

## **CAMPEONATO PARANAENSE DE RALLY DE VELOCIDADE 2014**

### **DEFINIÇÕES GERAIS**

O Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade 2014 será realizado pelo **RPMC - RALLYE & PISTA MOTOR CLUBE**, ante a delegação e supervisão da **FPRA - FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO**, em conformidade ao CDI – Código Desportivo Internacional e ao CDA – Código Desportivo de Automobilismo, bem como pelo presente Regulamento Geral 2014, nas categorias 4x4, Super e 4x2.

O Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade 2014 será disputado em um mínimo de 3 (três) etapas, sem qualquer descarte.

### **DO CAMPEONATO**

O Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade 2014 estará aberto a todos os Pilotos e Navegadores brasileiros, devidamente filiados à CBA – Confederação Brasileira de Automobilismo e estrangeiros devidamente filiados à entidade automobilística de seu país de origem, mediante a autorização da FPRA – Federação Paranaense de Automobilismo.

### **Das Categorias:**

O Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade 2014 será disputado em 3 (três) categorias distintas:

- **4x4: serão admitidos todos os veículos de rally de velocidade com tração nas quatro rodas, que possuam homologação CBA e/ou FIA, sejam "CBR 1";**
- **Super: serão admitidos veículos "CBR 2";**
- **4x2: serão admitidos veículos "CBR 3";**

Na categoria 4x2, fica vetada a participação de pilotos que já houverem obtido título(s) de Campeão Brasileiro e/ou Sulamericano de Rally, bem como Campeão da(s) categoria(s) 207 Master e Super, da Copa Peugeot de Rally, sendo destinada apenas a pilotos iniciantes e sem resultados expressivos. O diretor de prova nomeado pelo RPP – Regulamento Particular de Prova, poderá, mediante decisão fundamentada, vetar a participar de pilotos que já tiverem obtido resultados expressivos em provas de rally.

Os veículos de categorias inferiores poderão disputar o Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade 2014 em categoria superior, mediante autorização do Diretor de Prova.

O RPP – Regulamento Particular de Prova, poderá inserir à etapa ainda a categoria **Convidados**, destinada a veículos sem homologação mas devidamente aprovados em vistoria pela FPRA – Federação Paranaense de Automobilismo, desde que atendam o Anexo "J", do CDI da FIA, a qual deverá ser a última na ordem de largada e não outorgará o título de Campeão e Vice-Campeão Paranaense de Rally.

Para uma categoria ser validada, e para que o concorrente tenha para si atribuídos os pontos na etapa, deverá haver um número mínimo de 3 (três) veículos na categoria que participem da largada da etapa.

O Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade 2014 será disputado individualmente por pilotos e navegadores, respeitados seus grupos e classes, sendo atribuída a pontuação abaixo, de acordo com o seu posicionamento na etapa:

<b>1º - 22 pontos</b>	<b>6º - 8 pontos</b>
<b>2º - 18 pontos</b>	<b>7º - 6 pontos</b>
<b>3º - 15 pontos</b>	<b>8º - 4 pontos</b>
<b>4º - 12 pontos</b>	<b>9º - 2 pontos</b>
<b>5º - 10 pontos</b>	<b>10º - 1 ponto</b>

O vencedor da última prova especial em sua categoria, de cada Etapa, receberá 01 (um) ponto extra, a ser acrescentado na pontuação da prova.

Para efeito de pontuação nas etapas, deverá ser considerado:

- sem forem cumpridos menos de 1/3 da distância total da etapa, não haverá pontuação;

- se forem cumpridos entre 1/3 e 2/3 da distância total da etapa, serão atribuídos 50% (cinquenta por cento) dos pontos;
- se forem cumpridos mais de 2/3 da distância total da etapa, a pontuação será integral.

### **Das inscrições:**

As inscrições deverão ser efetuadas pelos concorrentes devidamente licenciados pela CBA, através do site [www.rallypr.com.br](http://www.rallypr.com.br), ou diretamente com o Organizador do evento, até uma hora antes do horário previsto para vistoria técnica no Regulamento Particular de Prova.

Pelo simples fato de envio da ficha de inscrição, os concorrentes e membros de sua equipe submetem-se às jurisdições desportivas do CDI, CDA, deste Regulamento Geral, Regulamento específico da etapa e seus adendos; bem como tornam-se judicialmente responsáveis por todo e qualquer acidente em que se envolvam, devendo responder por todo e qualquer dano gerado à si ou terceiros.

A taxa de inscrição deverá ser definida em Regulamento Particular, não podendo ultrapassar o montante de **R\$ 1.500,00 (hum mil e quinhentos reais)**, podendo ainda ser acrescida de montante referente ao seguro de prova.

Em etapa coincidente com o Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade, os valores de inscrição seguirão o regulamento daquele campeonato.

Somente serão considerados inscritos os concorrentes que, até a data limite, tenham preenchido todos os dados da ficha de inscrição bem como assinado a mesma, e tenham pago o valor da inscrição e taxa de seguro de prova.

O Organizador, de forma justificada e com anuência da FPRA, poderá recusar uma inscrição.

A devolução da taxa de inscrição só ocorrerá em caso de não realização do evento, ou em caso de recusa de inscrição.

### **DAS PROVAS**

A distância das Provas Especiais deverá ser superior a 50 km e inferior a 150km, em cada Etapa. As Etapas poderão começar na sexta-feira e deverão terminar até as 19:00 horas de domingo.

O piso do percurso das provas especiais deverá ser predominantemente de cascalho ou terra, caso haja a realização de prova especial em piso de asfalto, o RPP deve especificar expressamente aos concorrentes.

As distâncias das provas especiais deverão ter um mínimo de 2,5 km, e um máximo de 42 km.

Nenhuma prova especial poderá ser realizada mais de 4 (quatro) vezes;

Cada Etapa deverá ter um mínimo de 2 (duas) provas especiais diferentes;

Somente poderá ser incluída uma prova especial em sentido contrário à outra, quando forem programados horários específicos e diversos para o reconhecimento.

As provas especiais deverão ser realizadas em estradas rigorosamente fechadas ao trânsito normal, devendo esse fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Além disso, e dentro da ideia de realizar as provas com a máxima segurança, obrigam-se os organizadores a providenciar médicos e paramédicos, ambulâncias, bombeiros e guinchos, para atenderem aos eventuais acidentes, na largada de cada prova especial.

A ordem de largada deverá obedecer a seguinte ordem de categorias:

- 4x2
- Super
- 4x4
- Convidados (se houver)

O grid de largada também deverá ser invertido, sendo que o último colocado de cada categoria será o primeiro a largar.

Entre a categoria 4x2 e a categoria Super, deve ser outorgado um tempo de 4 (quatro) minutos, entre a categoria Super e a 4x4, deverá ser outorgado um tempo de 6 (minutos).

Caso haja necessidade, por meio de decisão fundamentada, o Diretor de Prova poderá alterar a ordem de largada.

Será obrigatório o uso de sistema de comunicação entre os controles e a direção de prova. Esse sistema poderá ser via rádio (PX ou PY), ou telefonia celular, de acordo com as características de região onde se realizará a prova.

## **DO REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA**

O Organizador deverá enviar o Regulamento Particular de Prova à FPRA, no prazo mínimo de 30 (trinta) dias antes da data prevista de sua realização, para homologação e publicação.

O RPP deverá constar ao mínimo:

- Nome da Prova e data de realização;
- Organizador, patrocinadores e colaboradores;
- Diretor de Prova e comissão organizadora, autoridades de prova;
- Inscrições: prazos, locais, datas e valores;
- Programação da Etapa;
- Roteiro detalhado da prova, com as provas especiais e distâncias;
- Outras informações pertinentes ao desenvolvimento da prova.

Todas as alterações e/ou complementações ao Regulamento Particular de Prova, deverão ser efetuadas por meio de Adendos datados e numerados, entregues aos concorrentes ou afixados no local de avisos da Prova.

## **DA IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS**

Os veículos deverão ostentar números de identificação nos vidros laterais traseiros dos veículos, com 25 cm de altura e 2,5 cm de traço, na cor laranja fosforescente, juntamente ao nome da tripulação e tipo sanguíneo.

O nome da tripulação deverá ser confeccionado na cor branca, fonte Helvetica, contendo 6 cm de altura e 1,5 cm de traço.

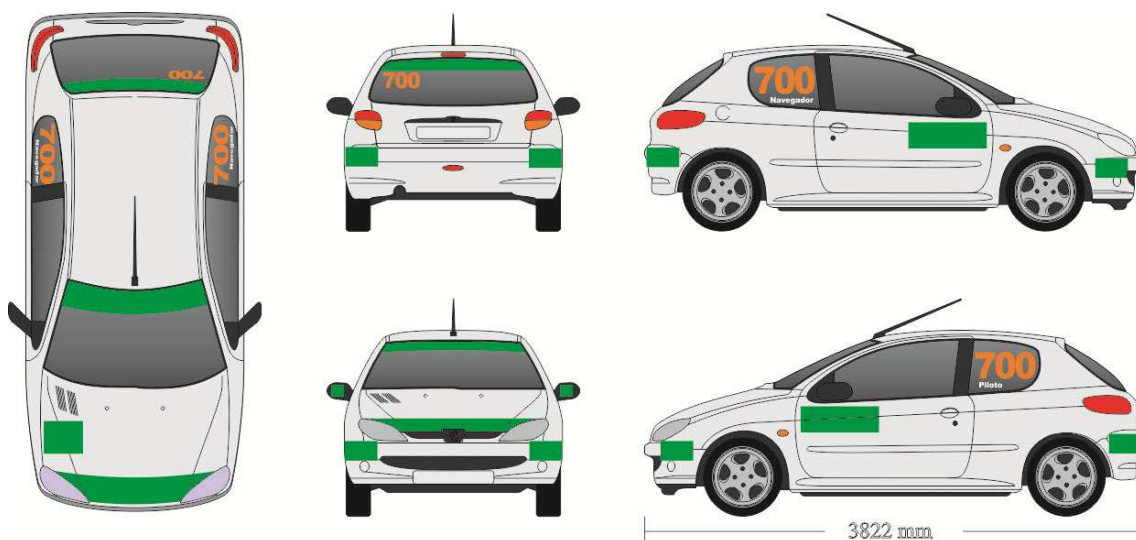
A numeração poderá ser solicitada ao RPMC ao início de cada ano, devendo ser respeitada a sequência numérica compreendida entre 700 e 799.

### Da Publicidade Obrigatória

A fixação dos adesivos oficiais dos patrocinadores e colaboradores da prova é obrigatória, sob pena de não aprovação na vistoria técnica. A obrigação de fixação dos adesivos deverá ser cumprida pelos organizadores e concorrentes, que deverão respeitar os lugares adequados e as disposições desse regulamento.

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

- no capô dianteiro, área de 25x30 cm;
- no capô dianteiro, faixa de 25cm x largura do capô, imediatamente acima da grade frontal;
- polainas dos para-choques dianteiro e traseiro, 15x25cm;
- portas dianteiras, 57x17cm;
- testeira no para-brisas dianteiro;
- testeira no vidro dianteiro;
- espelhos retrovisores.



A constatação de falta da publicidade obrigatória durante ou ao final da prova, implicará em multa correspondente a 2 (duas) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante, em separado. Caso os adesivos tenham caído por motivos

alheios à vontade do competidor, esse deverá comunicar a organização para que lhe forneça outro.

Caso o concorrente seja patrocinado por marca ou empresa conflitante aos patrocinadores da prova, poderá ser dispensado do uso da publicidade obrigatória, mediante o pagamento de taxa extra, correspondente a 3 (três) vezes o valor da inscrição.

## **DA VISTORIA**

Toda prova deverá ser precedida de vistoria prévia, efetuada pelo comissário técnico. A vistoria prévia deverá ser realizada em dois períodos, conforme programação divulgada no RPP.

A **VISTORIA ADMINISTRATIVA** terá início na secretaria de prova, e habilitará ou não os concorrentes para a vistoria técnica, e deverá abranger:

- pagamento da taxa de inscrição e seguro obrigatório;
- licença da CBA e CNH dos concorrentes;
- CRLV, certificado de licença do veículo, bem como a devida autorização do proprietário para utilização do veículo, no caso do mesmo não ser de propriedade de um dos concorrentes;

A **VISTORIA TÉCNICA** deverá ser efetuada em conformidade ao passaporte do veículo, e deverá observar em especial:

- os elementos de segurança, em conformidade ao Anexo "J" do CDI da FIA;
- fixação dos adesivos oficiais, numerais e publicidade.

Na vistoria prévia não será necessária a presença de piloto e navegador, devendo estar presente o representante da dupla, munido da documentação completa do veículo, o qual deverá estar em condição imediata de utilização, com os respectivos números e publicidade obrigatória afixada, sem os quais não se realizará a vistoria.

Os passaportes deverão ser fornecidos pela FPRA ao concorrente, quando da sua primeira participação no Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade do ano corrente. A falta do passaporte nas demais provas implicará na necessidade de emissão de segunda via, ao custo de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais).

Ao constatar que um veículo ou concorrente não se enquadra na categoria declarada na ficha de inscrição, a comissão técnica e os comissários desportivos da prova poderão enquadrá-los em outra categoria ou julgar sua participação.

Só poderão largar os veículos que tiverem sido aprovados na vistoria prévia, os quais deverão ostentar 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 de protesto contra eles.

Ao longo e ao final de cada etapa, poderão ser verificados, a critério do comissário técnico, itens como suspensão, motor, transmissão, freios e carroceria dos veículos, 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.

## **DOS ITENS DE SEGURANÇA**

Todos os veículos deverão estar equipados com os dispositivos de segurança obrigatórios, prescritos no artigo 253 do Anexo "J" do CDI da FIA, em especial os mais importantes a seguir discriminados:

- travas de segurança nos capôs;
- sistema anti-chamas completo;
- chave geral interna e externa;
- bancos e cintos de competição, homologados FIA e/ou CBA;
- arco de segurança (santo antônio), de acordo com as especificações do Anexo "J" do CDI da FIA;
- uso de capacetes homologados FIA/CBA, ou Imetro;
- dispositivo de proteção de pescoço e cervical, com homologação FIA (Hans, Hybrid)

## **DAS RODAS, PNEUS E COMBUSTÍVEL**



O combustível é livre.

Pneus:

- o tipo de pneus é livre, sendo proibido o uso de mousse ou cravos;
- os pneus deverão ter sulcos com profundidade de no mínimo 2mm, por ocasião da vistoria;
- os carros de competição poderão levar no máximo 2 (dois) estepes;
- as rodas são livres, sendo permitido o uso de qualquer polegada, desde que respeitadas as normas de trânsito;
- são proibidos pneus recauchutados, reformados ou remoldados.

## **DO PARQUE FECHADO**

Serão considerados Parques Fechados todas as zonas de controle:

I - Nos horários de entrada e saída dos parques fechados, deverá estar presente um comissário da prova;

II - Poderá existir parque fechado inicial anterior à primeira largada, com início no mínimo 30 (trinta) minutos antes da hora prevista para a largada do primeiro carro. Todos os atrasos no acesso a esse parque inicial serão penalizados em 1 (uma) UP, o prazo máximo para a entrada nos parques fechados, será de 10 (dez) minutos antes da largada do primeiro carro;

III - Com exceção dos 30 (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 deslocamento;

IV – Os veículos deverão ingressar no parque fechado pelos seus próprios meios. O não funcionamento de um veículo na saída de um parque fechado deverá ser resolvido exclusivamente pela sua tripulação, sem a 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.

V – O concorrente poderá receber auxílio de terceiros e usar até uma bateria externa, a critério do comissário e por ele fiscalizado. Idem no caso do controle de largada estar instalado em cima de rampa ou em aclave acentuada, apenas para superar os obstáculos descritos ou para fazer o motor dar a partida, e desde que o motivo justifique tal atitude;

VI – 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.

VII – 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 elementos que se encontrem no interior do veículo. Caso a troca não tiver sido autorizada, e o concorrente fizer tal reparo, o infrator será sumariamente desclassificado.

VIII – Em todo intervalo entre provas e nos intervalos para reagrupamentos, os veículos deverão ser recolhidos ao parque fechado, assim como ao final da prova.

IX – Após a última prova especial (no stop ou deslocamento), os veículos poderão ser lacrados a critério do comissário técnico, e enviados ao parque fechado final;

X – No parque fechado do final da prova, os veículos somente serão liberados após o vencimento do prazo regulamentar (30 minutos) para reclamações técnicas, ficando retidos todos aqueles sobre os quais incidirem qualquer protesto;

XI – Os concorrentes poderão entrar em todos os parques fechados, com exceção do parque fechado final, 10 (dez) minutos antes do seu horário de partida, podendo a partir desse momento, entrar em seu veículo e aguardar o horário de partida.

## **DO APOIO MECÂNICO**

A distância máxima entre os apoios mecânicos e as provas especiais deverá ser de 60 (sessenta) km. A distância máxima entre apoio mecânico e/ou abastecimento não poderá ser superior a 150 (cento e cinquenta) km, incluindo deslocamento e provas especiais.

Serão liberados para cada concorrente, 2 (dois) carros de apoio, que serão devidamente credenciados. Os competidores que possuírem ônibus ou caminhões de grande porte deverão comunicar aos organizadores com antecedência, para a programação da entrada no parque de apoio com as devidas credenciais.

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

- Esses locais poderão ou não ter 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 RPP.

## **DO LIVRO DE BORDO**

A todas as tripulações será entregue um livro de bordo contendo a 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.

Em todos os casos, o livro de bordo deve estar em conformidade com os padrões do Campeonato FIA-Codasur de Rally de Velocidade.

O Livro de Bordo deve ser impresso em formato A5, contando com os sinais "OK" e "SOS", com suas cores correspondentes, verde e vermelho em formato A4, dobrado e anexado junto ao livro.

## **DA CARTELA DE TEMPOS**

Esta cartela deverá ter uma página para cada seção de enlace, e uma página para cada prova especial.

As tripulações estão obrigadas a entregar suas cartelas de tempo para que se registre sua passagem em todos os pontos mencionados na mesma, na ordem correta; qualquer desvio será comunicado aos Comissários.

O tempo ideal para cumprir a distância entre os controles horários consecutivos figurará na Cartela de Tempos.

Todas as Cartelas de Tempos usadas nos rallies do Campeonato Paranaense devem estar em conformidade com o modelo aprovado FIA-Codasur.

## **DO RECONHECIMENTO DAS PROVAS ESPECIAIS**

Será permitido o reconhecimento (levantamento) do roteiro da prova conforme programa publicado, desde que respeitadas as normas de trânsito pertinentes.

Os concorrentes deverão fazer o reconhecimento dos trechos que se realizará a prova dentro do horário constante do RPP – Regulamento Particular da Prova. Fica proibida a utilização de veículo de competição, mesmo que descaracterizado, para efetuar o reconhecimento.

A velocidade máxima permitida no reconhecimento é de 70 (setenta) km/h, ou menor quando assim sinalizado no local. É proibido aos concorrentes trafegarem em velocidade incompatível com o trecho, causando com essa atitude, insegurança a terceiros.

O concorrente surpreendido com essa atitude será sumariamente desclassificado da prova, estando ainda sujeito as demais sanções previstas no CDA.

## **DA CIRCULAÇÃO**

A ordem de largada das provas será determinada pelos organizadores, levando-se em conta o grid integralmente inverso da posição que ocupam no campeonato, bem como as características técnicas dos automóveis. A Direção de Prova, mediante decisão fundamentada, poderá alterar a ordem de largada, se assim considerarem oportuno.

A organização poderá promover, para fins promocionais, um "super prime" antes do início da primeira prova especial, com distância não inferior a 800 metros. O tempo obtido no "super prime" poderá ou não ser acrescido ao tempo obtido nas provas especiais, desde que comunicado oficialmente às equipes. A participação é obrigatória.

O intervalo entre os competidores deverá ser de 2 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros, e a critério da organização da prova, de 1 (um) minuto a partir do 20º (vigésimo) concorrente, desde que sejam respeitados os intervalos entre as categorias.

Nas provas especiais de asfalto, o intervalo poderá ser de 1 (um) minuto entre os concorrentes.

Os concorrentes deverão obedecer rigorosamente o roteiro da prova, descrito no livro de bordo.

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 por piloto e navegador. A falta de um dos dois, ou a presença de um terceiro alheio, 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.

Utilizar a bandeira amarela, colocando-a, sempre que possível, 50 (cinquenta) metros antes do veículo acidentado, no mesmo lado em que estiver.

Os três primeiros concorrentes sinalizados, deverão tomar a atitude apropriada de socorro para o momento.

Aos concorrentes que, porventura, necessitarem prestar socorro, será outorgado o melhor tempo da categoria.

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

- para veículos que tiverem largado antes da interrupção e tiverem conseguido concluir a prova especial, serão computados normalmente os seus tempos;
- para os veículos que tiverem largado e forem impedidos de continuar, será atribuído o tempo obtido pelo melhor concorrente de sua classe, que houver concluído normalmente a prova especial;
- para o veículo que não tiver nenhum representante em sua classe com tempo marcado, valerá o tempo da sua última marca na mesma prova especial daquela prova. Se não houver acontecido ainda nenhuma classificação dessa prova especial em sua classe nessa prova, o concorrente ficará com o pior tempo da classe imediatamente superior à sua.

## **DOS CONTROLES**

Serão considerados "controles": os controles horários (CH), os controles de passagem (CP), de reagrupamento (RG), de neutralização (NT), largada e chegada das provas especiais.

Todos os controles deverão ter sua localização exata assinaladas no livro de bordo.

- a sinalização dos controles deverá seguir obrigatoriamente as normas internacionais;
- todo horário da prova e dos concorrentes deve ser controlado em horas, minutos, segundos e décimo de segundo;
- todos os controles deverão ter obrigatoriamente um chefe de controle identificado, tantos controladores quantos bastem ao bom desempenho das funções, relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente na chegada das provas especiais.

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

Todas as anotações na cartela deverão ser efetuadas exclusivamente pelos controladores. Entretanto, a responsabilidade por essas anotações será do concorrente.

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

- número e nome da prova especial;
- número do setor;
- horário de controle na mesa, na largada e na chegada;
- distância da prova especial e do deslocamento, e o tempo de deslocamento do setor.

Procedimento de início da prova e controle do primeiro veículo:

- poderá haver parque fechado de largada;
- 10 (dez) minutos antes do seu horário de partida, o concorrente terá autorização para adentrar o parque fechado, recebendo do fiscal sua cartela de controle, com o horário oficial da prova, podendo a partir deste momento adentrar a seu veículo;
- o parque fechado deverá estar devidamente sinalizado;
- 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;
- depois de ingressar na zona de controle o concorrente deverá entregar sua cartela ao controlador na mesa de controle e recebe-la de volta 30 (trinta) segundos antes do seu horário de largada;
- sua largada será controlada conforme CH pelo controlador da mesa;
- o intervalo de tempo entre os veículos para largada será em minutos;

No controle horário de uma prova especial, a zona de controle será sinalizada conforme as regras internacionais.

- é terminantemente proibida a movimentação do veículo no sentido contrário ao da prova, no interior das zonas de controle de largada e chegada, sob pena de desclassificação;

- 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 retiradas as cartelas dos concorrentes, até que se reestabeleça o horário de largada dos concorrentes (reagrupamento).

- o horário oficial poderá ser solicitado pelo concorrente a todos os controladores, que estão obrigados a fornecê-lo.

Nos controles horários de uma prova especial, o concorrente terá exatamente 59 (cinquenta e nove) segundos para apresentar a cartela ao controlador, para que seu horário seja registrado sem penalização. Para efeito de penalização, considera-se o horário ideal.

- para facilitar a operação, será permitido ao concorrente que ingresse à zona de controle, no minuto imediatamente anterior ao seu horário de controle.

No controle de largada, o intervalo entre o ingresso de um concorrente e a largada efetiva, será de no mínimo 3 (três) minutos.

- a manutenção desse intervalo ou a sua ampliação ficará a critério exclusivo do Diretor de Prova, em função do andamento da prova;

- 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;

- o controlador informará a concessão de mais tempo ou não, e devolverá a cartela ao co-piloto, que será obrigado a aceitá-la, dentro do limite de até 1 (um) minuto do seu horário confirmado de largada, sendo que o mesmo será o total responsável pela sua hora de largada;

- no caso de um veículo estar com pneu furado dentro do controle, será outorgado à tripulação em questão um tempo máximo de 5 (cinco) minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa.

Nas largadas das provas especiais, depois de controlada na mesa, a cartela será devolvida ao co-piloto, que a entregará ao largador. Este deverá retê-la até faltar 1 (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 a bandeira desenhada.

- 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 a tripulação com os dedos da mão os últimos 5 (cinco) segundos.

- se houver atraso de mais de 20 (vinte) segundos para a largada após o sinal 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 prova especial em questão.

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

- 1 (um) segundo = penalização de 10 (dez) segundos;
- 2 (dois) segundos = penalização de 1 (um) minuto;
- 3 (três) segundos = penalização de 3 (três) minutos;
- acima de 3 (três) segundos – penalização de 10 (dez) minutos;
- no caso de largada lançada – desclassificação.

### **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:

- em caso de **adiantamento**, a penalização será contada sempre em minuto cheio; (ex.: para 1'10" (um minuto e dez segundos) de adiantamento, a penalização será de 2' (dois minutos);

- nos controles finais de etapa ou reagrupamento, não haverá penalização por adiantamento.

- em caso de atraso, a penalização será convertida de cada minuto ou fração de atraso, para 10 (dez) segundos penalizados; Ex.: para 1'10" (um minuto e dez segundos) de atraso, a penalização será de 20" (vinte segundos).

- Os concorrentes que por ventura abandonarem alguma Prova Especial, poderão retornar à prova após o próximo apoio mecânico. Este concorrente deverá avisar aos Comissários Desportivos de seu retorno e deverá controlar dentro de seu tempo estipulado na cartela. Neste caso, a cada Prova Especial perdida, lhe será outorgado o melhor tempo da categoria acrescido de mais 03 (três) minutos.

As penalizações por adiantamento ou atraso são irrecuperáveis.

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.

No final das provas especiais, a chegada será lançada e a cronometragem poderá ser eletrônica, sendo admitido ser efetuada por fiscais posicionados exatamente na referência física do término da prova especial (placa com 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 prova especial.

- o fornecimento de tempos aos concorrentes nos finais das provas especiais 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.

## **DAS MEDIDAS DE SEGURANÇA**

O Organizador deverá montar um plano de segurança, aonde detalhará as medidas que tomará para garantir a segurança dos participantes e espectadores. O plano deve mencionar:

- Nome dos responsáveis (diretor de prova, segurança, saúde e carros de segurança);
- organograma de segurança;
- funções dos responsáveis;
- localização das ambulâncias;
- equipes de resgate e extinção de incêndios;
- croquis das provas especiais, detalhados: referência de localização de postos intermediários, saídas em caso de acidentes, horários de instalação dos aparatos de segurança, etc.

## **Condições Gerais**

O Organizador deverá dispor de meios de comunicação eficientes entre a direção de prova, os postos de controle, e pontos intermediários das provas especiais.

Em cada largada de prova especial, deverá dispor de uma ambulância e guincho, que estarão às ordens do chefe de controle.

Dentro de uma prova especial, a organização deve tomar todas as precauções necessárias para garantir um efetivo fechamento do 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 secundário, 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 ou abandono de seu ponto, etc., da ambulância prevista no local ou a falta de outros serviços de segurança essenciais, na hora de início da prova especial ou durante o desenvolvimento de uma delas, o Diretor de Prova de acordo com os Comissários desportivos, após uma espera de 30 (trinta) 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 (vinte) minutos, um dos carros de prova, recomendado estar equipado com sistema de aviso, deve passar pelo trecho antes do seguinte carro de competição com o propósito de avisar o 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 prova especial.

## **DO RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO**

Durante o desenvolvimento da prova, os concorrentes deverão obedecer às normas de trânsito em vigor em todo o trajeto. Toda infração cometida contra o mesmo será penalizada pelos comissários da seguinte forma:

- primeira infração: 1 (uma) UP;
- segunda infração: 2 (duas) UP;

- terceira infração: desclassificação do concorrente.

As infrações acima citadas independem das aplicadas pelas autoridades de trânsito. Fica ainda recomendado aos pilotos o máximo de cuidado com os sistemas de radares existentes nas estradas, ruas e avenidas das cidades. Os organizadores das etapas deverão tomar o máximo de cuidado durante os levantamentos, prevendo tempos suficientes para os trechos de deslocamento, levando em conta as velocidades máximas permitidas em cada via.

Os concorrentes que danificarem placas de sinalização de trânsito, quer nos trechos de deslocamento quer nos trechos de prova especial, poderão ser penalizados até com a desclassificação.

## **DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS**

Todas as reclamações devem se apresentar por escrito e entregues ao Diretor de Prova conforme Capítulo XVII do CDA, junto com a caução estabelecida pela CBA (seção VI, artigo 148 do CDA).

Se a reclamação técnica requerer a desmontagem e remontagem de diferentes partes do carro, o reclamante deverá também pagar um adicional de garantia.

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.

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.

Os concorrentes podem apresentar recursos contra regulamentos e comunicados do evento assim como contra decisões dos oficiais da competição, de acordo com o estipulado no Capítulo XVIII do CDA.

## **DA PREMIAÇÃO**

Será declarado vencedor da etapa em sua classe ou grupo, o concorrente que tiver obtido a menor soma de tempo em todas as provas especiais.

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

A título de premiação, resultado e divulgação, o Organizador deverá dar destaque aos três melhores classificados (menores tempos) em suas respectivas classes e grupos, premiando os pilotos e co-pilotos presentes, com troféus condizentes com a importância da competição.

A premiação deverá ser realizada após o prazo de 30 (trinta) minutos depois da chegada do último concorrente ao parque fechado final da prova.

- caso posteriormente haja a desclassificação de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem for de direito.

## **DESEMPATES**

Na hipótese de empate entre concorrentes nas classificações das etapas e na pontuação final do campeonato nas categorias, serão declarados os vencedores na seguinte ordem:

- ETAPAS:

- a) tiver obtido o menor tempo na primeira prova especial;
- b) tiver obtido o menor tempo na segunda prova especial e assim sucessivamente.

- CAMPEONATO:

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

## **DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

A organização técnica das provas caberá ao RPMC – Rallye & Pista Motor Clube, ou a quem ele nomear.

A FPRA supervisionará a organização das provas, através dos seus comissários desportivos nomeados para tal, e compromete-se à fiel observância dos preceitos desse 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.

Os percursos escolhidos para as provas especiais não poderão abranger estradas particulares sem a devida autorização dos proprietários. Esta norma se estende também aos reconhecimentos e levantamentos.

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 inicial de entrada ao parque fechado de largada até o encerramento da participação do concorrente na prova, expirando após a retirada do veículo da vistoria técnica final.

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

Nas etapas que ocorrerem juntamente com o Campeonato Brasileiro de Rally ou FIA-Codasur, o regulamento superior prevalecerá sobre este.

O presente regulamento foi elaborado pelo Departamento de Rally e homologado pela Federação Paranaense de Automobilismo.

Curitiba, 06 de janeiro de 2014.

**Federação Paranaense de Automobilismo**