

**Federação Gaúcha de Automobilismo**  
**Conselho Técnico Desportivo Gaúcho**  
**Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade 2010**  
**Regulamento Geral de Provas**

[1 – Disposições Gerais. 2](#)  
[2 – Campeonato.. 2](#)  
[3 – Veículos Admitidos. 3](#)  
[4 – Concorrentes Admitidos. 3](#)  
[5 – Pontuação.. 4](#)  
[6 – Características dos Rallys. 5](#)  
[7 – Regulamento Particular de Prova.. 18](#)  
[8 – Livro de Bordo e Cartela de Tempos. 18](#)  
[9 – Medidas de Segurança.. 19](#)  
[10 – Do Respeito às Leis de Trânsito.. 20](#)  
[11 – Reclamações e Apelações. 22](#)  
[12 – Premiação.. 22](#)  
[13 – Desempates. 22](#)  
[14 – Disposições Gerais. 23](#)

### 1 – Disposições Gerais

A Federação Gaúcha de Automobilismo (FGA) organizará o Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade 2010 que outorgará os títulos de Campeão e Vice-Campeão Gaúchos para pilotos e navegadores que obtenham maior pontuação na classificação final de suas categorias do campeonato.

O Campeonato Gaúcho será composto de um mínimo de 4 (quatro) etapas sem descarte de etapa, se houver 5 (cinco) ou mais poderá ser utilizado o N-1. Sendo o N-1 o descarte será dos piores resultados.

### 2 – Campeonato

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

**2.2** - Para uma categoria ser validada e para que o concorrente tenha para si atribuído seus pontos na ETAPA, deverá haver um número mínimo de 3 (três) veículos na categoria que participem efetivamente da largada da etapa.

**Parágrafo único:** Se em uma categoria o número mínimo de 3 (três) veículos inscritos não for atingido, o(s) concorrente(s) da mesma poderá (ão) participar da ETAPA se classificando na categoria imediatamente acima e assim subsequente conforme demonstrativo da tabela abaixo:

N4	A7	N3	A6	Copa Peugeot	N2	A5	N1	R1
	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺	☺

Para efeito de pontuação no Campeonato, valerão os pontos obtidos na categoria em que tiver se classificado na ETAPA. Isto não quer dizer que possa ser acumulativo, ou seja, acumular uma categoria com outra (exemplo: se o concorrente tiver se classificado em 7º lugar na categoria imediatamente acima da sua, ele terá os 2 (dois) pontos obtidos computados nessa outra classe).

Para efeito de campeonato serão admitidas todas as categorias Rally Fia, além de R1 e Copa Peugeot. A ordem das categorias seria N4, A7, N3, A6, Copa Peugeot, N2, A5, N1 e R1.

**Exemplo:** Numa etapa inscrevem-se dois carros A6 e três carros N3, os carros A6 serão reclassificados na Categoria imediatamente acima (Conforme Tabela demonstrativa acima), e obteve-se a seguinte classificação ao final da ETAPA:

1º lugar	N3
2º lugar	A6
3º lugar	N3
4º lugar	A6
5º lugar	N3

Os carros N3 levarão 1º, 2º e 3º lugares de pontuação para o campeonato, os carros A6 levarão 2º lugar (8 pontos) e 4º lugar (5 pontos) para classificação do campeonato na A6.

**2.3** - O campeonato somente será válido se forem realizadas, no mínimo, 4 (quatro) etapas.

### 3 – Veículos Admitidos

Admitir-se-ão veículos homologados pela FIA, CODASUR, CBA e FGA, que sigam as prescrições do Anexo “J” do Código Desportivo Internacional, para os Grupos “A” (carros de turismo) e “N” (carros de produção). Os veículos que não possuam homologação FIA, CODASUR ou CBA poderão ser homologados pela FGA sempre que o mesmo responda as características técnicas básicas que dita o Anexo “J” do Código Desportivo Internacional da FIA.

Os veículos se agruparam nos seguintes Grupos e Classes:

#### Grupo “N” – Carros com preparação limitada conforme anexo “J”

Classe 1 – Até 1400 cm³.

Classe 2 – Mais de 1401 cm³. até 1600 cm³.

Classe 3 – Mais de 1601 cm³ até 2000 cm³.

Classe 4 – Até 2000 cm³ turbo 4X4.

#### Grupo “A” – Carros com preparação liberada conforme anexo “J”

Classe 5 – Até 1400 cm³.

Classe 6 – Mais de 1401 cm³. até 1600 cm³.

Classe 7 – Mais de 1601 cm³ até 2000 cm³.

Classe 8 – Até 2000 cm³ 4 x 4

#### Grupo “R” – Carros sem homologação e/ou com mais de 10 anos de fabricação.

Classe 1 – Até 2000 cm³.

Parágrafo único – Não será permitidos na categoria R1 carros turbo e 4X4.

### Copa Peugeot

Carros devem obedecer à homologação constante no regulamento da Copa Peugeot, tendo que apresentar seus lacres da Copa ou o Passaporte utilizado na última prova da Copa Peugeot.

### Copa Novatos

Comprenderá carros dos Grupo “N” classes 2 e 1, Grupo “A” classes 6 e 5 e Grupo “R”, desde que os competidores sejam comprovadamente sem experiência na Categoria Rally Velocidade ou tendo disputado no máximo 2 provas em anos anteriores.

Parágrafo Primeiro – Competidores com experiência de até 2 provas na modalidade em anos anteriores, serão avaliados pelo comissariado de prova, antes da largada.

### 4 – Concorrentes Admitidos

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

**Concorrente:** toda pessoa física inscrita em uma competição, portador de licença concedida pela CBA. O concorrente que não possui prontuário na FGA, na sua 1ª prova poderá optar por uma licença temporária. Esta licença terá um custo de 25% do valor integral da Licença CBA e o concorrente não acumulará pontos no campeonato. Se o concorrente optar por fazer a licença da CBA, receberá os pontos referentes da etapa no campeonato e terá que pagar a diferença do valor da licença.

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

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

Habilitação.

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

## 5 – Pontuação

### 5.1 – Pontuação do Evento

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

Classificação	Pontos	Classificação	Pontos
1°	10	5°	4
2°	8	6°	3
3°	6	7°	2
4°	5	8°	1

### 5.2 – Pontuações por SS's

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

Classificação	Pontos
1°	05
2°	04
3°	03
4°	02
5°	01

A dupla que somar mais pontos na soma das SS levará 3 pontos o segundo levará 2 pontos e o terceiro 1 ponto no campeonato, conforme exemplo:

Carro	SS 1	SS 2	SS 3	SS 4	Pontuação para Classificação	Classificação	Pontuação por SS
	1° lugar	2° lugar	1° lugar	N. C.			
1	(5 Pontos)	(4 Pontos)	(5 Pontos)	(0 Pontos)	14 Pontos	3° lugar	1 Ponto
	2° lugar	1° lugar	3° lugar	3° lugar			
2	(4 Pontos)	(5 Pontos)	(3 Pontos)	(3 Pontos)	15 Pontos	1° lugar	3 Pontos
	3° lugar	3° lugar	2° lugar	1° lugar			
3	(3 Pontos)	(3 Pontos)	(4 Pontos)	(5 Pontos)	15 Pontos	2° lugar	2 Pontos
	4° lugar	4° lugar	5° lugar	4° lugar			
4	(2 Pontos)	(2 Pontos)	(1 Pontos)	(2 Pontos)	7 Pontos	5° lugar	-
	5° lugar	5° lugar	4° lugar	2° lugar			
5	(1 Pontos)	(1 Pontos)	(2 Pontos)	(4 Pontos)	8 Pontos	4° lugar	-

- N.C – Não completou
- Como Critério de desempate se usará o melhor desempenho na SS 1 e persistindo o empate nas SS subsequentes.

### 5.3 – Pontuação por Participação

Aos pilotos e navegadores individualmente classificados, será atribuído 02 Pontos por prova que o mesmo alinhar na SS1 para largada. Sendo assim o competidor terá atribuído 02 pontos automaticamente por prova participada, desde que o mesmo largue na SS 1.

### 5.4 – Classificação Geral da Prova

Carro	Pontuação do Evento	Pontuação por SS	Pontuação por Participação	Pontuação Total da Etapa
1	0 Pontos (N.C.)	1 Ponto (3° lugar)	2 Pontos	<b>3 Pontos</b>
2	8 Pontos (2° lugar)	3 Pontos (1° lugar)	2 Pontos	<b>13 Pontos</b>
3	10 Pontos (1° lugar)	2 Pontos (2° lugar)	2 Pontos	<b>14 Pontos</b>
	6 Pontos	0 Pontos		

4	(3° lugar)	(5° lugar)	2 Pontos	<b>8 Pontos</b>
5	5 Pontos (4° lugar)	0 Pontos (4° lugar)	2 Pontos	<b>7 Pontos</b>

Para efeitos de pontuação geral da prova, serão somados os pontos obtidos por pilotos e navegadores de acordo com os artigos 5.1, 5.2 e 5.3

#### 5.5 – Campeonato por Equipes

Não haverá campeonato por equipes.

#### 5.6 – Validação da Pontuação

Para efeito de pontuação nas Etapas deverá ser considerado:

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

II–Se forem cumpridos entre 1/3 e 2/3 da distância total da etapa, será atribuído 50% dos pontos;

III–Cumpridos acima de 2/3 da distância total da etapa, a pontuação será integral;

IV – Ou a critério dos comissários desportivos.

#### 5.7 – Descartes (N-1)

O Descarte (N-1) será dos piores resultados, sendo descartada a Pontuação referente ao evento, se mantendo as pontuações de SS e Participação sem entrar na soma do descarte.

### 6 – Características dos Rallys

#### 6.1 – Distâncias

A distância total das Provas Especiais deve ser entre 50 (cinquenta) km e 75 (sete e cinco) km, divididos em um mínimo de 4 (quatro) provas especiais.

#### 6.2 – Superfícies

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

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

#### 6.3 – Condições das Provas Especiais

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

A extensão máxima não deverá superar aos 20,0 Km.

Os trechos retos não devem superar os 1.500 m.

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

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

Não se permite a troca de piso dentro de um mesmo trecho de Prova Especial.

#### 6.4 – Provas Super Especiais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **6.5 – Escolha dos Trechos**

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

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

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

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

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

#### **6.6 – Duração**

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

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

#### **6.7 – Assistência**

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

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

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

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

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

#### **6.8 – Pneus**

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

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

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

Os carros poderão transportar duas rodas de reposição no máximo.

### 6.9 – Reconhecimentos

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

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

Os reconhecimentos deverão ser realizados no período das 08h00min às 11h00min do sábado da realização da prova.

Os reconhecimentos das Provas Especiais terão de ter um mínimo de 20 Km e um máximo de 35 Km de trecho levantado em cada etapa.

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

### 6.10 – Briefing

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

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

### 6.11 – Tempos

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

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

### 6.12 – Números de Competição

Todos os competidores deverão ter 2 números de 25 cm de altura e largura de traço de 3 cm em cor Laranja Fosforescente, para serem colocados em cada vidro lateral traseiro, junto ao nome do competidor.

Os competidores deverão ostentar números de identificação, conforme a classificação obtida no Campeonato Gaúcho do ano anterior ou em atendimento à solicitação prévia e por escrito do concorrente até 10 (dez) dias antes da realização da primeira etapa desde que o número não apresente impedimento, respeitados a classe e o grupo.

Todos os concorrentes que participaram do Campeonato Gaúcho de Rally de Velocidade 2009 têm o direito de manter a mesma numeração neste ano. Se houver intenção de mudança da numeração, os direitos dos demais concorrentes deverão ser respeitados, e o bom senso deverá imperar acima de tudo.

### 6.13 – Nomes de Piloto e Navegador

O Nome do piloto deve se apresentar junto ao número de competição em ambos os vidros laterais traseiros. O mesmo deve ser de cor branca com 10 cm de altura com largura de traço de 1,5 cm.

### 6.14 – Publicidades

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

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

I – Vidros Laterais traseiros, onde serão fixados números de identificação e nome dos tripulantes de acordo deste regulamento; (nº 1 da figura);

II - No capô dianteiro, com área de 35 x 20cm (nº 2 da figura);

III - Polainas dos pára-choques, dianteiro e traseiro, espaço de 10 x 25 cm onde serão afixados adesivos dos patrocinadores da prova. (nº 3 da figura);

IV - Logomarca da FGA (nº 4 da figura), se fornecido pela mesma;

V – Acima da testeira no pára-brisa dianteiro (nº 5 da figura).

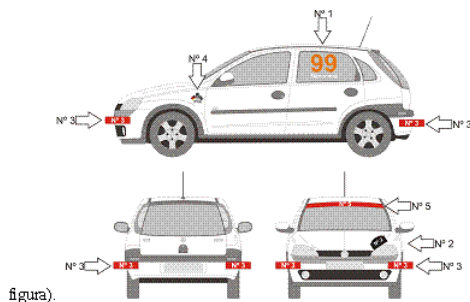


figura).

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

Caso o concorrente seja patrocinado por uma empresa com marca conflitante com a de um dos patrocinadores da PROVA, ele poderá ser dispensado de fixar a publicidade que venha a representar conflito, desde que apresente o contrato de patrocínio desta empresa e efetue o pagamento da taxa extra, correspondente ao valor da taxa de inscrição da PROVA, e por marca conflitante.

### 6.15 – Passaporte Técnico

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

### 6.16 – Vistorias

Toda a prova deverá ser precedida de uma vistoria prévia, efetuada pelo comissário técnico. A vistoria poderá ser em dois períodos. A primeira deverá ser iniciada na sexta-feira a partir das 19 horas com duração máxima de 2 (duas) horas. A segunda deverá ser iniciada no sábado pela manhã, que poderá ser no máximo 01 (uma) hora antes da largada da etapa.

As verificações nessa vistoria prévia serão de ordem geral:

Verificação administrativa: terá seu início na secretaria da PROVA e habilitará ou não o concorrente para a vistoria técnica, abrangendo:

- quitação das taxas de inscrição e seguro obrigatório;
- licença do concorrente e da dupla;
- RG e CNH da dupla;
- certificado de licença do veículo, acompanhados de autorização do proprietário com firma reconhecida em cartório, quando o veículo não for de propriedade de um dos componentes da dupla;

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

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

Todos os documentos mencionados deverão ser apresentados. A falta de qualquer um deles poderá implicar na não aptidão do concorrente para a vistoria técnica e conseqüentemente para a largada.

Na vistoria prévia não será obrigatória a presença do piloto e co-piloto, devendo estar presente o representante legal da dupla, munido da documentação completa do veículo e dos concorrentes. O veículo deverá estar em condições de utilização imediata, com os respectivos números, sem o quê a vistoria não será realizada.

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

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

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

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

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

### 6.17 – 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 o PARQUE FECHADO inicial anterior à primeira largada, com início no mínimo 30 (trinta) minutos antes da hora prevista para a largada do primeiro veículo. Todos os atrasos no acesso a esse parque inicial serão penalizados em 5 (cinco) segundos por minuto de atraso. O prazo máximo para a entrada dos carros nos parques fechados será de até 10 minutos antes do horário ideal de largada do primeiro carro.

III - Com exceção dos trinta minutos do PARQUE FECHADO inicial anterior à largada da PROVA, e o descrito no inciso VI, em todos os demais o percurso compreendido entre o controle horário anterior e o subsequente até o local determinado para ingresso do veículo não será considerado PARQUE FECHADO, mas sim um DESLOCAMENTO.

IV - Os veículos deverão ingressar no PARQUE FECHADO por seus próprios meios. O não funcionamento de um veículo na saída de um PARQUE FECHADO deverá ser resolvido exclusivamente pela sua tripulação, sem ajuda externa. Esse veículo poderá ser empurrado pela dupla e pelos comissários até o controle de largada e também para ingressar no PARQUE FECHADO, controle horário e reagrupamentos.

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

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

VIII - Em todo intervalo entre PROVAS e nos intervalos para reagrupamento, os veículos deverão ser recolhidos ao PARQUE FECHADO, assim como no final da PROVA.

IX - Após a última SS (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 de sua hora de partida, podendo a partir desse momento, entrar em seu veículo e aguardar seu horário de partida.

#### 6.18 – Apoio Mecânico

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

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

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

I - Esses locais poderão ter ou não controle horário.

II - 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.

III - Os abastecimentos deverão ser efetuados somente na zona de apoio mecânico ou nos pontos indicados pela organização através do regulamento particular. Quando a organização da PROVA tiver estabelecido parceria com um posto de serviço de abastecimento que possa funcionar como zona de apoio mecânico, deverão ser informados através de adendo ao regulamento da PROVA, os locais (postos) que deverão servir de pontos de abastecimento de combustível. Nesses locais deverão estar presentes oficiais devidamente identificados, responsáveis pela fiscalização dos veículos de maneira a garantir que não acontecerá qualquer tipo de auxílio mecânico por ocasião do abastecimento, proibido nesses pontos. A inobservância dessa proibição será passível de desclassificação sumária do concorrente. No momento do abastecimento dos veículos de competição nos apoios mecânicos deverá haver uma pessoa (membro da equipe ou não) posicionada junto ao veículo, munida de extintor de incêndio de, no mínimo, 4 kg.

#### 6.19 – Circulação

A ordem de largada das PROVAS será definida da seguinte forma:

I - De acordo com a classificação do campeonato em andamento, por categoria. Na primeira prova do campeonato poderá haver um "super prime" para definição da ordem de largada ou poderá ser adotada a classificação do ano anterior. Casos omissos serão decididos pela comissão organizadora.

II - Para pilotos que não constem da classificação anterior, sua posição de largada será de acordo com o resultado obtido na "super prime" ou, a critério dos comissários, a partir do último piloto de sua categoria que já possua classificação. Não será considerado o "handicap" descrito em seu prontuário desportivo.

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

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

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

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

Será expressamente proibido o trânsito de carros de apoio nos trechos das SS, nos horários de fechamento determinados pelas autoridades policiais, sob pena de desclassificação do veículo que o mesmo representar. Para o livre trânsito dos carros de apoio, respeitando a restrição acima, os concorrentes deverão identificá-los, bem como aos seus ocupantes, assumindo inteira responsabilidade pelos seus atos em relação ao desenvolvimento da PROVA.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II - Para os veículos que tiverem largado na SS e forem impedidos de continuar, será atribuído o tempo obtido pelo melhor concorrente de sua classe que houver concluído normalmente a SS em questão.

III - Para o veículo que não tiver nenhum representante em sua classe com tempo marcado, valerá o tempo da sua última marca na mesma SS daquela PROVA. Se não houver acontecido ainda nenhuma classificação dessa SS em sua classe nessa PROVA, o concorrente ficará com o pior tempo da classe imediatamente superior à sua.

IV - Na hipótese de um veículo estranho à PROVA ingressar na SS de classificação e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada), deverá ser usado o mesmo critério contido no inciso II, desde que seu tempo seja superior ao pior de sua classe.

V - Na hipótese de algum veículo não ter seu tempo cronometrado ao final de uma SS por problemas de organização, lhe será outorgado o melhor tempo de sua categoria ou acima.

O concorrente será desclassificado se receber auxílio mecânico fora dos locais permitidos. Ele deverá ser notificado pelo diretor de PROVA, por um dos comissários desportivos ou por um dos fiscais determinados antes do início da PROVA para essa função, devidamente identificado. Na ocorrência dessa infração, o concorrente estará proibido de continuar participando da PROVA a partir do momento em que for comunicado por um dos oficiais acima, devendo devolver sua cartela de controle e assinar a notificação do(s) oficial (is) de competição. Caso o concorrente se negue a assinar a notificação, ele estará passível de punição pela FGA. Fica ainda determinado que, na hipótese de uma tripulação receber ajuda de terceiros exclusivamente para recolocação de seu veículo acidentado de volta ao leito da estrada, esse fato não será considerado auxílio mecânico.

## 6.20 – Controles

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

Todos os controles deverão ter suas localizações exatas assinaladas no livro de bordo.

I - A sinalização dos controles deverá seguir obrigatoriamente as regras internacionais, conforme descrito no **Apêndice** deste regulamento.

II - Todo o horário da PROVA e dos concorrentes deve ser controlado em horas, minutos, segundos e décimos de segundo.

III - Todos os controles deverão ter obrigatoriamente:

- a) Um chefe dotado de identificação inconfundível e tantos controladores quantos necessários para o bom desempenho dessa função;
- b) Relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente na chegada das SS,

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

I - Todas as anotações de tempo nas cartelas deverão ser efetuadas exclusivamente pelos controladores. Entretanto, a responsabilidade por essas anotações será do concorrente.

II - As cartelas de controle de cronometragem das PROVAS de classificação poderão ser confeccionadas em duas vias, uma

das quais ficará em poder do controlador, e deverão conter as seguintes informações:

- a) Nº e nome da SS;
- b) Nº do setor;
- c) Horário de controle na mesa, na largada e na chegada;
- d) Distância da SS e do DESLOCAMENTO, e o tempo de DESLOCAMENTO do setor.

III - A inutilização (rasura) ou extravio da cartela de controle implicará na desclassificação imediata dos concorrentes;

IV - Procedimento do início técnico da PROVA e controle de largada do primeiro carro:

- a) Poderá haver um PARQUE FECHADO de largada;
- b) 10 (dez) minutos antes de seu horário de partida, o concorrente terá a autorização para adentrar ao PARQUE FECHADO (se houver), recebendo do fiscal sua cartela de controle, com o horário oficial da PROVA, podendo a partir deste momento entrar em seu veículo;
- c) O PARQUE FECHADO deverá estar sinalizado conforme descrito no **Apêndice** deste regulamento;
- d) No interior da zona de controle o concorrente somente poderá ingressar com seu veículo no seu horário correspondente. O horário oficial deverá ser informado pelo controlador de largada na mesa de controle, caso seja solicitado;
- e) Depois de ingressar na zona de controle o concorrente deverá entregar sua cartela ao controlador na mesa de controle e recebê-la de volta 30 (trinta) segundos antes de seu horário de largada;
- f) Sua largada será controlada conforme CH pelo controlador da mesa;
- g) O intervalo de tempo entre os veículos para a largada deverá ser em minutos;

V - No controle horário de uma SS, a zona de controle será sinalizada conforme descrito no **Apêndice** deste regulamento.

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

Parágrafo segundo: Nesse espaço (interior da zona de controle) poderá ser feita a parada momentânea da PROVA, se essa alternativa se apresentar como a mais adequada para o momento. Deverão ser retidas as cartelas dos concorrentes, até que se estabeleça o novo horário para a largada (reagrupamento).

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

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

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

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

Parágrafo primeiro: A manutenção deste intervalo ou sua ampliação ficará a critério exclusivo do controlador, em função do andamento da PROVA ou das instruções recebidas do diretor da PROVA, que poderá fornecer mais tempo de intervalo entre os carros ou não.

Parágrafo segundo: O concorrente poderá solicitar a ampliação do intervalo de tempo entre um veículo e outro, que poderá ou não ser concedido pelo Diretor de Prova.

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

Parágrafo quarto: No caso de um veículo estar com um pneu furado dentro do controle, será outorgado para a tripulação em questão um tempo máximo de cinco minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa.

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

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

Parágrafo segundo: Se houver atraso de mais de 20 (vinte) segundos para a largada após o sinal do largador, o veículo poderá ser empurrado até o final da zona de controle, com a ajuda de terceiros desde que autorizado pelo largador, para não interferir no andamento da SS em questão.

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

- a) 1 (um) segundo = penalização de 10 (dez) segundos;
- b) 2 (dois) segundos = penalização de 1 (um) minuto;

- c) 3 (três) segundos = penalização de 3 (três) minutos;
- d) acima de 3 (três) segundos = penalização de 10 (dez) minutos.

X - Penalizações em tempo:

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

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

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

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

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

XI - As penalizações por adiantamento ou atraso serão irrecuperáveis.

XII - 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.

XIII - Nos finais das SS, a chegada será "lançada" e a cronometragem poderá ser eletrônica, sendo admitido ser efetuada por fiscais posicionados exatamente na referência física de término da SS (placa da bandeira), sendo feita a indicação de tempo ao controle situado na placa STOP. A cronometragem realizada por fiscais poderá eventualmente ser efetuada pelo fiscal posicionado na placa STOP, orientado pela bandeira ou rádio localizado na placa de término da SS.

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

Os problemas com fechamentos de estradas e impedimentos temporários podem resultar no atraso da PROVA antes ou após o seu início. Esses atrasos deverão ser cumpridos no interior de uma ZONA DE CONTROLE.

## 7 – Regulamento Particular de Prova

A ENTIDADE ORGANIZADORA da PROVA deverá enviar à FGA o regulamento particular, no prazo mínimo de 30 (trinta) dias antes da data prevista de sua realização, sob pena de não ser autorizada a realização da mesma.

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

- I - Nome da PROVA e data de realização;
- II - Organizador, patrocinadores, colaboradores;
- III - Diretor de PROVA e comissão organizadora, além das autoridades da PROVA;
- IV - Inscrições: prazo, locais, datas, horários, valores;
- V - Programação da ETAPA contendo datas, locais, mapas, horários, largada e chegada, reagrupamentos, parques e vistoria prévia, 2ª vistoria e vistoria final;
- VI - Roteiro detalhado e mapa da PROVA, indicando as SS, quilometragem e horários, que poderão ser alterados em casos de força maior, com autorização da FGA;
- VII - Informação do local padrão de aferição dos cronômetros (opcional);
- VIII - Locais de interesse para o público (opcional);
- IX - Hotel da PROVA (preço da diária) e outras alternativas;
- X - Premiação (local e hora).

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

Parágrafo único: As despesas de viagem, alimentação e hospedagem destes membros serão custeadas pelo organizador do evento.

Todas as alterações ou complementações ao regulamento particular da PROVA deverão ser efetuadas através de adendos datados e numerados, cuja entrega aos concorrentes deverá sempre ser protocolada em documento específico assinado pelos concorrentes, inclusive decisões tomadas no briefing.

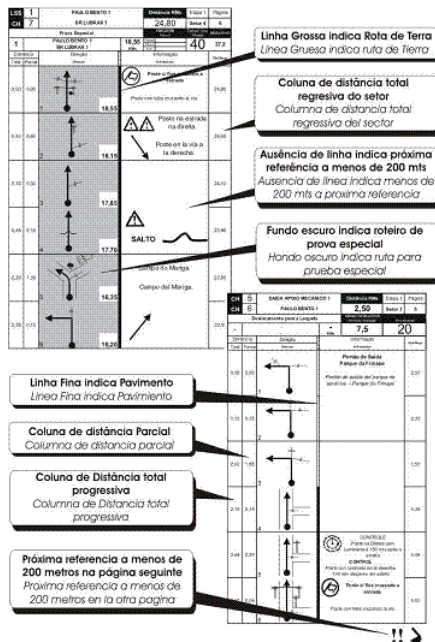
**8 – Livro de Bordo e Cartela de Tempos**

**8.1 – Livro de Bordo**

8.1.1 - A todas as tripulações se entregará um livro de bordo contendo uma descrição detalhada do itinerário, ao qual é obrigatório seguir. Todo desvio será informado aos Comissários Desportivos.

As tripulações devem seguir exatamente ao trecho estabelecido no livro de bordo, sem deixar o caminho, nem a área, parque de serviços designado, ao menos que os Comissários Desportivos decidam que se trata de um caso de força maior.

8.1.2 - Em todos os casos, o livro de bordo deve estar em conformidade com o modelo a seguir:



O mesmo deve ser impresso em formato A5 e contar com os Sinais de "OK" e "SOS", com suas cores correspondentes, verde e vermelho em formato A4, dobrado e anexado junto ao Livro.

**8.2 – Cartela de Tempos**

8.2.1 – Esta cartela deve ter uma página para cada seção de enlace e uma pagina para cada Prova especial.

8.2.2 – As tripulações estão obrigadas a entregar suas cartelas de tempo para que se registre sua passagem em todos os pontos mencionados em sua cartela de tempos e na ordem correta, qualquer desvio será informado aos Comissários.

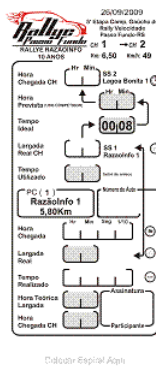
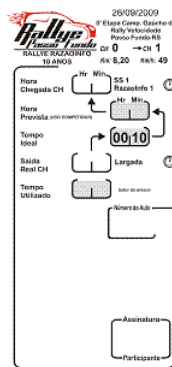
8.2.3 – O tempo ideal para cumprir a distância entre os controles horários consecutivos figurará na Cartela de Tempos.

8.2.4 – Todas as Cartelas de Tempos usadas nos rallies do Campeonato Gaúcho FGA, devem estar em conformidade com as aprovadas pela FIA-CODASUR.

8.2.5 – O Modelo a ser seguido das Cartelas segue abaixo.

**Seção de Enlace**

**Prova Especial**



## 9 – Medidas de Segurança

### 9.1 – Plano de Segurança

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

O Plano deve mencionar:

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

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

### 9.2 – Condições Gerais

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

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

Em caso de Provas especiais cujo trecho seja totalmente ou parcialmente com barro, é obrigatório disponibilizar na largada, as ordens do Chefe do Posto de Controle de um veículo de tração integral que possa auxiliar e/ou substituir a ambulância, ingressando na PE para socorrer uma tripulação acidentada.

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

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

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

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

## 10 – Do Respeito às Leis de Trânsito

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

- I - primeira infração: 1 (uma) UP;
- II - segunda infração: 2 (duas) UPs;
- III - 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, prevenindo tempos suficientes para os trechos de deslocamento, levando em conta as velocidades máximas permitidas em cada via.

**10.2 –** Os concorrentes que danificarem placas de sinalização de trânsito quer nos trechos de DESLOCAMENTO quer nos trechos de SS, poderão ser penalizados até com a desclassificação.

## 11 – Reclamações e Apelações

**11.1 –** Todas as reclamações devem se apresentar por escrito e entregues ao Diretor de Prova conforme o capítulo IX do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), junto com a caução estabelecida pela CBA (seção IX do Capítulo IX do CDA).

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

**11.3 –** Os gastos ocasionados pelos trabalhos e o transporte do carro estarão a cargo do reclamante se a reclamação for

infundada ou do concorrente contra o qual foi apresentado se a reclamação for válida.

**11.4** – Se a reclamação for infundada e os gastos ocasionados pela reclamação (verificação técnica, transporte, etc.) são superiores ao depósito, a diferença correrá por conta do reclamante. Pelo contrário, se os gastos são inferiores, a diferença deverá ser restituída.

**11.5** – Os Concorrentes podem apelar das decisões, de acordo com o estipulado no “Capítulo X” do Código Desportivo do Automobilismo da CBA.

**11.6** – As aplicações e interpretações destas disposições, somente terão as decisões tomadas através da FGA.

## **12 – Premiação**

**12.1** – Será declarado vencedor da ETAPA em sua classe e grupo, o concorrente que tiver obtido a menor soma de tempo em todas as SS's. Independente da pontuação levada para o campeonato.

**12.2** – Os resultados das classificações nas respectivas categorias de cada ETAPA deverão ser publicados e afixados em local visível para todos os interessados. A ficha de resultados deverá conter assinaturas do diretor de prova e dos comissários desportivos, bem como horário de sua divulgação.

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

**12.4** – A divulgação dos resultados extra-oficiais deverão ser apresentados após o prazo de 30 (trinta) minutos depois da chegada do último concorrente ao PARQUE FECHADO final de Prova. A premiação será entregue na confraternização oferecida pelo clube organizador.

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

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

**12.6** – Para efeito de Premiação das etapas, no que tange a troféus, somente haverá disponível para as Categorias N4, A6, Copa Peugeot, N2, R1 e Copa Novatos.

## **13 – Desempates**

**13.1** – Campeonato:

A regra para decidir entre pilotos e navegadores que tenham registrado a mesma quantidade de pontos totais será:

**13.1.1** – Tiver obtido o maior número de vitórias nas Etapas.

**13.1.2** – Tiver obtido o maior número de segundos lugares, terceiro lugares e assim sucessivamente.

**13.1.3** – Melhor Resultado na última ETAPA.

**13.2** – Etapa:

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

## **14 – Disposições Gerais**

**14.1** – A organização técnica das PROVAS caberá aos Clubes filiados à FGA ou a quem ela nomear.

Parágrafo único: O não cumprimento das obrigações da organização dentro dos prazos acordados neste regulamento implicará em falta grave perante os concorrentes e a FGA.

**14.2** – A FGA supervisionará a organização de todas as PROVAS, através de seu comissário desportivo nomeado para tal, e compromete-se a fiel observância dos preceitos do presente regulamento, bem como da obrigatoriedade do seu cumprimento por parte da organização, além da explicitação e a complementação de todas as informações pertinentes ao evento, através do regulamento particular e adendos, conforme determina o art. 2.

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

**14.4** – O seguro contra terceiros será obrigatório. Todos os concorrentes deverão quitá-lo durante a vistoria administrativa, antes da PROVA. Este seguro terá validade desde o momento da entrada inicial ao PARQUE FECHADO de largada até o encerramento da participação do concorrente na PROVA, expirando após a retirada do veículo da vistoria técnica final.

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

**14.6** – A FGA poderá nomear uma empresa para promover o Campeonato Gaúcho de Rally de Velocidade 2010 e fará a supervisão e fiscalização da mesma.

**14.7** – Quaisquer irregularidades que porventura venham a ser verificadas, ou desrespeito a qualquer concorrente (piloto ou co-piloto), fiscal ou membro da equipe organizadora, consideradas anti-desportivas, implicarão na punição do concorrente com a



FGA@FGA-RS.ORG