



Federação Mineira de Automobilismo

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO MINEIRO - CTDM

Av. Olegário Maciel, 311 - sala 105 - Centro - Cep.: 30.180-110 - Belo Horizonte - MG - Fone/Fax: (31) 3271.5840

REGULAMENTO PADRÃO PARA PROVAS DE “RAID” – FMA – 2010

A Federação Mineira de Automobilismo – FMA estabelece o padrão de normas para a realização das provas da modalidade “RAID” no estado de Minas Gerais em 2010, seguindo o disposto no Código Desportivo do Automobilismo – CDA da Confederação Brasileira de Automobilismo –CBA, e neste regulamento:

1 – DEFINIÇÃO: A sigla RAID compreenderá sempre uma prova de Regularidade Absoluta em Itinerário Desconhecido;

2 – PARTICIPANTES: Cada veículo deverá ter, obrigatoriamente:

- a) Um PILOTO – condutor portador da CNH – Carteira Nacional de Habilitação – válida.
- b) Um NAVEGADOR – maior de idade ou menor entre 16 e 18 anos com autorização por escrito do responsável, conforme previsto no Código Desportivo do Automobilismo. Menores até 16 anos estarão impedidos de participar.

3 – VEÍCULOS –

- a) Deverão ser de tração 4X4, de acordo com as normas do CONTRAN, para uso em fora-de-estrada e trilhas, com gaiola de proteção tipo “Santo Antônio”, sujeita à aprovação na vistoria do comissário da prova em caso de capota não rígida, com todos os equipamentos de segurança obrigatórios, com motores de qualquer cilindrada, movidos por qualquer tipo de combustível, incluindo o GNV, desde que homologado pelo Inmetro e registrado no Detran. O uso de GLP será proibido
- b) É recomendável, mas não obrigatório, que o veículo tenha proteções especiais para uso em off-road (para-choques reforçados, proteções para fundo do veículo, etc).
- c) Os veículos poderão ser do tipo jipes, utilitários esportivos, picapes, protótipos, etc. Não será permitida a participação de caminhões, tratores e similares.

4 – ROTEIRO: O roteiro deverá ser descrito em planilhas com trajeto composto por estradas secundárias, trilhas, caminhos e eventuais deslocamentos;

5 – PLANILHA: A planilha deverá ser confeccionada em papel A4, e conter o roteiro, as médias de velocidade, as distâncias a serem percorridas, a localização dos neutralizados, dos postos de abastecimento e dos deslocamentos. O procedimento de entrega da planilha e de sua elaboração deverá ser o que se segue:

- a) Cada concorrente deverá recebê-la desde a abertura da secretaria de prova, até no mínimo cinco minutos antes do seu horário ideal de largada, ficando o horário de entrega a critério da direção de prova. Será de responsabilidade do concorrente a conferência, antes da largada, quanto à sua categoria, ao número de folhas e à legibilidade das informações. A planilha poderá ser dividida em partes sendo que as mesmas, exceto a primeira, poderão ser distribuídas ao longo do percurso, observando um mínimo de cinco minutos de antecedência em relação ao tempo ideal do concorrente.
- b) A simbologia da planilha deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro. Os símbolos deverão ser do tipo código tulipa, já padronizados para este tipo de prova.
- c) A planilha deverá ser composta de cinco colunas, sendo a primeira destinada às distâncias, a segunda aos símbolos do código tulipa, a terceira ao tipo de trecho, velocidade ou tempo, a quarta ao tempo acumulado, se houver, e a quinta às observações.
- d) No símbolo usado, a “bolinha” (que indica o local onde o concorrente está) deverá estar sempre na posição inferior do retângulo. O sentido do desenho será sempre de baixo para cima.
- e) Os ângulos da simbologia deverão apresentar, com a maior fidelidade possível, os reais ângulos das encruzilhadas e bifurcações.

- f) Na coluna da direita poderão constar as observações, chamando a atenção para locais perigosos (cava, barranco, pedra, etc.), ou quaisquer informações quando puderem surgir dúvidas quanto ao caminho a seguir, por exemplo: “quando a prova atravessar plantações, canaviais etc.”.
- g) O início de um trecho sempre coincidirá com o final do trecho anterior.
- h) A organização de cada etapa deverá, ao confeccionar a planilha de prova, evitar o uso de gírias e limitar ao máximo a utilização de abreviações, exceto as já usuais (MBVC, EROS, DEPS, QM, etc)
- i) As distâncias deverão ser sempre informadas em quilômetros, com subdivisão de centena de metros, dezena de metros, e metros.
- Ex.1: 2,328 (dois quilômetros e trezentos e vinte oito metros).
- Ex.2: 0,03 (trinta metros).
- Ex.3: 10,74 (dez quilômetros e setecentos e quarenta metros).
- j) Na hipótese da informação de medidas inferiores ao padrão utilizado, essas deverão ser indicadas diretamente no desenho, ou no texto (coluna de observações).
- k) As indicações quilométricas para aferições e finais de trechos deverão ser fornecidas com precisão de um metro, e representadas com três casas após a vírgula. Caso estejam com duas casas decimais, deverá ser utilizada a distância básica, ou seja, acrescenta-se 0 (zero) na terceira casa.
- Ex.: AFER 8,32 na planilha, o valor 8,320 deverá ser o adotado. As referências de roteiro serão fornecidas em dezenas de metros, sendo aproximadas.
- Obs.: Somente as referências apresentadas com três casas decimais e que contiverem a palavra “AFER”, poderão ser utilizadas como aferição. Caso uma referência apresente a terceira casa decimal, mas não a palavra “AFER”, esta deverá ser desconsiderada para tal.
- Os locais onde ocorrerem zeramentos terão sempre precisão de AFER.
- l) O competidor deverá considerar a medida fornecida como exata para cálculos e fechamento de trecho.
- m) Referências para aferições serão fornecidas com intervalos de no máximo 15 km entre elas, exceto em trechos de deslocamento, sem que as mesmas tenham obrigação de localização específica ou proteção para colocação de PC's.
- n) A não ser quando expresso em contrário a medição quilométrica referir-se-á ao ponto inicial da respectiva referência, tanto no caso de encruzilhada, como no caso de pontes, mata-burro, abrigo de ônibus, etc.
- o) Quando não houver adendo para aferição, o primeiro trecho deverá ser obrigatoriamente um deslocamento para aferição ou não conter PC de tempo.
- p) A planilha deverá ser elaborada com final de trecho exato para os trechos da prova.
- q) A sequência das referências no livro de bordo deverá respeitar a ordem na qual elas ocorrerem.
- r) Nas provas em que for fornecida previamente a ficha técnica dos trechos programados (anteriormente à entrega da planilha), deverão ser consideradas as medidas fornecidas nessa ficha para efeito dos fechamentos de trechos, em caso de discrepância entre as informações da planilha e da ficha técnica.

6 - CARACTERÍSTICAS DA PROVA:

- a) A prova deverá ser composta por trechos de regularidade absoluta, deslocamentos e neutralizados.
- b) Eventuais provas especiais, quando previstas, deverão ser regulamentadas através de adendos específicos, sendo proibida realização de provas de velocidade, contra o relógio.
- c) A ordem de largada deverá ser determinada por sorteio para a primeira etapa de um campeonato ou torneio. Nas etapas subsequentes, a ordem de largada deverá obedecer a ordem da classificação da última etapa da competição. O piloto será sempre o fator decisivo para essa análise, e a troca de navegador não significará alteração em sua posição de largada.
- d) A troca de posição na ordem de largada entre quaisquer duplas concorrentes será terminantemente proibida, sob pena de exclusão sumária dos infratores.
- e) O local, a data e o horário de largada de cada categoria deverão ser definidos no regulamento particular da prova.
- f) O intervalo de largada entre cada veículo deverá ser de um minuto, podendo haver um intervalo maior entre uma dupla e outra, por medida de segurança, a critério do Diretor de Prova, com a anuência dos comissários desportivos.
- g) Ao longo do roteiro, em locais não divulgados, serão posicionados os POSTOS DE CONTROLE (PC);

7 - POSTOS DE CONTROLE:

- a) PC de Roteiro: Esse Posto de Controle será destinado a confirmar a passagem e sentido correto do veículo em relação ao trajeto previamente estabelecido na planilha;
- b) PC de Tempo: Além de exercer também a função de confirmação do roteiro, esse Posto de Controle será destinado ao registro do horário real de passagem de cada veículo; A equipe de cronometragem contratada deverá garantir o perfeito ajuste dos relógios de todo o pessoal da organização e dos Postos de Controle. Além disto, deverá manter em local visível, antes da largada, um relógio aferido para consulta de todas os concorrentes inscritos na competição.
- c) PC de Vistoria: Esse Posto de Controle será destinado à fiscalização sobre o uso de equipamentos de segurança, porte e/ou consumo de bebidas alcóolicas, uso de aparelhos de comunicação, excesso de velocidade e outros itens previstos no regulamento da competição.
- d) Os três tipos de Postos de Controle supra citados deverão atuar também na fiscalização da prova, e seus responsáveis terão autoridade para notificar qualquer dupla concorrente que venha infringir um ou mais itens deste Regulamento ou do Regulamento específico da competição e seus eventuais adendos. A notificação da infração deverá ser registrada e levada ao conhecimento do Diretor de Prova, que deverá encaminhá-la aos comissários desportivos, para a decisão cabível.
- e) Os Postos de Controle poderão estar posicionados em qualquer ponto da trilha, não havendo necessidade de que estejam numa referência da planilha, e poderão estar ou não visíveis para os participantes.
- f) Em todos os Postos de Controle físicos os fiscais deverão portar o formulário denominado “Ficha Técnica de Passagem” no qual, além de anotarem a sequência de passagem dos veículos, deverão anotar também as penalidades aplicadas em cada dupla infratora e, dentro do possível, registrar a medição verificada nos aparelhos de navegação de cada veículo.
- g) Os Postos de Controle deverão ser abertos pelo menos cinco minutos antes do horário ideal de passagem do primeiro veículo, e fechados dez minutos após o horário ideal de passagem do último veículo, ou após a passagem do oficial responsável pelo fechamento da trilha.
- h) Um Posto de Controle somente poderá ser cancelado por problemas técnicos comprovados pela cronometragem, pelo diretor de prova e pelos comissários desportivos. O posto de controle cancelado poderá ser transformado em PC de roteiro.
- i) O cronometrista do Posto de Controle deverá acionar a máquina quando a coluna da porta do veículo passar de frente ou diante da referência do PC.
- j) Será sancionada a dupla que, por qualquer motivo, parar no campo de visão do PC, antes de passar pelo mesmo. (Item 7, letra “F” deste Regulamento)
- k) Caberá ao Diretor de Prova receber o relatório de cada PC e discuti-lo nos aspectos de tempo, penalidades e ocorrências, solicitando sua assinatura, e encaminhá-lo aos Comissários Desportivos, para aprovação ou não do relatório final.
- l) O “Smart Memo”, ou equivalente, quando eventualmente fornecido, será uma cortesia da organização, sem qualquer responsabilidade pela correção dos dados, ficando determinado que, em caso de dúvida, prevalecerão os dados constantes da planilha, exceto quando diferentemente orientado pela organização em briefing ou no Regulamento Particular da Prova – RPP, cabendo aos competidores a conferência prévia, desde que haja distribuição antecipada de planilha ou planilha técnica. Em caso de falta da planilha técnica ou de distribuição da planilha pouco antes da largada, valerão os dados do Smart-memo (ou equivalente).
- n) No caso do surgimento de dúvidas em relação a um determinado PC, o responsável pelo mesmo deverá ser ouvido, antes que qualquer decisão seja tomada pela equipe de cronometragem.

8 - CONTAGEM DE PONTOS: A contagem de pontos perdidos na prova será efetuada da seguinte forma:

- a) Para cada segundo de ATRASO, corresponderá um ponto perdido.
- b) Para cada segundo de ADIANTAMENTO, corresponderão dois pontos perdidos.
- c) Não haverá nenhum tipo de tolerância em relação ao horário ideal de cada veículo.
- d) O ATRASO superior a dez minutos corresponderá a 600 pontos perdidos.
- f) O ADIANTAMENTO superior a cinco minutos corresponderá a 600 pontos perdidos;
- g) A organização da prova deverá programar e posicionar no mínimo 15 Postos de Controle.
- h) Haverá descarte da pior passagem pelos Postos de Controle, desde que a mesma tenha sido atrasada, e inferior a dez minutos.
- i) A atribuição de pontos na etapa de uma competição somente será integral, se pelo menos dez Postos de Controle forem apurados e válidos. Se o número de Postos de Controle apurados e válidos for igual ou superior a seis e inferior a dez, apenas a metade dos pontos previstos na tabela de classificação da competição será computada para a etapa. Se o número de Postos de Controles apurados e válidos for inferior a seis, não haverá atribuição de pontos para a etapa. Nesse caso, os pilotos melhor classificados receberão apenas os troféus previstos no regulamento da competição.

9 – PENALIDADES: O quadro de penalidades em pontos perdidos será o que se segue, independentemente de outras sanções previstas no Código Desportivo do Automobilismo – CDA.

ITEM	INFRAÇÃO	PONTOS PERDIDOS
A	Deixar de apresentar na vistoria técnica, o equipamento de segurança previsto na letra “h” do item 12	50
B	Não possuir algum item obrigatório previsto no regulamento, e que não influencie na segurança do veículo e da dupla.	60
C	Deixar de desobstruir a passagem para os outros concorrentes, em caso de pane ou qualquer incidente com o veículo, sempre que possível.	90
D	Não utilização do cinto de segurança por qualquer integrante do time, inclusive o Zequinha.	120
E	Não utilização do capacete por qualquer integrante do time, inclusive o Zequinha.	150
F	Parar no campo de visão do Posto de Controle, sob qualquer pretexto (exceto em caso de acidente).	210
G	Não respeitar a fila de passagem do Posto de Controle	240
H	Não fechar porteiros se essa obrigatoriedade estiver prevista na planilha.	270
I	Tumultuar o trabalho dos integrantes do Posto de Controle	300
J	Passar pelo PC em sentido contrário ao estabelecido na planilha	300
K	Não ter afixado no veículo, nos locais pré-estabelecidos em lay-out, os adesivos dos patrocinadores da Prova	300
L	Pilotagem perigosa e /ou excesso de velocidade	330
M	Não passar pelo Posto de Controle	600

10 – INFRAÇÕES PASSÍVEIS DE EXCLUSÃO OU DESCLASSIFICAÇÃO DA DUPLA:

Além das sanções previstas no Código Desportivo do Automobilismo – CDA, e da responsabilidade civil assumida no ato da assinatura da ficha de inscrição, estará sumariamente excluída ou desclassificada da prova, a dupla cujo(s) integrante(s):

- Romper(em) cercas, trafegar(em) sobre plantações, hortas, etc., ou cometer(em) qualquer ato de desrespeito para com a propriedade alheia. O(s) concorrente(s) que assim proceder(em), além de ser(em) excluído(s) ou desclassificado(s), deverá(ao) arcar com a responsabilidade do ato perante os prejudicados);
- Usar(em), sem comunicar à organização, qualquer tipo de rádio de comunicação, exceto em caso de acidente ou pedido de socorro;
- Cometer(em) atos de desrespeito à natureza e/ou ao meio ambiente;
- Portar(em) qualquer tipo de tóxico ou bebida alcoólica;
- Cometer(em) atitudes anti-desportivas contra desportista(s);
- Proceder(em) a troca de qualquer integrante da dupla sem a devida autorização dos comissários desportivos;
- Deixar(em) de assinar o termo de responsabilidade constante da ficha de inscrição na prova;
- Cometer(em) quaisquer atos de desrespeito contra os oficiais de competição nomeados para a prova, membros da organização ou contra qualquer concorrente; nesse caso, o(s) infrator(es) não terá(ao) direito à devolução dos valores porventura pagos ou representado por cheques ou promessa de pagamento (pré-datados);
- Efetuar(em) a troca de veículo durante a prova sem prévia anuência da organização, prevista no regulamento geral da competição.
- Adentrar(em) na área destinada à apuração da prova durante a realização da apuração, e no período entre a divulgação da parcial e a divulgação do resultado final, sob qualquer pretexto;
- Dirigir(em)-se aos Comissários Desportivos, Diretor de Prova ou ao Responsável pela apuração, com o pretexto de fazer consultas ou reclamações verbais sobre os resultados;

11 – TRANSCURSO DA PROVA: Por transcurso da prova entender-se-á o período compreendido entre o início oficial da vistoria e o Posto de Controle de chegada. Os resultados serão parte integrante da prova e estarão sujeitos a todas as disposições deste regulamento, de eventuais adendos e das planilhas de roteiro entregues às duplas concorrentes.

12 – VISTORIA: Todos os veículos deverão ser apresentados no local da vistoria constante do regulamento particular, na data e horário pré-determinados. Nessa vistoria, serão checados pelos comissários da prova:

- a) Cédula de Identidade dos pilotos e navegadores;
- b) Cédula da CBA 2010 para os concorrentes das categorias principais, ou Licença Temporária de Concorrente emitida pela FMA nas categorias básicas, válida exclusivamente para a primeira etapa de que esse concorrente participar;
- c) Ficha de inscrição devidamente assinada pelos tripulantes do veículo, inclusive pelo acompanhante comumente chamado de “Zequinha” e pelo seu responsável legal, em caso de menor de idade.
- d) O acompanhante citado na letra “c” deverá ter idade superior a 13 anos completos;
- e) Adesivos dos patrocinadores da prova, devidamente afixados conforme o “lay-out” fornecido pela organização do evento;
- f) A vistoria será rigorosa em relação à segurança, e os veículos que não apresentarem as condições mínimas para participar da prova serão impedidos de largar;
- g) Se o(s) tripulante(s) do veículo também não se apresentar(em) em condições físicas compatíveis com a participação no evento, também será(ao) impedido(s) de largar, ou de continuar concorrendo;
- h) A vistoria, tanto dos itens de segurança do veículo, quanto das condições físicas dos concorrentes poderá ser feita a qualquer momento da prova, a critério dos oficiais de competição.
- i) A dupla cujo veículo não for apresentado para ser vistoriado pelo Comissário da FMA, ou que não estiver com o respectivo selo de vistoria afixado no lado interno do para brisa dianteiro, não poderá largar na prova.

Se eventualmente um time insistir em fazê-lo, estará automaticamente excluído da prova, e ficará sujeito às sanções previstas no Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo.

13 - ITENS OBRIGATÓRIOS E DE SEGURANÇA PARA O VEÍCULO:

- a) Todos os equipamentos exigidos por lei;
- b) Barra de proteção (Santo Antônio) ou gaiola, para veículos sem teto rígido;
- c) Um ponto de ancoragem dianteiro e um ponto de ancoragem traseiro;
- d) Cabo de aço, ou cinta, ou cambão;
- e) Cinto de Segurança para todos os tripulantes, sendo de no mínimo três pontos para piloto e navegador;
- f) Perfeitas condições de manutenção, principalmente no que se refere aos freios, ao sistema de direção e à parte elétrica, que deverá estar devidamente vedada;
- g) Pelo menos um extintor de incêndio devidamente preso ao veículo pelo sistema convencional de abraçadeira(s), e dentro de seu prazo de validade;
- h) Bandeira em tecido amarelo com dimensões mínimas de 80x60cm;
- i) Identificação do piloto, navegador e eventual acompanhante, contendo nome, tipo sanguíneo e Fator Rh de cada um.
- j) Saco(s) para lixo;
- k) Pneus mal conservados, ou apresentando desgaste excessivo, não serão admitidos.

14 - ITENS OBRIGATÓRIOS E DE SEGURANÇA PARA OS PARTICIPANTES:

- a) Capacete apropriado para a prática do esporte automotivo e homologado pelo INMETRO, identificado com nome, tipo sanguíneo e fator RH, para piloto, navegador e eventual acompanhante. Capacetes para obra, para “skate”, paraquedismo ou ciclismo, não serão admitidos.
- b) Calçado fechado e amarrado, preferencialmente de cano longo;
- c) Camisa fechada, preferencialmente de mangas compridas.
- d) Documento(s) comprobatório(s) de problemas de saúde tais como alergias, diabetes, etc., de qualquer um dos tripulantes do veículo. A não apresentação do(s) documento(s) será interpretada como declaração dos concorrentes de que não apresentam nenhum problema de saúde, e isentará os promotores e organizadores dos eventos, a FMA e CBA, de qualquer responsabilidade futura em razão do uso eventual de algum medicamento durante ou após a prova, por qualquer que seja o motivo

15 – TRIPULANTES: Além do piloto e do navegador, cada veículo poderá conduzir no máximo um acompanhante (Zequinha), desde que de forma segura e sentado no sentido longitudinal do veículo, com cinto de segurança e capacete, e que tenha cumprido a exigência contida nas letras “c” e “d” do item 10 deste regulamento.

16 - CATEGORIAS: As categorias deverão ser definidas no regulamento específico de cada competição, separadas conforme critério abaixo:

- a) Uma categoria principal para duplas experientes, que já possuam resultados expressivos em disputas anteriores;
- b) Uma ou mais categorias intermediárias, para duplas cuja experiência seja incompatível com a categoria imediatamente acima.
- d) Uma ou mais categorias para duplas com pouca ou nenhuma experiência;
- e) Poderá ainda ser criada uma categoria especial para veículos antigos e/ou para veículos 4x2 se assim o percurso permitir, cujos concorrentes estejam enquadrados na condição da letra “d” acima.
- f) A definição das categorias ficará a cargo do organizador de cada competição, podendo ser adotada a nomenclatura Master, Sênior, Estreante, etc.
- g) Será proibido o uso do combustível GLP nos veículos inscritos em qualquer uma dessas categorias.

17 – IDENTIFICAÇÃO: Os numerais deverão ser fornecidos pelo organizador da prova. Os adesivos deverão ser afixados nas duas laterais do veículo, no pára-brisa e no vidro traseiro. Será de responsabilidade dos concorrentes a manutenção, de forma legível, dos numerais do veículo, bem como da publicidade dos patrocinadores do evento, durante todo o percurso da prova.

18 - INSTRUMENTOS DE NAVEGAÇÃO PERMITIDOS: Serão permitidos os equipamentos abaixo descritos:

- a) Hodômetro com precisão de até um metro
- b) Cronômetro e/ou relógio digital ou analógico,
- c) Calculadora de qualquer natureza;
- d) Instrumentos de navegação de qualquer natureza.
- e) Poderá haver restrição de equipamentos em algumas categorias.

19 - ALTERAÇÃO NO ROTEIRO: Se ocorrer algum imprevisto, como surgimento de nova estrada, nova cerca, cadeado em porteira, ponte caída, erosões, rios cheios, queda de barreira, atoleiros, veículo avariado, atolado, acidentado, que faça ou não parte da prova, etc., que impossibilite a passagem ou provoque alguma alteração no roteiro, será de responsabilidade dos concorrentes a procura dos meios que os reconduzam, o mais rapidamente possível, ao roteiro original. Seus tempos ideais permanecerão inalterados, desde que os meios utilizados não tiverem ferido o disposto na letra “a” do item oito deste regulamento. A critério da organização, com a aprovação da FMA, poderá haver cancelamento de trechos segundo a gravidade dos impedimentos.

20 – APURAÇÃO: A apuração dos resultados deverá ser conduzida conforme o disposto abaixo:

- a) As provas deverão ter apuração eletrônica por coletores manuais, automáticos (tipo fotocélula, transponder ou equivalente) ou por recepção de coordenadas e tempos por satélite (tipo GPS)
- b) O Diretor de Prova deverá afixar, com a anuência dos Comissários Desportivos, no quadro de avisos apropriado, logo após o termino da prova, a ficha técnica com o posicionamento dos postos de controle.
- c) A organização deverá apresentar, no prazo de até 3 horas após a chegada do último veículo, a ficha de passagem preliminar de cada dupla, por PC, para conferência dos concorrentes e eventuais contestações, num prazo de 30 minutos, em conformidade com o previsto no item 21 deste Regulamento.
- d) Julgadas as eventuais reclamações, o resultado final será então homologado pelos comissários desportivos, divulgado e afixado no quadro de avisos, para o conhecimento de todos.
- e) Não será permitido em nenhuma hipótese, o acesso de competidores aos responsáveis pela apuração, durante a realização da mesma, e no período entre a divulgação da parcial e a divulgação do resultado final.
- f) Não serão permitidas consultas orais ao Comissário Desportivo, ao Diretor de Prova ou ao responsável pela apuração, devendo ser seguido o previsto no item 19 deste regulamento., sendo passível de desclassificação da prova, o time cujo(s) integrante(s) adentrar(em) ou tentar(m) adentrar na área de apuração para fazer consultas ou reclamações verbais quanto aos resultados.
- g) A FMA poderá, através de seus comissários, invalidar PCs em trechos de prova onde fique evidenciado que a velocidade exigida ficou acima dos critérios de segurança.

21 – RECLAMAÇÕES E APELAÇÕES: As reclamações desportivas, bem como eventuais apelações deverão ser apresentadas conforme disposto no Código Desportivo do Automobilismo, Capítulo IX, artigos 62 a 73, e Capítulo X, artigos 74 a 77.

22 – EMPATES: Se ocorrer empate no resultado final de uma prova, deverão ser usados os seguintes critérios:

- a) O melhor resultado será outorgado à dupla cujo número de pontos do PC descartado tenha sido menor.
- b) Persistindo o empate, a dupla com maior número de PCs zerados será favorecida.
- c) Se o empate continuar persistindo, verificar-se-á qual dupla terá conseguido mais PCs com um ponto perdido, dois pontos perdidos e assim sucessivamente, e a ela será outorgado o melhor resultado.
- c) Se ainda assim persistir o empate, o melhor resultado será definido em favor da dupla cujo número na ordem de largada tiver sido o mais alto.

23 – PREMIAÇÃO: Deverão ser oferecidos troféus às cinco duplas melhor classificadas em cada categoria, tanto para o piloto quanto para o navegador.

24 – ADENDOS: Este regulamento poderá sofrer modificações, que serão divulgadas através de adendos numerados e datados, homologados pela Federação Mineira de Automobilismo.

25 – RESPONSABILIDADES: Os concorrentes participarão da prova por conta e riscos próprios. Não será responsabilidade das entidades promotoras, organizadoras ou da Federação Mineira de Automobilismo - FMA, de patrocinadores ou qualquer outro, quaisquer consequências de acidentes que porventura venham a ocorrer, ou quaisquer danos causados a terceiros, à propriedade de terceiros, e à natureza, cabendo exclusivamente aos concorrentes signatários da ficha de inscrição, por elas responder em qualquer âmbito.

26 - CASOS OMISSOS: Os casos omissos constatados durante as provas serão analisados julgados pelos comissários desportivos nomeados para cada uma delas.

O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro da Federação Mineira de Automobilismo, ficando terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidade.

Belo Horizonte, 15 de março de 2010.

Conselho Técnico Desportivo Mineiro FMA
Antônio Manoel dos Santos
Presidente

Federação Mineira de Automobilismo
Pedro Sereno de Mattos
Presidente