

Federação Gaúcha de Automobilismo
Conselho Técnico Desportivo Gaúcho



Regulamento Geral de Provas 2017

1. Disposições Gerais

1. Condições Gerais

A Federação Gaúcha de Automobilismo (FGA) organizará o Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade, em conformidade com o Código Desportivo Internacional – CDI e ao Código Desportivo do Automobilismo – CDA, que outorgará os títulos de Campeão e Vice-Campeão Gaúchos para pilotos e navegadores que obtenham maior pontuação na classificação final de suas categorias do campeonato.

2. Aplicação

2.1. Qualquer violação destas disposições, deverá ser informado aos Comissários Desportivos, que poderão impor as sanções previstas no Código Desportivo Nacional. Qualquer caso não previsto nas disposições será estudado pelos Comissários Desportivos.

2.2. O Diretor de prova terá a responsabilidade de aplicar estas disposições e o regulamento particular do rally, antes e durante o transcurso do rally. Deverá informar aos Comissários Desportivos sobre qualquer incidente de importância que tenha ocorrido e requer a aplicação destas disposições ou do regulamento particular do Rally.

2.3. Está proibido tudo o que não está expressamente autorizado neste regulamento.

3. Interpretação

Em caso de dúvidas a interpretação das presentes disposições, somente os Comissários Desportivos devem indicar a decisão final.

4. Data de Aplicação

Estas disposições entrarão em vigência em 17 de fevereiro de 2017.

2. Definições

1. Início da Etapa

A Etapa se inicia a partir do dia em que se iniciam as inscrições corroboradas com as Vistorias Administrativas.

A Etapa competitiva do Rally se inicia no Primeiro Controle Horário.

2. Boletim

Documento escrito de caráter oficial destinado a modificar, esclarecer ou completar o Regulamento Particular.

3. Comunicação

Documento escrito em caráter oficial e de natureza informativa que poderá emitir tanto o diretor de prova, como também os comissários desportivos sendo obrigatória a anuência destes últimos quando for emitida por outros oficiais da Competição.

4. Áreas de Controle

É a área compreendida entre o primeiro amarelo de advertência e o sinal bege com três barras transversais.

5. Tripulação

A tripulação estará composta por duas pessoas a bordo de cada carro, o piloto e navegador. Salvo que se estipule de outra maneira, qualquer membro da tripulação poderá conduzir durante o rally e todos os membros deverão portar uma licença desportiva para o ano em curso.

6. Decisão

É o documento emitido pelo diretor de prova ou pelos comissários desportivos para anunciar os fatos que motivaram uma indagação, audiência ou investigação.

7. Final da Etapa

A Etapa se finaliza com a publicação da Classificação Final Oficial. A parte competitiva do rally finaliza quando se cumpre o último controle horário. A Etapa será validada exclusivamente após sua homologação final pelo presidente da FGA.

8. Etapa

Cada parte competitiva do Rally, separada por uma noite. Se for organizado Trechos Cronometrados na noite anterior a Etapa 1, serão considerados como Seção 1 da Etapa 1.

9. Evento

Haverá dois formatos de Evento:

Evento Duplo, prova estabelecida em dois dias consecutivos, contemplando duas etapas em sistema de rodada dupla.

Evento Simples, prova estabelecida em apenas um dia, contabilizando uma etapa.

10. Neutralização

Tempo durante o qual os organizadores retêm uma tripulação pela razão que seja, e durante a qual se aplicam as leis de parque fechado.

11. Parque Fechado

Área na qual só está permitida uma intervenção do carro se expressamente estiver estabelecido nestas regulações ou no Regulamento Particular do Rally e a qual somente poderão realizar os oficiais autorizados.

12. Assistência Proibida

O uso ou recepção por parte da tripulação de qualquer material fabricado (sólido ou líquido, que não seja água para beber, fornecido pelos organizadores). Peças de reposição, ferramentas ou equipamentos que não sejam transportados no carro que compete ou a presença do pessoal da equipe, segundo como define nestas disposições.

13. Reagrupamento

Uma parada programada pelos organizadores em condições de parque fechado com controle horário na entrada e saída para permitir que se cumpra o cronograma e/ou reagrupar os carros que não estão mais no rally. O tempo de parada poderá variar de uma tripulação para outra.

14. Deslocamentos

A parte do itinerário que não se utilizam trechos cronometrados.

15. Seção do Rally

Cada seção do rally será separada por um reagrupamento.

16. Assistência

Todo trabalho em um carro que está competindo, salvo os casos informados nas presentes disposições.

17. Prova Super Especial

Qualquer variação de um trecho cronometrado segundo se descreve estas disposições e segundo se detalha no Regulamento Particular e/ou um trecho cronometrado desenhado para que os espectadores vejam, existindo a possibilidade de que em um mesmo momento se largue mais de um carro.

18. Carnê de Controle

É um carnê criado para deixar constância os tempos registrados nos diferentes pontos de controle descritos no itinerário.

3. Carros Admitidos

1. O Campeonato será disputado nas seguintes categorias:

RC2	Mais de 2000cc, Turbo, Tração Integral; R4 e R5; Maxi Rally; New Maxi Rally; Projeto XRC; Projeto C2S; Grupo N com restritor 35 mm: Subaru WRX e versões anteriores; Mitsubishi Lancer Evo VIII e versões anteriores;
RC3	1600cc a 2000cc, Atmosférico, Peso Mínimo 1030 Kg, Tração Simples;
RC4	Menos de 1400cc, Atmosférico, Peso Mínimo 980 kg, Tração Simples; 1400 até 1600cc, Atmosférico, Peso Mínimo 1030 Kg, Tração Simples;
RC5	Menos de 1400cc, Atmosférico, Peso Mínimo 980 kg, Tração Simples; 1400 até 1600cc, Atmosférico, Peso Mínimo 1030 Kg, Tração Simples;
RCR	Carros sem homologação e com mais de 12(doze) anos de fabricação, com até 1600cc, Conforme Regulamentação Específica;

2.

2. Veículos Admitidos

- 3.1.1. Admitir-se-ão veículos homologados pela FIA, CODASUR, CBA e FGA, que sigam as prescrições do Anexo "J" do Código Desportivo Internacional.
- 3.1.2. Os veículos que não possuem suas fichas de homologação poderão disputar o Campeonato, devendo apresentar o manual do fabricante do veículo, até a homologação do veículo.
- 3.1.3. Os Veículos que não possuam homologação FIA, CODASUR ou CBA poderão ser homologados pela FGA sempre que o mesmo responda as características técnicas básicas que dita o Anexo "J" do Código Desportivo Internacional da FIA.
- 3.1.4. Os veículos serão enquadrados em suas categorias conforme o item 2.2 do presente regulamento.

4. Concorrentes Admitidos

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

4.2. Os termos “concorrentes”, “piloto”, “navegador” e “tripulação” ficam assim oficialmente definidos:

Concorrente: toda pessoa física inscrita em uma competição, portador de licença concedida pela CBA.

Piloto: Pessoa física responsável pela condução do veículo, devendo ser portadora de Cédula Desportiva Automobilística expedida pelo órgão competente e da Carteira Nacional de Habilitação.

Navegador: pessoa física inscrita como segundo da tripulação de um veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística expedida pelo órgão competente e podendo ser o segundo condutor, desde que habilitado com a Carteira Nacional de Habilitação.

Tripulação: quando a referência disser respeito ao piloto e ao copiloto, juntos.

5. Campeonato

1. Considerações Gerais

O Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade 2017, terá um total de 7 Etapas. Se outorgará títulos de campeões gaúchos a pilotos e navegadores em suas respectivas classes. As competições terão 3 graus de Coeficiente.

2. Descartes

Haverá descarte de 01 (um) resultado para a classificação final do Campeonato.

3. Requisitos mínimos de participação

Para obter o título de Campeão Gaúcho ou ingressar nas classificações finais do campeonato, será necessário ter participado de um mínimo de três (3) Eventos.

Parágrafo Único: Aos Competidores que tenham largado nas Etapas 1 ou 3 e por algum motivo não possam largar nas Etapas 2 ou 4, será atribuído ao mesmo como tendo participado das 2 Etapas.

6. Pontuação

Se outorgará pontos a cada Etapa tomando em conta a classificação geral e multiplicado pelo coeficiente de sua etapa de acordo com o que segue:

1. Pontuação da Etapa

Aos pilotos e navegadores individualmente classificados em cada ETAPA, serão atribuídos os pontos abaixo, de acordo com o seu posicionamento no resultado final, em suas respectivas categorias:

Classificação	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Pontos	9	7	6	5	4	3	2	1

2. Coeficiente de Etapa

Serão atribuídos 3 graus de coeficiente as etapas, que deverão ser multiplicados com a Pontuação da Etapa para chegar a sua pontuação final.

Etapa	Coeficiente
Etapa 1 Estação 22/04	1
Etapa 2 Estação 22/04	1

Etapa 3 Erechim 20/05	1
Etapa 4 Erechim 21/05	1
Etapa 5 Panambi 29/07	2
Etapa 6 Severiano de Almeida 23/09	2
Etapa 7 Quarta Colônia 28/10	3

3. Pontuações por SS's

Aos pilotos e navegadores individualmente classificados em cada ETAPA, será atribuído 2 pontos ao competidor que ter vencido o maior número de SS's, em suas respectivas categorias.

Parágrafo único: Como Critério de desempate se usará o melhor desempenho no primeiro trecho cronometrado da etapa e persistindo o empate nas SS subsequentes.

4. Campeonato por Equipes

Não haverá campeonato por equipes.

5. Validação da Pontuação

Para efeito de pontuação nas Eventos/Etapas deverá ser considerado:

- I. Se forem cumpridos menos de 1/3 da distância total da etapa, não haverá pontuação;
- II. Se forem cumpridos entre 1/3 e 2/3 da distância total da etapa, será atribuído 50% dos pontos;
- III. Cumpridos acima de 2/3 da distância total da etapa, a pontuação será integral;
- IV. Ou a critério dos comissários desportivos.

Para efeito de Pontuação final do Campeonato deverá ser considerado:

- I. Ao competidor que não tiver participado de no mínimo de 3 Eventos do Campeonato, terá suas pontuações automaticamente anuladas;

7. Empates

1. Etapa

Em caso de empate em um rally, a tripulação que obtenha o melhor tempo na primeira prova especial, será proclamada ganhadora. Se isto não for o suficiente para poder decidir entre as tripulações empatadas, se tomará em consideração os tempos da segunda, terceira, quarta, etc., prova especial. Esta regra pode se aplicar em qualquer momento do desenvolvimento do rally.

2. Campeonato

Para a classificação final de um campeonato, a regra para decidir entre pilotos e navegadores que tenham pontuado exatamente o mesmo total de pontos será:

- 7.2.1 De acordo com o maior número de primeiros lugares, logo de segundo lugares, logo de terceiros lugares, etc., conseguidos nas classificações gerais de sua categoria.
- 7.2.2 Melhor resultado na última etapa.

8. Características do Evento

1. Distâncias

A distância total das Provas Especiais deve ser:

Para as Etapas 1/2 e 3/4, a distância total deverá ser entre 120 (cento e vinte) km e 180 (cento e oitenta) km, divididos entre as duas etapas. A primeira etapa deverá contemplar no máximo 60% da quilometragem total do Evento.

Nas Etapas 5, 6 e 7, a distância total deverá ser entre 85 (oitenta e cinco) Km e 120 (cento e vinte) Km, realizado em apenas uma Etapa.

Parágrafo Único: Nas etapas que coincidirem com provas válidas pelos Campeonatos FIA-CODASUR ou Brasileiro de Velocidade, deverá ser obedecida a quilometragem estabelecida pela prova.

2. Superfícies

A superfície dos caminhos a utilizar nas provas especiais deve ser de terra ou cascalho.

Parágrafo Único – Em caso de realização de Provas Especiais em trechos de asfalto, a organização deverá comunicar com antecedência de 45 dias o Departamento de Rally Velocidade da FGA, para que a mesma realize as vistorias necessárias.

3. Condições das Provas Especiais

A extensão mínima não poderá ser menor que 3,0 Km.

A extensão máxima não deverá superar aos 25,0 Km.

Os trechos retos não devem superar os 1.000 m.

O máximo de oportunidades em que se pode ser disputada uma mesma PE, sobre o mesmo trecho será de 3 (três).

Para se utilizar um mesmo trecho em mais de 3 (três) oportunidades, deverá ser requerido à aprovação do Departamento de Rally Velocidade da FGA, que avaliará as características de piso e trecho.

Um mesmo evento poderá incluir simultaneamente Provas Especiais em pisos de asfalto, calçamento e em pisos de terra. No caso de disputar-se uma Prova Especial sobre asfalto e/ou calçamento, com mais de 5 (cinco) Km, deverá ser precedida de um Parque de Assistência, de 45 (quarenta e cinco) minutos.

Parágrafo Único: Nas etapas que coincidirem com provas válidas pelos Campeonatos FIA-CODASUR ou Brasileiro de Velocidade, deverá ser obedecida a quilometragem estabelecida pela prova.

4. Provas Super Especiais

A realização de uma PE com características de “Prova Super Especial” é opcional por parte da Organização.

A regulamentação específica, forma de disputa e organização de uma Prova Super Especial devem estar incluídas no Regulamento Particular de Prova claramente especificando sua forma de disputa.

Em caso de participar mais de uma tripulação por vez no ponto de largada deve ser adjacente um do outro e o mesmo procedimento de largada deve ser utilizado para ambos competidores.

A Distância de uma Prova Super Especial pode variar entre 1,2 Km e 4,0 Km.

A Ordem de largada pode ser disposta à necessidade da Organização, porém o procedimento deve ser detalhado em Regulamento Particular de Prova.

O Uso da bandeira amarela indicando precaução é aplicável em uma Prova Super Especial, em que participem mais de um carro por vez, andando no mesmo traçado e pode ser mostrado em qualquer lugar do trecho. Se a bandeira amarela é mostrada, o piloto deve imediatamente reduzir significativamente a velocidade.

O Diretor de Prova pode autorizar à tripulação que foi apresentada a bandeira amarela, dispute novamente a Prova Super Especial. Se as circunstâncias não o permitirem, o Diretor de Prova proporá aos Comissários Desportivos um tempo atribuído.

Porém, se a tripulação é total ou parcialmente responsável da necessidade do uso da bandeira amarela, não poderá ser beneficiada com essa concessão.

Se uma tripulação não puder completar o percurso de uma Prova Super Especial, seu carro será encaminhado pelos organizadores ao caminho imediatamente posterior ao controle final da Prova Super Especial ou diretamente ao Parque de Assistência em caso que haja um trecho de deslocamento entre ambos.

Nesse caso a tripulação terá para essa prova um tempo de três (3) minutos maior que o melhor tempo empregado para a mesma.

Qualquer carro, considerado em condições deve se apresentar no Controle Horário seguinte a Prova Super Especial, no seu horário correspondente.

Nestes casos as tripulações estarão sujeitas a todas as regulamentações, restrições de assistência e ao itinerário do rally.

Qualquer tripulação cujo tempo real exceda em três (3) minutos ao melhor tempo realizado, também se concederá um tempo de três (3) minutos maior que o melhor tempo realizado.

5. Escolha dos Trechos

O Organizador de cada rally é o único responsável que as Provas Especiais a utilizar na prova sejam apropriadas, também deverá evitar as rotas que poderão não concordar com os regulamentos e recomendações da FGA.

Se durante a disputa de um rally, uma Prova Especial ou Trecho de Deslocamento que provocou sérias objeções por parte de vários participantes, a parte do itinerário em questão também estará sujeita a uma revisão da FGA se será mantido para o ano seguinte.

Em última instância, as autoridades designadas pela FGA para cada evento (Comissários Desportivos, Responsável de Segurança) poderão tomar a decisão de cancelar ou modificar o trecho de uma Prova Especial por motivos de segurança se assim o acharem conveniente.

Como referência, a velocidade média máxima nas provas super especiais não deverá superar os 130 Km/h.

A velocidade média nas seções de deslocamento não deverá superar as permitidas para os caminhos que se utilizem de acordo com as regulamentações vigentes.

6. Duração

A duração do evento não deve superar 30 (trinta) horas desde o começo até a finalização do Rally.

Somente em casos especiais e com expressa autorização da FGA, poderá exceder a duração.

7. Assistência

Os organizadores poderão disponibilizar uma opção de “Tempo Flexível” no parque de assistência. Será de 6 a 15 minutos para as assistências intermediárias, conforme estará disposto no Quadro Horário de Prova. O mesmo deverá ser seguido de reagrupamentos para reordenar aos participantes, sem trocar sua ordem.

Para realizar este “Tempo Flexível”, os organizadores deverão dispor na continuação da CH de ingresso ao Parque de Assistência, de uma área devidamente definida, aonde permanecerão os carros em regime de parque fechado até as tripulações decidam seu ingresso à área de reparação.

Quando o organizador disponibilizar de áreas suplementares de reabastecimento, estas deverão estar demarcadas em sua entrada e saída com placas que mostrem a bomba de combustível em cor preta com fundo azul.

Nessas zonas se permite que duas (2) pessoas integrantes da equipe assistam à tripulação no reabastecimento.

Os motores devem permanecer desligados durante a operação de reabastecimento e os tripulantes fora do veículo.

9. Documentos Oficiais

1. Regulamento Particular de Prova

A ENTIDADE ORGANIZADORA da PROVA deverá enviar à FGA o regulamento particular, no prazo mínimo de 45 (trinta) dias antes da data prevista de sua realização, sob pena de não ser autorizada a realização da mesma.

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

I - Nome da PROVA e data de realização;

II - Organizador, patrocinadores, colaboradores;

III - Diretor de PROVA e comissão organizadora, além das autoridades da PROVA;

IV - Inscrições: prazo, locais, datas, horários, valores;

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

VI - Roteiro detalhado e mapa da PROVA, indicando as SS, quilometragem e horários, que poderão ser alterados em casos de força maior, com autorização da FGA;

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

VIII - Locais de interesse para o público (opcional);

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

X - Premiação (local e hora).

Um representante da FGA poderá verificar o roteiro da PROVA com antecedência mínima de 15 dias da sua realização, e poderá aprovar ou não a sua realização.

Parágrafo único: As despesas de viagem, Taxa de Comissários e Diretor de Prova (Cfe. Tabela FGA), alimentação e hospedagem destes membros serão custeadas pelo organizador do evento.

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.

2. Livro de Bordo

1. A todas as tripulações se entregará um livro de bordo contendo uma descrição detalhada do itinerário, ao qual é obrigatório seguir. Todo desvio será informado aos Comissários Desportivos. As tripulações devem seguir exatamente ao trecho estabelecido no livro de bordo, sem deixar o caminho, nem a área, parque de serviços designado, ao menos que os Comissários Desportivos decidam que se trata de um caso de força maior.

2. Em todos os casos, o livro de bordo deve estar em conformidade com os padrões do Campeonato FIA-Codasur de Rally Velocidade. O mesmo deve ser impresso em formato A5.

3. Cartela de Tempos

1. Deverá se expedir uma cartela de tempos por controle separado, pelo menos, para cada setor.
2. As tripulações estão obrigadas a entregar suas cartelas de tempo para que se registre sua passagem em todos os pontos mencionados em sua cartela de tempos e na ordem correta, qualquer desvio será informado aos Comissários.
3. O tempo ideal para cumprir a distância entre os controles horários consecutivos figurará na Cartela de Tempos.
4. Todas as Cartelas de Tempos usadas nos rallys do Campeonato Gaúcho FGA, devem estar em conformidade com as aprovadas pela FIA-CODASUR.

10. Seguro

1. Descrição da Cobertura de Seguro

O Regulamento Particular deverá detalhar a cobertura de seguro contratada pelos organizadores. O montante da cobertura se expressará em R\$. O Valor mínimo de cobertura deverá ser de R\$ 1.000.000.00 (Hum milhão de reais).

2. Cobertura de Responsabilidade Civil

- 2.1. O Prêmio do seguro que se deverá ser cobrado em separado da tarifa de inscrição, deverá garantir uma cobertura adequada por responsabilidade civil frente a terceiros.
- 2.2. 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.
- 2.3. 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 copiloto e com terceiros.

3. Exclusão da Cobertura

Os veículos de assistência e carros utilizados para o reconhecimento, ainda aqueles que tenham adesivos especiais emitidos pelo organizador, não estarão cobertos pela apólice de seguro do rally.

11. Identificação do Carro

1. Números de Competição

Todos os competidores deverão ter 2 números para cada uma das janelas laterais traseiras que deverão ser de 20 cm de altura e largura de traço de 25 mm em cor Laranja Fosforescente. Estes números se colocarão na janela lateral traseira junto ao nome da tripulação.

Todos os concorrentes que participaram do Campeonato Gaúcho de Rally de Velocidade têm o direito de manter a mesma numeração do ano anterior. Se houver intenção de mudança da numeração, os direitos dos demais concorrentes deverão ser respeitados, e o bom senso deverá imperar acima de tudo.

2. Nomes de Piloto e Navegador

Na Janela lateral traseira de ambos os lados do carro, junto ao número de competição, deverá aparecer a primeira inicial e sobrenome do piloto e copiloto, seguidos das bandeiras nacionais de seu país. Os nomes deverão ser:

- Em Helvética Branca;

- Em Maiúsculo para a inicial ou iniciais e primeira letra de cada nome e o resto em minúsculo;
- 6 Centímetros de altura e com uma largura de traço de 1 centímetro;
- O Nome do Piloto será o nome superior em ambos os lados;

3. Publicidades

3.1. Restrições de Publicidade

3.1.1. Permite-se aos competidores fixar qualquer tipo de publicidade em seus carros, sempre que:

- Esteja autorizada pelas leis nacionais e disposições da FIA;
- Não seja ofensiva ou cause prejuízos;
- Não seja de natureza política ou religiosa;
- Não interfira no visual da tripulação através das janelas;

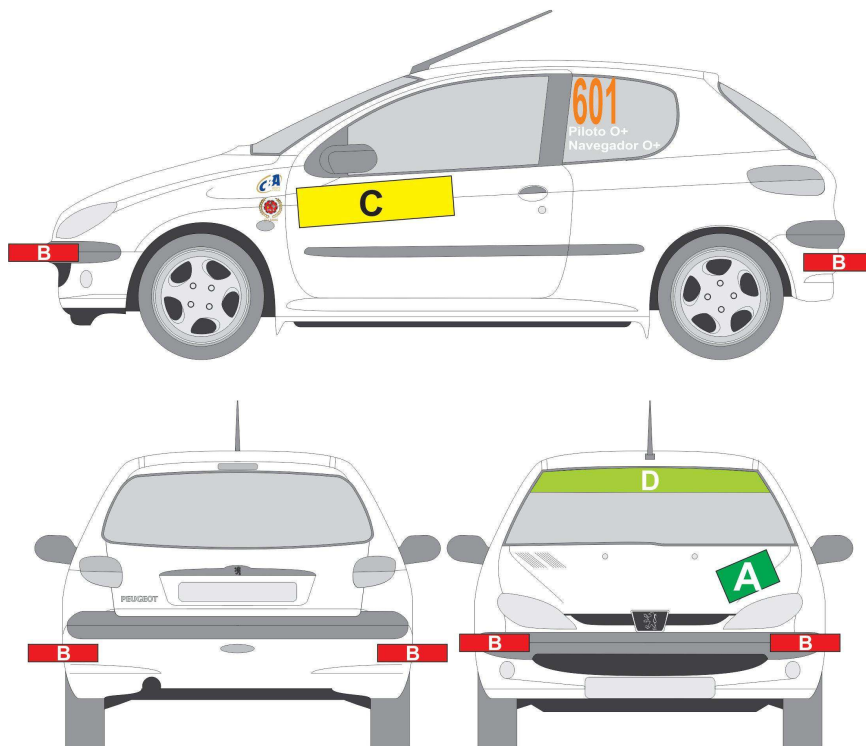
3.1.2. O texto de qualquer publicidade do organizador de caráter obrigatória deverá estar claramente indicado no Regulamento Particular ou informado em Boletim Oficial, antes do fechamento das inscrições para o rally.

3.2. Publicidade Obrigatória

A fixação dos adesivos oficiais dos patrocinadores e apoiadores da Etapa é obrigatória, sob pena do concorrente não ser aprovado na Vistoria Técnica prévia. A obrigação da fixação dos adesivos deverá ser cumprida concorrente, que deverão respeitar os locais adequados e as disposições deste regulamento. A organização da Etapa deverá fornecer uma identificação dos veículos de imprensa e de apoio mecânico (auxílio), e o uso desta será obrigatório sob pena de não poderem circular nas áreas do evento.

Deverão ser reservados nos veículos, os seguintes espaços livres para o organizador da Etapa:

- I. Um adesivo que entre dentro de um retângulo de 43 centímetros de largura e 21,5 centímetros de altura para ser colocado no capô dianteiro, onde poderão ser afixados adesivos dos patrocinadores da prova. (Adesivo "A");
- II. Polainas dos para-choques, dianteiro e traseiro, espaço de 15 por 30 cm onde serão afixados adesivos dos patrocinadores do campeonato. (Adesivo "B");
- III. Dois adesivos para as portas dianteiras, com área 17 cm de altura com 67 cm de largura, onde poderão ser afixados adesivos dos patrocinadores da prova. (Adesivo "C");
- IV. Acima da testeira no para-brisa dianteiro e traseiro, com área de 20 cm por 120 cm, onde serão afixados adesivos dos patrocinadores do campeonato. (Adesivo "D").
- V. Logomarca da CBA e FGA, na parte superior do para-lama dianteiro (junto à porta dianteira), se fornecido pela mesma.



A constatação da falta de publicidade durante ou no final da PROVA implicará em multa no valor de até 2 (duas) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante, em separado. Caso o (s) adesivo (s) tenha (m) caído por motivos outros como chuva, barro, etc., o concorrente deverá informar à organização que deverá lhe fornecer outro (s) para substituição imediata.

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 desta empresa e efetue o pagamento da taxa extra, correspondente ao valor da taxa de inscrição da PROVA, e por marca conflitante.

12. Gestão de Comportamento

1. Regras Gerais

- 1.1. As tripulações sempre deverão se comportar de maneira desportiva.
- 1.2. Quando os carros se encontram em regime de parque fechado, somente os membros da tripulação ou os oficiais poderão movê-los, em outros momentos qualquer pessoa poderá empurrar um carro a mão. Para mover um carro estará proibido recorrer a qualquer outra forma que não seja a força das próprias mãos.
- 1.3. As exibições só poderão realizar-se quando assim esteja permitido no Regulamento Particular do Rally.
- 1.4. As tripulações sempre deverão conduzir em direção do trecho cronometrado.

2. Durante os Reconhecimentos

- 2.1. Se dá ênfase que os reconhecimentos não são provas especiais. Todas as leis de trânsito deverão ser estritamente respeitadas assim como a segurança e os direitos dos demais usuários das ruas e caminhos.
- 2.2. O excesso de velocidade durante o reconhecimento implicará em uma multa aplicada pelo diretor de prova da seguinte maneira:

Por Km por hora acima do limite de velocidade: R\$ 50,00 a todos os competidores.

- 2.3. Outras infrações de trânsito durante o reconhecimento implicará uma multa aplicada pelo diretor de prova de acordo com o artigo 11.4.4.
- 2.4. O montante desta multa não será alterado por nenhuma multa imposta pela polícia.
- 2.5. A multa se duplicará em caso que se cometa uma segunda infração durante o reconhecimento no mesmo rally.

3. Velocidade Excessiva durante o Rally

- 3.1. Aos competidores que forem flagrados em excesso de velocidade durante um rally resultará na aplicação de uma multa por parte do diretor de prova da seguinte forma:

Por Km por hora acima do limite de velocidade: R\$ 50,00 a todos os competidores.

- 3.2. O montante desta multa não será alterado por nenhuma multa imposta pela polícia.

4. Leis de Trânsito

- 4.1. Durante o transcurso do Rally, os dois membros da tripulação deverão ter licença válida e cumprir com as leis nacionais de trânsito. As infrações serão comunicadas ao Diretor de Prova.
- 4.2. Em caso de uma tripulação participante do rally cometa uma infração as leis de trânsito, os oficiais da polícia que tenham advertido, deverão denunciar o infrator da mesma forma que os usuários comuns das ruas.
- 4.3. Em caso de que a polícia ou o comissário decida deter o piloto infrator, deverá assim mesmo a aplicação de qualquer sanção estabelecida no Regulamento Particular da prova sujeito ao seguinte:
 - Que a notificação da infração se realize através dos meios oficiais e por escrito, antes da publicação da classificação provisória final;
 - Que as declarações formuladas sejam suficientemente detalhadas para que a identidade do infrator seja determinada sem dúvidas, e que o local e momento da infração sejam precisos.
 - Que os fatos não sejam deixados abertos a interpretação;
- 4.4. Pela primeira infração de trânsito que não seja por excesso de velocidade o diretor de prova poderá aplicar uma multa.
- 4.5. Pela segunda infração de trânsito, uma penalização mínima de 5 minutos a critério do diretor de provas.
- 4.6. Pela terceira infração, exclusão aplicada pelos comissários.

13. Inscrições

1. Ficha de Inscrição

- 1.1. Todo Detentor de uma licença de Concorrente que deseje participar de um Rally deve preencher por totalidade a ficha de inscrição para a etapa que estará disponível no site oficial do campeonato – www.rallyvelocidaders.com.br
- 1.2. Os dados referentes ao Navegador poderão ser enviados até uma data posterior que será especificada no Regulamento Particular de Prova
- 1.3. As fichas de inscrição dos concorrentes (piloto e navegador) estrangeiros deverão ser acompanhadas da autorização da Confederação de seu país.
- 1.4. Após o fechamento das inscrições, a substituição de qualquer concorrente será possível de acordo com:

- Os Organizadores, até o início das verificações administrativas;
 - Os Comissários Desportivos, a partir do momento do início das verificações administrativas e até a publicação da lista oficial de participantes;
- 1.5. Pelo simples fato de assinarem a Ficha de Inscrição, o concorrente bem como os membros da equipe, submetem-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo Código Desportivo Internacional – CDI e seus anexos, Código Desportivo do Automobilismo – CDA, Regulamento Especifico do Campeonato, Regulamento Particular de Prova e Adendos.
- 1.6. O número máximo de inscritos (facultativo) será informado no Regulamento Particular de Prova.
- 1.7. A partir do momento em que os concorrentes assinam a Ficha de Inscrição, eles se tornam responsáveis judicialmente por todo acidente em que se envolvam, devendo responder pelos danos que porventura ocorram com eles próprios e com terceiros.
- 2. Taxa de Inscrição**
- 2.1. O Valor da Taxa de Inscrição será informado no Regulamento Particular de cada Prova, não podendo ultrapassar os valores abaixo:
- 2.1.1. Para todas as Categorias:
- Por Etapa Dupla
- Até 15 (Quinze) dias antes do encerramento das inscrições – R\$ 1.000,00 (Hum mil Reais).
 - De 15 (Quinze) dias até o encerramento das inscrições – R\$ 1.300,00 (Hum mil e trezentos Reais).
- Por Etapa Simples
- Até 15 (Quinze) dias antes do encerramento das inscrições – R\$ 700,00 (Setecentos Reais).
 - De 15 (Quinze) dias até o encerramento das inscrições – R\$ 1.000,00 (Hum mil Reais).
- 2.2. Só terá direito ao pagamento de valor reduzido, a tripulação que efetuar a inscrição e o pagamento no prazo máximo estipulado no Regulamento Particular de Prova.
- 2.3. O pedido de inscrição não pode ser aceito se não for acompanhado do montante total da taxa de inscrição ou por um recibo comprobatório do depósito efetuado.
- 2.4. A Taxa de inscrição será integralmente reembolsada se:
- Aos concorrentes cuja inscrição tenha sido recusada;
 - No caso de o evento não se realizar;
- 2.5. Os organizadores poderão recusar uma inscrição, desde que justifique formalmente os motivos para tal, e que tenha anuência da FGA.

14. Reconhecimentos

O reconhecimento deve respeitar todas as leis de trânsito e os veículos de reconhecimento devem contar com um seguro segundo o que requer a lei, sem que possa ser cobrada a responsabilidade alguma aos organizadores.

O número de passagens no levantamento se limita a duas por competidor em cada Trecho Especial. Durante o reconhecimento haverá oficiais de controle na largada e chegada de cada Prova Especial para registrar o número de passagens. Poderá se realizar outro tipo de Controle dentro dos trechos cronometrados.

No Regulamento Particular deverá ser definido o programa de reconhecimentos, dias e horários em que poderá ser reconhecida cada uma das Provas Especiais. O cumprimento das regulamentações de trânsito será controlado pela Organização.

Os reconhecimentos deverão ser realizados no período das 07h00min às 12h00min do sábado da realização da prova.

Os reconhecimentos das Provas Especiais terão de ter um mínimo de 30 Km e um máximo de 50 Km de trecho levantado em cada etapa.

Os veículos que os concorrentes estiverem utilizando para realizar o reconhecimento das Provas Especiais deverão estar com o aparelho de rastreamento – GPS, instalado durante todo o reconhecimento. Após o término do reconhecimento o veículo deverá ser levado ao responsável pelo aparelho de rastreamento – GPS, para que o mesmo retire o aparelho do veículo.

Os Concorrentes que não efetuarem a devolução do aparelho de rastreamento até o limite estipulado pelos Organizadores, serão multados em 01 (uma) UP.

Parágrafo Único: É proibida a utilização do veículo de competição, mesmo que descaracterizado como tal, para efetuar este reconhecimento.

15. Vistorias

Toda a prova deverá ser precedida de uma vistoria administrativa e uma vistoria técnica prévia, efetuada pelo comissário técnico. A vistoria poderá ser em dois períodos. Os horários e locais serão determinados em Regulamento Particular de Prova.

As verificações nessa vistoria prévia serão de ordem geral:

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 e CNH da dupla;
- d) certificado de licença do veículo, acompanhados de autorização do proprietário com firma reconhecida em cartório, quando o veículo não for de propriedade de um dos componentes da dupla;
- e) Passaporte Do Veiculo

Verificação técnica: deverá ser efetuada de conformidade com a ficha de vistoria (“passaporte”) e deverá observar em especial:

- a) os elementos de segurança em conformidade com o Anexo "J" do CDI da FIA;
- b) a fixação dos adesivos oficiais, numerais e da publicidade;

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.

Na vistoria prévia não será obrigatória à presença do piloto e copiloto, 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 quê a vistoria não será realizada.

No momento da vistoria será obrigatória a apresentação das indumentárias dos concorrentes, tais como: capacetes, macacões, sapatilhas e luvas.

Para se submeter a uma terceira vistoria (caso o veículo não passe na segunda), independentemente do motivo, o concorrente deverá solicitar por escrito ao Comissário Técnico, que avaliará a possibilidade ou não da realização desta vistoria.

Ao constatar que um veículo ou um concorrente (piloto ou navegador) não se enquadra na categoria declarada na ficha de inscrição, os comissários desportivos da PROVA poderão enquadrá-los em outra categoria ou julgar sua participação.

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

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.

Ao longo e no final de cada ETAPA, poderão ser verificados, a critério do comissário técnico, itens como suspensão, motor, transmissão, freios e carroceria dos veículos dos primeiros colocados de cada classe e de quaisquer outros veículos. Ao final da ETAPA, o comissário poderá ainda lacrar quaisquer itens, para serem verificados em outra oportunidade, a seu critério.

16. Passaporte Técnico

Cada carro participante receberá na vistoria técnica, em sua primeira participação, um "Passaporte Técnico", sendo que o mesmo deverá ser apresentado nas Verificações Técnicas prévias de cada rally e quando for requerido pelas autoridades desportivas. O Concorrente do carro será responsável sobre a falta do mesmo, pela falta de alguma de suas folhas ou qualquer emenda não autorizada. A não apresentação do mesmo, acarretará penalização ao competidor, que ficará sob determinação do comissariado de prova.

17. Controles

1. Serão considerados "controles": os controles horários (CH), os controles de passagem (CP), de reagrupamento (RG), de neutralização (NT), largada e chegada das SS.
2. Todos os controles deverão ter suas localizações exatas assinaladas no livro de bordo.
3. A sinalização dos controles deverá seguir obrigatoriamente as regras internacionais, conforme descrito no Apêndice deste regulamento.
4. Todo o horário da PROVA e dos concorrentes deve ser controlado em horas, minutos, segundos e décimos de segundo.
5. Todos os controles deverão ter obrigatoriamente:
 - 5.1. Um chefe dotado de identificação inconfundível e tantos controladores quantos necessários para o bom desempenho dessa função;
 - 5.2. Relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente na chegada das SS,
6. 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 copiloto.
7. Todas as anotações de tempo nas cartelas deverão ser efetuadas exclusivamente pelos controladores. Entretanto, a responsabilidade por essas anotações será do concorrente.

8. 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 SS;
 - b) Nº do setor;
 - c) Horário de controle na mesa, na largada e na chegada;
 - d) Distância da SS e do DESLOCAMENTO, e o tempo de DESLOCAMENTO do setor.
9. Procedimento do início técnico da PROVA e controle de largada do primeiro carro:
- a) Poderá haver um PARQUE FECHADO de largada;
 - b) 10 (dez) minutos antes de seu horário de partida, o concorrente terá a autorização para adentrar ao PARQUE FECHADO (se houver), recebendo do fiscal sua cartela de controle, com o horário oficial da PROVA, podendo a partir deste momento entrar em seu veículo;
 - c) O PARQUE FECHADO deverá estar sinalizado conforme descrito no Apêndice deste regulamento;
 - 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 e recebê-la de volta 30 (trinta) segundos antes de seu horário de largada;
 - f) Sua largada será controlada conforme CH pelo controlador da mesa;
 - g) O intervalo de tempo entre os veículos para a largada deverá ser em minutos;
10. No controle horário de uma SS, a zona de controle será sinalizada conforme descrito no Apêndice deste regulamento.

Parágrafo primeiro: É terminantemente proibida a movimentação do veículo no sentido contrário ao da prova no interior das zonas de controles de largadas e chegadas, sob pena de desclassificação.

Parágrafo segundo: 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 largada (reagrupamento).

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

11. Nos controles horários de uma SS, o concorrente terá exatamente 59 (cinquenta e nove) segundos para apresentar a cartela ao controlador para que seu horário seja registrado sem penalização (exemplo: se um concorrente tiver seu horário de controle previsto para as 11 horas e 56 minutos, ele terá que controlar no período compreendido entre 11 horas, 56 minutos e 00 segundos, e 11 horas, 56 minutos e 59 segundos para não ser penalizado). Para efeito de penalização considera-se o horário ideal.

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

12. No controle de largada, o intervalo entre o ingresso de um concorrente a um controle horário e sua largada para a SS seguinte será no mínimo de 3 (três) minutos.

Parágrafo primeiro: A manutenção deste intervalo ou sua ampliação ficará a critério exclusivo da direção de prova, 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 Diretor de Prova.

Parágrafo terceiro: O controlador informará a concessão de mais tempo ou não, e devolverá a cartela ao copiloto, que será obrigado a aceitá-la, dentro do limite de até 1 (um) 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.

13. Nas largadas das SS, depois de controlada na mesa, a cartela será devolvida ao copiloto, que a entregará ao largador. Este deverá retê-la até faltar 01 (um) minuto para a hora estipulada de sua largada. Os concorrentes deverão estar com os cintos de segurança afivelados e usando capacetes (sem o que não poderão largar). Eles deverão aguardar a contagem regressiva para a sua largada, na placa com bandeira desenhada.

Parágrafo primeiro: A largada deverá ser eletrônica, através de sinais luminosos e também poderá ser dada manualmente em caso de falha ou inexistência deste equipamento. O "largador" colocará a mão na frente do veículo quando faltar 10 (dez) segundos para a largada e fará a contagem regressivamente, mostrando para o piloto e copiloto, com os dedos da mão, os últimos 5 (cinco) segundos.

Parágrafo segundo: Se houver 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 SS em questão.

14. No CH, a largada "queimada" será penalizada conforme o seguinte critério:

- a) 1 (um) segundo = penalização de 10 (dez) segundos;
- b) 2 (dois) segundos = penalização de 1 (um) minuto;
- c) 3 (três) segundos = penalização de 3 (três) minutos;
- d) Acima de 3 (três) segundos = a critério dos comissários.

15. Penalizações em tempo:

A cada fração de minuto de adiantamento ou atraso que resultar do controle do concorrente corresponderá uma penalização, conforme descrito a seguir:

- a) Em caso de adiantamento, a penalização será contada sempre em minuto cheio.

Ex.: para 1 (um) minuto e 10 (dez) segundos de adiantamento = penalização de 2 (dois) minutos. Horário Ideal de controle 11:56:00, se o concorrente controlar as 11:54:50 terão 02 (dois) minutos de penalização.

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

b) Em caso de atraso, a penalização será convertida de cada minuto ou fração de atraso, para 10 (dez) segundos penalizados. Ex.: para 1 (um) minuto e 10 (dez) segundos de atraso = penalização de 20 (vinte) segundos atrasados. Horário Ideal de controle 11:56:00, se o concorrente controlar as 11:57:10 terão 20 (vinte) segundos de penalização.

16. As penalizações por adiantamento ou atraso serão irrecuperáveis.

17. O limite de penalizações por setor e o limite total de penalizações da PROVA serão definidos no regulamento particular. Se o concorrente ultrapassar esses limites, estará automaticamente desclassificado, mesmo que tiver outras penalizações por adiantamento.

18. Nos finais das SS, a chegada será "lançada" e a cronometragem poderá ser eletrônica, sendo admitido ser efetuada por fiscais posicionados exatamente na referência física de término da SS (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 SS.

Parágrafo único: O fornecimento dos tempos aos concorrentes nos finais das SS poderá ser efetuada, sendo obrigatória, 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.

18. Briefing

Fica a critério da organização do EVENTO, realizar antes do início da prova, um "briefing" com a presença obrigatória de todos os concorrentes, a fim de apresentar, alertar e/ou discutir diversos aspectos da prova de natureza técnica, promocional, segurança, etc. Poderão ser dados avisos de caráter geral, informadas alterações no regulamento particular da prova, bem como tomadas decisões que necessitem da anuência de todos os concorrentes.

Parágrafo único: Será obrigatória a lista de presença no briefing.

19. Tempos

Os tempos empregados pelas tripulações nas Provas Especiais serão tomados com uma precisão mínima de décimo de segundo (0,1 seg.). Estes se somarão a suas outras penalizações expressadas em tempo para confirmar a classificação da prova.

Por exceção ante os problemas que possam sofrer os relógios, os tempos poderão se tomar ao segundo.

20. Parque Fechado

Serão considerados Parques Fechados todas as zonas de controle:

1. Nos horários de entrada e saída dos parques fechados, deverá estar presente um comissário da PROVA.
2. Poderá existir o PARQUE FECHADO inicial anterior à primeira largada, com início no mínimo 30 (trinta) minutos antes da hora prevista para a largada do primeiro veículo. Todos os atrasos no acesso a esse parque inicial serão penalizados em 5 (cinco) segundos por minuto de atraso. 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.
3. Com exceção dos trinta minutos do PARQUE FECHADO inicial anterior à largada da PROVA, e o descrito no inciso VI, 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.

4. 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.
5. O concorrente poderá receber auxílio de terceiros e usar até uma bateria externa, a critério do comissário e por ele fiscalizado. Idem no caso de o 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).
6. O concorrente poderá largar, a critério dos comissários desportivos, em horário posterior ao anteriormente determinado como novo horário de largada e devidamente penalizado, desde que esse atraso não ultrapasse 10 (dez) minutos.
7. Nos parques fechados serão proibidos quaisquer reparos nos veículos, abastecimentos, troca de peças, lubrificantes ou acessórios, etc., sendo permitida 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 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.
8. Em todo intervalo entre PROVAS e nos intervalos para reagrupamento, os veículos deverão ser recolhidos ao PARQUE FECHADO, assim como no final da PROVA.
9. Após a última SS (no "STOP" ou DESLOCAMENTO), os veículos poderão ser lacrados a critério do comissário técnico, e enviados ao PARQUE FECHADO final.
10. 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 àqueles sobre os quais incidirem qualquer protesto.
11. Os concorrentes poderão entrar 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.

21. Apoio Mecânico

A quilometragem total máxima entre os apoios mecânicos e as SS será fixada em 60 km. A quilometragem máxima entre apoios mecânicos e/ou abastecimentos não poderá ser superior a 100 km, incluindo-se deslocamentos e SS.

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

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 a critério dos comissários.

Esses locais poderão ter ou não controle horário.

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.

Os abastecimentos deverão ser efetuados somente na zona de apoio mecânico ou nos pontos indicados pela organização através do regulamento particular.

22. Relargada após abandono

1. Relargada em Etapa

Uma tripulação que não tenha completado uma etapa poderá participar do rally desde a largada da etapa seguinte, somente se confirmar sua intenção ao diretor de prova até uma hora antes da publicação da lista de largada da etapa seguinte. O concorrente deverá avisar o organizador a razão do abandono (por exemplo acidente, problemas técnicos, etc.) e a intenção de realizar uma nova inspeção no carro de competição. A solicitação, conforme modelo anexo ao RPP da prova, deverá ser realizada por escrito e assinada pelo competidor.

2. Relargada em Setor

Uma tripulação que não tenha completado um setor poderá participar do rally desde o setor seguinte, somente se confirmar sua intenção ao diretor de prova até 10 minutos antes da saída do primeiro competidor no setor seguinte, o qual será analisado pelo Diretor de Prova e Comissários a possibilidade de relargada e a sua posição no grid para relargar. A organização não se responsabilizará com os resgates entre setores para este critério. Seu retorno a prova se realizará na condição de convidado, ficando assim excluído das classificações finais de prova.

3. Tempo atribuído por especial não concluída

Para efeitos de Premiação Final do Evento, todo concorrente que houver solicitado reingresso por etapa e/ou setor será atribuído o pior tempo da categoria mais 5 (cinco) minutos por especial não concluída. Este critério não valerá para efeitos de pontuação do Campeonato.

23. Circulação

A ordem de largada das PROVAS será determinada pelos Organizadores levando em conta a posição que ocupam no Campeonato e as características técnicas dos automóveis. Para a primeira etapa do Campeonato também será considerado a classificação final do ano anterior.

As Direções de Prova juntamente com os Comissários Desportivos contam com a possibilidade de modificar a ordem de largada de alguma tripulação se considerar oportuno.

A organização poderá promover objetivando fins promocionais, um "super prime" antes do início da primeira SS da PROVA, com distância não inferior a 800 metros. O tempo nela obtido poderá ser somado ao das SS da PROVA, conforme definido pela organização da prova e previamente comunicado aos concorrentes. Será obrigatória a participação dos concorrentes desde que especificada no regulamento particular.

Parágrafo único: Quando o concorrente não participar do "super prime", ele poderá ser penalizado, a critério dos comissários desportivos.

O intervalo entre os concorrentes deverá ser de 2 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros e, a critério da organização da PROVA, de 1 (um) ou 2 (dois) minutos entre os demais, desde que seja respeitado o mesmo intervalo entre os concorrentes de uma mesma categoria.

Em casos especiais os Comissários Desportivos poderão estabelecer outros intervalos.

Nas PROVAS realizadas em piso de asfalto, o intervalo poderá ser de 1 (um) minuto.

Será expressamente proibido o trânsito de carros de apoio nos trechos das SS, 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.

Os concorrentes deverão obedecer rigorosamente ao roteiro (sentido da PROVA) descrito no livro de bordo.

Parágrafo único: Os concorrentes não poderão em hipótese alguma se deslocar fora do roteiro do livro de bordo e em sentido contrário ao da PROVA, ou de marcha ré, inclusive no CH de chegada. Esse procedimento será punido com a desclassificação sumária.

Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente pelo piloto e navegador. 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.

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

Parágrafo primeiro: Utilizar a bandeira amarela, colocando-a sempre que possível 50 metros antes, no mesmo lado do veículo acidentado ou parado.

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

Parágrafo terceiro: Aos concorrentes que porventura necessitaram prestar socorro, será outorgado o melhor tempo de sua categoria.

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

- a) Para os veículos que tiverem largado antes da interrupção e tiverem conseguido concluir a SS, serão computados normalmente os seus tempos.
- b) Para os veículos que tiverem largado na SS e forem impedidos de continuar, será atribuído o tempo obtido pelo melhor concorrente de sua classe que houver concluído normalmente a SS em questão.
- c) Para o veículo que não tiver nenhum representante em sua classe com tempo marcado, valerá o tempo da sua última marca na mesma SS daquela PROVA. Se não houver acontecido ainda nenhuma classificação dessas SS em sua classe nessa PROVA, o concorrente ficará com o pior tempo da classe imediatamente superior à sua.
- d) Na hipótese de um veículo estranho à PROVA ingressar na SS de classificação e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada), deverá ser usado o mesmo critério contido no inciso II, desde que seu tempo seja superior ao pior de sua classe.
- e) Na hipótese de algum veículo não ter seu tempo cronometrado ao final de uma SS por problemas de organização, lhe será outorgado o melhor tempo de sua categoria ou acima.

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 controle 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 FGA. Fica ainda determinado que, na hipótese de uma tripulação receber ajuda de terceiros exclusivamente

para recolocação de seu veículo acidentado de volta ao leito da estrada, esse fato não será considerado auxílio mecânico.

24. Pneus

Os pneus a serem utilizados para todos os grupos e classes serão de escolha livre por parte do competidor.

Proíbe-se o uso de qualquer dispositivo/elemento para manter o rendimento completo do pneu com uma pressão igual ou menor a pressão atmosférica. O interior do pneu (o espaço entre a borda e o interior do pneu) deve se encher unicamente com ar.

Quando a largada de uma prova especial demore mais de 10 minutos, para qualquer competidor, a regulação dos pneus está permitida.

Os carros poderão transportar duas rodas de reposição no máximo.

25. Medidas de Segurança

O Organizador deverá montar um Plano de Segurança de acordo com as normas dispostas pela FGA, aonde detalhará as medidas que tomará para garantir a segurança dos participantes e espectadores.

O Plano deve mencionar:

- a) Nome dos responsáveis (Direção de Prova, Segurança, Saúde e Carros "0");
- b) Organograma de Segurança;
- c) Funções dos Responsáveis;
- d) Localização das Ambulâncias (largadas e outros postos);
- e) Equipes de Resgate e extinção de incêndios;
- f) Croquis das Provas Especiais detalhando: referências de localização de postos intermediários (rádios), saídas em caso de acidentes, horários de instalação dos aparatos de segurança, etc.

O rascunho do manual deve ser apresentado ao Departamento de Rally Velocidade da FGA até 20 dias antes da realização da prova, para sua revisão.

26. Condições Gerais

O Clube organizador deverá dispor de meios de comunicação eficientes entre a Direção de Prova, os postos de Controle Horários de largada e chegada de provas especiais, com pontos intermediários nas provas especiais.

Em cada largada de prova especial, deverá dispor de uma ambulância equipada de acordo ao requerido no manual de segurança da Polícia, aos que estarão as ordens do Chefe do Posto de Controle.

Em caso de Provas especiais cujo trecho seja totalmente ou parcialmente com barro, é obrigatório disponibilizar na largada, as ordens do Chefe do Posto de Controle de um veículo de tração integral que possa auxiliar e/ou substituir a ambulância, ingressando na PE para socorrer uma tripulação acidentada. Quando a Prova Especial exceder aos 15 km deverá ser disponibilizado uma segunda ambulância no trecho.

Dentro de uma especial, a organização deve tomar todas as precauções necessárias para garantir um efetivo fechamento de seu trecho, devendo disponibilizar a quantidade necessária de pessoal de segurança própria e/ou policial para o fechamento de todas as possíveis vias de acesso principais e alternativos, evitando o ingresso e deslocamento de veículos não autorizados e a presença de animais soltos, durante os horários previstos da prova.

Em caso de falta, ausência, abandono de seu posto, etc., da ambulância prevista no local ou a falta de outros serviços de segurança essenciais, na hora do início da PE ou durante o desenvolvimento de uma delas, o Diretor de Prova em acordo com os Comissários Desportivos, após uma espera de 30 minutos como máximo e ante a normalização dos serviços faltantes, poderá confirmar a anulação ou a continuação da mesma.

Quando uma Prova Especial tenha seu início demorado ou interrompido por mais de 20 minutos, um dos carros de prova é recomendado estar equipado com um sistema de aviso, deve passar pelo trecho antes do seguinte carro de competição com o propósito de avisar ao público, que a prova especial está por começar novamente.

O Organizador deverá disponibilizar de um roteiro alternativo para cada prova especial, para ser utilizado no caso de cancelamento da PE.

27. Reclamações e Recursos

1. Todas as reclamações devem se apresentar por escrito e entregues ao Diretor de Prova conforme o capítulo XVII do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), junto com a caução estabelecida pela CBA (seção VI artigo 148 do CDA).
2. Se a reclamação técnica requerer a desmontagem e remontagem de diferentes partes do carro, o reclamante deverá também pagar um adicional de garantia.
3. Os gastos ocasionados pelos trabalhos e o transporte do carro estarão a cargo do reclamante se a reclamação for infundada ou do concorrente contra o qual foi apresentado se a reclamação for válida.
4. Se a reclamação for infundada e os gastos ocasionados pela reclamação (verificação técnica, transporte, etc.) são superiores ao depósito, a diferença correrá por conta do reclamante. Pelo contrário, se os gastos são inferiores, a diferença deverá ser restituída.
5. Os Concorrentes podem apresentar recursos contra regulamentos e comunicados do evento assim como contra as decisões dos oficiais de competição, de acordo com o estipulado no “Capítulo XVIII” do Código Desportivo do Automobilismo da CBA.
6. As aplicações e interpretações destas disposições, somente terão as decisões tomadas através da FGA.

28. Premiação

1. Será declarado vencedor da ETAPA em sua classe e grupo, o concorrente que tiver obtido a menor soma de tempo em todas as SS`s. Independente da pontuação levada para o campeonato.
2. Os resultados das classificações nas respectivas categorias de cada ETAPA deverão ser publicados e afixados em local visível para todos os interessados. A ficha de resultados deverá conter assinaturas do diretor de prova e dos comissários desportivos, bem como horário de sua divulgação.
3. A título de premiação, resultado e divulgação, o Organizador deverá dar destaque aos três melhores classificados na ETAPA (os menores tempos) em suas respectivas classes e grupos, premiando os pilotos e navegadores presentes, com troféus condizentes com a importância da Competição.

Parágrafo Único: Em Etapas que forem realizadas em dois dias seguidos, a premiação será dada as menores soma dos tempos das duas etapas, se aplicando o que determina no Art. 22.3 - Tempo atribuído por especial não concluída, ao que realizarem reingressos para a Etapa do dia seguinte.

4. A título de premiação e reconhecimento, o Organizador deverá dar destaque ao melhor preparador classificado na ETAPA (os menores tempos) em suas respectivas classes e grupos, premiando o preparador presente, com troféu condizente com a importância da Competição.
5. A divulgação dos resultados extraoficiais deverá ser apresentada após o prazo de 30 (trinta) minutos depois da chegada do último concorrente ao PARQUE FECHADO final de Prova. A premiação será entregue na confraternização oferecida pelo clube organizador.

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

6. Serão premiados pela FGA com troféus no final do campeonato os pilotos e navegadores Campeões e Vice-Campeões de cada categoria.

29. Disposições Gerais

1. A organização técnica das PROVAS caberá aos Clubes filiados à FGA ou a quem ela nomear.
Parágrafo único: O não cumprimento das obrigações da organização dentro dos prazos acordados neste regulamento implicará em falta grave perante os concorrentes e a FGA.
2. A FGA supervisionará a organização de todas as PROVAS, através de seus comissários desportivos nomeados para tal, e compromete-se a 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.
3. Os percursos escolhidos para as SS não poderão abranger estradas particulares sem a devida autorização dos proprietários. Esta norma se estende também aos reconhecimentos e levantamentos.
4. A FGA poderá nomear uma empresa para promover o Campeonato Gaúcho de Rally de Velocidade e fará a supervisão e fiscalização da mesma.
5. Nas etapas que acontecerem juntamente com o Campeonato FIA-CODASUR ou Brasileiro de Velocidade, o regulamento superior prevalecerá sobre este.

O presente Regulamento foi elaborado pelo Departamento de Rally Velocidade junto com o Conselho Técnico e Desportivo Estradual da FGA e homologado pelo presidente Federação Gaúcha de Automobilismo.

Mirnei Piroca
Presidente C.T.D.G

Carlos Alberto R. de Deus
Presidente FGA

ANEXO I

Especificações de Requisitos Administrativos

As seguintes disposições estão dirigidas aos organizadores e não tem nenhum valor regulatório aos concorrentes. **Os organizadores deverão respeitar todas as disposições do Anexo I.**

1. Comissários Desportivos e Técnicos

O Colegiado de comissários desportivos sempre estará integrado por três membros. A FGA Designará o presidente. O Clube organizador designará outro membro e o organizador da prova subsequente outro membro. Deverá existir um fluxo permanente de comunicação entre os comissários e o diretor de prova. Durante o transcurso do rally, pelo menos um dos comissários deverá estar junto à direção de prova.

O Comissário técnico sempre será designado pela FGA e será o verificador técnico responsável absoluto para os assuntos técnicos.

2. Procedimento para escolha do Itinerário

O Organizador do evento será o único responsável que os trechos cronometrados previstos para o rally sejam aptos, devendo evitar caminhos que não cumpram com as disposições e/ou recomendações. A Segurança é de vital importância para a escolha dos trechos.

O Departamento de Rally Velocidade da FGA realizará inspeção e uma visita de supervisão geral (Roteiro, plano de segurança, permissões das autoridades, livro de bordo, mapa dos trechos, etc.), entre 45 e 35 dias antes de cada evento.

3. Documentos Padronizados

3.1 Logo do Campeonato;

O Título em disputa, a logomarca do campeonato e a logomarca do evento deverão estar na parte superior de todos os documentos oficiais. A logomarca do evento deverá se colocar a esquerda e a do campeonato e FGA à direita.

3.2 Regulamento Particular;

A FGA deverá receber uma cópia (e-mail) do projeto do Regulamento Particular com 45 dias antes da data final para as inscrições. Dentro das 2 semanas seguintes ao recebimento do projeto do Regulamento Particular, a FGA informará ao organizador quanto das modificações a realizar e emitirá uma licença autorizando a sua publicação.

O Regulamento Particular se imprimirá em formato A5 e deverá aparecer no site oficial. As versões impressas se distribuirão pelo menos aos concorrentes e autoridades de prova.

O formato do Regulamento Particular deverá obedecer à formatação disponível no Anexo II do Regulamento Desportivo dos Campeonatos Regionais FIA.

3.3 Adendos;

Os mesmos poderão ser emitidos por:

- Pelos organizadores, até o começo da inspeção técnica sob aprovação da FGA. Em casos excepcionais, o organizador poderá realizar modificações de itinerário ou do programa de reconhecimento, que foram aprovadas no momento da avaliação da FGA dos documentos. Essas modificações deverão ser comunicadas a FGA;

- Os comissários em toda a prova. Sem restrições, o diretor de prova poderá emitir os adendos com informações sobre as modificações de itinerário ou a publicação demorada da Classificação Provisória Final;

Os adendos deverão ser numerados e assinados, impressos em papel amarelo, sendo publicados no mural oficial e/ou no site oficial do evento. Quando for possível, se recomenda enviar uma notificação eletrônica da publicação aos competidores.

Os competidores deverão assinar o recebimento do adendo, salvo que seja materialmente impossível durante o transcurso da prova.

Somente poderá ser publicado um adendo, depois da aprovação da FGA ou de que seja emitido por um dos comissários do evento.

4. Livro de Bordo

4.1 Requisitos Gerais;

Pode haver um livro para todo o rally ou um livro diferente para cada trecho. Se utilizar de diferentes livros, deverá haver um método distinto de identificação.

O Livro de Bordo será em tamanho A5 e estará encadernado sobre o lado esquerdo com um elemento metálico ou outro adequado que permita uma abertura de 360°. A Impressão deverá ser em um papel com gramatura 90 ou mais. A impressão deverá ser em papel branco. Não há nenhuma restrição de se utilizar cores para distinguir trechos cronometrados e seções de roteiro. Os cabeçalhos deverão estar em português, salvo em provas que coincidirem com outros campeonatos internacionais.

O Tempo permitido para cada setor será expresso em horas e minutos. Não haverá mais de 6 instruções por página (em caso de 6 instruções por página o cabeçalho será menor como no exemplo). Todas as páginas do livro de bordo deverão estar numeradas para ter a possibilidade de se checar que o livro está completo.

Todas as medidas contidas no Livro de Bordo deverão ser provenientes do Sistema Global de Posicionamento – GPS.

4.2 Primeiras Páginas;

O livro de bordo conterá uma página com o procedimento em caso de acidentes e o seguinte:

- Uma lista de hospitais e Centros Médicos;
- Números de Telefone da Secretaria do Rally e assistências de emergência;
- Deverá aparecer uma página com todos os símbolos usados no livro de bordo;
- Deverá aparecer o itinerário.

4.3 Páginas de Instrução;

Quando um roteiro de rally está duplicado (2 Setores idênticos) se incentiva aos organizadores a economizar imprimindo um jogo comum de instruções de roteiro. Neste caso, cada cabeçalho deverá incluir os distintos controles, etapas e setores. Se houver variações entre as duas passagens, não deverá haver nenhum jogo comum de instruções.

Cada livro de bordo deverá incluir pelo menos um plano do Parque de Apoio. Não é necessário que haja planos repetidos do esquema do Parque de Apoio para cada entrada no apoio.

Deverá se incluir planos de pontos de Assistência e/ou Reabastecimento Remoto (Caso se aplique).

Requer-se uma nova página para a largada de cada seção ou tramo cronometrado. Não é necessária uma nova página a partir do Controle de STOP de um trecho cronometrado, sendo que este é a continuação do mesmo setor de trecho.

Quando a distância parcial entre duas referências for menor a 200 metros, não é necessária a linha horizontal entre as tulipas.

Deverá mostrar a localização do GPS de largada e chegada de cada trecho cronometrado, reagrupamentos e parques de apoio. Podem se incluir fotografias ou diagramas dos pontos de controle.

Deverá se colocar o número do trecho cronometrado sobre o lado da página que permita uma fácil localização do mesmo. Quando se imprimir em ambos os lados, este número deverá estar na margem exterior, ou diga oposto ao lado encadernado da página. O número deverá aparecer somente nas páginas relacionadas ao trecho cronometrado.

Todos os veículos de emergência intermediários e os pontos de ambulância deverão ser indicados por meio de símbolos apropriados.

A linha vertical grossa entre as colunas “Direção” e “Informação” deverá ser preenchida de preto aonde a superfície do trecho ser terra o deverá ser deixada em branco quando a superfície é pavimentada.

4.4 Páginas Finais;

Podem incluir-se rotas alternativas ao final do livro de bordo sobre papel em cor diferente.

É optativo o organizador incluir símbolos de SOS/OK em Tamanho A4 (dobrado em formato paisagem) como última página no livro de bordo.

4.5 Modificações;

Em caso de haver uma alteração no livro de bordo, não somente deverão mostrar-se as indicações modificadas, mas também devem ser indicados o primeiro e última indicação válida com seus números. As páginas modificadas deverão ser emitidas em tamanho A5 para serem inseridas no livro de bordo.

5. Cartela de Controle

Deverá se emitir uma Cartela de Controle separado para cada setor. O tempo previsto para cumprir a distância de um setor deverá aparecer na Cartela. As Horas e minutos sempre deverão mostrar-se da seguinte maneira 00:01 – 24:00.

As Cartelas de Controle serão expedidos e recolhidos ao final de cada setor. As Cartelas de controle usadas estarão disponíveis para checar os resultados dos concorrentes.

6. Controles

6.1 Equipes de Cronometragem;

O Organizador será o responsável de contar com a quantidade de pessoas necessárias para o efetivo funcionamento dos controles.

6.2 Sinais de Controle;

A FGA estabelecerá os sinais para indicar as áreas de controle e controles (Anexo II). A Colocação e o uso correto são de obrigação da organização;

7. Procedimentos Administrativos

O Seguinte Quadro detalha o cronograma a cumprir para a revisão, emissão e publicação dos documentos relacionados com a organização dos rallys.

Atividade	De	Para	Data Limite
Visita a Sede Organizadora se a mesma for nova e não tendo sido realizadora de eventos no ano anterior. Custos por conta do Organizador.	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	90 dias antes do Rally

Rascunho do Itinerário (Cronograma, Horários, mapas).	Organizador	Departamento Rally Velocidade FGA	60 dias antes do Rally
Rascunho do Regulamento Particular	Organizador	Departamento Rally Velocidade FGA	45 dias antes do Rally
Revisão e Comentários sobre o Rascunho do Itinerário	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	45 dias antes do Rally
FGA poderá enviar um Observador se houver mudanças importantes nos trechos propostos, com os custos por conta do Organizador.	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	45 dias antes do Rally
Comentários/Aprovação do Regulamento Particular	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	35 dias antes do Rally
Designação das Autoridades	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	35 dias antes do Rally
Rascunho do Plano de Segurança	Organizador	Departamento Rally Velocidade FGA	30 dias antes do Rally
Publicação do Regulamento Particular	Organizador	Equipes outros	30 dias antes do Rally
Comentários sobre o Rascunho do Plano de Segurança	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	20 dias antes do Rally
Publicação do Plano de Segurança	Organizador	FGA Equipes Outros	10 dias antes do Rally
Abertura da Secretaria Permanente	Organizador	Equipes Autoridades	1 dia antes do Rally
Encerramento das Inscrições	Equipes	Organizador	1 dia antes do Rally
Lista de Inscritos aprovada pelo Organizador	Organizador	FGA Autoridades	1 dia antes do Rally
Livro de Bordo Disponível	Organizador	Equipes	Cfe. RPP
Publicação da Lista de Inscritos por numeração	Organizador	Equipes Autoridades Imprensa	1 dia antes do Rally
Verificação Administrativa	Organizador	Equipes	1 dia antes do Rally
Reconhecimento de Provas Especiais	Organizador	Equipes	Cfe. RPP
Verificação Técnica Prévia	Organizador	Equipes	Cfe. RPP

		Autoridades	
Publicação de Inscritos Autorizados e Ordem de Largada	Organizador	Mural Oficial	1 Hora Antes da Largada Oficial

8. Documentos

Solicita-se o uso dos seguintes documentos:

Formato segundo Regulamentações

Regulamento Particular (impresso por separado)

Itinerário - Planilha de Horários e Cronologia

Livro de Bordo

Carne Horário

Planilhas de Resultados

Formato Livre

Plano de Segurança

Mapas (com dados precisos de localização)

Programas

Folhetos de Prevenção/Segurança

9. Material importante para os Comissários Desportivos

Os seguintes documentos são de importância e devem ser disponibilizados aos Comissários Desportivos para o correto seguimento e controle do Rally:

9.1 Materiais de todo do evento, lista de inscritos por numeração indicando grupo/classe.

9.2 Lista de Inscritos Autorizadas a largar:

- a). Emitida logo após as Verificações Administrativas e Técnicas;
- b) Aprovada em Reunião de Comissário;
- c) Incluir Ordem de Largada e Horário de apresentação no CH 0 (Assinada pelos Comissários Desportivos);

d) Relatório de Ocorrências de excesso de Velocidade nos levantamentos;

9.3 Ao Final da Etapa 1:

- a) Classificação Final (Provisória);
- b) Classificação logo da Verificação Técnica Final;
- c) Classificação final logo o encerramento do tempo de protestos;
- b) Informações complementares para a análise na Reunião de Comissários:
 - Penalizações;
 - Abandonos;
 - Exclusões;
 - Informe Técnico Final;
 - Classificações por Prova Especial;
 - Reclamações, Protestos e Denuncias;
 - Dados Estatísticos de Inscrições, largadas, chegadas, etc.;

10. Obrigações do Organizador

10.1 – Despesas de hospedagem e deslocamento para as Autoridades FGA;

10.2 – Dois carros sem motoristas para as autoridades FGA, disponíveis 1 dia antes do Rally, contemplando sistema de comunicação de prova;

10.3 – Lugar adequado e fechado para as verificações técnicas previa e finais, com as ferramentas autorizadas e elevadores;

10.4 – Sala de Reuniões equipada para as autoridades FGA;

10.5 – Sala de Imprensa equipada;

10.6 – Troféus de acordo com os requerimentos da FGA;

10.7 – Se o organizador não cumprir com os prazos de entrega dos Materiais será multado em R\$ 1.000,00;

11. Mudanças ou novas sedes

A mudança ou incorporação de uma nova sede deve ser solicitada ao Departamento de Rally Velocidade, anexando o projeto do evento. Cabe destacar que este também recai a uma sede ou organização que não tenha efetuado prova no ano anterior.





























Vigência: 01 de janeiro de 2017

Mirnei Piroca
Presidente C.T.D.G

Carlos Alberto R. de Deus
Presidente FGA

ANEXO II

Distribuição Controles

Control type	CONTROL ZONE (Diameter of signs : about 70 cm)		
	Direction of travel		
	→	→	→
	YELLOW SIGNS Control Area Entry	RED SIGNS Compulsory Stop	BEIGE SIGN End of Control Area
PASSAGE CONTROL	 ← 25 m min →	 PC ← 25 m →	
TIME CONTROL	 ← 25 m min →	 TC ← 25 m →	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE	 ← 5 m →	 TC ← 5 m →	
TC AT SERVICE PARK EXIT	 ← 5 m →	 TC Usually leads to RZ and/or TZ ← 5 m →	
TIME CONTROL AND SS START	 ← 25 m min →	 TC ← 50-200 m →	  SS START ← 25 m →
END OF SS	 ADVANCE INDICATION ← 100 m →	 FLYING FINISH LINE ← 100-300 m →	  STOP CONTROL ← 25 m →
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (Diameter of signs: about 70 cm)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *	WHITE or BLUE SYMBOL on a BLUE or WHITE BACKGROUND *	
TYRE MARKING/ CHECKING		 One sign for all tyre operations	
REFUEL ZONE		 One sign for all refuel operations	
RADIO POINT	 WARNING SIGN ← 100 m →	 RADIO POINT	
MEDICAL VEHICLE POINT	 WARNING SIGN ← 100 m →	 MEDICAL VEHICLE POINT	

Distances shall be respected as near as practically possible.

* Previous colours/design of these signs may be used until replacements are required.

RALLY CONTROL SIGNS

Time Control



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **RED**

SS Start



Colour: **RED**

Flying Finish Line



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **RED**

Stop Control



Colour: **RED**

End of Control Area



Colour: **BEIGE**

Passage Control



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **RED**

Begin of Refuel Zone



Colour: **BLUE**

End of Refuel Zone



Colour: **BLUE**

Radio Point



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **BLUE**

Medical Vehicle Point



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **BLUE**

Begin of Tyre Marking/Checking



Colour: **BLUE**

End of Tyre Marking/Checking



Colour: **BLUE**

Regulamento Técnico Categoria “RCR”

1. Disposições Gerais

- 1.1. É proibida toda modificação que não seja expressamente autorizada pelo regulamento específico da categoria.
- 1.2. Os componentes dos veículos devem conservar a sua função original.
- 1.3. É de responsabilidade de cada concorrente demonstrar aos Comissários Técnicos que o seu veículo se encontra em total conformidade com os Regulamentos.
- 1.4. O termo “livre” significa que a peça de origem, bem como a (s) sua (s) função ou funções, podem ser suprimidas ou substituídas por uma nova peça, desde que essa nova peça não ofereça funções suplementares, relativamente às da peça de origem.
- 1.5. Este Regulamento é redigido em termos de autorização, portanto o que não está expressamente autorizado abaixo é proibido.
- 1.6. A utilização de cerâmica e de liga de Titânio não é autorizada a não ser que esses materiais estejam presentes no veículo de série.

2. Veículos permitidos

Veículos de Produção em Série, motor atmosférico, duas rodas motrizes, até 1600 cm³, carburado ou injetado com mais de 12 anos de fabricação.

3. Segurança

Todos os veículos devem seguir normas de segurança conforme anexo J da FIA.

4. Combustível

Para a Categoria somente é permitido Etanol ou Gasolina, comercializados em Postos de Combustível.

5. Pneus

Conforme Regulamento Geral do Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade.

6. Carroceria

- 6.1. **Compartimento Motor:** É permitido retirar os resguardos que servem para tapar os elementos mecânicos no compartimento do motor e que não tenham outra função que a estética. É permitido retirar os materiais de insonorização e os forros não visíveis do exterior fixados sob o capô do Motor.
- 6.2. **Reforços de Chassis:** Os reforços da parte suspensa são autorizados desde que se trate de material idêntico acompanhando a forma de origem e em contato com ela.
- 6.3. **Paralamas:** É autorizado rebater as bordas de chapa metálicas ou reduzir as bordas de plástico dos para-lamas e dos para-choques quando elas são salientes no interior da caixa de rodas. As peças de isolamento em plástico podem ser retiradas. Estes elementos em plástico podem ser substituídos por elementos em alumínio ou plástico ou em material composto, com a mesma forma.
- 6.4. **Macaco:** Os pontos de encaixe do macaco podem ser reforçados, mudados de local e pode-se aumentar o seu número. Estas modificações são limitadas exclusivamente aos pontos de ancoragem do macaco. O macaco deve funcionar exclusivamente manualmente, isto é, sem ajuda de um sistema equipado com uma fonte de energia hidráulica, pneumática ou elétrica.

6.5. **Proteção Inferior:** A montagem de proteções inferiores só é autorizada desde que sejam efetivamente proteções que respeitem a distância do solo, que sejam desmontáveis e que sejam concebidas exclusivamente e especificadamente para proteger os seguintes elementos: motor, radiador, suspensão, caixa de câmbio, reservatório transmissão, escape. Apenas adiante do eixo das rodas da frente, estas proteções poderão estender-se a toda largura da parte inferior dos para-choques da frente.

6.6. **Gaiola de Segurança:** Conforme ao Art. 253 do Anexo J.

6.7. **Bancos:** Conforme ao Art. 253 do Anexo J.

6.8. **Cintos:** Conforme ao Art. 253 do Anexo J.

6.9. **Portas:** É permitido retirar os materiais de isolamento das portas, desde que seu aspecto não seja modificado.

7. Motor

7.1. **Cilindros:** O número de cilindros se limita a quatro.

7.2. **Bloco:** Original, será permitido retificar os cilindros em no máximo 1 mm, em relação ao diâmetro original de fábrica. É permitido colocar camisas, respeitando as condições antes mencionadas. Não se permite retificar nenhum dos planos do bloco, inclinar os cilindros, deslocar o virabrequim, nenhum tipo de polimento interno e externo. Se permite em todos os casos retificar o plano do bloco do lado da tampa de cilindros, em no máximo 1 mm em relação à altura original.

7.3. **Virabrequim:** Original da marca e modelo do veículo. Poderá se retificar até 0,5 mm em relação à medida original.

7.4. **Volante do Motor:** Original da marca e modelo do veículo.

7.5. **Bielas:** Original da marca e modelo do veículo.

7.6. **Comando de Válvulas:** Original da marca e modelo do veículo.

7.7. **Pistões:** Original ou substituto desde que mantenha o formato e as medidas do original. Não serão permitidos pistões forjados e nem de competição. Poderá retificar as cabeças, desde que as cilindradas não ultrapassem 1600 cm³. E o peso mínimo dos pistões também deverá ser o do original.

7.8. **Anéis de pistão:** Originais ou substituto desde que mantenha o formato e as medidas do original.

7.9. **Pino do pistão:** Originais ou substituto desde que mantenha o formato e as medidas do original.

7.10. **Juntas:** Livres

7.11. **Válvulas:** Originais, não será permitido nenhum tipo de alteração e retrabalho.

7.12. **Admissão e Coletor:** Original, não se permite nenhum tipo de alteração e retrabalho.

7.13. **Escapamento:** O escapamento é livre a partir da saída do coletor. O cano deve terminar na mesma posição do original.

7.14. **Filtro de Ar:** Original da marca do veículo.

7.15. **Carburadores:** Quando aplicados, originais do veículo, com livre retrabalho interno.

7.16. **Injeção:** Quando aplicados, Monoponto ou Multiponto.

7.17. **Eletrônica:** Se admite o uso de sistemas complementares.

- 7.18. **Ignição:** Livres.
- 7.19. **Arrefecimento:** Original da marca do veículo ou substituto desde que afixado no mesmo local do Original.
- 7.20. **Carter de Óleo:** Original da marca do veículo. Proibido o uso de arrefecimento que não seja o original.
- 7.21. **Suporte de Motor:** Material livre, porém os pontos de ancoragem devem ser os originais de fábrica.

8. Transmissão

- 8.1. **Embreagem:** O Comando de Embreagem deve ser de Origem.
- 8.2. **Disco de Embreagem:** Disco de Embreagem livre, mas com diâmetro idêntico ao de origem.
- 8.3. **Caixa de Velocidades:** Original, relações originais de fábrica do modelo do veículo.
- 8.4. **Diferencial:** Original. Não é permitido blocante de nenhum tipo.
- 8.5. **Relação Coroa/Pinhão:** Livre desde que original da marca.
- 8.6. **Comando da Caixa de Velocidades:** Original da marca do veículo.
- 8.7. **Semieixos de Transmissão:** Original da marca e modelo do veículo.
- 8.8. **Suporte de caixa:** Material livre, porém os pontos de ancoragem devem ser os originais de fábrica.

9. Suspensão

- 9.1. **Eixos Dianteiros e Traseiros:** Original da marca do veículo.
- 9.2. **Cubos de Roda Dianteiros e Traseiros:** Original da marca do veículo.
- 9.3. **Bandejas:** Original da marca do veículo. Permitido reforço com adição de material igual ao Original
- 9.4. **Molas:** Livre.
- 9.5. **Barra de Torsão:** Livre.
- 9.6. **Amortecedores:** Livre.
- 9.7. **Barra Estabilizadora:** Original da marca do veículo.
- 9.8. **Pontos de Fixação:** Original da marca e modelo do veículo.

10. Freio

- 10.1. **Disco e Tambor:** Original da marca e modelo do veículo.
- 10.2. **Pastilhas:** Originais ou substituto desde que mantenha o formato e as medidas do original.

11. Sistema elétrico

- 11.1. **Sinalização/Sistema de Iluminação:** Devem-se respeitar as normas de trânsito vigente.
- 11.2. **Chave geral:** É obrigatório o uso de dois interruptores que devem cortar os circuitos elétricos e desligar o motor. Um interruptor deve estar dentro do veículo, onde os competidores têm fácil acesso o outro do lado de fora do veículo em frente ao para-brisa, devidamente sinalizado.
- 11.3. **Alternador/Motor de Arranque:** Original da marca e modelo do veículo.
- 11.4. **Bateria:** Livre, porém deve estar bem fixada.
- 11.5. **Cabos:** Devem estar devidamente protegidos e fixados no veículo.

12. Peso

Para todos os veículos da Categoria deve se obedecer ao peso mínimo de 1030 Kg.

A pesagem será feita sem os tripulantes, nem o seu equipamento e com no máximo uma roda sobressalente.

Todos os reservatórios de líquidos devem estar ao nível normal previsto pelo construtor.

Vigência: 01 de janeiro de 2014

Mirnei Piroca
Presidente C.T.D.G

Carlos Alberto R. de Deus
Presidente FGA