

CAMPEONATO PARANAENSE DE RALLY



REGULAMENTO GERAL DE PROVAS RALLY DE VELOCIDADE



Sumário

1. DEFINIÇÕES GERAIS	3
2. DO CAMPEONATO	6
3. DAS RODAS, PNEUS E COMBUSTÍVEL	8
4. OFICIAIS DE PROVA.....	9
5. DAS PROVAS	9
6. DO REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA.....	13
7. DAS INSCRIÇÕES	13
8. DA VISTORIA	14
9. PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA.....	16
10. DO LIVRO DE BORDO.....	17
11. RECONHECIMENTO	18
12. DO BRIEFING	19
13. DA CARTELA DE CONTROLE	19
14. DOS CONTROLES	20
15. PROCEDIMENTO DE LARGADA.....	23
16. DAS MEDIDAS DE SEGURANÇA	25
17. ASSISTÊNCIAS	27
18. DO PARQUE FECHADO	28
19. REINGRESSO	29
20. DA PREMIAÇÃO	30
21. DO RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO	31
22. DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS	31
23. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS	32

1. DEFINIÇÕES GERAIS

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.

Definições, livro de bordo, cartelas de controle, procedimento de controle e largada seguem o [Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally](#).

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.

Etapa: Uma prova realizada em um fim de semana.

Prova: Conjunto de especiais realizadas em um dia.

Prova Especial (SS): Prova de velocidade cronometrada em estrada fechada para o evento.

Super Especial (SSS): Prova de velocidade cronometrada em formato promocional, podem ser classificadas como Super Prime ou Street Stage, realizada em local com grande concentração de público.

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

Parque de Serviços: 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.

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

Reagrupamento: Uma parada prevista pelos Organizadores, em regime de Parque Fechado, que tem um controle horário na entrada e outro na saída, para permitir, mantendo o programa da prova, o reagrupamento dos veículos que continuam em prova. O tempo de parada poderá variar de concorrente para concorrente.

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

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 às autoridades

oficiais com funções específicas, e é proibida qualquer operação ou reparação a menos que seja autorizada pelos Comissários Técnicos ou pela regulamentação específica em vigor.

Adendo: Comunicação escrita oficial, que faz parte integrante da prova, e que é destinada a modificar, precisar ou complementar o Regulamento Particular de Prova. Os Adendos devem ser numerados, datados com horário e assinados, podendo ser publicados apenas pelos organizadores, até o início das verificações técnicas, ou pelos comissários desportivos da prova durante o desenrolar da competição, com exceção para as modificações de itinerário que poderá ser feito pelo Diretor de Prova.

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

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.

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 prova em questão.

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

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

Placas de Controle



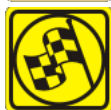
Início da Zona de Controle (Largada)



Posto de Controle de Horário de Largada



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

2. DO CAMPEONATO

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

O Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade será disputado em um mínimo de 4 (quatro) etapas, sem qualquer descarte. Havendo 6 (seis) etapas ou mais, serão considerados os 5 (cinco) melhores resultados para efeito de classificação.

O resultado de cada Etapa será obtido pela soma dos tempos realizados nas Provas Especiais mais possíveis penalidades.

a. Da Pontuação:

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

1º lugar	12 pontos	6ª lugar	4 pontos
2º lugar	9 pontos	7º lugar	3 pontos
3º lugar	7 pontos	8º lugar	2 pontos
4º lugar	6 pontos	9º lugar	1 ponto
5º lugar	5 pontos		

Para efeito de pontuação, nas provas em que forem cumpridos entre 30% e 75% dos trechos cronometrados programados no Regulamento Particular de Prova, das Provas Especiais, será considerado 50% dos pontos. Se forem cumpridos menos de 30% da distância total dos trechos cronometrados programados no RPP, não haverá pontuação;

Havendo 6 (seis) ou mais etapas, o competidor deverá descartar seu pior resultado, podendo utilizar como N-1 prova que não tenha participado.

Todo concorrente que iniciar uma etapa recebe 5 (cinco) pontos na tabela de classificação do campeonato.

Serão declarados Campeões Paranaense de Rally de Velocidade os concorrentes enquadrados no artigo 2 deste regulamento, que obtiverem a maior soma de pontos em suas categorias.

b. Das Categorias:

Apenas poderão participar do Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade os veículos que estejam em conformidade com as prescrições do Anexo “J” ao CDI. O Campeonato Paranaense de Rally de Velocidade será disputado nas categorias abaixo:

Rally 2 RC2	Veículos de produção, com tração integral, conforme regulamento técnico CBA.	Grupo N, Classe 4 XRC Maxxi Rally
Rally 4 RC4	Veículos de produção, 4x2 com motores até 2.0L aspirados ou 1.4L turbo, conforme regulamento técnico CBA.	Grupo A, Classe 6 Grupo N, Classe 3 Grupo R2
Rally 5 RC5	Veículos de produção, 4x2, com motores até 1.6L aspirados ou 1.0L turbo, conforme regulamento técnico CBA.	Grupo N, até 1600cc Peugeot 206 Copa Veículos Standard Grupo R1
Rally C RCC	Veículos de produção, com homologação vencida ou mais de 20 anos.	Veículos com mais de 20 anos ou que não se enquadrem nas categorias acima, desde que autorizado pelos comissários.
Rally T RTT	Veículos 4x4	Veículos Todo Terreno Cross Country Mitsubishi Cup UTVs

Todos os veículos deverão seguir as normas de segurança conforme previsto no Art. 253 do Anexo J - FIA vigente.

Na categoria Rally 5, fica vetada a participação de pilotos que já houverem obtido título(s) de Campeão Paranaense, Brasileiro e/ou Sulamericano de Rally, bem como Campeão da Copa Peugeot de Rally, sendo destinada apenas a pilotos iniciantes e sem resultados expressivos. O diretor de prova nomeado pelo RPP – Regulamento Particular de Prova, poderá, mediante decisão fundamentada, vetar a participar de pilotos que já tiverem obtido resultados expressivos em provas de rally.

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

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.

c. Identificação dos Veículos

Os veículos deverão ostentar números de identificação nos vidros laterais traseiros dos veículos, juntamente ao nome da tripulação, cuja produção é de responsabilidade de cada competidor.

O número lateral traseiro deverá ser produzido em material autoadesivo na cor laranja, com fonte Arial em Negrito, com 20 cm de altura, e 2,5 cm de traço.

O nome da tripulação deverá ser produzido em material autoadesivo na cor branca, com fonte Arial Narrow, com 5 cm de altura contendo a inicial do primeiro Nome “.” Sobrenome. Primeiro nome do piloto e depois o nome do navegador.

Ex:



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.rallyclube.com.br), na seção “Regulamento”.

3. DAS RODAS, PNEUS E COMBUSTÍVEL

a. Combustível

Para todas as categorias o combustível é livre.

b. Pneus

- o tipo de pneus é livre nas categorias Rally 2, Rally 4, Rally C e Rally T;
- proibido o uso de mousse ou cravos;
- os pneus deverão ter sulcos com profundidade de no mínimo 2mm, por ocasião da vitória;

- os carros de competição poderão levar no máximo 2 (dois) estepes;
- as rodas são livres de modelo, respeitando o limite de homologação do veículo;
- para eventos com piso de asfalto é permitida a utilização de qualquer marca e modelo de pneus, não sendo permitido o uso de pneus 100% slick;
- são proibidos pneus recauchutados, reformados ou remoldados.

4. OFICIAIS DE PROVA

O colegiado de comissários sempre estará integrado por dois membros desportivos e um técnico. A FPRA 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.

5. DAS PROVAS

A distância das Provas deverá ser superior a 50 km e inferior a 150km, em cada etapa. As provas especiais poderão começar na sexta-feira e deverão terminar até as 15:00 horas de domingo.

A distância máxima entre os apoios mecânicos e as provas especiais deverá ser de 60 (sessenta) km. Sendo maior, o organizador deverá prever uma zona de reabastecimento para os veículos de competição.

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

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

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

Cada etapa deverá ter um mínimo de 2 (duas) especiais (SS) diferentes;

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

As provas especiais deverão ser realizadas em estradas rigorosamente fechadas ao trânsito normal, devendo esse fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Além disso, e dentro da ideia de realizar as provas com a máxima segurança,

obrigam-se os organizadores a providenciar médicos e paramédicos, ambulâncias, e guinchos, para atenderem aos eventuais acidentes, na largada de cada prova especial.

a. Eventos Promocionais

Rally Sprint, Super Prime, Rally Cross e outros eventos promocionais poderão ser consideradas 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 mais de 4 vezes.

b. Super Especial

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

c. Carros de Segurança

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.

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.

Carro 000 (triplo zero) percorre as provas especiais 45 minutos antes da largada do primeiro carro, informando sobre o fechamento da estrada, verificando os pontos de fechamento e presença de público.

Carro 00 (duplo zero) percorre as provas especiais aproximadamente 30 minutos antes da largada do primeiro carro confirmando o fechamento e posicionamento do público.

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 conforme local e distância da especial, sendo aconselhado 10/15 minutos antes da largada da especial.

Em caso de paralisação da prova especial de 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 de mais de 30 minutos, o carro 00 e o carro 0 deverão passar novamente.

Após o último carro de competição, um carro V (vassoura) deverá percorrer a prova especial portando uma bandeira quadriculada informando o público que a estrada está liberada.

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.

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.

d. Zonas de Controle

Os postos de largada e chegada deverão falar entre si e com a Direção de Prova através de rádio (PX ou PY) ou telefonia celular, de acordo com as características de região onde se realizará a prova. O mesmo sinal deverá estar disponível na secretaria de prova, sala dos comissários e sala de imprensa.

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.

A sinalização das zonas de controle de largada será efetuada pelas 03 (três) seguintes placas:



10 metros



25 metros



- O início da zona de controle estará sinalizado por uma placa de fundo amarelo com um cronometro;
- A uma distância mínima de 25 metros, a localização do posto de controle estará indicada por uma placa idêntica de fundo vermelho;
- A uma distância mínima de 15 metros, o ponto efetivo de largada estará indicado por uma placa de fundo vermelho com uma bandeira;
- O final da zona de controle, 25 metros mais adiante, estará indicado por uma placa de fundo bege com três listas negras transversais.

A sinalização das zonas de controle de chegada será efetuada pelas 03 (três) 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;
- O final da zona de controle, 25 metros mais adiante, estará indicado por uma placa de fundo bege com três listas negras transversais.

Os postos de controle começarão a funcionar 30 (trinta) minutos antes da hora de passagem do primeiro concorrente.

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.

Os concorrentes são obrigados a seguir as instruções dos Oficiais encarregado de qualquer posto de controle. O desrespeito de tais instruções será comunicado aos Comissários Desportivos que poderão aplicar uma das penalidades previstas no CDA.

e. Ordem de largada

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

- RC2 (Rally 2)
- RC4 (Rally 4)
- RC5 (Rally 5)
- RCC (Rally C)
- RTT (Rally T)

O intervalo determinado para largada entre cada carro é de 2 minutos. Entre cada categoria deve ser outorgado um tempo de 3 (três) minutos. Caso haja necessidade, por meio de decisão fundamentada, o Diretor de Prova, ou comissário desportivo, poderá alterar a ordem de largada.

Em provas de asfalto o intervalo poderá ser reduzido para 1 (um minuto) entre cada carro.

A ordem de largada das provas será determinada pelos organizadores, levando-se em conta a classificação do campeonato, bem como as características técnicas dos automóveis. A Direção de Prova, mediante decisão fundamentada, poderá alterar a ordem de largada, se assim considerarem oportuno.

6. DO REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA

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

O RPP deverá constar ao mínimo:

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

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

7. DAS INSCRIÇÕES

As inscrições nas provas deverão ser efetuadas pelos concorrentes devidamente licenciados pela CBA, através do site www.rallyclube.com.br até o dia anterior à realização do evento, ou diretamente na secretaria de prova, até uma hora antes do horário previsto para vistoria técnica.

Pelo simples fato de envio da ficha de inscrição, os concorrentes e membros de sua equipe submetem-se às jurisdições desportivas do CDI, CDA, deste Regulamento Geral, Regulamento específico da etapa e seus adendos; bem como tornam-se judicialmente responsáveis por todo e

qualquer acidente em que se envolvam, devendo responder por todo e qualquer dano gerado a si ou terceiros.

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.

O valor e pagamento da inscrição deverá ser informado no Regulamento Particular de Prova com seus prazos e descontos.

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

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

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

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

No caso da tripulação, piloto e navegador, serem sócios do RPMC – Rallye & Pista Motor Clube, devidamente em dia com suas obrigações, poderão se inscrever para as etapas do Campeonato Paranaense de Rally com 10% de desconto, respeitando os prazos descritos no respectivo regulamento particular de prova.

8. DA VISTORIA

Toda prova deverá ser precedida de vistoria prévia, administrativa na secretaria de prova e técnica efetuada pelo comissário técnico.

A VISTORIA ADMINISTRATIVA terá início na secretaria de prova e deverá abranger:

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

A VISTORIA TÉCNICA deverá ser efetuada em horário pré-determinado, conforme programação divulgada no RPP, vinculada a apresentação do comprovante de pagamento da inscrição na prova, realizada em conformidade ao passaporte do veículo, observando em especial:

- os elementos de segurança, em conformidade ao Anexo “J” do CDI da FIA;
- fixação dos adesivos oficiais, numerais e publicidade;
- O veículo deve ser apresentado sem chapão.

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

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

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

Só poderão largar os veículos que tiverem sido aprovados na vistoria técnica, os quais deverão ostentar o selo correspondente.

A qualquer momento após a largada da prova, poderão ser efetuadas vistorias técnicas e também dos itens de segurança. Os comissários técnicos poderão marcar os pneus dos veículos durante o decorrer da prova e vistoriar determinados veículos participantes ao final da prova, independentemente de protesto contra eles.

Ao longo e ao final de cada etapa, poderão ser verificados, a critério do comissário técnico, itens como suspensão, motor, transmissão, freios e carroceria dos veículos, primeiros colocados de cada classe e de quaisquer outros veículos. Ao final da etapa, o comissário poderá ainda lacrar quaisquer itens, para serem verificados em outra oportunidade, a seu critério.

a. Itens de Segurança

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

- Travas de segurança nos capôs;
- Sistema antichamas completo;
- Chave geral interna e externa;

- Bancos e cintos de competição, homologados FIA e/ou CBA;
- Arco de segurança (santo antônio) de acordo com as especificações do Anexo “J” do CDI da FIA;
- Ferramenta de segurança para quebrar vidros e cortar cinto de segurança;
- Bandeira Amarela medindo 60x40cm;
- Placa A3 (42x29,7cm) com OK verde e SOS vermelho;

Para a tripulação é obrigatório uso de:

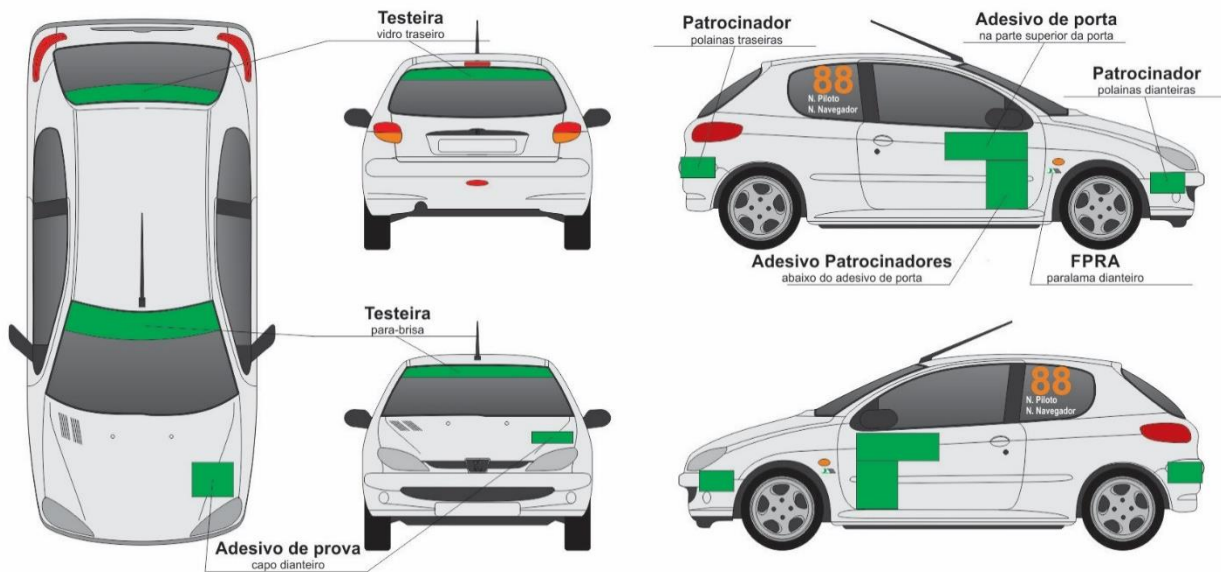
- Vestuário completo: macacão de competição, assim como luvas, balaclava e sapatilhas, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (o uso de luvas é opcionais para os navegadores);
- Capacete: em conformidade com uma das normas das listas técnicas nº 25 e 41 do Anexo “J” ao CDI;
- A utilização do dispositivo de retenção da cabeça (Hans), é facultativo dos competidores que participarem exclusivamente do Campeonato Paranaense de Rallye de Velocidade.

9. PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

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

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

- no capô dianteiro, área de 35x25 cm (em qualquer lugar do capô);
- polainas dos para-choques dianteiro e traseiro, 30x15cm;
- portas dianteiras, 68x18cm;
- portas dianteiras, 30cm de largura até a parte inferior da porta;
- testeira no para-brisas dianteiro com 25cm de altura;
- testeira no vidro traseiro com 15cm de altura;
- Para-lamas dianteiros, FPRA.



A constatação de falta da publicidade obrigatória durante ou ao final da prova, implicará em multa correspondente a 2 (duas) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante, em separado. Caso os adesivos tenham caído por motivos alheios à vontade do competidor, esse deverá comunicar a organização para que lhe forneça outro.

Caso o concorrente seja patrocinado por marca ou empresa conflitante aos patrocinadores da prova, poderá ser dispensado do uso da publicidade obrigatória, mediante apresentação do contrato de patrocínio e o pagamento de taxa extra, correspondente ao mesmo valor da taxa de inscrição da prova, para cada marca conflitante.

10. DO LIVRO DE BORDO

A toda tripulação será entregue um livro de bordo contendo a descrição detalhada do itinerário, ao qual é obrigatório seguir. Todo desvio será informado aos comissários desportivos. As tripulações devem seguir exatamente ao trecho estabelecido no livro de bordo e, em hipótese alguma, se deslocar fora do roteiro do livro de bordo e em sentido contrário ao da prova, ou de marcha ré, inclusive no CH de chegada.

Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente por piloto e navegador. A falta de um dos dois, ou a presença de um terceiro alheio, resultará na desclassificação sumária do concorrente, salvo em caso de transporte de pessoa ferida, se devidamente comprovado.

Em todos os casos, o livro de bordo deve estar em conformidade com os padrões do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade, impresso em formato A5.

11. RECONHECIMENTO

Serão realizados na 6ª feira ou no Sábado que antecede a prova, conforme o horário especificado no Regulamento Particular de Prova.

É expressamente proibida a utilização do veículo de competição para o reconhecimento das Provas Especiais.

O número de passadas para o reconhecimento de cada Prova Especial é livre para cada tripulação, respeitando o horário estipulado no Regulamento Particular de Prova.

Poderá haver limitação de horário de reconhecimento de uma Prova Especial se a mesma for em sentido contrário ou se estiver localizada no interior de uma propriedade particular.

Deverão ser respeitadas as normas de trânsito pertinentes, sendo a velocidade máxima permitida de 70 (setenta) km/h, nos trechos das Provas Especiais, ou conforme especificado no Regulamento Particular de Prova do evento.

A simples presença de um piloto ou navegador em locais específicos onde irá ser disputado o evento, em momento anterior ao estabelecido para os reconhecimentos, será considerada como um reconhecimento e serão penalizados com a exclusão do evento.

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

Os concorrentes que não efetuarem a devolução do aparelho de rastreamento até o horário limite estipulado pelos Organizadores, serão multados em 03 (três) UPs.

Somente poderão ser utilizados os veículos cadastrados e identificados pela Organização para a realização do reconhecimento das Provas Especiais.

Os concorrentes que não instalarem o GPS para a realização do levantamento serão multados em até 5 (cinco) UPs, independentemente de outras possíveis sanções.

Os concorrentes que andarem durante o reconhecimento no sentido contrário ao da Prova Especial serão multados em até 2 (duas) UPs, independentemente de outras possíveis sanções.

Não é permitida a presença de outras pessoas além da dupla a bordo do seu veículo de levantamento durante o reconhecimento das Provas Especiais, salvo se devidamente autorizado pelos Comissários Desportivos do evento (organizador, imprensa, etc...).

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.

12.DO BRIEFING

60 (sessenta) minutos antes do início da prova a organização realizará um “briefing” com a presença obrigatória de todos os concorrentes, devidamente trajados com macacão e sapatilha, a fim de apresentar, alertar e/ou discutir diversos aspectos da prova de natureza técnica, promocional, segurança, etc. Poderão ser dados avisos de caráter geral, informadas alterações no regulamento particular da prova, bem como tomadas decisões que necessitem da anuência de todos ou da maioria dos concorrentes.

13.DA CARTELA DE CONTROLE

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. Os concorrentes são os únicos responsáveis pela sua cartela de controle.

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.

A apresentação da cartela de controle nos diferentes controles e a exatidão das anotações dos tempos ficará sob a inteira responsabilidade dos concorrentes. As horas e minutos serão, sempre, indicados de 00:01 - 24:00. A hora oficial da prova será a utilizada pela equipe de cronometragem. Na falta do relógio oficial os concorrentes deverão se utilizar do horário de GPS.

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.

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.

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 a exclusão da prova.

Em qualquer caso, a inscrição do tempo, compete ao controlador e/ou comissários desportivos. Os concorrentes são responsáveis por fazer registrar a sua passagem em todos os pontos mencionados na sua cartela de controle e na ordem correta.

Qualquer divergência entre as anotações de tempos feitos nas cartelas de controle dos concorrentes e em outros documentos oficiais da prova será objeto de uma análise pelos Comissários Desportivos.

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

As cartelas de controle de cronometragem das provas de classificação conter as seguintes informações:

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

14.DOS CONTROLES

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

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

- todos os controles deverão ter obrigatoriamente um chefe de controle identificado, tantos controladores quantos bastem ao bom desempenho das funções, relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente na chegada das provas especiais.

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

Procedimento de início da prova e controle do primeiro veículo:

- poderá haver parque fechado de largada;
- 10 (dez) minutos antes do seu horário de partida, o concorrente terá autorização para adentrar o parque fechado, recebendo do fiscal sua cartela de controle, com o horário oficial da prova, podendo a partir deste momento adentrar a seu veículo;
- o parque fechado deverá estar devidamente sinalizado;

- no interior da zona de controle o concorrente somente poderá ingressar com seu veículo no seu horário correspondente. O horário oficial deverá ser informado pelo controlador de largada na mesa de controle, caso seja solicitado;
- depois de ingressar na zona de controle o concorrente deverá entregar sua cartela ao controlador na mesa de controle e recebê-la de volta 30 (trinta) segundos antes do seu horário de largada;
- sua largada será controlada conforme CH pelo controlador da mesa;
- o intervalo de tempo entre os veículos para largada será em minutos;

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

- é terminantemente proibida a movimentação do veículo no sentido contrário ao da prova (dar à ré), no interior das zonas de controle de largada e chegada, sob pena de desclassificação, salvo em casos autorizados por um comissário ou chefe do posto de controle.
- nesse espaço (interior da zona de controle) poderá ser feita a parada momentânea da prova, se essa alternativa se apresentar como a mais adequada para o momento. Deverão ser retiradas as cartelas dos concorrentes, até que se reestabeleça o horário de largada dos concorrentes (reagrupamento).
- o horário oficial poderá ser solicitado pelo concorrente a todos os controladores, que estão obrigados a fornecê-lo.

Nos controles horários de uma prova especial, o concorrente terá exatamente 60 (Sessenta segundos) para apresentar a cartela ao controlador, para que seu horário seja registrado sem penalização. Para efeito de penalização, considera-se o horário ideal.

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

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

- a manutenção desse intervalo ou a sua ampliação ficará a critério exclusivo do Diretor de Prova, em função do andamento da prova ou pelo fluxo de controle entre os competidores;
- o concorrente poderá solicitar a ampliação do intervalo de tempo entre um veículo e outro, que poderá ou não ser concedido pelo Diretor de Prova;
- o controlador informará a concessão de mais tempo ou não, e devolverá a cartela ao navegador, que será obrigado a aceitá-la, dentro do limite de até 1 (um) minuto do seu horário confirmado de largada, sendo que o mesmo será o total responsável pela sua hora de largada;

- no caso de um veículo estar com pneu furado dentro do controle, será outorgado à tripulação em questão um tempo máximo de 05 (cinco) minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa. O competidor terá sua largada recolocada entre os próximos competidores após o término da troca, mantendo os 3 minutos normais entre o ingresso e a largada sem penalização.

Nas largadas das provas especiais, depois de controlada na mesa, a cartela será devolvida ao navegador, que a entregará ao largador. Este deverá retê-la até faltar 1 (um) minuto para a hora estipulada de sua largada. Os concorrentes deverão estar com os cintos de segurança afivelados e usando capacetes (sem o que não poderão largar). Eles deverão aguardar a contagem regressiva para a sua largada, na placa com a bandeira desenhada.

- a largada deverá ser eletrônica, através de sinais luminosos e também poderá ser dada manualmente em caso de falha ou inexistência deste equipamento. O largador colocará a mão na frente do veículo quando faltar 10 (dez) segundos para a largada e fará a contagem regressivamente, mostrando para a tripulação com os dedos da mão os últimos 5 (cinco) segundos.
- se houver atraso de mais de 20 (vinte) segundos para a largada após o sinal largador, o veículo poderá ser empurrado até o final da zona de controle, com a ajuda de terceiros desde que autorizado pelo largador, para não interferir no andamento da prova especial em questão.

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

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

Penalizações em tempo:

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

- em caso de adiantamento, a penalização será contada sempre em minuto cheio; (ex.: para 1'10" (um minuto e dez segundos) de adiantamento, a penalização será de 2' (dois minutos);
- nos controles finais de etapa ou reagrupamento, não haverá penalização por adiantamento.
- em caso de atraso, a penalização será convertida de cada minuto ou fração de atraso, para 10 (dez) segundos penalizados; Ex.: para 1'10" (um minuto e dez segundos) de atraso, a penalização será de 20" (vinte segundos).

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

No final das provas especiais, a chegada será lançada e a cronometragem poderá ser eletrônica, sendo admitido ser efetuada por fiscais posicionados exatamente na referência física do término da prova especial (placa com bandeira), sendo feita a indicação de tempo ao controle situado na placa STOP. A cronometragem realizada por fiscais poderá eventualmente ser efetuada pelo fiscal posicionado na placa STOP, orientado pela bandeira ou rádio localizado na placa de término da prova especial.

- o fornecimento de tempos aos concorrentes nos finais das provas especiais poderá ser efetuado, sendo obrigatória, entretanto, a parada do concorrente para que o controlador anote o horário de chegada e viste sua cartela. Os veículos deverão deixar a zona de controle com os dois tripulantes em seu interior.

15. PROCEDIMENTO DE LARGADA

A largada será autorizada com o veículo parado, colocado sobre a linha de partida. Qualquer concorrente que não possa partir normalmente nos 20 (vinte) segundos seguintes ao sinal de partida será excluído e terá seu veículo imediatamente empurrado para um lugar seguro.

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.

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.

Uma falsa partida e, particularmente, um arranque efetuado antes de o sinal ser dado, será penalizado 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.

A partir da 3ª infração a critério dos Comissários Desportivos. As penalidades anteriores não impedirão os Comissários Desportivos de aplicar penalidades mais severas, se entenderem necessário.

Para o cálculo de tempo do concorrente será considerado o tempo real de largada.

A largada deverá ser eletrônica, através de sinais luminosos e fotocélulas. 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.

A chegada das Provas Especiais será lançada, sendo proibida a parada entre a placa amarela e a placa "Stop".

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).

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.

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.

a. Cancelamentos e Interrupções

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.

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.

Para os veículos que tiverem largado antes da interrupção e tiverem conseguido concluir a Prova Especial, serão computados normalmente os seus tempos.

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.

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. Decorridos mais de 30 (trinta) minutos após a interrupção, a Prova Especial será cancelada

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.

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 usado o mesmo critério deste artigo.

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 mesma 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.

16. DAS MEDIDAS DE SEGURANÇA

a. Organização

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

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

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

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

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

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

b. Competidores

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.

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.

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.

Qualquer concorrente que deixe de cumprir com esta regulamentação, será excluído / desclassificado da prova.

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.

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.

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.

Qualquer concorrente que abandone a prova deve informar tão logo seja possível os Organizadores da prova.

17. ASSISTÊNCIAS

a. Definição de Assistência Proibida

A utilização ou recebimento pelos concorrentes, de todos os materiais (sólidos ou líquidos), peças sobressalentes, ferramentas ou materiais diferentes dos que são transportados no veículo participante.

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.

Junto do veículo de competição em espera para entrar na zona de controle, na entrada de reagrupamentos ou Parques de Serviço.

b. Parque de Serviços

O tempo mínimo de apoio mecânico é de 45 (quarenta e cinco) minutos, salvo apoio mecânico após parque fechado noturno.

Serão liberados para cada concorrente, 1 (um) carro de apoio, que serão devidamente credenciados. Os competidores que possuírem ônibus ou caminhões de grande porte deverão comunicar aos organizadores com antecedência, para a programação da entrada no parque de apoio com as devidas credenciais.

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

- Fora desses locais será permitido somente o reparo do veículo com os elementos mecânicos que estiverem no próprio veículo e exclusivamente pelos próprios integrantes da dupla concorrente;
- Os abastecimentos deverão ser efetuados somente na zona de apoio mecânico ou nos pontos indicados pela organização através do RPP.

c. Reabastecimento de combustível

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.

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.

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.

A responsabilidade das operações de reabastecimento incumbe na totalidade aos concorrentes.

Os motores devem ser desligados durante toda a operação de reabastecimento.

É recomendado que os concorrentes se mantenham fora do veículo durante a operação de reabastecimento. No caso dos concorrentes se manterem a bordo do veículo, durante o reabastecimento, os fechos dos cintos de segurança devem estar abertos.

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.

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.

18.DO PARQUE FECHADO

Serão considerados Parques Fechados todas as zonas de controle:

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

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

III - Com exceção dos 30 (trinta) minutos do parque fechado inicial anterior à largada da prova, e o descrito no inciso VI, em todos os demais o percurso compreendido entre o controle horário anterior e o subsequente até o local determinado para ingresso do veículo não será considerado parque fechado, mas sim deslocamento;

IV – Os veículos deverão ingressar no parque fechado pelos seus próprios meios. O não funcionamento de um veículo na saída de um parque fechado deverá ser resolvido exclusivamente pela sua tripulação, sem a ajuda externa. Esse veículo poderá ser empurrado pela dupla, ou por outra pessoa qualquer se autorizado pelo comissário ou chefe de controle, até o controle de largada e também para ingressar no parque fechado, controle horário e reagrupamentos.

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

VI – O concorrente poderá largar, a critério dos comissários desportivos, em horário posterior ao anteriormente determinado como novo horário de largada e devidamente penalizado, desde que esse atraso não ultrapasse 10 (dez) minutos.

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

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

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

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

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

19. REINGRESSO

Os concorrentes que porventura abandonarem alguma especial, poderão retornar à prova após o apoio mecânico. Este concorrente deverá avisar aos Comissários Desportivos de seu retorno e deverá controlar dentro de seu tempo estipulado na cartela. Neste caso, a cada especial perdida, lhe será outorgado o melhor tempo da categoria, acrescido de 5 (cinco) minutos em cada especial perdida.

20.DA PREMIAÇÃO

a. Em cada etapa

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

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

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

A premiação deverá ser realizada após o prazo de 60 (sessenta) minutos depois da chegada do último concorrente ao parque fechado final da prova.

As três duplas mais bem classificadas em cada categoria deverão subir ao pódio vestindo o macacão de competição para receber os troféus.

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

Nas provas em conjunto com o Campeonato Brasileiro, os inscritos estão automaticamente pontuando pelos dois campeonatos e serão premiadas as 03 (três) melhores duplas da prova, em de cada categoria, independente de campeonato.

b. No Campeonato

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.

Pilotos e navegadores Campeões e Vice-Campeões de cada categoria serão premiados com troféus no final do campeonato.

c. Desempates

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

- Etapas:
 - a) tiver obtido o menor tempo na primeira prova especial;

- b) tiver obtido o menor tempo na segunda prova especial e assim sucessivamente.
- Campeonato:
 - a) classificação sem o descarte (n-1);
 - b) tiver obtido o maior número de vitórias nas etapas;
 - c) tiver obtido o maior número de segundos lugares, terceiros e assim sucessivamente;
 - d) melhor resultado na última etapa.

21. DO RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO

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

- primeira infração: 1 (uma) UP;
- segunda infração: 2 (duas) UP;
- terceira infração: desclassificação do concorrente.

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

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

22. DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

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

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.
- 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 prova no Parque Fechado final.
- Desportivas relativas ao resultado: deverão ser apresentadas no prazo de até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial.
- Técnica: no prazo de até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente ao final da prova no Parque Fechado final.

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.

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.

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

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

Se a reclamação desportiva for considerada improcedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será revertido ao RPMC.

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

23.DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

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

A FPRA supervisionará a organização das provas, através dos seus comissários desportivos nomeados para tal, e compromete-se à fiel observância dos preceitos desse regulamento, bem como da obrigatoriedade do seu cumprimento por parte da organização, além da explicitação e a complementação de todas as informações pertinentes ao evento, através do regulamento particular e adendos.

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

O seguro contra terceiros será obrigatório e poderá estar incluído na taxa de inscrição. Este seguro terá validade desde o momento inicial de entrada ao parque fechado de largada até o encerramento da participação do concorrente na prova, expirando após a retirada do veículo da vistoria técnica final.

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

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

O presente regulamento foi elaborado pela Comissão Técnica do RPMC – Rallye & Pista Motor Clube e homologado pela Federação Paranaense de Automobilismo.

Curitiba, 01 de janeiro de 2024.

Federação Paranaense de Automobilismo