de desclassificação.

Artigo 61: Ao término da PROVA poderão ser vistoriados os primeiros classificados de cada categoria. A critério do comissário técnico.

Artigo 62: Parágrafo primeiro: PARQUE FECHADO;

Serão considerados Parques Fechados, todas as zonas de controle.

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

2º – Será obrigatório o PARQUE FECHADO anterior à primeira largada, com início no máximo 30 (trinta) minutos antes da hora prevista para a largada do primeiro veículo. Todos os atrasos no acesso a esse parque inicial serão penalizados com multa de 2{duas} UPs. O prazo máximo para a entrada dos carros nos parques fechados será de até 10 minutos antes do horário ideal de largada do primeiro carro. Nas PROVAS do Campeonato Brasileiro valerá o regulamento específico.

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

4º – Os veículos deverão ingressar no PARQUE FECHADO por seus próprios meios. O não funcionamento de um veículo na saída de um PARQUE FECHADO deverá ser resolvido exclusivamente pela sua tripulação, sem ajuda externa. Esse veículo poderá ser empurrado pela dupla e pelos comissários até o controle de largada e também para ingressar no PARQUE FECHADO, controle horário e reagrupamentos.

5º – O concorrente poderá receber auxílio de terceiros e usar até uma bateria externa, a critério do comissário e por ele fiscalizado. Também no caso do controle de largada estar instalado em cima de rampa, ou em aclave acentuado, apenas para superar os obstáculos descritos, ou para fazer com que o motor dê a partida, e desde que o motivo justifique tal atitude. (ex.: clima frio).

6º – Nos parques fechados serão proibidos quaisquer reparos nos veículos, abastecimentos, troca de peças, lubrificantes ou acessórios, etc, sendo permitido apenas a limpeza de vidros e dos números de identificação, além da troca de pneu que se apresente sem condições de utilização, desde que autorizados pelo fiscal. A troca, que deverá ser feita somente pela tripulação solicitante, e com os elementos que se encontrarem no interior do veículo. Caso a troca não tiver sido autorizada, e o concorrente fizer tal reparo, o infrator será sumariamente desclassificado.

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

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

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

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

11º – No PARQUE FECHADO do final da PROVA, os veículos somente serão liberados após o vencimento do prazo regulamentar (30 minutos) para reclamações técnicas, ficando retidos todos aqueles sobre os quais incidir qualquer protesto.

12º - Os concorrentes poderão ingressar em todos os parques fechados, com exceção do PARQUE FECHADO final, 10 (dez) minutos antes de sua hora de partida, podendo a partir desse momento, entrar em seu veículo e aguardar seu horário de partida.

Artigo 63: APOIOS MECÂNICOS;

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

A quilometragem máxima entre Apoios mecânicos e ou abastecimentos não poderá ser superior à 150Kms, incluindo-se deslocamentos e PEs.

Parágrafo segundo; Serão liberados para cada concorrente dois carros de apoio, que serão devidamente credenciados. Os competidores que possuírem Ônibus ou caminhões de grande porte, deverão comunicar aos organizadores, com antecedência, para que os mesmos possam programar a entrada destes veículos nos apoios mecânicos com as devidas credenciais.

## CAPÍTULO XVI

### CONTROLES

Artigo 64: Serão considerados "controles", os controles horários (CH), os controles de passagem (CP), de reagrupamento (RG), de neutralização (NT), partida e chegada das PES (PROVAS de classificação).

Artigo 65: Todos os controles deverão ter suas localizações exatas assinaladas no livro de bordo.

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

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

3º – Todos os controles deverão ter obrigatoriamente:

- a) um chefe dotado de identificação inconfundível, e tantos controladores quantos necessários para o bom desempenho dessa função.
- b) relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente nos finais de PE.
- c) É aconselhável o uso de fotocélulas.

Artigo 66: Todas as anotações dos tempos dos concorrentes deverão ser duplas, isto é, anotações nas cartelas de controle do concorrente e na planilha (ficha) de controle e cronometragem em poder do controlador. A cartela deverá ser rubricada pelo controlador, e a planilha (ficha) de controle, pelo co-piloto.

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

2º – As cartelas de controle de cronometragem das PROVAS de classificação poderão ser confeccionadas em duas vias, uma das quais ficará em poder do controlador, e deverão conter as seguintes informações:

- a) nº e nome da PE;
- b) nº do setor;
- c) nº dos CH de controle na mesa, CH de largada e CH de chegada;
- d) distância da PE e do DESLOCAMENTO, e o tempo de DESLOCAMENTO do setor.

3º – A inutilização (rasura) ou extravio da cartela de controle implicará na desclassificação imediata dos concorrentes;

4º – Procedimento do início técnico da PROVA e controle de largada do primeiro carro do PARQUE FECHADO:

- a) haverá um PARQUE FECHADO de largada;
- b) 10 (dez) minutos antes de seu horário de partida, o concorrente terá a autorização para ingressar no PARQUE FECHADO, recebendo do fiscal sua cartela de controle, com o horário oficial da PROVA, podendo a partir deste momento entrar em seu veículo;
- c) nesse PARQUE FECHADO deverão estar posicionadas as placas referentes ao início da zona de controle no interior do parque (placa de fundo amarelo com um cronômetro); em seguida, a placa do controle – mesa (placa de fundo vermelho com um cronômetro); finalmente, a indicação do final da zona de controle ou do parque de largada (placa de fundo amarelo com 03 traços em diagonal);
- d) no interior da zona de controle o concorrente somente poderá ingressar com seu veículo, no seu horário correspondente. O horário oficial deverá ser informado pelo controlador de largada na mesa de controle, caso seja solicitado;
- e) depois de ingressar na zona de controle o concorrente deverá entregar sua cartela ao controlador na mesa de controle, que estará sinalizada por uma placa de fundo vermelho com relógio, e recebê-la de volta 30 (trinta) segundos antes de seu horário de partida;
- f) sua partida será controlada conforme largada de (CHP), pelo controlador da mesa;
- g) o intervalo de tempo entre os veículos para a largada deverá ser em minutos;

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

Parágrafo primeiro: Nesse espaço (interior da zona de controle) poderá ser feita a parada momentânea da PROVA, se essa alternativa se apresentar como a mais adequada para o momento. Deverão ser retidas as cartelas dos concorrentes, até que se estabeleça o novo horário para a partida (reagrupamento).

Parágrafo segundo: O horário oficial poderá ser solicitado pelo concorrente a todos os controladores, que estarão obrigados a fornecê-lo.

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

Exemplo: se um concorrente tiver seu horário de chegada a um CH previsto para as 11 horas e 56 minutos, ele terá que controlar no período compreendido entre 11 horas, 56 minutos e 00 segundos, e 11 horas, 56 minutos e 59 segundos, para não ser penalizado. Para efeito de penalização considera-se o horário ideal.

Parágrafo primeiro: Para facilitar a operação, será permitido que o concorrente ingresse na zona de controle (placa de fundo amarelo com um cronômetro), no minuto imediatamente anterior ao seu horário de controle. Considerando o exemplo anterior, ele poderá ingressar na zona de controle a partir das 11 horas, 55 minutos e 00 segundos.

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

Parágrafo primeiro: A manutenção deste intervalo, ou sua ampliação, ficará a critério exclusivo do controlador, em função do andamento da PROVA ou das instruções recebidas do diretor da PROVA, que poderá fornecer mais tempo de intervalo entre os carros ou não.

Parágrafo segundo: O concorrente poderá solicitar a ampliação do intervalo de tempo entre um veículo e outro, que poderá ou não ser concedido pelo controlador

Parágrafo terceiro: O controlador informará a concessão de mais tempo ou não, e devolverá a cartela ao co-piloto, que será obrigado a aceitá-la, dentro do limite de até 01 (hum) minuto do seu horário confirmado de largada, sendo que o mesmo será o total responsável pela sua hora de largada.

Parágrafo quarto: No caso de um veículo estar com um pneu furado dentro do controle, será outorgado para a tripulação em questão um tempo máximo de cinco minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa.

9º – Nas largadas das PROVAS ESPECIAIS (PES ou PCS ou SSS), depois de controlada na mesa, a cartela será devolvida ao co-piloto, que a entregará ao largador. Este deverá retê-la até faltar 01 (hum) minuto para a hora estipulada de sua partida. Os concorrentes deverão estar com os cintos de segurança afivelados e usando capacetes (sem o que não poderão largar). Eles deverão aguardar a contagem regressiva para a sua largada, na placa com bandeira desenhada.

Parágrafo primeiro: A largada poderá ser eletrônica, através de sinais luminosos e também poderá ser dada manualmente em caso de falha ou inexistência deste equipamento. O "largador" colocará a mão na frente do veículo, quando faltar 10(dez) segundos para a largada e fará a contagem regressivamente, mostrando para o piloto e co-piloto, com os dedos da mão, os últimos 05 (cinco) segundos.

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

11º – Penalizações em tempo:

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

b) em caso de atraso, a penalização será convertida de cada minuto ou fração de atraso, para 10 (dez) segundos penalizados. Ex.: para 01 (hum) minuto e 10 (dez) segundos de atraso = penalização de 20 (vinte) segundos atrasado. Horário Ideal de controle, 11:56:00, se o concorrente controlar as 11:57:10 terá 20(vinte) segundos de penalização.

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

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

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

Exemplo: se a penalização por atraso máximo no setor for de 10 (dez) minutos (quadro superior de cada folha do livro de bordo), o concorrente estará desclassificado se somar naquele setor 10 (dez) minutos e 01 (hum) segundo. Esse atraso não mais será convertido em penalização, pois terá ultrapassado o limite regulamentar. Se o atraso for de 09 minutos e cinquenta e nove segundos, ele não estará desclassificado, e sua penalização será convertida para 01 (hum) minuto e 40 (quarenta) segundos.

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

15º – No CHC, a largada "queimada" será penalizada conforme o seguinte critério:

- a) 01 (hum) segundo = penalização de 10 (dez) segundos;
- b) 02 (dois) segundos = penalização de (hum) 01 minuto;
- c) 03 (três) segundos = penalização de (três) 03 minutos;
- d) acima de 03 (três) segundos: a critério dos comissários desportivos.

Parágrafo único: O atraso de mais de 20 (vinte) segundos para a largada após o sinal do largador, o veículo poderá ser empurrado até o final da zona de controle, com a ajuda de terceiros desde que autorizado pelo largador, para não interferir no andamento da PE em questão.

16º – Nos finais das PROVAS de classificação, a chegada será "lançada" e a cronometragem poderá ser eletrônica, sendo admitido ser efetuada por fiscais posicionados exatamente na referência física de término da PE (placa da bandeira), sendo feita a indicação de tempo ao controle situado na placa STOP. A cronometragem realizada por fiscais, poderá eventualmente ser efetuada pelo fiscal posicionado na placa STOP, orientado pela bandeira ou rádio localizado na placa de término da PE.

Parágrafo único: O fornecimento dos tempos aos concorrentes nos finais das PROVAS de classificação poderá ser efetuado, sendo obrigatório, entretanto, a parada do concorrente para que o controlador anote o horário de chegada e viste sua cartela. Os veículos deverão deixar a zona de controle com os dois tripulantes em seu interior. Caso isto não aconteça os concorrentes serão penalizados pecuniariamente em 5(cinco) Up's, na primeira infração e na reincidência poderão ser punidos até com



desclassificação a critério dos comissários.

## CAPÍTULO XVIII

### CIRCULAÇÃO

Artigo 67: a ordem de largada das PROVAS será definida da seguinte forma:

1º – De acordo com a classificação do campeonato anterior ou daquele em andamento, respeitando as categorias A6, depois N2, depois CROSS-COUNTRY, e por último convidados, se for o caso.

2º – Para pilotos que não constem da classificação anterior, sua posição de largada será de acordo com seu histórico desportivo ou por sorteio a critério do comissário de prova.

3º – A organização poderá promover, objetivando fins promocionais, um super prime antes do início da primeira PE ou no final da PROVA, com distância não inferior a 800 metros. O tempo nela obtido não poderá ser somado ao das PES da PROVA e não valerá para definir a ordem de largada. Será obrigatória a participação dos concorrentes desde que especificada no regulamento particular.

Parágrafo único: Quando o concorrente não participar do "super-prime", poderá ser penalizado e pecuniariamente em 3(três) Up's.

5º – Qualquer classe ESPECIAL de convidados, deverá obrigatoriamente largar sempre após todos os concorrentes participantes do campeonato mineiro, em todas as PROVAS.

Artigo 68: A organização de cada PROVA deverá fornecer aos concorrentes os adesivos com os números de identificação dos veículos. A numeração não implica na ordem de largada, que será definida pelos critérios do art. 73 supra mencionado.

Artigo 69: O intervalo entre os concorrentes deverá ser de 02 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros e a critério da organização da PROVA, de 01 (hum) ou 02 (dois) minutos entre os demais, desde que seja respeitado o mesmo intervalo entre os concorrentes de uma mesma categoria.

Artigo 70: Nas PES realizadas em piso de asfalto, o intervalo poderá ser de 01 (hum) minuto.

Artigo 71: Será expressamente proibido o trânsito de carro de apoio nos trechos das PES, nos horários de fechamento determinados pelas autoridades policiais, sob pena de desclassificação do veículo que o mesmo representar. Para o livre trânsito dos carros de apoio, respeitando a restrição acima, os concorrentes deverão identificá-los, bem como aos seus ocupantes, assumindo inteira responsabilidade pelos seus atos em relação ao desenvolvimento da PROVA.

Artigo 72: Os concorrentes deverão obedecer rigorosamente o roteiro (sentido da PROVA) descrito no livro de bordo, mesmo nos DESLOCAMENTOS, sob pena de desclassificação, bastando para tal o testemunho de uma autoridade nomeada pela organização da PROVA, e chancelada pelos comissários desportivos.

Parágrafo único: Os concorrentes não poderão, em hipótese alguma, deslocar-se fora do roteiro do livro de bordo e em sentido contrário ao da PROVA, ou de marcha-ré. Esse procedimento será punido com a desclassificação sumária, conforme o Código Desportivo Internacional da FIA.

Artigo 73: Se a PE de classificação for interrompida em razão de algum impedimento, ficará valendo o tempo de acordo com as normas abaixo:

1º – Para os veículos que tiverem largado antes da interrupção, e tiverem conseguido concluir a PE, serão computados normalmente os seus tempos.

2º - Para o veículo que tiver largado na PE de classificação e for impedido de continuar, será atribuído o tempo obtido pelo pior concorrente de sua classe que houver concluído normalmente a PE em questão.

3º - Para o veículo que não tiver nenhum representante em sua classe com tempo marcado, valerá o tempo da sua última marca na mesma ESPECIAL daquela PROVA. Se não houver acontecido ainda nenhuma classificação dessa ESPECIAL em sua classe nessa PROVA, o concorrente ficará com o pior tempo da classe imediatamente superior à sua.

4º – Na hipótese de um veículo estranho à PROVA ingressar na PE de classificação e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada), deverá ser usado o mesmo critério contido no inciso 2º deste artigo, desde que seu tempo seja superior ao pior de sua classe.

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

Artigo 74: Os apoios mecânicos somente poderão ocorrer nos locais indicados no livro de bordo, ou em adendos pertinentes ao assunto, e a inobservância desta exigência poderá ser punida até com a desclassificação do concorrente.

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

2º – Fora desses locais será permitido somente o reparo do veículo com os elementos mecânicos que estiverem no próprio veículo e exclusivamente pelos próprios integrantes da dupla concorrente.

3º – Os abastecimentos deverão ser efetuados somente na zona de apoio mecânico ou nos pontos indicados pela organização através do regulamento particular. Quando a organização da PROVA tiver estabelecido parceria com um posto de serviço de abastecimento que possa funcionar como zona de apoio mecânico, deverão ser informados através de adendo ao regulamento da PROVA, os locais (postos) que deverão servir de pontos de abastecimento de combustível. Nesses locais deverão estar presentes oficiais devidamente identificados, responsáveis pela fiscalização dos veículos de maneira a garantir que não acontecerá qualquer tipo de auxílio mecânico por ocasião do abastecimento, proibido nesses pontos. A inobservância dessa proibição será passível de desclassificação sumária do concorrente.

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

Artigo 75: O concorrente será desclassificado se receber auxílio mecânico fora dos locais permitidos. Ele deverá ser notificado pelo diretor de PROVA, por um dos comissários desportivos, ou por um dos fiscais determinados antes do início da PROVA para essa função, devidamente identificado. Na ocorrência dessa infração, o concorrente estará proibido de continuar participando da PROVA a partir do momento em que for comunicado por um dos oficiais acima, devendo devolver sua cartela de controles e assinar a notificação do(s) oficial(is) de competição. Caso o concorrente se negue a assinar a notificação, ele estará passível de punição pela CNR da CBA.

## CAPÍTULO XIX

### DO RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO

Artigo 76: Durante o desenvolvimento da PROVA, os concorrentes deverão obedecer as normas do trânsito em vigor em todo o trajeto. Toda infração cometida contra o mesmo será penalizada pelos comissários da seguinte forma:

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

2º – segunda infração: 03 (três) UPs;

3º – terceira infração: desclassificação do concorrente

As infrações acima citadas independem das aplicadas pelas autoridades de trânsito

Artigo 77: Os concorrentes que danificarem placas de sinalização de trânsito, quer seja nos trechos de DESLOCAMENTO, quer seja nos trechos de PES, poderão ser penalizados até com a desclassificação.

## CAPÍTULO XX

### IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

Artigo 78: Os veículos deverão ostentar números de identificação que serão fornecidos pela organização

da PROVA, e colocados nas portas dianteiras dos mesmos. Eles deverão medir no mínimo 30 (trinta) cm de altura por 07 (sete) cm de traço. Deverão ser confeccionados em material auto-adesivo, na cor preta sobre fundo na cor branca, de modo a facilitar a identificação dos concorrentes. Fica reservado para o número, o espaço de 45 cm (base) x 30cm (altura) nas portas dianteiras do veículo, dentro do espaço de 60x50 cm, conforme desenho deste regulamento.

Artigo 79: Os veículos de competição deverão ter a identificação da tripulação apresentada de conformidade com as normas da FIA:

1º – Nos vidros laterais traseiros deverão estar somente: a bandeira do país + sobrenome + tipo sanguíneo, escritos com traço de 1,5 cm de largura por 6,0 cm de altura na cor branca. Exemplo: bandeira / H. Silva / A+

Artigo 80: A numeração dos veículos para o ano de 2003 será conforme a listagem publicada neste regulamento, no capítulo 27, de acordo com a colocação do piloto no campeonato de 2002.

Parágrafo primeiro: A relação dos números de cada concorrente inscrito deverá ser divulgada em boletim oficial, na data anterior à do início de cada PROVA, incluindo nessa ocasião, também os concorrentes não ranqueados.

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

## CAPÍTULO XXI

### RESUMO DAS PENALIZAÇÕES

Artigo 81: Além das penalizações previstas no presente regulamento, todos os concorrentes, e equipes estarão sujeitos à aplicação daquelas previstas no Código Desportivo do Automobilismo da CBA, bem como das constantes no Código Desportivo Internacional da FIA.

## CAPÍTULO XXI I

### RECLAMAÇÕES

Artigo 82: O direito de formular reclamações técnicas e/ou desportivas é exclusivo dos concorrentes, que deverão fazê-lo por escrito e individualmente. As reclamações deverão ser acompanhadas do depósito da taxa de caução estipulada pela CBA, conforme CDA.

Artigo 83: As reclamações deverão ser encaminhadas ao diretor da PROVA, e na ausência deste, aos comissários desportivos, nos prazos abaixo relacionados:

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

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

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

3º – Desportivas, relativas a controles, manobras desleais de concorrentes, etc.: Deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente a um controle, (final da PE ou final da PROVA, no acesso de entrada do PARQUE FECHADO final).

4º – Desportivas, relativas ao resultado: Deverão ser apresentadas no prazo de até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial. As eventuais alterações do resultado oficial, motivadas por uma reclamação, não implicarão na concessão de mais 30 (trinta) minutos de prazo para reclamações sobre um novo resultado.

Artigo 84: Se uma reclamação desportiva for considerada procedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será imediatamente devolvido ao mesmo.

Artigo 85: Se a reclamação desportiva for considerada improcedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será revertido para a CBA/CNR.

## CAPÍTULO XXI I

### PUBLICIDADE

Artigo 86: A fixação dos adesivos oficiais dos patrocinadores e colaboradores da PROVA é obrigatória, sob pena do concorrente não ser aprovado na vistoria prévia. A obrigação da fixação dos adesivos deverá ser cumprida pelos organizadores e concorrentes, que deverão respeitar os locais adequados e as disposições deste regulamento. A organização da PROVA deverá identificar os veículos de Imprensa e os de Apoios Mecânicos(Auxílios), e o uso desta será obrigatório sob pena de não poderem circular em nas áreas do evento.

Artigo 87: Deverão ser reservados nos veículos, os seguintes espaços livres:

1º – Para o RCMG:

a) no início das portas dianteiras, com área de 0.325m<sup>2</sup> (65 cm de largura por 50 cm de altura), para identificação do veículo com o seu número respectivo, e a publicidade da PROVA;

b) no capô dianteiro, com área de 45 x 20cm;

c) duas faixas de 10 cm de largura x 30 cm de comprimento para ser colocada no teto;

d) quatro faixas de 10 cm de largura x 30 de comprimento em cada extremidade do para-choque dianteiro e traseiro

Artigo 88: A constatação da falta de publicidade durante ou no final da ETAPA/PROVA, implicará em multa no valor de até 02 (duas) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante, em separado.

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

Artigo 89: 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 a representar conflito, desde que apresente o contrato de patrocínio.

## CAPÍTULO XXI V

### DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 90: A organização técnica das PROVAS caberá ao RCMG, ou a quem ele nomear. Caso haja a participação de um outro clube na organização de uma PROVA, este deverá ser aprovado pela FMA.

Artigo 91: A FMA supervisionará a organização de todas as PROVAS, através de seu comissário desportivo ou representante nomeado para tal, e compromete-se à fiel observância dos preceitos do presente regulamento, bem como da obrigatoriedade do seu cumprimento por parte da organização, além da explicitação e a complementação de todas as informações pertinentes ao evento, através do regulamento particular e adendos, conforme determina o artigo 2º.

Artigo 92: Os percursos escolhidos para as PES (PROVAS ESPECIAIS), não poderão abranger estradas particulares sem a devida autorização dos proprietários. Esta norma se estende também aos reconhecimentos e levantamentos.

Artigo 93: O seguro contra terceiros será obrigatório. Todos os concorrentes deverão quitá-lo durante a vistoria administrativa, antes da PROVA. Este seguro terá validade desde o momento da entrada inicial ao PARQUE FECHADO de largada até o encerramento da participação do concorrente na PROVA, expirando após a retirada do veículo da vistoria técnica final.

Artigo 94: A partir do momento em que o piloto assinar a ficha de inscrição, ele se tornará responsável judicialmente por todo acidente em que se envolver, devendo responder pelos danos que porventura ocorrerem com ele próprio, com seu co-piloto e com terceiros.

Artigo 95: O RCMG poderá nomear uma empresa para promover o Campeonato Mineiro de Rallye Velocidade 2003, e fará a supervisão e fiscalização da mesma, sendo ainda o responsável técnico das provas.

Artigo 96: O promotor poderá viabilizar, o transporte, hospedagem e inscrição para os 20 primeiros colocados, nas PROVAS que ultrapassar a distancia de 120km de Belo Horizonte.

Artigo 97: Será formado um comissão técnica que terá o objetivo de analisar e sugerir alteração para o regulamento de 2004.

Artigo 98: Quaisquer irregularidades que porventura venham a ser verificadas, ou desrespeito a qualquer concorrente (piloto ou co-piloto), fiscal ou membro da equipe organizadora, consideradas antidesportivas, implicarão na punição do concorrente com a desclassificação da PROVA, e posterior avaliação pelo CTDN, que poderá até aplicar-lhe a pena de suspensão das atividades desportivas.

Artigo 99: Este regulamento tem como base o Regulamento Geral das Provas do Campeonato Brasileiro de Rallye Velocidade e toda e qualquer dúvida que haja no mesmo e que não for esclarecida por adendo específico, prezará o que estiver descrito no Regulamento do campeonato nacional.

Artigo 100: Para a prova coincidente com o campeonato Brasileiro, prezará as regras contantes do regulamento nacional.

## CAPÍTULO XXV

### CALENDÁRIO 2003

Artigo 101: As PROVAS serão realizadas de acordo com calendário promocional do RCMG:

25 de Maio – Prova coincidente com o Campeonato Brasileiro  
06 de Julho  
07 de Setembro  
05 de Outubro  
23 de Novembro  
13 e 14 de Dezembro – Etapa Dupla

## CAPÍTULO XXVI

### NUMERAÇÃO OFICIAL

Artigo 102: Os pilotos que já têm garantido a numeração oficial de seus veículos até a primeira prova do Campeonato Mineiro de Rallye Velocidade 2003, são os seguintes:

01 – Eduardo Cunha  
02 – Eduardo Zenobio  
03 – Philippe Thiriet  
04 – Glaysom do Bom Conselho  
05 – Anderson Guimarães  
06 – Antonio Teixeira  
07 – Luiz Fernando Caetano  
08 – Hector Tomelim  
09 – Paulo Mendes  
10 – Miguel Mallaco

Parágrafo Único: Os demais números deverão ser solicitados para reserva junto ao RCMG - FMA ou serão fornecidos pela organização de cada PROVA. Os pilotos acima descritos poderão também solicitar outro número junto ao RCMG, mas não poderão ceder os números a outros concorrentes

O presente regulamento foi elaborado pela COMISSÃO TÉCNICA DO RALLYE CLUBE MINAS GERAIS, aprovado pelo RALLYE CLUBE MINAS GERAIS e homologado pela FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO.

Belo Horizonte, 07 de Abril de 2003

Henrique Siqueira Almeida  
Diretor Técnico RCMG

Luiz Fernando Caetano Machado  
Presidente RCMG

Antonio Manoel dos Santos  
Vice-Presidente FMA