



REGULAMENTO GERAL DE PROVAS
RALLY DE VELOCIDADE



Sumário

1. DEFINIÇÕES	6
2. OFICIAIS DE PROVA	10
2.1. Comissários.....	10
2.2. Diretor de Prova	10
3. TRIPULAÇÃO.....	11
3.1. Segurança da Tripulação.....	11
3.2. Comportamento	11
4. MODALIDADES GERAIS	12
4.1. Campeonato	12
4.2. Campeonato de Pilotos e Navegadores	12
5. VEÍCULOS	13
5.1. Veículos admitidos.....	13
5.2. Generalidades.....	13
5.3. Categorias	14
5.3.5. 4x2 Super	14
5.3.5.1. Motores	15
5.3.5.2. Cambio	15
5.3.5.3. Suspensão	15
5.3.5.4. Peso Mínimo	15
5.3.6. 4x2 PRO.....	15
5.3.6.1. Motores	16
5.3.6.2. Cambio	17
5.3.6.3. Suspensão	17
5.3.6.4. Peso Mínimo	17
5.3.7. 4x2 FIA	17
5.3.8. 4x4	18
5.3.9. CLASSIC	18
5.3.10. TODO TERRENO	18
6. PNEUS.....	18
6.1. Generalidades de Pneus	18
6.2. Pneus Sobressalentes	19

7. COMPONENTES MECÂNICOS	19
7.1. Substituição do Motor	19
8. REQUISITOS ADICIONAIS PARA CARROS.....	19
8.1. Câmeras de Bordo	19
9. IDENTIFICAÇÃO	20
9.1. Identificação da tripulação	20
10. PUBLICIDADE	21
10.1. Veículos.....	21
11. EVENTO	23
11.1. Parque de Apoio	23
11.2. Cronograma	23
11.3. Itinerário	23
11.4. Provas Especiais.....	24
11.5. Super Especiais	25
11.6. Power Stage	25
11.7. Shakedown	25
11.8. Chicane	25
11.9. Slow Zone (Zona Lenta)	26
11.10. Carros de Segurança	26
11.12. Zonas de Controle.....	28
11.13. Eventos Promocionais / Diferenciados.....	29
12. PROMOCIONAL.....	29
12.1. Definições Gerais	29
12.2. Largada Promocional	30
12.3. Super Prime	30
12.4. Street Stage	30
12.5. Passageiro a Bordo do Shakedown	30
13. REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA	31
13.1. Regulamento Particular de Prova.....	31
13.2. Modificações do Regulamento - Adendos.....	31
13.3. Aplicação e Interpretação do Regulamento.....	31
14. INSCRIÇÃO.....	32
14.1. Ficha de Inscrição	32
14.2. Taxa de Inscrição	32

14.3.	Seguro de Prova.....	33
15.	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E ADMINISTRATIVAS	33
15.1.	Verificações Administrativas	33
15.2.	Vistoria Técnica.....	34
15.3.	Lacração de Pneus	35
16.	LIVRO DE BORDO	35
17.	CARTELA DE CONTROLE	36
18.	RECONHECIMENTO	38
19.	CIRCULAÇÃO.....	39
20.	DESENVOLVIMENTO DO RALLY	40
20.1.	Parque Fechado de Largada	40
20.2.	Intervalo.....	40
20.3.	Ordem de Largada	40
20.4.	Procedimentos de Controle.....	41
20.5.	Controles de Reagrupamento	43
20.6.	Procedimento de Largada.....	43
20.7.	Largada Atrasada por Culpa do Competidor	44
20.8.	Procedimento de Chegada	44
20.9.	Cancelamentos e Interrupções.....	44
20.10.	Em Caso de Acidente	45
21.	ASSISTÊNCIA	46
21.1.	Assistência - Generalidades	46
21.2.	Definição de Assistência Proibida.....	47
21.3.	Parques de Serviços.....	47
21.4.	Reabastecimento de combustível	47
21.5.	Reabastecimento em Postos de Combustíveis Comerciais.....	48
22.	REINGRESSO	48
22.1.	Generalidades.....	48
22.2.	Penalidades.....	49
22.3.	Reparos antes do Reingresso	49
23.	PARQUE FECHADO	49
23.1.	Condições gerais.....	49
23.2.	Reparações no Parque Fechado	50
24.	RESULTADO / CLASSIFICAÇÃO / PREMIAÇÃO.....	51

24.1.	Determinação dos resultados.....	51
24.2.	Pontuação	51
24.3.	Publicações dos resultados.....	52
24.4.	Classificações	52
24.5.	Premiação	53
24.6.	Campeões	53
25.	PENALIDADES / RECLAMAÇÕES / RECURSOS	54
25.1.	Penalizações	54
25.2.	Reclamações	54
25.3.	Recursos.....	54
26.	DISPOSIÇÕES FINAIS	55

1. DEFINIÇÕES

O Campeonato Paranaense de Rally 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 de Provas.

1.1. Evento

É um acontecimento organizado com objetivos automobilísticos, compreendendo uma ou várias provas ou modalidades desportivas, com início no primeiro horário constante do Regulamento Particular de Prova - RPP, que deverá ser aquele determinado para a abertura das inscrições, e termina após a homologação da pasta da prova pela FPRA.

1.2. Etapa

Conjunto de provas realizadas em um fim de semana.

1.3. Prova

Conjunto de especiais realizadas entre dois parques fechados, geralmente equivalente a um dia de competição.

1.4. Prova Especial (SS)

Prova de velocidade cronometrada em estrada fechada para o evento.

1.5. Prova Super Especial (SSS)

Prova de velocidade cronometrada em formato promocional, pode ser classificada como Super Prime ou Street Stage, realizada em local com grande concentração de público.

1.6. Deslocamento

Parte do itinerário entre o Parque de Serviços e uma especial ou entre uma Especial e o Parque de Serviços. Nestes trechos, os competidores devem respeitar o Código de Trânsito vigente.

1.7. Enlace

Deslocamento entre duas especiais consecutivas.

1.8. Setor

Todas as partes de uma etapa entre 02 (dois) controles horários de parque de serviço sucessivos.

1.9. Zona de Controle

Área entre a placa amarela e a placa bege com três listras onde os carros entram para realizar seus respectivos controles de horários. Enquanto estiverem na zona de controle, os carros estão em regime de parque fechado.

1.10. Parque de Serviço

Espaço temporal da etapa, determinado por um controle de horário de entrada e de saída, determinando quando as equipes podem realizar manutenção nos carros de competição.

1.11. Parque de Apoio

Espaço físico onde a organização monta a estrutura de controle da etapa, as equipes estabelecem suas estruturas para dar manutenção aos carros de competição e patrocinadores montam estruturas para exposição e ativação.

1.12. Reagrupamento

Uma parada prevista pelos organizadores, em regime de Parque Fechado, que tem um controle horário na entrada e outro na saída, para manter o programa da etapa com os veículos que continuam na competição. O tempo de parada poderá variar de concorrente para concorrente.

1.13. Reingresso

Retorno do competidor para a etapa após abandono prematuro devido à quebra ou acidente.

1.14. Neutralização

Período de tempo durante o qual os concorrentes são parados pelos organizadores do evento, seja por qual motivo for.

1.15. Parque Fechado

É o local para onde o concorrente é obrigado a levar o veículo, como previsto no Regulamento Particular de Prova. No interior do Parque Fechado, apenas tem acesso as autoridades oficiais com funções específicas.

É proibida qualquer operação, reparação, a menos que seja autorizada pelos Comissários Técnicos ou pela regulamentação específica em vigor.

1.16. Serviço Proibido

O uso ou recebimento pela equipe de todos os materiais manufaturados, peças de reposição, ferramentas ou equipamentos que não os transportados no carro concorrente ou a presença de pessoal da equipe, conforme definido neste regulamento. Inclui reabastecimento, troca de pneus ou reparos. Infrações serão penalizadas, podendo levar à exclusão do evento.

1.17. Reconhecimento

Atividade que permite aos concorrentes percorrerem o itinerário do rally antes da competição, respeitando o cronograma, velocidade e número de passagens autorizadas. É proibido a utilização de carros de competição para esta atividade.

1.18. Adendo

Documento oficial, que faz parte integrante da prova, e que é destinado a modificar, precisar ou complementar o Regulamento Particular de Prova.

Os Adendos devem ser numerados, datados com horário e assinados.

Os Adendos serão publicados:

- Pelos organizadores, até o início das verificações técnicas;
- Pelos Comissários Desportivos do evento durante o desenrolar da competição, com exceção para as modificações de itinerário, que poderão ser feitos pelo Diretor de Prova.

1.19. Comunicado

Documento oficial de caráter informativo, emitido pela CBA, pelos Comissários Desportivos ou pelo Diretor de Prova, podendo ser de forma eletrônica, visando transmitir informações, instruções ou esclarecimentos.

1.20. Decisão

Documento oficial emitido pelos Comissários Desportivos, contendo as conclusões formais a respeito de julgamentos, protestos, investigações, infrações ou quaisquer assuntos sob sua competência. Uma decisão pode conter penalidades, podendo estar sujeita a recurso conforme o Código Desportivo do Automobilismo.

1.21. Notificação

Forma oficial de comunicação entregue pela organização ou pelos oficiais de prova aos competidores ou membros da equipe, informando sobre decisões, penalidades, instruções, modificações ou quaisquer informações relevantes. Pode ser entregue em papel ou por meios eletrônicos aprovados e tem valor legal.

1.22. Cartela de controle

Cartela destinada a recolher os vistos e a anotação dos tempos registrados nos diferentes controles previstos no itinerário.

1.23. Concorrente

Pessoa física ou jurídica, inscrita num evento e responsável perante a Organização. O concorrente, no ato da inscrição, declara conhecer a regulamentação aplicável, e responde por todos os atos praticados por si ou pelos membros da sua equipe, violadores dessa regulamentação.

1.24. Tripulação

Uma tripulação é composta por 02 (duas) pessoas a bordo de cada veículo. Os dois membros da tripulação serão designados como piloto e navegador e deverão, obrigatoriamente, serem detentores da Cédula Desportiva da CBA válida para o ano em curso e para o tipo de evento em questão.

1.25. Piloto

Pessoa física responsável pela condução do veículo, devendo ser portador de Cédula Desportiva Automobilística concedida pela CBA e da Carteira Nacional de Habilitação.

1.26. Navegador

Pessoa física inscrita como segundo tripulante de um veículo, devendo ser portador da Cédula Desportiva Automobilística concedida pela CBA.

1.27. Equipe

Conjunto formado por piloto, navegador e pessoal de apoio técnico, inscritos sob uma mesma estrutura e nome de equipe. Todos os membros da equipe estão sujeitos às disposições do regulamento e à autoridade dos oficiais da prova.

1.28. Zona de Midia

Área estabelecida para entrevistas antes do controle de horário na entrada do Parque de Serviço, Reagrupamentos, Apoios Remotos ou chegada da última especial.

1.29. Placas de Controle

	Início da Zona de Controle (Largada)
	Posto de Controle de Horário de Largada
	Largada da Prova Especial
	Fim da Zona de Controle
	Início da Zona de Controle (Chegada)
	Fim da Prova Especial
	STOP – Controle de Horário de Chegada
	Início da Zona de Reabastecimento
	Fim da Zona de Reabastecimento
	Ponto de Rádio
	Ambulância
	Início da Zona de Apoio

	Fim da Zona de Apoio
	Início da Zona de Mídia
	Fim da Zona de Mídia
	Slow Zone a 100 metros
	Início da Slow Zone (acompanhada da velocidade máxima)
	Chicane
	Início da Zona de Controle de Passagem
	Controle de Passagem

2. OFICIAIS DE PROVA

2.1. Comissários

O colegiado de comissários sempre estará integrado por dois membros desportivos e um técnico. A FPR designará dois membros desportivos e um membro técnico. Deverá existir um vínculo de comunicação permanente entre os comissários e o diretor de prova. Durante a realização do Rally, pelo menos um dos comissários deverá estar nas proximidades do Diretor de Prova.

2.2. Diretor de Prova

É o responsável pela aplicação do Regulamento do Campeonato e do Regulamento Particular de Prova durante o decorrer da prova.

3. TRIPULAÇÃO

Uma tripulação será obrigatoriamente constituída por 02 (dois) membros.

O eventual abandono durante uma prova por um dos membros da tripulação, ou a admissão de um terceiro a bordo (salvo se para o transporte de um ferido), será comunicado aos Comissários Desportivos, que excluirão a tripulação da prova.

3.1. Segurança da Tripulação

3.1.1. Durante todo o decorrer das Provas Especiais, é obrigatório, para ambos os concorrentes o uso de:

A - Vestuário completo: macacão de competição, assim como luvas (facultativas para os navegadores), balaclava e sapatilhas, homologados em conformidade com a norma FIA.

B - Capacete: em conformidade com uma das normas das listas técnicas nº 25 e 41 do Anexo “J” ao CDI;

C - A utilização do dispositivo de retenção da cabeça (Hans) aprovado através da lista técnica nº 29 do Anexo “J” ao CDI.

D – Recomendado vestuário interior / *underwear* completo: calça, camisa manga longa e meias em conformidade com o Capítulo III, do Anexo L - FIA, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27).

3.2. Comportamento

3.2.1. As tripulações devem sempre se comportar de maneira esportiva.

3.2.2. Quando os carros estiverem sujeitos às regras de parque fechado, os carros só poderão ser movidos por equipes e oficiais; em todos os outros momentos, qualquer pessoa poderá empurrar um carro manualmente. Exceto por sua própria força e manualmente, qualquer outra forma de mover um carro é proibida ou permitida neste Regulamento. Excepcionalmente, em Especiais, os carros poderão ser rebocados ou empurrados para trazê-los de volta à estrada ou para liberar o percurso da prova.

3.2.3. As equipes devem sempre dirigir na direção da especial (exceto nas manobras de retorno).

3.2.4. Em um trecho de estrada que seja uma via pública e no início de uma etapa, um carro de competição só poderá ser conduzido com quatro rodas e pneus que girem livremente. Qualquer carro que não esteja em conformidade com este artigo será considerado como retirado de circulação. No caso de descumprimento, uma penalidade adicional poderá ser imposta pelos Comissários.

3.2.5. A condução em competição com um para-brisas gravemente danificado e obstruindo significativamente o campo de visão do piloto é proibida. A tripulação em questão poderá ser proibida de continuar na competição conforme instrução dos Comissários Desportivos.

- 3.2.5.1. A condução em uma prova especial sem para-brisas somente será permitida se os membros da tripulação usarem óculos de proteção ou um capacete fechado com viseira fechada. Em qualquer um dos casos acima, a polícia poderá, no entanto, parar o carro e impedi-lo de circular em virtude das leis de trânsito.
- 3.2.6. Qualquer competidor alcançado por outro deve se deixar ultrapassar. A disposição para se deixar ultrapassar deve ser indicada pela seta (pisca-pisca) apropriado (ex: seta para esquerda significa que o carro ultrapassado permanecerá do lado esquerdo da estrada).
- 3.2.6.1. A equipa ultrapassada deve fazer o possível para facilitar a manobra de ultrapassagem, preferencialmente parando em um local seguro. As equipes são responsáveis por garantir que nenhum competidor seja posto em risco durante a ultrapassagem.

4. MODALIDADES GERAIS

4.1. Campeonato

- 4.1.1. O Campeonato Paranaense de Rally de 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 CBA.
- 4.1.2. O resultado do campeonato é a soma de pontos obtido por cada competidor em cada prova.
- 4.1.3. O calendário oficial será divulgado por meio de comunicado antes do início da temporada.

4.2. Campeonato de Pilotos e Navegadores

- 4.2.1. O Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade será disputado por pilotos e navegadores individualmente, respeitadas as suas categorias, conforme calendário divulgado.

5. VEÍCULOS

5.1. Veículos admitidos

- 5.1.1. Apenas poderão participar do Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade, os veículos que estejam em conformidade com as prescrições do Artigo 253 do Anexo “J” ao CDI ou veículos cujas características se enquadravam ao Anexo “J” vigente à época de sua preparação.
- 5.1.2. Todos os veículos deverão ter a sua Ficha Técnica CBA para verificações técnicas.
- 5.1.3. Os veículos homologados FIA, dentro da validade, ficam isentos da apresentação da Ficha Técnica CBA.
- 5.1.4. Os veículos serão enquadrados em suas categorias conforme artigo 5.3 deste regulamento.
- 5.1.5. Este regulamento é redigido em termos de autorização, portanto o que não está expressamente autorizado abaixo é proibido.

5.2. Generalidades

- Autorizada a remoção do sistema de ar-condicionado;
- Permitida instalação de tanque de combustível padrão FIA e todas as alterações necessária para seu funcionamento, incluindo modificação do piso;
- Permitida instalação de para-brisas com desembaçador elétrico;
- Permitida a inutilização do teto solar;
- Distância do solo: livre;
- Para os veículos equipados com injeção direta de combustível, é permitido a substituição, como também alterações necessárias para adaptação de um sistema de injeção indireta, mantendo a quantidade de bicos originais do veículo.
- Combustível é livre
- Filtro de ar é livre
- Coletor de escape é livre
- O conversor catalítico pode ser removido.

5.3. Categorias

5.3.1. O Campeonato será disputado nas seguintes categorias:

4x2 SUPER	Veículos de produção, com motorização até 1.6 aspirado. Rally 5 aspirado / Grupo N (até 1600)
4x2 PRO	Veículos de produção 4x2, com motorização até 2.0 aspirado ou até 1.0 turbo. Rally 5 turbo (até 1.0) / Rally 4 aspirado / Grupo A (até 1.6) / Grupo N (até 2.0)
4x2 FIA	Veículos de produção com homologação FIA ou homologação CBA com motorização até 1.4 turbo. Rally 4 / Rally 5 turbo / R2 / R3
4x4	Veículos com tração integral. Rally 2 / Rally 2 Kit / Rally 3 / NR4 / S2000 / R4 (VR4)
CLASSIC	Veículos de rally com mais de 30 anos
TODO TERRENO	Veículos de outras modalidades Todo Terreno dentro de seus respectivos regulamentos técnicos. Cross Country / Mitsubishi Cup / UTV

5.3.2. 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.

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

5.3.4. A ordem crescente das categorias para a divulgação e largada é a seguinte:

- 4x2 Super, 4x2 Pro, 4x2 FIA, 4x4, Classic, Todo Terreno

5.3.5. 4x2 Super

Veículos de produção originais, 4x2, com motores aspirados até 1.600cm³, cambio com sincronizados, sem bloqueio de diferencial. Estão autorizadas apenas as alterações abaixo relacionadas.

Categoria destinada apenas a pilotos não graduados.

5.3.5.1. Motores

- Os suportes e suas ancoragens na carroceria são livres, desde que o ângulo e a posição do motor dentro de seu compartimento não sejam modificados.
- Motores aspirados até 1.600cm³
 - Comando de válvulas homologado
 - Permitido o uso de polias reguláveis
 - Corpo de borboleta original
 - Válvulas originais
 - Junta do cabeçote livre
 - Taxa de compressão: até 13,5:1
 - Os injetores são livres, desde que mantendo a quantidade original
 - Pistões originais até 0,50
 - Bielas originais
 - Virabrequim original
 - O volante do motor pode ser aliviado em até 15%

5.3.5.2. Cambio

- Cambio original com sincronizado, sendo permitida a homologação de outros câmbios derivados de veículos de série.
- Relação final livre
- Proibido o uso de cambio de engate rápido ou sequencial
- Mecanismo e disco de embreagem de série. Disco de embreagem é livre.

5.3.5.3. Suspensão

- Livre para molas e amortecedores
- Os pontos de fixação originais devem ser mantidos

5.3.5.4. Peso Mínimo

É o peso real do veículo, sem piloto nem copiloto, nem o seu equipamento e com no máximo 1 roda sobressalente. No caso em que 2 rodas sobressalentes são transportadas no veículo, a segunda roda terá de ser retirada antes de efetuar a pesagem.

- Veículos até 1.600cm³: 1.030kg

5.3.6. 4x2 PRO

Veículos de produção, 4x2, com motores aspirados até 2.000cm³ ou sobrealimentados até 1.067cm³, cambio de engate rápido e diferencial autoblocante. Estão autorizadas apenas as alterações abaixo relacionadas.

Os veículos devem possuir ficha técnica homologada junto a CBA.

5.3.6.1. Motores

- Os suportes e suas ancoragens na carroceria são livres, desde que posição do motor dentro de seu compartimento não sejam modificados.
- Motores aspirados até 1.600cm³
 - Comando de válvulas homologado
 - Permitido o uso de polias reguláveis
 - Corpo de borboleta original
 - Permitido retrabalho dos dutos do cabeçote
 - Permitido retrabalho nas sedes e ângulos de válvulas
 - Junta do cabeçote livre
 - Taxa de compressão: até 15:1
 - Os injetores são livres, desde que mantendo a quantidade original
 - Pistões livres
 - Bielas originais
 - Virabrequim original
 - O volante do motor pode ser aliviado em até 15%
- Motores aspirados até 2.000cm³
 - Comando de válvulas homologado
 - Permitido o uso de polias reguláveis
 - Junta do cabeçote livre
 - Corpo de borboleta original
 - Taxa de compressão: até 15:1
 - Os injetores são livres, desde que mantendo a quantidade original
 - Pistões originais ou homologados
 - Bielas originais
 - Virabrequim original
 - O volante do motor pode ser aliviado em até 15%
- Motores sobrealimentados até 1.067cm³
 - O sistema de sobrealimentação original tem de ser mantido. (ex. Não é permitido substituir um turbocompressor por supercharger)
 - Nenhum dispositivo de sobrealimentação adicional em relação ao original é autorizado.
 - O turbo compressor deve ser original.
 - Watercooler pode ser substituído por intercooler, com tamanho máximo 000, instalado na parte frontal do veículo. As fixações e ligações são de conexão livre.
 - Proibido sistema de pulverização de água no intercooler.
 - Comando de válvulas original
 - Cabeçote original
 - Junta do cabeçote livre
 - Permitido o uso de polias reguláveis
 - Os injetores são livres, desde que mantendo a quantidade original

- Taxa de compressão: até 10,5:1
- Pistões originais ou homologados
- Bielas originais
- Virabrequim original
- O volante do motor pode ser aliviado em até 15%

5.3.6.2. Cambio

- Permitido o uso de cambio com engate rápido
- Proibido o uso de cambio sequencial
- Relação final livre
- Permitido o uso de diferencial autoblocante
- Mecanismo e disco de embreagem de série. Disco de embreagem é livre.

5.3.6.3. Suspensão

- Livre para molas e amortecedores
- Os pontos de fixação originais devem ser mantidos

5.3.6.4. Peso Mínimo

É o peso real do veículo, sem piloto nem copiloto, nem o seu equipamento e com no máximo 1 roda sobressalente. No caso em que 2 rodas sobressalentes são transportadas no veículo, a segunda roda terá de ser retirada antes de efetuar a pesagem.

- Veículos aspirados até 1.600cm³: 1.030kg
- Veículos aspirados até 2.000cm³: 1.080kg
- Veículos sobrealimentados até 1.067cm³: 1.030kg

Fica autorizada a substituição do motor original do veículo por uma versão sobrealimentada ou aspirada de produção, desde que utilizado um motor de mesma marca do veículo em questão.

Essa modificação é autorizada a modelos com até 10 anos de fabricação, sendo permitido um *facelift*.

Veículos que passaram por essa modificação e têm sua ficha técnica homologada pela CBA em anos anteriores, também são aceitos.

Todas as modificações devem ser homologadas através de ficha técnica CBA.

5.3.7. 4x2 FIA

Veículos de produção, 4x2, com homologação FIA, com motores aspirados até 2.000cm³ ou sobrealimentados até 1.333cm³, ou com motores até 1.400cm³ homologados pela CBA, cambio de engate rápido ou sequencial e diferencial autoblocante.

Estes veículos devem seguir o artigo 260 do Anexo J do CDI na íntegra.

5.3.8. 4x4

Veículos com tração integral original (NR4) ou preparados conforme o artigo 261 do Anexo J (Rally 2), artigo 260 do Anexo J (Rally 3), preparados por meio de kit de preparação homologado com motores sobrealimentados até 1.600cm³ (Maxi Rally / R4), sobrelimentados até 2.000cm³ (Proto) ou aspirados até 3.600cm³ (XRC), com cambio sequencial e bloqueio nos diferenciais.

Estes veículos devem seguir sua respectiva ficha de homologação na íntegra.

5.3.9. CLASSIC

Veículos 4x2 com mais de 30 anos de produção, com homologação vencida ou que não se enquadrem nas categorias acima, desde que autorizado pelos comissários.

5.3.10. TODO TERRENO

Veículos Todo Terreno derivados de outras modalidades como Rally Cross Country, Rally Raid, Rally Baja, Mitsubishi Cup e UTV.

Estes veículos devem seguir seu regulamento técnico de origem.

6. PNEUS

6.1. Generalidades de Pneus

6.1.1. Cada concorrente poderá utilizar uma quantidade determinada de pneus dependendo da categoria, por evento, conforme abaixo:

- Categoria 4x4 - 12 (doze) pneus;
- Categoria 4x2 FIA - 10 (dez) pneus;
- Categoria 4x2 PRO - 08 (oito) pneus;
- Categoria 4x2 Super - 06 (seis) pneus;
- Categoria CLASSIC – 08 (oito) pneus;
- Categoria TODO TERRENO - 08 (oito) pneus;

6.1.2. É proibido o uso de pneus com mousse e/ou cravos.

6.1.3. Os pneus deverão ter sulcos com profundidade de no mínimo 2 mm para pneus de terra e 1,6mm para pneus de asfalto.

6.1.4. Para eventos com piso de asfalto o modelo de pneu será informado pelo fornecedor oficial de pneus, não sendo permitido o uso de pneus 100% slick.

6.1.5. Para o uso de pneus de asfalto é permitida a utilização de rodas de até 02 (duas) polegadas maior que a original do veículo.

- 6.1.6. Caso haja modelo e marca de pneus obrigatórios para o campeonato, bem como o procedimento para aquisição dos pneus, será informado por meio de comunicado até o início do campeonato.
- 6.1.7. Fica permitido modificar os sulcos dos pneus seguindo as normas do fornecedor oficial.
- 6.1.8. No evento coincidente com o Campeonato Brasileiro de Rally, a marca e as quantidades de pneus acima definida, poderão ser alteradas.
- 6.1.9. Os pneus deverão ser entregues para a lacração durante a vistoria técnica do veículo. Os concorrentes só poderão utilizar os pneus que estiverem lacrados.
- 6.1.10. A qualquer momento durante o rally, poderão ser realizadas vistorias para verificar a conformidade dos pneus. Qualquer pneu não conforme será sinalizado aos Comissários Desportivos.

6.2. Pneus Sobressalentes

- 6.2.1. Os carros podem ser equipados com, no máximo, 2 rodas sobressalentes e devem transportar pelo menos uma roda sobressalente.
- 6.2.2. No caso de o competidor danificar mais pneus do que o limite da categoria durante a etapa, poderá solicitar aos comissários a liberação de pneus adicionais. Para cada pneu adicional será atribuída a penalização de 30 segundos no tempo total da prova.

7. COMPONENTES MECÂNICOS

7.1. Substituição do Motor

- 7.1.1. No caso de uma avaria do motor entre as verificações técnicas e o primeiro controle horário, a substituição do motor é autorizada, mas uma penalização de 5 minutos será aplicada pelo Comissário Técnico.
- 7.1.2. Além do acima exposto, o mesmo bloco do motor e a mesma carroceria devem ser utilizados desde a aprovação na inspeção até ao final do rally.

8. REQUISITOS ADICIONAIS PARA CARROS

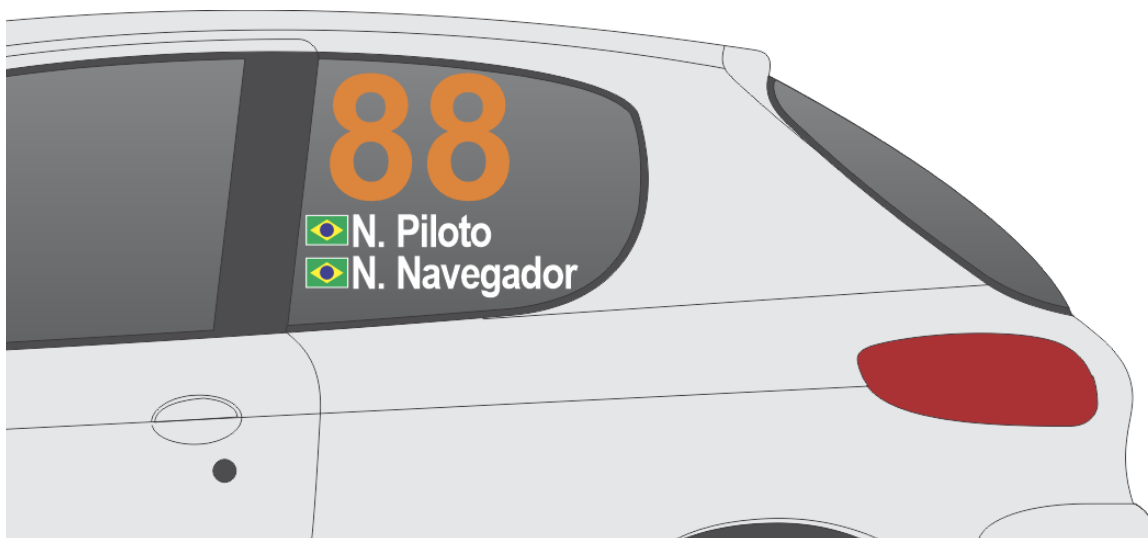
8.1. Câmeras de Bordo

- 8.1.1. É recomendado que todos os carros de rally tenham câmeras do bordo.

9. IDENTIFICAÇÃO

9.1. Identificação da tripulação

- 9.1.1. Todos os veículos deverão ser identificados por número de competição e nome da tripulação conforme o padrão FIA, acompanhados da bandeira do seu estado.
- 9.1.2. A numeração deverá ser solicitada ao RPMC ao início de cada ano, que levará em consideração a numeração já utilizada pelo Campeonato Brasileiro de Rally. Um arquivo modelo, assim como instrução para produção da identificação dos veículos está disponível para download no site do campeonato (www.rallypr.com.br), na seção "Regulamento".



- 9.1.3. 02 (dois) adesivos do número de competição com uma altura de 20 cm e largura do traço de pelo menos 2,5 cm, fonte Helvética Negrito ou Arial Black, em cor laranja fluorescente (PMS 804), que podem ser refletivos, devem ser aplicados na parte superior de cada uma das janelas laterais traseiras.
- 9.1.4. 02 (dois) adesivos do número de competição com 14 cm de altura e largura do traço de 02 cm, fonte Helvética Negrito ou Arial Black, em laranja fluorescente (PMS 804) deverão ser aplicados um no canto superior do para-brisas dianteiro do lado do navegador, e um no vidro traseiro no lado do navegador. Estes números poderão ser refletivos, e claramente visíveis da traseira, à altura dos olhos.
- 9.1.5. 01 (um) adesivo contendo o número de competição, com as dimensões de traço de 05 cm e altura de 28 cm, fonte Helvética Negrito ou Arial Black, devendo ser feito na cor preta sobre um fundo branco de 50 cm de largura por 38 cm de altura, deve ser afixado no teto do veículo com a parte superior virada para frente do veículo.
- 9.1.6. Os nomes da tripulação deverão ser fixados na janela lateral traseira em ambos os lados do carro, adjacente ao número da competição, contendo a bandeira do estado do competidor, a inicial do nome em letra maiúscula "." e o sobrenome com a primeira letra maiúscula e o resto em minúsculas, com 6 cm de altura (letras maiúsculas) com uma largura de linha de 1,0 cm.
- 9.1.7. O nome do Piloto será colocado no topo de ambos os lados do carro.

10. PUBLICIDADE

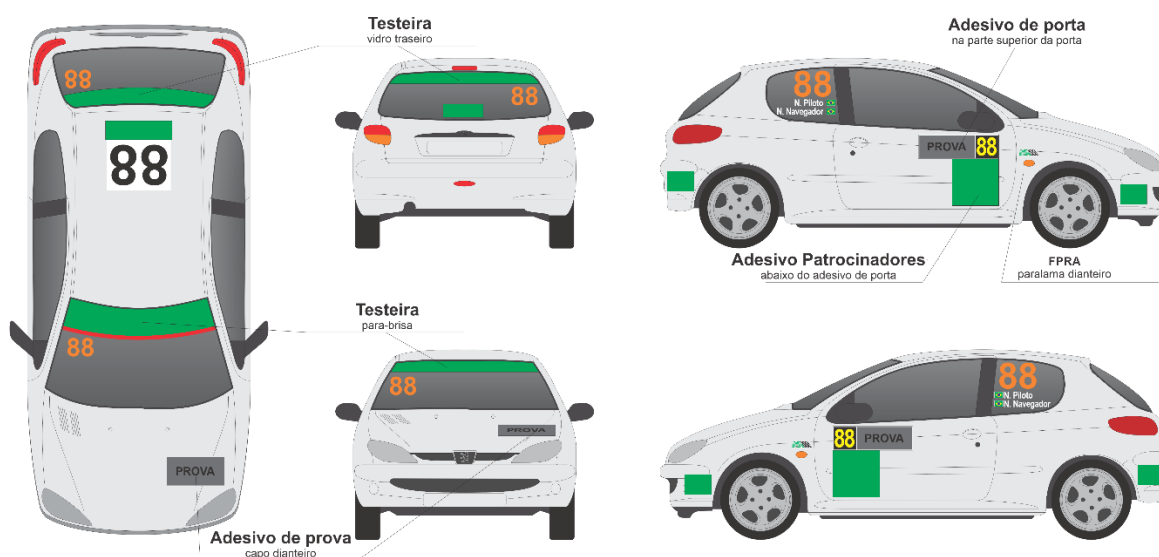
10.1. Veículos

10.1.1. Os concorrentes poderão, livremente, afixar toda a publicidade nos seus veículos, desde que:

- Seja autorizada pelas Leis nacionais e pelos Regulamentos da FIA e da CBA;
- Não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;
- Não seja de natureza política ou religiosa;
- Não colida com os espaços destinados aos adesivos e números de competição;
- Não impeça a visibilidade através dos vidros.

Dúvidas sobre o conteúdo dos adesivos, a interpretação e os casos omissos serão julgadas e decididas pelos Comissários Desportivos.

10.1.2. Deverão ser reservados para o Organizador e Promotor os seguintes espaços, para a afixação de adesivos nos veículos dos concorrentes:



Legenda:

Área Reservada Organização

Identificação por categoria

4x4	4x2 SUPER
4x2 FIA	CLASSIC
4x2 PRO	TODO TERRENO

10.1.3. 02 (dois) adesivos para as portas dianteiras, conforme padrão FIA com as medidas de 67 cm de comprimento por 17 cm de altura, incluindo uma margem branca de 01 cm de espessura a toda a volta. Nestes adesivos deverá ser colocado o número de competição dentro de uma “caixa” preta com as dimensões de 15 x 15 cm o qual deverá estar sempre colocado na parte dianteira do mesmo.

10.1.4. Os números deverão ser produzidos em amarelo fluorescente (PMS 803) com a altura de 15 cm e a largura do traço de 02 cm, sobre um fundo preto.

10.1.5. Abaixo dos adesivos de porta, uma área vertical com 35cm de largura por toda altura da porta é obrigatória e exclusivamente reservada à publicidade do Organizador.

Parágrafo primeiro - Cada um dos adesivos deverá ser afixado horizontalmente junto à parte mais avançada de cada uma das portas dianteiras com o número sempre colocado à frente. A parte superior do mesmo deverá estar afixada entre 02 a 04 cm abaixo da linha inferior da janela.

Parágrafo segundo - Nenhuma inserção além da própria cor (ou plotagem) do carro poderá estar colocada a menos de 05 cm de distância dos adesivos das portas.

10.1.6. 01 (um) adesivo a ser afixado no vidro traseiro com as dimensões obrigatórias de 30 cm de largura por 10 cm de altura reservado para a publicidade do Organizador. Este adesivo deverá ser colado na parte superior do vidro traseiro (à esquerda ou à direita conforme defina o Regulamento Particular de Prova).

10.1.7. 01 (um) adesivo logo acima, e 01 (um) adesivo logo abaixo do número do teto, com as dimensões de 50 cm de largura por 14 cm de altura, reservado ao Organizador/Campeonato.

10.1.8. 01 (um) adesivo com o logo da prova no capô dianteiro, cujas dimensões não poderão exceder as de um retângulo com 43 cm de largura por 21,5 cm de altura, incluindo já o número de competição.

10.1.9. 04 (quatro) espaços de 33,5x10 cm nos quatro cantos do carro, sendo 2 (dois) no para-choque dianteiro e 2 (dois) no para-choque traseiro, para patrocinadores do campeonato.

10.1.10. 02 (dois) espaços de 15 x 15 cm nos para-lamas dianteiros para identificação da Confederação/Federação.

10.1.11. 01 (um) espaço no para-brisa dianteiro (testeira), de 130 x 30 cm reservado ao Campeonato.

10.1.12. 01 (um) espaço no vidro traseiro, de 130 x 15 cm reservado ao Organizador.

10.1.13. A constatação da falta de publicidade durante ou no final do evento / prova, implicará em multa no valor de até 10 (dez) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante.

10.1.14. Caso o(os) adesivo(s) caiam por motivos outros, chuva, barro etc., o concorrente deverá informar à Organização que deverá lhe fornecer outro.

10.1.15. Caso o concorrente seja patrocinado por uma empresa com marca conflitante com a de um dos patrocinadores do evento ou do campeonato, ele deverá apresentar o contrato de patrocínio com a empresa. Para ser dispensado de fixar a publicidade do patrocinador da prova ou campeonato que venha a representar conflito, o competidor deverá realizar o pagamento de 04 (quatro) vezes o valor da inscrição de sua categoria.

11. EVENTO

11.1. Parque de Apoio

- 11.1.1. O local definido como centro do rally deve ser localizado em local amplo, de fácil acesso e conhecimento do público local, com espaço para instalação das equipes, demais necessidades de prova e, principalmente, pensando no acesso do público.
- 11.1.2. As equipes inscritas deverão respeitar os espaços determinados pelo organizador bem como os horários para montagem de suas estruturas. Este deverá ser previsto no Regulamento Particular de Prova.
- 11.1.3. Os veículos da equipe devem ser estacionados dentro da sua área e devem estar identificados. Veículos não estacionados totalmente dentro da área de box da equipe devem ser estacionados em uma área de estacionamento, adjacente, com acesso a pé ao parque de apoio.
- 11.1.4. Organizador deve fornecer as instalações necessárias para as equipes com espaço plano, ponto de energia elétrica, ponto de água e banheiros aptos ao banho dos mecânicos, bem como demais necessidades previstas no caderno de encargos.

11.2. Cronograma

Todos os eventos poderão seguir a seguinte programação:

- 5ª feira (das 14h às 20h) - verificações administrativas e técnicas / reconhecimentos / treino / evento promocional;
 - 6ª feira - verificações administrativas e técnicas / reconhecimentos / shakedown / treino / qualificação / evento promocional / super especial / prova;
 - Sábado - verificações administrativas e técnicas / reconhecimentos / largada promocional / super especial / prova / premiação;
 - Domingo - prova / super especial / premiação.
- 11.2.1. A cerimônia do pódio deve ser realizada no prazo de até 30 minutos após o horário ideal de chegada do último carro no Parque Fechado Final.

11.3. Itinerário

- 11.3.1. O percurso total de provas especiais que integram uma etapa deverá ser superior a 60 (sessenta) e inferior 150 (cento e cinquenta) quilômetros divididos em um fim de semana.
- 11.3.1.1. No caso de uma Super Especial realizada no dia anterior ao primeiro dia de prova, valendo tempo acumulado para o rally, a mesma deverá fazer parte do primeiro dia.
- 11.3.2. A quilometragem máxima entre os Parques de Serviços e ou reabastecimentos não poderá ser superior a 60 (sessenta) km, incluindo-se os deslocamentos e as Provas

Especiais. Sendo maior, deverá ser prevista uma zona de reabastecimento para os veículos de competição.

11.4. Provas Especiais

- 11.4.1. As Provas Especiais são provas de velocidade em estradas fechadas para esse fim exclusivo.
- 11.4.2. Para as Provas Especiais, a cronometragem será sempre efetuada ao décimo de segundo.
- 11.4.3. A distância máxima de uma Prova Especial é de 40 km (quarenta quilômetros). E a distância mínima de 5 km (cinco quilômetros) exceto Super Especial, que a distância mínima será de 1,5 Km (hum mil e quinhentos metros).
- 11.4.4. Cada Evento deverá ter no mínimo 02 (duas) Provas Especiais diferentes e as mesmas poderão ser repetidas no máximo 04 (quatro) vezes. Super Especial não conta como uma das 2 (duas) especiais necessárias.
- 11.4.5. A superfície das provas especiais deve permanecer a mesma durante um rally. No entanto, um mesmo evento poderá incluir simultaneamente Provas Especiais em pisos de asfalto quando um rally de terra, ou vice-versa, desde que o piso adicional não ultrapasse 10% do piso principal.
 - 11.4.5.1. No caso de uma Prova Especial exceder os 10%, deverá ser precedida de um Parque de Serviços, de 45 (quarenta e cinco) minutos.
 - 11.4.5.2. Uma prova superespecial pode ter superfícies diferentes.
- 11.4.6. Poderão ser incluídas no evento, provas especiais que tenham sentido contrário conforme especificado no Livro de Bordo. Porém, deverão ser previsto horários de reconhecimento diferentes para cada sentido.
- 11.4.7. A velocidade média nos deslocamentos será deixada a critério dos organizadores, mas deverá estar de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e com as Normas em vigor no país.
- 11.4.8. A velocidade média máxima autorizada para cada Prova Especial não poderá exceder os 130 km/h. A Prova Especial que exceder a velocidade média máxima autorizada, somente poderá ser incluída em um próximo evento com a criação de chicanes.
- 11.4.9. Para garantir a segurança do público e competidores, um protocolo de fechamento da especial deve ser realizado. Este protocolo deve ser informado ao público junto com a divulgação do evento.
- 11.4.10. Início e final das especiais, bem como todo ponto de junção de estradas devem ser fechados com fita e contar com 2 (duas) pessoas com rádio para comunicação com a direção de prova.
- 11.4.11. É proibido aos concorrentes circularem em sentido contrário ao das Provas Especiais, salvo caso fortuito ou de força maior devidamente justificáveis e aceito pelos comissários desportivos. No caso de infração a esta regra os concorrentes poderão ser excluídos / desclassificados da prova.

11.5. Super Especiais

- 11.5.1. O regulamento relativo à execução, ordem de partida e intervalos de tempo de uma etapa super especial estão inteiramente a critério do organizador. No entanto, esta informação deve ser incluída no Regulamento Particular de Prova.

11.6. Power Stage

- 11.6.1. O Power Stage é uma prova especial que vale 1 (um) ponto extra no resultado da etapa para a dupla vencedora em cada categoria.
- 11.6.2. Será válida como Power Stage a última prova especial programada na Tabela de Marcha. Em caso de cancelamento da prova especial programada como Power Stage, não haverá ponto extra.
- 11.6.3. Em caso de empate no Power Stage, o ponto extra será atribuído a todas as duplas empatadas.
- 11.6.4. Para fins de atribuição do ponto adicional deve ser considerado o tempo da especial, mais qualquer outra penalidade de tempo acumulada nesta especial, incluindo eventual penalidade de queima de largada.
- 11.6.5. Se o Power Stage for definitivamente interrompido antes que todos os competidores tiverem a oportunidade de concluir a especial, os Comissários podem decidir que nenhum ponto seja atribuído para o Power Stage.

11.7. Shakedown

- 11.7.1. Um estágio de Shakedown pode ser organizado com o propósito de ser tanto uma oportunidade de mídia e promocional quanto para os concorrentes testarem seus carros. É opcional para o organizador incluir o Shakedown no programa do rally.
- 11.7.2. O Shakedown deve ser executado como se fosse um estágio durante o rally e incluir todas as medidas de segurança apropriadas. O trecho deve ser representativo para o rally.
- 11.7.3. O Shakedown pode ser executado usando uma super especial, especial ou parte de uma especial do itinerário do rally.
- 11.7.4. A superfície do Shakedown deve ser a mesma que a superfície da maioria dos estágios especiais.
- 11.7.5. Antes do Shakedown, os carros devem passar pela vistoria técnica.

11.8. Chicane

- 11.8.1. Uma chicane pode ser instalada para lidar com uma situação relacionada a segurança. Os competidores devem percorrer uma sucessão de curvas artificiais para reduzir sua velocidade.
- 11.8.2. Qualquer chicane deve ser mencionada no Plano de Segurança e no Livro de Bordo. Deve ser sinalizada com as respectivas placas. A sinalização e as marcas que mostram a posição

completa dos elementos da chicane devem ser colocadas antes do início do reconhecimento.

- 11.8.3. Um Juiz de Fato deve ser colocado na chicane para relatar qualquer infração, constituída pelo deslocamento de pelo menos um dos elementos da chicane. Cada infração será penalizada com 10 segundos.

11.9. Slow Zone (Zona Lenta)

- 11.9.1. Uma Slow Zone (Zona Lenta) pode ser estabelecida para atender a uma situação excepcional relacionada à segurança do público. Os competidores devem então manter sua velocidade abaixo da velocidade máxima definida para toda a Zona de Lentidão.
- 11.9.2. Qualquer Zona Lenta deve ser mencionada no Plano de Segurança e no guia de trânsito. Deve ser implementada com a respectiva sinalização. A sinalização deve ser instalada antes do início do reconhecimento.
- 11.9.3. O organizador deve obter a confirmação por escrito do fornecedor do sistema de rastreamento de segurança de que a cobertura é suficiente para monitorar a evolução permanente dos competidores na SZ.
- 11.9.4. Deve ter entre 500 e 1000 metros de extensão. A velocidade máxima na Zona Lenta pode ser de 30, 50 ou 70 km/h.
- 11.9.5. É altamente recomendado que um sistema de backup (células de cronometragem ou câmeras com registro de tempo) meça o tempo gasto por um competidor na SZ, no caso de um mau funcionamento do sistema de rastreamento de segurança.
- 11.9.6. A velocidade dos competidores é registrada durante toda a Zona Lenta. Qualquer excesso de velocidade será penalizado da seguinte forma:
- De 1 a 5 km/h: 10 segundos por pulso
 - De 6 a 10 km/h: 20 segundos por pulso
 - 11 km/h ou mais: 1 minuto por pulso
 - No caso de o competidor atingir o dobro da velocidade estipulada: desclassificação

11.10. Carros de Segurança

- 11.10.1. Os carros de segurança têm a função de transmitir a situação das especiais para a direção de prova e informar o público sobre o andamento do evento. Estes devem ser identificados com adesivos de prova e numeração no padrão do campeonato, além de dispor de giroflex com sirene.
- 11.10.2. Os carros de segurança devem fazer todo o percurso da prova, preferencialmente respeitando os horários de controle com seu respectivo tempo adiantado, e jamais percorrer o trecho mais de uma vez para não confundir o espectador.

Regulamento Desportivo FIA, Anexo III – 5.4.4(d) e 5.4.6(f) & Anexo H

c) Os Carros de Segurança não devem ser conduzidas por pilotos prioritários FIA ou por um piloto que tenha abandonado o rally.

d) Os pilotos e navegadores das viaturas zero têm de ter uma experiência considerável em rallies, que lhes permita conduzir com total segurança a velocidades moderadas, e devem ser capazes de dar ao diretor de prova todas as informações e comentários em relação às condições da estrada. Os Carros de Segurança também devem verificar os relógios dos controles e a familiaridade dos controladores com os procedimentos das cartelas.

- 11.10.3. O carro S1 é o primeiro a fazer a verificação sobre os fechamentos das estradas. Este deve passar por volta de 1 (uma) hora antes da largada da especial.
- 11.10.4. Carro 000 (triplo zero) percorre as provas especiais 60/45 minutos antes da largada do primeiro carro, informando sobre o fechamento da estrada, verificando os pontos de fechamento e presença de público.
- 11.10.5. Carro 00 (duplo zero) percorre as provas especiais aproximadamente 30 minutos antes da largada do primeiro carro confirmando o fechamento e posicionamento do público.
- 11.10.6. Carro 0 (zero) percorre as provas especiais antes da largada do primeiro carro. O tempo anterior a largada do primeiro carro fica a critério do diretor de prova conforma local e distância da especial, sendo aconselhado 10/15 minutos antes da largada da especial.
- 11.10.7. É aconselhável que o carro 0 seja um carro de rally.
- 11.10.8. Os carros 00, 000 e Vassoura devem ser carros de produção identificados. Evitar jipes e veículos demasiadamente adesivados.
- 11.10.9. Em caso de paralisação da prova especial por mais de 15 minutos, o carro 0 deverá passar novamente pelo trecho a fim de informar que os carros de competição estão vindo. No caso de paralisação por mais de 25 minutos, o carro 00 e o carro 0 deverão passar novamente.
- 11.10.10. Após o último carro de competição, um carro V (vassoura) deverá percorrer a prova especial informando o público que a estrada está liberada.
- 11.10.10.1. O carro vassoura deverá apenas informar a organização sobre a necessidade de enviar a equipe de resgate, e não parar para resgatar. Ao final de cada especial, recolher as cartelas e protocolos da especial para entregar a direção de prova.
- 11.11. A organização não é responsável pelo resgate dos concorrentes que tiveram problemas na Prova Especial, sendo que eventual guincho da organização tem como objetivo, na medida do possível, retirar os veículos que estejam obstruindo total ou parcialmente a estrada, levando-os para fora da SS (largada ou chegada), cabendo então às equipes destes concorrentes buscar os veículos nestes pontos. Excepcionalmente, com autorização do diretor de prova e/ou dos comissários desportivos, as equipes de apoio poderão entrar na SS para retirar os veículos avariados devendo estar fora do trecho em até 45 (quarenta e cinco) minutos antes da próxima largada, sob pena de até exclusão dos concorrentes.

11.12. Zonas de Controle

- 11.12.1. Os postos de largada e chegada deverão falar entre si e com a Direção de Prova através de rádio. O mesmo sinal deverá estar disponível na secretaria de prova, sala dos comissários e sala de imprensa.
- 11.12.2. Em cada posto de controle deverá estar disponível 1 (uma) tenda com 1 mesa e 3 cadeiras, além de 1 (um) extintores de incêndio.
- 11.12.3. Todos os controles, compreendendo os controles horários e de passagem, zonas de controle de partida e chegada das Provas Especiais, pontos "Stop", reagrupamentos e neutralizados, estarão sinalizados por meio de placas.
- 11.12.4. A sinalização das zonas de controle de largada será efetuada pelas 04 (quatro) seguintes placas:



20 – 30
metros



10 – 15
metros



20 – 30
metros



- O início da zona de controle estará sinalizado por uma placa de fundo amarelo com um cronometro;
- A uma distância mínima de 20 metros, a localização do posto de controle estará indicada por uma placa idêntica de fundo vermelho;
- A uma distância mínima de 10 metros, o ponto efetivo de largada onde estará a fotocélula;
- O final da zona de controle, 20 metros mais adiante, estará indicado por uma placa de fundo bege com três listras negras transversais.

- 11.12.5. A sinalização das zonas de controle de chegada será efetuada pelas 04 (quatro) seguintes placas:



25
metros



100
metros



25
metros



- O início da zona de controle estará sinalizado por uma placa de fundo amarelo com uma bandeira quadriculada;
- A uma distância mínima de 25 metros, indicada por uma placa de fundo vermelho com uma bandeira quadriculada, o ponto da tomada de tempo;
- A uma distância mínima de 100 metros, o controle de chegada, também chamado de STOP, estará indicado por uma placa de fundo vermelho e o texto STOP. Esta distância pode ser maior, sempre condizente com a velocidade estimada da chegada dos carros de competição;

- O final da zona de controle, 25 metros mais adiante, estará indicado por uma placa de fundo bege com três listas negras transversais.
- 11.12.6. Os postos de controle começarão a funcionar 30 (trinta) minutos antes da hora de passagem do primeiro concorrente.
- 11.12.7. Salvo decisão em contrário do Diretor de Prova, os postos de controle encerrarão seu trabalho 15 (quinze) minutos após a hora ideal do último concorrente, aumentada do tempo que leva à exclusão.
- 11.12.8. Os concorrentes são obrigados a seguir as instruções dos Oficiais encarregados de qualquer posto de controle. O desrespeito de tais instruções será comunicado aos Comissários Desportivos, que poderão aplicar uma das penalidades previstas no CDA.

11.13. Eventos Promocionais / Diferenciados

- 11.13.1. Rally Sprint, Super Prime, Rally Cross e outros eventos promocionais poderão ser considerados como etapa do Campeonato Paranaense de Rally, desde que respeitem o formato da modalidade, podendo ser realizados em apenas 1 (uma) especial, com qualquer quilometragem e repetida 3 vezes ou mais.
- 11.13.2. Caso algum desses eventos diferenciados seja definido como etapa do campeonato, deverá ser divulgado antes do início da temporada e trazer no RPP todos os detalhes do seu funcionamento.

12. PROMOCIONAL

12.1. Definições Gerais

- 12.1.1. Toda divulgação do evento deve ser realizada em conjunto com o RPMC a fim de obter o melhor resultado para o campeonato, respeitando o tempo de divulgação de cada evento a fim de não interferir na divulgação de outro.
- 12.1.2. A organização poderá realizar um evento promocional na sexta-feira que antecede as competições, seja largada promocional, street stage ou super prime, com objetivos de divulgação e aproximação do público do evento.
- 12.1.3. Esta programação deverá ser realizada em local público e grande concentração de pessoas.
- 12.1.4. A participação de todos os concorrentes é obrigatória e deverão estar usando macacão de competição e, no caso de super especial, indumentária completa.
- 12.1.5. No caso de o competidor não participar de algum dos eventos promocionais da etapa, será penalizado em 03 (três) UPs, além das eventuais penalizações previstas no presente regulamento.

12.2. Largada Promocional

- 12.2.1. Evento de apresentação dos competidores para o público presente, objetivando fins promocionais, realizado na noite anterior ao início das provas especiais.
- 12.2.2. O intervalo de largada e a ordem da largada promocional ficam a critério do organizador. O horário e o local de qualquer cerimônia devem ser indicados no Regulamento Particular de Prova.
- 12.2.3. Caso um competidor não possa participar da largada promocional com seu carro de competição, será permitido que ela inicie o restante do rally no horário de largada estipulado, desde que os Comissários sejam notificados e o carro esteja aprovado nas verificações necessárias. A dupla em questão ainda deverá comparecer à largada promocional vestindo macacão e no horário devido.

12.3. Super Prime

- 12.3.1. Evento de competição em arena, onde os carros largam de dois em dois.
- 12.3.2. Um Super Prime poderá ser válido como uma Prova Especial e para a somatória dos tempos acumulados de prova, respeitando o limite mínimo de quilometragem.
- 12.3.3. Caso o Super Prime não seja válido para os tempos acumulados de prova, não será exigida a utilização de pneus lacrados. Porém, deverão ser os mesmos especificados no regulamento.
- 12.3.4. No caso de um competidor abandonar o Super Prime, será outorgado o melhor tempo da categoria acrescido de 1 (um) minuto.

12.4. Street Stage

- 12.4.1. Uma prova especial em trecho urbano e central da cidade sede da etapa, objetivando fins promocionais. Esta prova especial poderá ser válida para a somatória dos tempos acumulados de prova, respeitando o limite mínimo de quilometragem.
- 12.4.2. Caso o Street Stage não seja válido para os tempos acumulados de prova, não será exigida a utilização de pneus lacrados. Porém, deverão ser os mesmos especificados no regulamento.
- 12.4.3. No caso de um competidor abandonar o Street Stage, será outorgado o melhor tempo da categoria acrescido de 1 (um) minuto.

12.5. Passageiro a Bordo do Shakedown

- 12.5.1. O Shakedown pode ser utilizado para fins promocionais, levando convidados para uma volta rápida.
- 12.5.2. Qualquer passageiro a bordo do carro durante o Shakedown que não estiver inscrito no rally deve ter assinado um termo de responsabilidade fornecido pelo organizador ou pelo Promotor.

- 12.5.3. O passageiro deve usar todo o equipamento de segurança e em conformidade com o Anexo L. (Capacete homologado, macacão, dispositivo de retenção de cabeça e ter seu cinto de segurança corretamente apertado). Qualquer infração será penalizada.

13. REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA

13.1. Regulamento Particular de Prova

- 13.1.1. O Regulamento Particular de Prova deverá estar inteiramente de acordo com todas as disposições regulamentadas pelo:
- Código Desportivo Internacional – CDI;
 - Código Desportivo do Automobilismo - CDA;
 - Presente Regulamento Desportivo.
- 13.1.2. O Regulamento Particular de Prova deve mencionar explicitamente todas as disposições, locais, horários e condições suplementares, as quais devem estar de acordo com os textos regulamentares.
- 13.1.3. O Regulamento Particular de Prova deverá ser publicado com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data do início do evento no site do campeonato.

13.2. Modificações do Regulamento - Adendos

- 13.2.1. O Regulamento Particular de Prova, depois de aprovado, apenas poderá ser modificado por Adendos que passarão a fazer parte integrante do Regulamento Particular de Prova.
- 13.2.2. Estes Adendos deverão afixados na Secretaria de Prova no quadro oficial de avisos e enviados aos competidores e chefes de equipes por meio de mensagem eletrônica.

13.3. Aplicação e Interpretação do Regulamento

- 13.3.1. O Diretor de Prova é o responsável pela aplicação deste Regulamento, dos Regulamentos aplicáveis e do Regulamento Particular de Prova durante o decorrer da prova.
- 13.3.1.1. Ele deve informar aos Comissários Desportivos, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação deste Regulamento, do Regulamento apropriado ou do Regulamento Particular de Prova.
- 13.3.2. Qualquer reclamação apresentada por um concorrente será transmitida para deliberação e decisão aos Comissários
- 13.3.3. Igualmente, todos os casos não previstos nos Regulamentos serão estudados pelos Comissários Desportivos.

- 13.3.4. Toda manobra desleal, incorreta ou fraudulenta, praticada por um concorrente ou pelos membros da sua equipe, será julgada pelos Comissários Desportivos que pronunciarão todas as eventuais penalidades, que poderão ir até à exclusão / desclassificação.

14. INSCRIÇÃO

14.1. Ficha de Inscrição

- 14.1.1. Todo detentor de uma Licença de Concorrente que deseje participar de um evento do Campeonato deve enviar a sua Ficha de Inscrição, completamente preenchida, à Secretaria do evento, antes da data de fechamento das inscrições especificada no Regulamento Particular de Prova através de formulário online do site do Campeonato.
- 14.1.2. A ficha de inscrição estará disponível de forma on line no site do campeonato para ser preenchida com os dados do piloto, navegador, veículo e equipe.
- 14.1.3. As Fichas de Inscrição dos concorrentes (piloto e navegador) estrangeiros deverão ser acompanhadas da autorização da Confederação de seu país.
- 14.1.4. Após o fechamento das inscrições, a substituição de qualquer concorrente será possível de acordo com:
- Os Organizadores, até o final das verificações administrativas;
 - Os Comissários Desportivos, a partir do final das verificações administrativas e até a publicação da lista oficial de inscritos.
- 14.1.5. Até ao momento da Vistoria Técnica, o concorrente é livre para substituir o carro declarado na Ficha de Inscrição por outro da mesma categoria.
- 14.1.6. Pelo simples fato de assinarem a Ficha de Inscrição, o concorrente, bem como os membros da equipe, submete-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo Código Desportivo Internacional - CDI e seus Anexos, Código Desportivo do Automobilismo - CDA, Regulamento específico do Campeonato, Regulamento Particular de Prova e Adendos.
- 14.1.7. A partir do momento em que os concorrentes assinam a Ficha de Inscrição, eles se tornam responsáveis por todo acidente em que se envolvam, devendo responder pelos danos que porventura ocorram com eles próprios e com terceiros.

14.2. Taxa de Inscrição

- 14.2.1. Os concorrentes deverão preencher a ficha de inscrição on line para cada evento e realizar o pagamento conforme especificado no Regulamento Particular da Prova.
- 14.2.2. A taxa de inscrição deverá ser definida em Regulamento Particular, devendo ficar entre R\$ 1.000,00 (um mil reais) e R\$ 3.000,00 (três mil reais), podendo ainda ser acrescida de montante referente ao seguro de prova.
- 14.2.3. O valor e pagamento da inscrição deverá ser informado no Regulamento Particular de Prova com seus prazos e descontos.

- 14.2.4. Em etapa coincidente com o Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade, os valores de inscrição seguirão o regulamento daquele campeonato.
- 14.2.5. Somente serão considerados inscritos os concorrentes que, até a data limite, tenham preenchido todos os dados da ficha de inscrição e tenham pago o valor da inscrição e taxa de seguro de prova.
- 14.2.6. A taxa de inscrição será integralmente reembolsada caso:
- Aos concorrentes cuja inscrição tenha sido recusada;
 - No caso de o evento não se realizar.
- 14.2.7. Os Organizadores poderão recusar uma inscrição, desde que justifiquem formalmente os motivos para tal, e que tenham a anuência da FPRA.

14.3. Seguro de Prova

- 14.3.1. Para todos os eventos do Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade, será obrigatória a contratação do “Seguro de Responsabilidade Civil” pelo organizador.
- 14.3.2. O pagamento pelos concorrentes do prêmio do seguro é obrigatório e garantirá a responsabilidade civil dos concorrentes em relação a terceiros, conforme os termos do seguro obrigatório do ramo automóvel e da concomitante legislação aplicável.
- 14.3.3. Os veículos de assistência e os de reconhecimento das Provas Especiais, mesmo quando portadores de adesivos fornecidos pela organização, não podem, em caso algum, serem considerados como participantes oficiais no evento.
- 14.3.4. O seguro cobrirá somente o prejuízo de terceiros nos acidentes ocorridos nas Provas Especiais.

15. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E ADMINISTRATIVAS

Todos os concorrentes e todos os veículos participantes nos eventos deverão apresentar-se às verificações administrativas e técnicas previstas no Regulamento Particular de Prova.

A partida será recusada, aos concorrentes que não tenham se apresentado às verificações dentro dos prazos estabelecidos, salvo caso de força maior e aceito pelos Comissários Desportivos.

15.1. Verificações Administrativas

- 15.1.1. A vistoria administrativa será realizada na Secretaria de Prova e habilitará ou não o concorrente para a vistoria técnica sendo obrigatória a:
- Quitação das taxas de inscrição e do seguro obrigatório;
 - Apresentação da licença de concorrente da tripulação;
 - Preenchimento de dados faltantes nos documentos de inscrição.

Quaisquer outros documentos que o organizador deseje examinar devem ser listados no Regulamento Particular de Prova.

15.1.2. A Vistoria administrativa poderá ser realizada previamente com o envio da documentação necessária e comprovantes de pagamentos à organização do evento, via e-mail.

15.2. Vistoria Técnica

15.2.1. Todos os veículos participantes deverão ser levados para vistoria técnica prevista no Regulamento Particular de Prova.

15.2.2. Os carros podem ser apresentados na vistoria técnica por um representante da equipe.

15.2.3. Cada dupla terá direito a apenas um veículo aprovado na Vistoria Técnica em cada evento. É proibida qualquer atitude que caracterize a possibilidade de utilização de veículo reserva, ou seja, aprovado o carro na vistoria técnica, a dupla não poderá mais trocar de veículo.

15.2.4. Na vistoria técnica os concorrentes devem apresentar:

- A Ficha de Homologação / Ficha Técnica (bem como eventuais anexos);
- O Passaporte Técnico dos seus veículos;
- O veículo sem o chapão de proteção do motor e do câmbio;
- Os itens de segurança citados obrigatórios conforme artigo 15.2.6;
- Adesivos de identificação conforme regulamento;
- Adesivos de publicidade obrigatória.

15.2.5. A não apresentação do Passaporte Técnico implicará na emissão de um novo Passaporte e o concorrente será multado em 01 (uma) UP.

15.2.6. Cada veículo deverá obrigatoriamente estar levando em seu interior, durante toda a prova, 01 (uma) Placa de material plástico tamanho A3 (42x29,7cm), frente e verso com os símbolos "OK" Branco com fundo VERDE / "SOS" Branco com fundo vermelho e plastificado; 02 (dois) óculos de proteção; 02 (dois) estiletes / martelos para o corte dos cintos de segurança e quebra do vidro e 01 (uma) bandeira amarela medindo 60x40cm.

15.2.7. Os estiletes / martelos deverão estar ao alcance do piloto e do navegador quando estiverem sentados e com os cintos afivelados.

15.2.8. Compete aos concorrentes verificarem a correta reposição de todos os elementos do veículo que tenham sido manipulados durante as vistorias técnicas efetuadas.

15.2.9. Durante as verificações técnicas, no caso de um veículo não comparecer ou não estar de acordo com o Regulamento Técnico no 1º período de vistoria, ele poderá se apresentar no 2º período de vistoria, mas para isso o concorrente pagará uma multa de 01 (Uma) UP.

15.2.10. A partida poderá ser recusada pelos Comissários Desportivos a todo veículo considerado não apto com base no relatório dos Comissários Técnicos.

- 15.2.11. Se, no momento da vistoria técnica, for verificado que um carro não corresponde à categoria em que está inscrito, os Comissários podem transferi-lo para a categoria apropriada.
- 15.2.12. As verificações efetuadas antes da partida serão de ordem geral sendo que, em qualquer momento da prova, poderão efetuar-se verificações complementares, tendo por objeto, quer o veículo, quer os concorrentes.
- 15.2.13. O concorrente é responsável em qualquer momento do evento, pela conformidade técnica do seu veículo. Qualquer infração será comunicada aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas.
- 15.2.14. Compete aos concorrentes, no caso em que lacres sejam colocados, manter os mesmos intactos até o final do evento. A falta ou o rompimento de qualquer lacre será comunicado aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas no CDA.
- 15.2.15. Toda fraude constatada, e nomeadamente, marcas de identificação apresentadas como originais e intactas que se apresentem retocadas, ocasionará aos concorrentes a sua exclusão / desclassificação do evento, assim como de todo concorrente ou equipe de assistência, que tenha ajudado ou facilitado à infração, sem prejuízo de outras sanções, que poderão ser aplicadas ao concorrente e/ou demais envolvidos.
- 15.2.16. Na chegada, cada concorrente conduzirá o seu veículo para o Parque Fechado onde será feita uma vistoria para verificar a sua conformidade com aquele que esteve presente à verificação inicial, podendo envolver a desmontagem dos veículos, seja por iniciativa dos comissários desportivos, por sugestão do Diretor de Prova e/ou do Comissário Técnico ou por atendimento a uma eventual reclamação.
- 15.2.17. Os concorrentes são obrigados, sob pena de exclusão e com a fiscalização da FPRA, a conduzir os seus veículos para o local que lhes for designado e onde os mesmos lhes serão entregues no estado em que se encontrarem depois de efetuadas todas as operações de vistoria.

15.3. Lacração de Pneus

- 15.3.1. Os pneus deverão ser entregues para a lacração durante a vistoria técnica do veículo. Os concorrentes só poderão utilizar os pneus que estiverem lacrados.
- 15.3.2. A qualquer momento, durante o rally, poderão ser realizadas vistorias para verificar a conformidade dos pneus. Qualquer pneu não conforme será sinalizado aos Comissários Desportivos.

16. LIVRO DE BORDO

Todas as duplas receberão um Livro de Bordo contendo descrição detalhada do itinerário obrigatório. O itinerário obrigatório do rally é definido no Livro de Bordo pelos diagramas de direção da estrada. Além disso, nas especiais, os organizadores podem erguer barreiras ou qualquer outro obstáculo onde os competidores possam desviar da estrada durante o

reconhecimento ou a primeira execução das provas. Todas as modificações feitas devem ser informadas a todos competidores antes do início da etapa em questão.

- 16.1. O Livro de bordo deve ser confeccionado seguindo o modelo fornecido pela CBA, dentro dos padrões FIA e impresso em formato A5.
- 16.2. O itinerário da prova deverá estar disponível também em arquivo digital, no formato gpx ou kml, contendo o tracklog das especiais, bem como os pontos de largada e os pontos de chegada.
- 16.3. Sempre que haja repetição de percurso e/ou de SS, pode evitar-se a duplicação de páginas do Livro de Bordo, elaborando-se:
 - Uma página específica, onde se indiquem os nº e dados dos CH, SS e setor do percurso não descrito;
 - Uma indicação bem visível para retomar a sequência do Livro de Bordo.
- 16.4. O Livro de Bordo / track log estará disponível para os concorrentes a partir das 08:00hrs do dia que antecede a prova, na Secretaria de Prova mencionada no Regulamento Particular de Prova.
- 16.4.1. Nos eventos que os reconhecimentos sejam antecipados, o Livro de Bordo deverá estar disponível antes do início dos reconhecimentos, conforme especificado no Regulamento Particular de Prova.
- 16.4.2. Só poderão retirar o Livro de Bordo os concorrentes que já tiverem efetuado a vistoria administrativa e estiverem com todos os documentos em ordem.
- 16.5. Os concorrentes devem respeitar integralmente o itinerário descrito no Livro de Bordo, sem se desviarem do itinerário indicado, ou das áreas / parques / zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior com aceitação dos Comissários Desportivos.
- 16.6. Todo desvio será comunicado aos Comissários Desportivos que poderão, caso considerem que tal desvio possa ter beneficiado de alguma forma o concorrente, aplicar uma das penalidades previstas no CDA.

17. CARTELA DE CONTROLE


- 17.1. Na partida da prova, cada concorrente receberá uma cartela de controle, na qual figurarão os tempos atribuídos para cobrir a distância entre 02 (dois) controles horários sucessivos e, a qual deverá ser confeccionada seguindo o modelo fornecido pela CBA dentro dos padrões FIA:

Timecard A		Cartão Nº
Dia 1		Sector 01
30 de julho de 2022		
CH 0	Parque de Serviços	USO DO CONTROLE
<div> <div> <div>00</div> <div>20</div> </div> <div>+</div> <div> <div>00</div> <div>20</div> </div> </div>		<div> <div>00</div> <div>20</div> </div>
CH 1	SS Roga Velha 1 10,29 km	USO DO CONTROLE
<div> <div>00</div> <div>40</div> </div>		<div> <div>00</div> <div>40</div> </div>
CH 2	SS Guajuvira 1 6,42 km	USO DO CONTROLE
<div> <div>00</div> <div>35</div> </div>		<div> <div>00</div> <div>35</div> </div>
CH 3	SS Roga Velha 2 10,29 km	USO DO CONTROLE
<div> <div>00</div> <div>30</div> </div>		<div> <div>00</div> <div>30</div> </div>
CH 3a	Parque de Serviços (Entrada)	USO DO CONTROLE
<div> <div>01</div> <div>15</div> </div>		<div> <div>01</div> <div>15</div> </div>

- 17.2. Essa cartela será entregue no controle de largada na saída do Parque de Serviço e poderá ser substituída por uma nova cartela na partida do setor seguinte.
- 17.3. Os concorrentes são os únicos responsáveis pela sua cartela de controle.
- 17.4. A apresentação da cartela de controle nos diferentes controles e a exatidão das anotações dos tempos ficará sob a inteira responsabilidade dos concorrentes.
- 17.5. As horas e minutos serão, sempre, indicados de 00:01 - 24:00. A hora oficial da prova será a utilizada pela equipe de cronometragem.
- 17.5.1. Na falta do relógio oficial os concorrentes deverão se utilizar do horário de GPS.
- 17.6. A cartela de controle deverá encontrar-se disponível para inspeção em qualquer momento, e mais especificamente, deve ser apresentada pelo navegador em todos os postos de controle, a fim de ser visada e que os tempos sejam nela anotados.
- 17.7. Toda retificação ou toda modificação introduzida na cartela de controle, será comunicada aos Comissários Desportivos, que poderão aplicar uma das penalidades previstas no CDA, a menos que tal modificação ou retificação tenha sido visada pelo Controlador responsável.
- 17.8. A falta de visto em qualquer controle de passagem, a falta de registro de tempo num controle horário, a não entrega da cartela de controle em cada posto de controle (horário, de passagem, de reagrupamento, chegada) ou o extravio da cartela de controle, poderá ocasionar aos concorrentes sua exclusão da prova.
- 17.9. Em qualquer caso, a inscrição do tempo, compete ao controlador e/ou comissários desportivos.
- 17.10. Os concorrentes são responsáveis por fazer registrar a sua passagem em todos os pontos mencionados na sua cartela de controle e na ordem correta.

- 17.11. Toda alteração será comunicada aos Comissários Desportivos, que poderão aplicar uma das penalidades previstas no CDA.
- 17.12. Qualquer divergência entre as anotações de tempos feitas nas cartelas de controle dos concorrentes e em outros documentos oficiais da prova, será objeto de uma análise pelos Comissários Desportivos.
- 17.13. O Chefe de cada Posto de Controle deverá obrigatoriamente anotar o tempo exato realizado e registrado pelo equipamento de cronometragem no espaço específico da Cartela de Controle, incluindo hora, minuto, segundo e décimo de segundo:

TEMPO REALIZADO				HORA DA CHEGADA	
H	M	S	1/10	H	M



18. RECONHECIMENTO

- 18.1. Serão realizados sempre no dia ou no período anterior à Prova conforme o horário especificado no Regulamento Particular de Prova.
- 18.2. Será expressamente proibida a utilização do veículo de competição, para o reconhecimento das Especiais.
- 18.3. Somente poderão ser utilizados os veículos cadastrados e identificados pela Organização para a realização do reconhecimento das Especiais.
- 18.4. O número de passadas para o reconhecimento de cada Especial será livre, respeitando os horários pré-definidos e limite de velocidade.
- 18.5. Poderá haver limitação de horário de reconhecimento de uma Especial se a mesma for em sentido contrário ou se estiver localizada no interior de uma propriedade particular.
- 18.5.1. Os concorrentes que andarem durante o reconhecimento no sentido contrário ao da Especial, desde que não autorizado pelos comissários de provas, serão multados em até 20 UPs, independentemente de outras possíveis sanções, salvo estabelecido no RPP ou devidamente autorizados pelos comissários desportivos.
- 18.5.2. Deverão ser respeitadas as normas de trânsito pertinentes, sendo a velocidade máxima permitida de 70 (setenta) km/h nos trechos das Especiais, ou conforme especificado no Regulamento Particular de Prova do evento.
- 18.6. Os veículos que os concorrentes estiverem utilizando para realizar o reconhecimento das 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.
- 18.6.1. Os concorrentes que fizerem o levantamento com veículo não identificado ou sem GPS, serão multados em até 50 (cinquenta) UPs, independentemente de outras possíveis sanções.

- 18.6.2. Os concorrentes que não apresentarem seus veículos para a devolução do aparelho de rastreamento até o horário limite estipulado pelos Organizadores, serão multados em 03 (três) UPs.
- 18.7. No evento coincidente com o Campeonato Brasileiro, será de acordo com os dias e horários pré-determinados no Regulamento Particular de Prova, inclusive com três dias de provas.
- 18.8. Todos os concorrentes serão penalizados durante o reconhecimento das Provas Especiais caso ultrapassem a velocidade máxima, por ocorrência, conforme abaixo:
- de 10 a 30 seg. acima da velocidade máxima - multa de 02 (duas) UPs;
 - de 31 a 60 seg. acima da velocidade máxima - multa de 04 (quatro) UPs;
 - mais de 60 seg. acima da velocidade máxima - multa de 08 (oito) UPs.

19. CIRCULAÇÃO

- 19.1. Durante toda a prova, os concorrentes deverão respeitar integralmente os Regulamentos de circulação.
- 19.2. Todos os concorrentes deverão obedecer rigorosamente ao descrito no Livro de Bordo e obedecer às normas de trânsito em vigor. No caso de infração cometida serão penalizados da seguinte forma:
- 1ª infração: multa de 03 (três) UPs;
 - 2ª infração: multa de 05 (cinco) UPS + 03 (três) minutos de penalização a ser somada ao seu tempo de prova;
 - 3ª infração: exclusão.
- 19.3. No caso de um condutor que cometer uma infração, não for parado, a aplicação das penalidades previstas no Regulamento poderá ser efetuada, desde que:
- A notificação da infração seja recebida pela Organização, por via oficial e por escrito;
 - Que as notificações sejam suficientemente detalhadas e precisas, para que a identidade do condutor infrator possa ser indubitavelmente definida, bem como o local e a hora perfeitamente precisadas;
 - Que os fatos reportados não sejam passíveis de interpretações diversas.
- 19.4. É proibido rebocar, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para fazê-los voltar ao leito da estrada ou para liberar a mesma.
- 19.4.1. No caso de ser cometida a infração as 02 (duas) duplas de concorrentes serão excluídas / desclassificadas da prova.
- 19.5. É proibido aos concorrentes, sob pena de tal infração ser comunicada aos Comissários Desportivos, que aplicarão uma das penalidades previstas no CDA, no caso de:

- Impedir intencionalmente a passagem dos veículos participantes ou de lhes dificultar a ultrapassagem;
- Comportar-se de maneira incompatível com o espírito desportivo.

20. DESENVOLVIMENTO DO RALLY

20.1. Parque Fechado de Largada

- 20.1.1. Antes da partida, os organizadores podem prever a realização de um Parque Fechado de Partida, nas condições indicadas no Regulamento Particular de Prova e os concorrentes serão penalizados, com multa de 01 (uma) UP, por atraso na entrada do veículo no Parque de Partida.
- 20.1.2. Os 02 (dois) membros da tripulação podem ingressar em todos os Parques Fechados, 10 (dez) minutos antes da sua hora ideal de partida.
- 20.1.3. A hora exata da partida será indicada na cartela de controle de cada concorrente.
- 20.1.4. Todo atraso imputável ao concorrente, na partida de uma prova, ou de um setor de ligação, resultará em penalidade de 10 (dez) segundos por cada minuto ou fração de minuto de atraso.
- 20.1.5. A partida será recusada a qualquer concorrente que se apresente com um atraso superior a 15 (quinze) minutos.

20.2. Intervalo

- 20.2.1. O intervalo entre os concorrentes deverá ser de 02 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros colocados do grid. A critério dos Comissários Desportivos, os intervalos entre os demais, poderão ser de 01 (um) ou 02 (dois) minutos. Ainda a critério dos comissários, os intervalos entre Categorias, poderão ser de 03(três) minutos.
- 20.2.2. Estes intervalos só poderão ser alterados a critério dos Comissários Desportivos, ou pelo Diretor de Prova, com a anuência dos Comissários Desportivos, caso haja necessidade.
- 20.2.3. No caso de um piloto ter prioridade FIA, CODASUR ou CBA, em qualquer categoria em que estiver participando e o mesmo não estiver entre os 20 (vinte) primeiros, se deverá respeitar sempre o intervalo de 02 (dois) minutos com relação ao veículo que o precede.
- 20.2.4. Nas Provas Especiais realizadas em piso de asfalto, calçamento, o intervalo poderá ser de 01 (um) minuto para todos os concorrentes.

20.3. Ordem de Largada

- 20.3.1. A ordem de largada das provas será definida da seguinte forma:

1º - Na primeira etapa a ordem de largada será de acordo com a classificação do Campeonato anterior em conformidade com as categorias;

2º - Para os pilotos que não constem na classificação atual do Campeonato, a sua posição de largada será a critério dos Comissários Desportivos;

3º - No caso de etapa com dois dias, o segundo dia terá como ordem a classificação do dia anterior.

4º - Da segunda etapa em diante, a ordem de largada será definida com base na classificação do campeonato, respeitando as categorias.

5º - Super Especial realizada não define ordem de largada.

20.3.2. Todas as ordens de largada poderão ser remanejadas pelos Comissários Desportivos, se assim julgarem necessário.

20.3.3. Todas as duplas concorrentes em categoria especial deverão obrigatoriamente largar após a última categoria participante do Campeonato Paranaense de Rally.

20.4. Procedimentos de Controle

20.4.1. A hora ideal de controle é da exclusiva responsabilidade dos concorrentes, que podem consultar o relógio oficial do posto de controle.

20.4.2. Este procedimento começa no momento em que os veículos ultrapassam a placa de entrada da zona de controle horário.

20.4.3. Entre a placa de início da zona e o posto de controle, é proibido aos concorrentes andar com o veículo no sentido contrário, parar o seu veículo ou utilizar uma velocidade anormalmente lenta. É igualmente proibido reentrar numa zona de controle.

20.4.3.1. No caso de cometer quaisquer das infrações acima estarão os concorrentes sujeitos à pena de exclusão a ser pronunciada pelos Comissários Desportivos.

20.4.4. A cronometragem e a anotação do tempo não poderão ser efetuadas sem que os 02 (dois) concorrentes e o veículo se encontrem na zona de controle ou nas proximidades do respectivo posto, a menos que a largada esteja paralisada e não seja possível que o veículo e o piloto cheguem à proximidade da mesa, caso em que o navegador deverá controlar levando a cartela de controle até a mesa.

20.4.5. A hora de controle corresponde ao momento exato em que 01 (um) dos concorrentes entregue a cartela de controle ao Controlador.

20.4.6. Nos controles horário, os Controladores anotarão nas cartelas de controle a respectiva hora de apresentação.

20.4.7. A hora ideal de controle obtém-se, adicionando o tempo concedido para percorrer o setor de ligação à hora de partida desse setor. O tempo será sempre expresso em minutos.

20.4.8. Os concorrentes não incorrem em qualquer penalização por avanço, se a hora de entrada dos veículos na zona de controle se verificar no desenrolar do minuto ideal de controle ou no que lhe antecede.

20.4.9. Os concorrentes não incorrem em qualquer penalidade por atraso, se à hora de apresentação da cartela de controle ao Controlador corresponder ao minuto ideal de controle.

Ex:

Um concorrente devendo controlar às 10 horas e 58 minutos, será considerado dentro da sua hora ideal, se o controle for efetuado entre as 10 horas 58 minutos e 00 segundos e as 10 horas 58 minutos e 59 segundos.

20.4.10. Qualquer diferença relativamente à hora ideal será penalizada da seguinte forma:

- a) Para qualquer atraso: 10 segundos por minuto ou fração de minuto;
- b) Para qualquer avanço: 60 segundos por minuto ou fração de minuto.

Ex:

1 minuto e 10 segundos de atraso = 20 segundos de penalização; 1 minuto e 10 segundos de adiantamento = 2 minutos de penalização.

20.4.11. Os concorrentes que controlarem adiantados ficarão um tempo maior neutralizados, para que larguem no tempo originalmente previsto.

20.4.12. Nos controles de horários de final da prova, os concorrentes podem controlar adiantado sem incorrerem em quaisquer penalizações.

20.4.13. Toda a inobservância apontada a um concorrente, em relação às normas dos procedimentos de controle (especialmente o fato de entrar na zona de controle mais de um minuto antes do decurso da sua hora efetiva de apresentação), deverá ser mencionada pelo Chefe do posto, em relatório escrito que será imediatamente transmitido pelo Diretor de Prova aos Comissários Desportivos, que pronunciarão a sanção conveniente.

20.4.14. No controle horário de chegada do setor de ligação, o Controlador escreverá na cartela de controle, a hora de apresentação dos concorrentes e a hora de partida prevista para o setor de ligação seguinte. Esta deve respeitar um intervalo mínimo de 03 (três) minutos, para permitir que os concorrentes se preparem para a partida.

20.4.15. Após ter controlado no controle de horário, o veículo do concorrente deverá ser dirigido imediatamente para o local de partida da Prova Especial.

20.4.16. Todas as zonas de controle, isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira placa amarela e a última placa bege com três listas negras transversais, são consideradas Parque Fechado e nenhuma reparação ou assistência, tais como abrir o capô, calibrar pneus, abastecimento, troca de peças, etc., pode ser efetuada nestas zonas de controle, bem como é proibida a condução do veículo em marcha ré.

20.4.17. Na inobservância destas proibições, o concorrente será penalizado em no mínimo 10 (dez) minutos, podendo ir até a sua exclusão.

20.4.18. Os Comissários não poderão fornecer qualquer indicação sobre a hora em que os concorrentes devem controlar.

20.4.19. Os concorrentes são obrigados, sob pena de exclusão, a ser pronunciada pelos Comissários Desportivos, a apresentarem-se em todos os controles, na ordem correta, no sentido do percurso e dentro do horário até o atraso máximo permitido no setor.

20.4.20. O concorrente estará excluído se controlar em horário superior ao horário de atraso máximo permitido. Este atraso não mais poderá ser convertido em penalização.

20.4.20.1. Os limites de penalizações por setor, por prova e o limite total de penalizações de todo o evento estarão definidos no Regulamento Particular de Prova, na Tabela de Marchas e ou na cartela de controle.

20.4.21. Não havendo disposição contrária nestes locais, o atraso máximo por setor será de 15 (quinze) minutos.

20.5. Controles de Reagrupamento

20.5.1. Zonas de reagrupamento poderão ser montadas durante o itinerário. Os respectivos controles de chegada e partida ficarão submetidos às regras gerais que regulam os controles.

20.5.2. No interior de uma zona de reagrupamento, o motor poderá ser posto a trabalhar com a ajuda de uma bateria exterior ou por meio de empurrar o carro.

20.5.3. Estas zonas de reagrupamento servem para reduzir os intervalos que possam ter sido provocados em consequência de atrasos e/ou abandonos.

20.5.4. Na chegada aos controles de reagrupamento, os concorrentes entregarão ao Controlador do posto a sua cartela de controle e receberão instruções sobre a sua hora de partida.

20.6. Procedimento de Largada

20.6.1. A largada será autorizada com o veículo parado, colocado sobre a linha de partida, que deve estar 50cm antes da fotocélula ou dispositivo de cronometragem.

20.6.2. A partida de uma Prova Especial à hora indicada na cartela de controle não poderá ser retardada pelo Controlador, a não ser por razões de força maior.

20.6.3. O fato de qualquer concorrente se recusar a partir para uma Prova Especial na hora e na ordem que lhe for indicada será comunicado aos Comissários Desportivos que aplicarão uma das penalidades previstas no CDA.

20.6.4. Uma falsa partida é, particularmente, um arranque efetuado antes de o sinal ser dado, será penalizada como segue:

- 1ª infração - 10 (dez) segundos + o tempo de queima registrado.
- 2ª infração - 01 (um) minuto + o tempo de queima registrado.
- 3ª infração - 03 (três) minutos + o tempo de queima registrado.

20.6.4.1. A partir da 3ª infração: a critério dos Comissários Desportivos.

20.6.4.2. As penalidades anteriores não impedirão os Comissários Desportivos de aplicar penalidades mais severas, se entenderem necessário.

20.6.5. Para o cálculo de tempo do concorrente será considerado o minuto inicial inteiro do horário ideal de partida.

Ex. Se o horário de partida do competidor é 10:00:00, o início da cronometragem do tempo será exatamente às 10:00:00.

- 20.6.6. A largada deverá ser eletrônica, através de sinais luminosos. Em caso de falha do equipamento, poderá ser dada manualmente. Nesse caso, 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 navegador, com os dedos da mão, os últimos 05 (cinco) segundos.

20.7. Largada Atrasada por Culpa do Competidor

- 20.7.1. No caso de uma largada atrasada por culpa do competidor, o fiscal irá introduzir uma nova hora na cartela, a penalização de um minuto por minuto ou fração de minuto de atraso.
- 20.7.2. Qualquer concorrente que não possa partir normalmente nos 20 (vinte) segundos seguintes ao sinal de partida será excluído da prova e terá seu veículo imediatamente empurrado para um lugar seguro.

20.8. Procedimento de Chegada

- 20.8.1. A chegada das Provas Especiais será lançada, sendo proibida a parada entre a placa amarela e a placa "Stop".
- 20.8.1.1. Qualquer infração será punida com o acréscimo de 03 (três) minutos ao tempo de prova.
- 20.8.2. O concorrente deverá parar no controle "Stop", assinalado por uma placa "STOP", para fazer registrar na sua cartela de controle, o tempo de chegada (hora, minuto, segundo e décimo de segundo).
- 20.8.3. Se os cronometristas não puderem comunicar imediatamente a hora exata de chegada aos controladores, estes apenas colocarão um visto na cartela de controle, fazendo a anotação do tempo na neutralização ou reagrupamento seguinte.
- 20.8.4. Os tempos realizados por cada concorrente em cada Prova Especial serão expressos em horas, minutos, segundos e décimos de segundo, e serão adicionados às outras penalizações (de estrada, técnicas etc.) expressas em tempo.
- 20.8.5. O fornecimento dos tempos aos concorrentes nos finais das Provas Especiais poderá ser efetuado, desde que não atrapalhe o perfeito funcionamento do controle.
- 20.8.6. Os veículos deverão deixar a zona de controle com os 02 (dois) tripulantes em seu interior. Caso isto não ocorra, os concorrentes serão penalizados em:
- 1ª infração - 03 (três) UPs;
 - 2ª infração - 05 (cinco) UPs;
 - 3ª infração - 10 (dez) UPs e exclusão.

20.9. Cancelamentos e Interrupções

- 20.9.1. No caso de uma Prova Especial ser interrompida ou parada definitivamente, qualquer que seja o motivo, aos concorrentes que tiverem partido e que forem impedidos de continuar, assim como aos que não tiverem largado, será outorgado tempo obtido pelo melhor

concorrente da mesma categoria. Caso nenhum concorrente de determinada categoria tenha completado a especial, o melhor tempo da categoria imediatamente anterior será atribuído a todos os competidores.

- 20.9.2. Estas normas também se aplicam aos concorrentes que pararem na Prova Especial para prestar socorro a outro concorrente, desde que comprovado pela Organização da prova.
- 20.9.3. Para os veículos que tiverem largado antes da interrupção e tiverem conseguido concluir a Prova Especial, serão computados normalmente os seus tempos.
- 20.9.4. Caso a interrupção da especial impeça um concorrente de chegar ao controle de horário seguinte, seja este de largada ou entrada de parque de serviços, o concorrente terá seu horário de controle atualizado sem nenhum ônus para a competição. Sendo um controle de horário de largada onde tenha extrapolado o limite de tempo para largar, aplica-se ao concorrente o disposto no ART. 20.9.1.
- 20.9.5. Todo concorrente responsável ou corresponsável pela parada de uma Prova Especial, será punido com o acréscimo de 03 (três) minutos ao seu tempo de prova.
- 20.9.6. No caso de uma Prova Especial ter sido interrompida, seja por que motivo for, o seu reinício só poderá ocorrer até a um máximo de 30 (trinta) minutos após o momento exato da sua interrupção.
- 20.9.6.1. Decorridos mais de 30 (trinta) minutos após a interrupção, a Prova Especial será parada definitivamente, aplicando-se automaticamente as disposições do Art. 20.9.1.
- 20.9.7. No caso de uma Prova Especial ter a sua largada suspensa e nenhum veículo tenha ainda largado, o atraso para o início da largada é limitado a 01 (uma) hora do horário de largada do 1º veículo. Findo esse prazo, a Prova Especial será cancelada.
- 20.9.8. Na hipótese de um veículo estranho à prova ingressar na Prova Especial e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada ou por filmagem), deverá ser aplicado o melhor tempo do concorrente de outra passagem na mesma especial. Caso a especial não seja repetida, deverá ser analisado o tracklog do competidor em relação ao melhor tempo da especial em sua categoria, para lhe creditar o tempo perdido pelo ocorrido a partir do segmento onde foi confirmado o ocorrido.
- 20.9.9. Na hipótese de algum veículo não ter seu tempo cronometrado ao final de uma Prova Especial, por problemas da organização, lhe será outorgado o mesmo tempo obtido pelo concorrente que tenha a classificação correspondente a sua classificação na prova especial anterior, ou na posterior caso ocorra na primeira prova especial, ou a Prova Especial poderá ser cancelada, a critério dos Comissários Desportivos.

20.10. Em Caso de Acidente

- 20.10.1. Em caso de acidente em que haja necessidade de intervenção médica de emergência, e sempre que possível, o sinal "SOS" vermelho deverá ser imediatamente exibido aos carros que passarem a seguir.
- 20.10.2. Qualquer concorrente que receba o sinal vermelho "SOS" ou que veja um carro que tenha sofrido um acidente grave e em que ambos os concorrentes sejam vistos dentro do carro acidentado, mas não estão a exibir o sinal vermelho "SOS", deverá, sem qualquer exceção, parar de imediato para lhes prestar assistência.

- 20.10.3. O segundo carro a chegar ao local do acidente deverá prosseguir pelo percurso da prova para informar da situação no ponto de “rádio” mais próximo. Os carros que lhe seguirem deverão deixar a estrada desimpedida para o acesso das viaturas de emergência.
- 20.10.4. Qualquer concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação, será excluído / desclassificado da prova.
- 20.10.5. Todas as equipes paradas por este procedimento receberão um tempo de acordo com o Art. 20.9.1.
- 20.10.6. Em caso de acidente que não tenha provocado nenhum ferido que necessite de assistência médica imediata, o sinal “OK” verde, deve ser claramente exibido a todos os veículos que passem a seguir.
- 20.10.7. O concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação, será excluído / desclassificado da prova, além de outras sanções previstas no CDA.
- 20.10.8. Após o término da especial, se os concorrentes abandonarem o veículo, o sinal verde “OK” deve ser colocado de tal forma no veículo acidentado, que seja perfeitamente visível pelos concorrentes que venham a percorrer a especial novamente. O concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação será excluído / desclassificado da prova, além de outras sanções previstas no CDA.
- 20.10.9. Em caso de parada do veículo dentro de uma Prova Especial, a bandeira amarela deverá ser apresentada em local visível, a no mínimo 50 (cinquenta) metros antes e do mesmo lado em que o veículo esteja parado, a fim de avisar aos concorrentes seguintes. O concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação, será penalizado em 3(três) Ups, além de outras sanções previstas no CDA.
- 20.10.10. Qualquer concorrente que abandone a prova deve informar tão logo seja possível os Organizadores da prova.

21. ASSISTÊNCIA

21.1. Assistência - Generalidades

- 21.1.1. A assistência define-se como um trabalho efetuado sem restrições num veículo participante.
- 21.1.2. Durante toda a prova, a assistência apenas poderá ser efetuada num veículo participante, nos Parques de Serviços.
- 21.1.3. Os concorrentes utilizando apenas dos meios de que disponham a bordo do veículo, e sem qualquer tipo de assistência exterior, poderão efetuar no seu veículo a qualquer momento, todo o tipo de reparações, desde que em zona não especificamente proibida.
- 21.1.4. No decorrer das Provas Especiais a assistência é proibida. Toda infração será penalizada pelos Comissários Desportivos, com a desclassificação / exclusão dos concorrentes. Tal decisão só poderá ser pronunciada pelos Comissários Desportivos no final de um setor ou prova.

21.2. Definição de Assistência Proibida

- 21.2.1. Nas Provas Especiais, a partir da placa amarela do início do Controle Horário de largada até a placa de final de zona de controle após o final da Prova Especial.
- 21.2.2. Junto do veículo de competição em espera para entrar na zona de controle, na entrada de reagrupamentos ou Parques de Serviço.

21.3. Parques de Serviços

- 21.3.1. Os Parques de Serviços deverão estar indicados no Livro de Bordo, com um Controle de Horário na entrada e outro na saída.
- 21.3.2. Os parques de serviço são indicados no itinerário do rally com um controle na entrada e saída. A distância entre as placas de início da Zona de Controle e Controle de Horário deve ser reduzida para 5 metros.
- 21.3.3. Dentro dos Parques de Serviços os veículos não poderão exceder os 30 (trinta) km/h. O não respeito desta limitação implicará na aplicação de uma penalidade de 02 (duas) UPs.
- 21.3.4. O tempo de cada parque de serviço será de acordo com o itinerário do rally com a seguinte sugestão:
 - Mínimo de 15 minutos antes da primeira SS após um parque fechado noturno.
 - Mínimo de 45 minutos entre dois grupos de especiais.
 - 2 horas no final de cada dia, antes de um parque fechado noturno.

21.4. Reabastecimento de combustível

- 21.4.1. Os concorrentes só podem reabastecer seus veículos nos Parques de Serviços ou nas zonas de reabastecimento. Quando na zona de abastecimento, as equipes deverão estar equipadas com extintores de incêndio.
- 21.4.2. No caso de o reabastecimento ser efetuado em uma zona de reabastecimento, toda ação, que não estejam diretamente ligadas com o reabastecimento do veículo participante, é proibida.
 - 21.4.2.1. A inobservância dessa condição resultará em penalidade de 10 (dez) minutos de acréscimo ao tempo de prova, podendo chegar até a exclusão / desclassificação da dupla concorrente.
- 21.4.3. É recomendado que os operadores de reabastecimento estejam equipados com vestuário resistente ao fogo.
- 21.4.4. A responsabilidade das operações de reabastecimento incumbe na totalidade aos concorrentes.
- 21.4.5. Os motores devem ser desligados durante toda a operação de reabastecimento.
- 21.4.6. É recomendado que os concorrentes se mantenham fora do veículo durante a operação de reabastecimento.

- 21.4.6.1. No caso dos concorrentes se manterem a bordo do veículo, durante o reabastecimento, os fechos dos cintos de segurança devem estar abertos.
- 21.4.7. Um veículo poderá ser empurrado para fora da zona de reabastecimento, seja pela sua equipe de assistência, seja pelos Comissários ou ainda pelos 02 (dois) concorrentes, sem incorrer em qualquer penalidade.
- 21.4.8. No caso de realização de reabastecimento fora do(s) local(is) definido(s) no Regulamento Particular de Prova e/ou Livro de Bordo resultará em penalidade de 10 (dez) minutos de acréscimo ao tempo de prova, podendo chegar até a exclusão / desclassificação da dupla concorrente.

21.5. Reabastecimento em Postos de Combustíveis Comerciais

- 21.5.1. Os pilotos poderão utilizar combustível disponível no comércio, abastecendo-se nos postos comerciais ou nos pontos de distribuição do organizador, indicados no livro de bordo. Este combustível deve ser abastecido diretamente no tanque de combustível do carro.
- 21.5.2. A tripulação deve utilizar apenas o equipamento a bordo e as bombas de combustível do local, sem assistência física externa.
- 21.5.3. Os carros equipados apenas com bocais de reabastecimento padrão FIA e que utilizem combustível dos postos de gasolina devem transportar o adaptador a bordo e apresentá-lo nas verificações técnicas antes do rally.

22. REINGRESSO

22.1. Generalidades

- 22.1.1. A menos que seja indicado de forma diferente no Regulamento Particular de Prova, um concorrente que porventura abandonar alguma especial, poderá retornar à prova após um Parque de Serviços. Este concorrente deverá avisar aos Comissários Desportivos de seu retorno e deverá controlar dentro do novo horário estipulado pela direção de prova.
- 22.1.2. Em caso de exceder o atraso máximo permitido, conforme o Artigo 20.4.20 deste regulamento, o competidor em questão poderá reiniciar a prova após o próximo Parque de Serviços. A penalidade de tempo será aplicada conforme o Artigo 22.2, incluindo o CH em que o competidor em questão excedeu o atraso máximo permitido.
- 22.1.3. Qualquer competidor que tenha abandonado um setor no último dia do rally não será classificado.
- 22.1.4. Qualquer competidor que abandone voluntariamente com a intenção aparente de obter uma vantagem, será julgado pelos Comissários Desportivos que podem não autorizar o reingresso. Os Comissários Desportivos poderão aplicar sanções contra o concorrente e/ou a dupla em questão.

22.2. Penalidades

- 22.2.1. Para todos os competidores que reingressarem, uma penalidade de tempo será aplicada. Para cada prova especial ou prova super especial perdida, esta penalidade em tempo será de 10 minutos.
- 22.2.2. Esta penalidade de tempo será adicionada ao melhor tempo alcançado na classe do carro para cada prova especial perdida, que incluirá a prova especial ou a prova super especial em que o competidor abandonou.
- 22.2.3. Se o abandono ocorrer após a última prova especial ou super especial do dia, a dupla será considerada como tendo abandonado durante esta última prova especial ou super especial. Se a dupla que abandona tiver alcançado o melhor tempo da sua classe na última especial, o seu tempo será tido em consideração para a aplicação da penalidade de tempo.

22.3. Reparos antes do Reingresso

- 22.3.1. Qualquer carro que não consiga terminar uma especial em conformidade com as regras acima pode ser reparado a critério do concorrente.
- 22.3.2. Se o carro abandonou devido a um acidente, antes de qualquer reparação, os carros podem ser levados diretamente para a sua área de serviço para serem colocados em regime de Parque Fechado, até que o Comissário Técnico dê autorização para reparar ou não.
- 22.3.3. O carro deve conservar o seu chassi e o seu bloco do motor de origem, tal como marcados durante as verificações técnicas preliminares, bem como todas as suas peças seladas. O concorrente deve estar representado durante estas novas verificações técnicas na hora especificada pelos organizadores.

23. PARQUE FECHADO

23.1. Condições gerais

- 23.1.1. Durante o regime de Parque Fechado, é proibido abrir o capô do motor, o porta-malas ou proceder a qualquer reparação ou reabastecimento.
- 23.1.2. Os veículos encontram-se em regime de Parque Fechado:
 - Desde a sua entrada num Parque de Partida (se existir), de reagrupamento ou de final de prova ou setor até a sua partida destes;
 - Desde a sua entrada numa zona de controle até a sua saída dessa zona;
 - Desde a sua entrada em uma zona de reabastecimento até a sua saída;

- Desde a sua chegada ao final da prova, até que expirem os prazos para a apresentação de reclamações e a autorização de abertura do Parque Fechado seja concedida pelos Comissários Desportivos.
- 23.1.3. No Parque Fechado é proibida a permanência de qualquer pessoa, exceto os oficiais do evento que tenham nele uma função específica.
- 23.1.4. Apenas os Comissários em serviço e/ou os concorrentes, poderão empurrar um veículo na entrada, no interior ou na saída de um Parque Fechado de partida, de um controle horário, de reagrupamento ou de final de prova.
- 23.1.5. Nos Parques Fechados serão proibidos quaisquer reparos nos veículos, abrir capô, abastecimentos, troca de peças, lubrificantes ou acessórios, etc., sendo permitida, apenas com anuência dos comissários desportivos: troca de pneus que não estejam em condição de utilização, limpeza dos vidros e limpeza dos números de identificação. No caso da troca de pneus, esta deverá ser realizada somente pela tripulação solicitante, e com os elementos que se encontrarem no interior do veículo.
- 23.1.6. No interior do Parque Fechado, a colocação do motor em funcionamento pode ser efetuada com o apoio de:
- Uma bateria externa, a qual não poderá, em seguida, ser embarcada no veículo;
 - Aplicação de spray/líquido no sistema de injeção.

23.2. Reparções no Parque Fechado

- 23.2.1. Desde que seja constatado pelos Comissários Técnicos, que um veículo se apresenta em estado incompatível com o normal e não seguro para utilização em via pública, este veículo deverá ser obrigatoriamente reparado na presença de um Comissário Técnico. Neste caso, o tempo utilizado para efetuar a reparação será considerado igual a minutos de atraso e a penalidade aplicável é de 01 (um) minuto por minuto ou fração de minuto.
- 23.2.2. O concorrente receberá uma nova hora de partida após a reparação, se o tempo perdido motivar um atraso para além da hora de partida inicialmente prevista, até o limite de 15 minutos.
- 23.2.3. Como exceção ao regime de Parque Fechado, mas sob a observação de um Comissário Técnico, é permitido aos concorrentes, nos Parques Fechados, de partida, nas zonas de reagrupamento ou de final de prova, proceder à troca do (s) vidro (s), podendo se beneficiar neste caso do auxílio de até 03 (três) pessoas.
- 23.2.4. Se para a troca dos vidros, for necessária uma reparação da carroceria e/ou do arco de segurança, aplicar-se-á o disposto no item 23.2.1.
- 23.2.5. Qualquer destas intervenções deverá estar totalmente terminada antes da hora fixada para a partida. No caso de assim não acontecer, todo atraso implicará em uma penalização nas mesmas condições previstas no item 23.2.1.
- 23.2.6. Após terem estacionado o veículo no Parque Fechado, os concorrentes deverão obrigatoriamente desligar o motor e abandonar o Parque Fechado, momento a partir do qual, será proibido o acesso dos concorrentes ao seu interior.

- 23.2.7. É proibida a utilização de capas de cobertura nos veículos dentro dos Parques Fechados.
- 23.2.8. Qualquer infração ao regime de Parque Fechado será comunicada aos Comissários Desportivos, que aplicarão uma das penalidades previstas.
- 23.2.9. A eventual retirada de um veículo do Parque Fechado antes da abertura oficial dele constitui infração disciplinar grave, que será comunicada aos Comissários Desportivos, que pronunciarão a desclassificação imediata do concorrente em questão, independentemente de outras eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas.

24. RESULTADO / CLASSIFICAÇÃO / PREMIAÇÃO

24.1. Determinação dos resultados

- 24.1.1. O resultado de cada prova será estabelecido adicionando os tempos reais obtidos nas Provas Especiais e as penalizações em tempo aplicadas nos setores de ligação, bem como qualquer outra penalização expressa em tempo.

24.2. Pontuação

- 24.2.1. Todo concorrente que iniciar uma etapa recebe 10 (dez) pontos na tabela de classificação do campeonato.
- 24.2.1.1. Caso tenha ocorrido mudança na data da prova, esta não terá os 10 (dez) pontos de largada computados.
- 24.2.2. Aos pilotos e navegadores classificados em cada prova, serão atribuídos os pontos abaixo conforme o seu posicionamento na classificação final, em suas respectivas categorias:

1º lugar	12 pontos	6º lugar	04 pontos
2º lugar	09 pontos	7º lugar	03 pontos
3º lugar	07 pontos	8º lugar	02 pontos
4º lugar	06 pontos	9º lugar	01 pontos
5º lugar	05 pontos		

- 24.2.3. Na última etapa do campeonato será aplicada a pontuação conforme tabela abaixo:

1º lugar	18 pontos	6º lugar	06 pontos
2º lugar	14 pontos	7º lugar	05 pontos

3º lugar	11 pontos	8º lugar	03 pontos
4º lugar	09 pontos	9º lugar	02 pontos
5º lugar	08 pontos	10º lugar	01 ponto

- 24.2.4. Para efeito de pontuação, nas provas em que forem cumpridos entre 30% e 75% dos trechos cronometrados programados no Regulamento Particular de Prova, será considerado 50% dos pontos do item 24.2.2;
- 24.2.5. Para efeito de pontuação, nas provas em que forem cumpridos menos de 30% dos trechos cronometrados programados no Regulamento Particular de Prova, esta etapa não pontuará pelo campeonato.
- 24.2.6. Ao melhor classificado no Power Stage em cada categoria será outorgado 1 (um) ponto adicional.
- 24.2.7. O critério de desempate em cada prova será o menor tempo obtido na primeira prova especial, que não seja uma super especial. Em caso de empate, o menor tempo na segunda prova especial, terceira e assim sucessivamente.
- 24.2.7.1. Caso o empate ainda persista, será considerada a quilometragem percorrida por cada concorrente.

24.3. Publicações dos resultados

- 24.3.1. Durante o evento, as classificações deverão ser publicadas em conformidade com o item 24.1.1.
- 24.3.2. Assim que o último carro de cada categoria concluir a última especial da etapa deve ser emitido o resultado extraoficial que deverá ser aprovado pelo Comissário Desportivo. Caso não seja aprovado em tempo hábil, o mesmo será usado para efeito de premiação e, havendo alteração, os troféus serão trocados.
- 24.3.3. É proibido publicar qualquer forma de publicidade que promova o resultado de uma prova individual de um rally. Os competidores podem, no entanto, referir-se em comunicados de imprensa a “vencer” uma prova, desde que não haja implicação de que o resultado se refere ao rally inteiro.

24.4. Classificações

- 24.4.1. Classificações extraoficiais são as classificações distribuídas pela Direção da Prova durante o decorrer de uma prova.
- 24.4.2. Classificação final oficial é a classificação publicada pela Direção de Prova ao final de cada uma das etapas e aprovada pelos Comissários Desportivos.
- 24.4.3. Simultaneamente com todas as classificações, deverão ser publicados os resultados das Provas Especiais, bem como quaisquer penalizações expressas em tempo.

24.5. Premiação

- 24.5.1. Ao final de cada etapa, devem ser premiados com troféus os 3 (três) primeiros de cada categoria, piloto e navegador, e o melhor piloto e navegador novato (rookie) classificado na etapa.
- 24.5.1.1. Entende-se por novato (rookie) o piloto / navegador que esteja disputando sua primeira temporada no Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade, exclusivamente na categoria 4x2 Super.
- 24.5.2. A premiação deve ser realizada no máximo 60 minutos após o tempo ideal de chegada do último carro no Parque Fechado, em local público, preferencialmente no Parque de Apoio.
- 24.5.3. Ordem de premiação é Todo Terreno, Clássicos, 4x2 Super, Melhor Novato (Rookie), 4x2 PRO, 4x2 FIA e 4x4. Caso o evento tenha alguma categoria adicional, a premiação desta deve ser realizada após a premiação do campeonato paranaense.
- 24.5.4. Os concorrentes que fizerem jus a premiação do evento deverão estar presentes a entrega de prêmios, sob pena de multa de 02 (duas) UPs para cada membro, desde que a premiação seja iniciada dentro do prazo estabelecido.
- 24.5.5. Ao subir ao pódio, os concorrentes deverão estar vestindo macacão de competição, devidamente fechado, bem como usar o boné fornecido pelo patrocinador, sob pena de não participar da cerimônia de premiação.
- 24.5.6. Caso após a premiação haja alteração no resultado de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem de direito for. Caso isto não ocorra o concorrente será penalizado em 05 (cinco) UPs.

24.6. Campeões

- 24.6.1. Serão declarados Campeões Paranaenses de Rally de Velocidade, em suas respectivas categorias, o piloto e o navegador que obtiverem o maior número de pontos durante o Campeonato.
- 24.6.2. O título será concedido se:
- Pelo menos 50% dos eventos programados no calendário inicial foram realmente executados, com um mínimo de três;
 - O competidor com o maior número de pontos, tenha competido em um mínimo de 50% dos eventos realizados.
- 24.6.3. Na hipótese de empate entre concorrentes na classificação final do Campeonato, por categorias, os critérios de desempate serão na seguinte ordem:
- Maior número de vitórias, segundos, terceiros lugares e assim sucessivamente;
- 24.6.4. O piloto e navegador novato (rookie) com maior número de pontos na temporada também receberá o título de melhor novato classificado na categoria 4x2 Super.

25. PENALIDADES / RECLAMAÇÕES / RECURSOS

25.1. Penalizações

Além das penalizações previstas no presente Regulamento, todos os concorrentes e equipes estarão sujeitos à aplicação daquelas previstas no CDA - Código Desportivo do Automobilismo da CBA, bem como das constantes no CDI - Código Desportivo Internacional da FIA.

25.2. Reclamações

25.2.1. O direito de formular reclamações técnicas e/ou desportivas é exclusivo dos concorrentes, que deverão fazê-la por escrito e individualmente. As reclamações deverão ser acompanhadas do depósito da taxa de caução estipulada conforme o CDA.

25.2.2. As reclamações deverão ser encaminhadas ao Diretor de Prova, e na ausência deste, aos Comissários Desportivos, nos prazos abaixo relacionados:

- Desportivas, relativas a inscrições, distâncias e percursos: deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após o prazo final da vistoria técnica.
- Técnica: deverão ser apresentadas no prazo de até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente ao final da etapa no Parque Fechado final.
- Desportivas, relativas a controles, manobras desleais de concorrentes, etc: deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente ao final da etapa no Parque Fechado final.
- Desportivas relativas ao resultado: deverão ser apresentadas no prazo de até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial.

25.2.2.1. As eventuais alterações do resultado oficial, motivadas por uma reclamação, não implicarão na concessão de mais 30 (trinta) minutos de prazo para reclamações sobre um novo resultado.

25.2.3. Os concorrentes cujos veículos estiverem envolvidos em reclamações técnicas deverão ser os responsáveis pela desmontagem e montagem de seus veículos e deverão estar com a Ficha de Homologação própria.

25.2.4. No caso de reclamação técnica, todos os itens reclamados serão vistoriados igualmente no veículo do reclamante quanto no do reclamado.

25.3. Recursos

Os concorrentes têm o direito de recorrer das penalidades aplicadas ou das decisões tomadas pelos Comissários Desportivos.

Todo Recurso deverá ser feito de acordo com o estipulado no CDA.

26. DISPOSIÇÕES FINAIS

A organização técnica das provas cabe 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.

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 pela Comissão Técnica do RPMC – Rallye Pista Motor Clube e homologado pela Federação Paranaense de Automobilismo.

Curitiba, 17 de dezembro de 2025.

Federação Paranaense de Automobilismo