

VELOPIOCERÁ 2019 / RALLY CROSS COUNTRY - CARROS

REGULAMENTO

A FEDERAÇÃO de AUTOMOBILISMO do ESTADO do PIAUÍ – FAEPI em conjunto com a FEDERAÇÃO CEARENSE de AUTOMOBILISMO – FCA, apresentam o presente regulamento, que entra em vigor na data de sua publicação e tem vigência até 31 de dezembro de 2019 sendo aplicado em toda e qualquer prova da modalidade Rally Baja nas provas do Velopiocerá.

ART.01 - Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela organização da Piocerá / Velopiocerá e pela FAEPI e/ou FCA junto aos seus filiados.

ART.02. DEFINIÇÃO

A Velopiocerá é uma Competição de Rally Cross Country para carros disputado em 04 (quatro) etapas distintas, totalizando 12 (doze) provas, a serem realizadas durante o evento Rally Piocerá, de 20 a 25/janeiro/2019, conforme calendário divulgado nos meios de comunicação oficial do evento:

<http://www.piocera.com.br/>

2.1 O Velopiocerá 2019 será disputado por pilotos e navegadores individualmente, respeitadas suas categorias..

2.2 O Velopiocerá 2019 estará aberto a todos os pilotos e navegadores brasileiros, devidamente filiados a CBA e estrangeiros credenciados pela CBA, após análise de suas licenças de origem.

2.3 – O Velopiocerá poderá utilizar os nomes comerciais “Velocerapio” e/ou “Piocera Cross Country” e/ou “Cross Country Piocerá”. Todas as peças promocionais ou informativas onde esses nomes comerciais aparecerem, estarão se referindo ao Velopiocerá.

2.4 Serão consideradas válidas as categorias Protótipos e Super Production, independente do número de inscritos na prova.

2.5 Caberá aos Departamentos de Rally da FAEPI e/ou FCA e a Comissão Organizadora das provas, a elaboração e emissão de adendos a este regulamento e a sua interpretação oficial, com a homologação da FAEPI e/ou FCA.

ART.03. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DAS PROVAS

O terreno é composto de paisagens naturais e geralmente não modificados pelo organizador, nem se limitando a montanhas, seções rochosas, dunas, rios, leitos secos de rios, trilhas de lama, vias públicas abertas, vegetação natural, arbustos, gramas altas, florestas, estrada de asfalto e/ou trilhas off road, e os percursos das provas deverão ser definidos obedecendo aos seguintes critérios:

3.1. Apresentar sensíveis dificuldades, de modo a valorizar desportivamente a perícia dos pilotos, navegador e o desempenho dos veículos.

3.2 As provas especiais (PE) deverão ser realizadas em roteiros fechados ao trânsito normal, devendo esse fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Além disso e dentro da ideia de se realizar provas com a máxima segurança, obrigam-se os organizadores a providenciar médicos e ambulâncias para atenderem aos eventuais acidentes, preferencialmente na largada de cada prova especial

(PE) e sem custo adicional para o concorrente. Deverão ser providenciados também, guinchos ou reboques para desobstrução da pista e resgate da tripulação, desde que esta se encontre no roteiro da prova.

3.3 O percurso de uma prova é composto por trechos de deslocamento (D) e trechos de percursos cronometrados, denominados provas especiais (PE), definindo-se como trecho de deslocamento (enlace ou transferência) como a distância a ser percorrida entre dois controles horários (CH).

3.4 A prova deverá ter trechos(s) obedecendo as seguintes características técnicas:

3.4.1 As provas especiais (PE) ou baterias de cada etapa deverão possuir uma quilometragem superior a 10 km e inferior a 35 km. Eventualmente, uma prova especial poderá ter menos de 10 km desde que realizada em um circuito fechado ou conste em adendo, aprovado pela FAEPI e/ou FCA.

3.4.2 Ter no mínimo 01 (uma) e no máximo 03 (três) provas especiais (PE) em cada prova de uma etapa. 3.3 Caso haja o cruzamento do percurso de uma prova especial por ela mesma, deverá estar previsto um neutralizado ou um controle de passagem (CP) através de carimbo, nos dois trechos do cruzamento.

3.5 A prova especial será considerada válida se for cumprido no mínimo 25% do total previsto do percurso daquela prova especial.

3.6 Os problemas com fechamentos de estradas e impedimentos temporários podem determinar o atraso da etapa/ prova antes ou após o seu início. Esses atrasos deverão ser cumpridos no interior do CH, com a retenção dos cartões de controle de tempo dos concorrentes entregues por um dos competidores de cada dupla. O intervalo de tempo determinado entre a chegada e a partida (neutralizado) aos concorrentes deverá ser aumentado pelo fiscal do CH, conforme a necessidade. O atraso está limitado a um máximo de 03 (três) horas, após o qual a prova especial ou bateria estará automaticamente cancelada.

3.7 São proibidos:

3.7.1 Treino e o reconhecimento por piloto ou navegador inscrito na prova utilizando qualquer veículo, nos trechos onde se realizará o rally antes do horário oficial do programa da prova. Esta proibição estende-se a qualquer pessoa, representante ou não da equipe inscrita.

3.7.2 Concorrente surpreendido pela organização da prova na atitude descrita no item 3.7.1, será desclassificado da etapa, tendo sua largada proibida na mesma, sem direito à devolução dos valores pagos na sua inscrição e sendo ainda passivo de penalizações posteriores.

3.7.3 Reconhecimento (ou levantamento) do roteiro da prova poderá ser permitido eventualmente, desde que orientado pela direção de prova e devidamente divulgado através de adendo.

3.8 As seguintes recomendações para a medição da prova e a elaboração da planilha deverão ser seguidas:

3.8.1 Evitar o uso de gírias e limitar ao máximo a utilização de abreviações

3.8.2 Fazer revisão ortográfica de todos os textos.

3.8.3 Fazer constar uma legenda (símbolos e abreviações) padronizada.

3.8.4 Utilizar endereços e azimutes de GPS apenas para "way points" e para indicar o rumo a ser tomado, quando necessário.

3.8.5 Definir sempre tempos máximos de cada prova especial em briefing ou no cartão de controle de tempo.

3.9 Deverá ser divulgado pela organização um padrão de aferição da planilha na mesma cidade onde se realizará a largada da prova com no mínimo 2 km de extensão e pelo menos 24 horas de antecedência à largada, ou o deslocamento inicial deverá ter um trecho de aferição com no mínimo 2 km.

3.10 Não haverá abono de tempo por erro ocasionado a partir de uma imprecisão da planilha.

3.11 A planilha do dia seguinte deverá ser entregue aos concorrentes no briefing ou na chegada da prova do dia anterior e a planilha do primeiro dia de prova deverá ser entregue no briefing que anteceder o início da prova.

3.12 O “briefing” terá valor de adendo oficial e a participação do piloto e ou do navegador no primeiro “briefing” da prova será obrigatória. O “briefing” será realizado em local e hora pré-definidos pela organização. A penalização pelo não comparecimento a este briefing poderá ser de uma multa no valor de 2 UP’s, de acordo com o CDA. A participação nos demais “briefings” é obrigatória a pelo menos 1 (um) integrante da dupla. Apesar do “briefing” se constituir num meio oficial de adendo, as instruções nele transmitidas jamais poderão ser conflitantes com este regulamento.

3.13 O piloto é o único responsável por pane seca (falta de combustível), sendo a organização e a direção de prova isentos de qualquer responsabilidade nesse sentido.

ART.04 - ETAPAS E PROVAS DIÁRIAS:

Cada dia de competição (etapa) será composto por até 4 (quatro) provas conforme o regulamento particular divulgado previamente (site oficial e/ou Facebook oficial), e estas provas poderão ser divididas em um ou mais setores seletivos.

Caso alguma prova não venha a acontecer seja por qual motivo for, ou se não for homologada não constará na classificação final da etapa.

O número, tamanho das etapas e dos setores seletivos deverão ser adaptados às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova se desenrole durante o dia (com luz natural) para todos os concorrentes.

A organização das etapas poderá ou não fornecer planilha ou mapas de orientação, tracklogs e way points de GPS para os deslocamentos caso haja necessidade de complementar a sinalização.

ART.05 - CONDIÇÕES DE PROVA:

5.1 - O Diretor de Prova está encarregado da aplicação do regulamento durante o decorrer de cada prova, e poderá consultar o Júri, constituído por Comissários Esportivos caso haja necessidade.

Toda reclamação sobre a aplicação deste regulamento particular, adendos e demais atos da direção de prova e seus representantes, devem ser encaminhada por escrito ao júri da prova através do diretor de prova.

5.2 - Cada etapa só poderá ter início, com no mínimo uma ambulância no local do evento, e a organização deverá providenciar também bombeiros e veículos de resgate para atenderem aos eventuais acidentes, sem custo adicional para o concorrente.

ART.06 - PONTUAÇÃO PARA CADA ETAPA:

6.1 A cronometragem e apuração estão sob a responsabilidade do Diretor de Prova. Somente pilotos que efetivamente passem pelo controle de chegada de cada prova, tendo cumprido no mínimo de 70% dos controles de roteiro poderão figurar nos resultados como classificados.

6.2 Cada piloto ganhará pontos em cada uma das provas em que ele participar, os pontos serão obtidos de acordo com sua classificação em cada prova de acordo com a tabela abaixo:

| Classif. | Pontos | Classif. | Pontos | Classif. | Pontos |
|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
| 1º | 20 | 6º | 10 | 11º | 05 |
| 2º | 17 | 7º | 09 | 12º | 04 |
| 3º | 15 | 8º | 08 | 13º | 03 |
| 4º | 13 | 9º | 07 | 14º | 02 |
| 5º | 11 | 10º | 06 | 15º | 01 |

Ao final da etapa, formada por suas provas e/ou os setores seletivos, que, em sendo concluídas forem aproveitadas, o piloto que somar o maior número de pontos em sua categoria será declarado o campeão ou terá sua classificação computada conforme esta pontuação obtida.

6.3 Só poderão participar de cada etapa da competição, os pilotos que estiverem devidamente filiados e quites com a CBA no ano vigente - 2019.

6.4 Serão declarados Campeões do Velopiocerá 2019, o piloto e o navegador que obtiverem o maior número de pontos, em suas respectivas categorias. Para determinação da pontuação final de cada concorrente, será adotado o critério de (N-2), ou seja, cada concorrente poderá descartar suas 02 (duas) piores pontuações ao longo das etapas validas da competição.

Parágrafo Único: Os competidores que não largarem em pelo menos 1 (uma) prova do última dia de competição (última etapa), não poderão utilizar estas etapas como descarte.

6.5 Na hipótese da realização de um número inferior a 09 (nove) etapas, será descartada apenas a pior pontuação da cada concorrente (N-1). No caso da realização de número menor ou igual a 06 (seis) etapas, serão somados todos os resultados para a classificação final. (não haverá o critério de N-1).

6.6 Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato, o primeiro critério de desempate será a eliminação dos descartes (N-i), permanecendo o empate o segundo critério de desempate será definido em favor do concorrente que houver obtido nas etapas, o maior número de vitórias, maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente. Caso ainda assim persistir o empate, o terceiro critério de desempate será: o concorrente que obtiver o melhor resultado na última prova em que, no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

6.7 Não será permitido a nenhum Piloto e/ou navegador mudar de categoria ao longo da competição.

ART.7 - REGULAMENTO PARTICULAR / ATUAÇÃO dos COMISSÁRIOS:

7.1 Deverá ser divulgado até 15 (quinze) dias antes do evento, onde deverá constar o nome do Diretor de Prova, membros do júri, número de voltas e quilometragem de cada etapa, horário e local de largada e chegada do primeiro competidor, locais de abastecimento e outras informações julgadas de relevância.

7.2 Deverão estar presentes no evento, pelo menos um comissário desportivo e um comissário técnico. Eles deverão acompanhar cada a prova da melhor forma possível. O comissário desportivo da FAEPI e/ou FCA, será o presidente do colegiado de comissários da prova. O comissário técnico será responsável pela vistoria técnica nos veículos inscritos na prova.

7.3 O resultado por categoria e também a classificação geral de cada prova deverá ser publicado e afixado em local visível, durante a prova e/ou após seu término. A ficha de resultados deverá conter as assinaturas do diretor de prova e dos comissários desportivos, bem como o horário de sua divulgação.

ART.8 - CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS/NAVEGADORES)

8.1 O termo “piloto”, “navegador” e “tripulação” ficam assim oficialmente definidos:

A- Piloto: pessoa física responsável pela condução do veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística da CBA e da Carteira Nacional de Habilitação.

B- Navegador (Co-Piloto): pessoa física inscrita como segundo membro da tripulação de um veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística da CBA e podendo ser o segundo condutor, desde que habilitada pela CBA e portadora da Carteira Nacional de Habilitação.

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

8.2 Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente, pelo piloto e pelo navegador. A falta de um dos dois elementos, ou a presença de uma terceira, ou mais resultará na desclassificação automática do concorrente e da tripulação.

8.3 A troca de qualquer componente da tripulação (piloto e/ou navegador), durante uma etapa, após a largada de qualquer bateria, acarretará na desclassificação automática do concorrente, independente do resultado obtido pelo mesmo, exceto em casos previstos neste regulamento.

8.4 Durante a realização das etapas e provas, a responsabilidade da legalidade do veículo é única e exclusiva do seu condutor.

8.5 Restrições por categoria: A categoria Production é a categoria de entrada no esporte e sofre uma série de limitações na preparação, conforme as definições contidas no item 11.1. Também não será permitida a inscrição nessa categoria, de pilotos, que se enquadrem nas seguintes situações:

A - Ter sido campeão ou vice-campeão, categoria automóveis, na geral, nos últimos 3 anos, do Rally dos Sertões.

B - Ter sido campeão ou vice-campeão, categoria automóveis, na geral e nas categorias superproduction e protótipos, nos últimos 03 anos, do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country.

C - Ter sido campeão ou vice-campeão em qualquer ano, do Campeonato Brasileiro de Rally Velocidade (exceto categoria RCN2).

D - Ter sido campeão ou vice-campeão na categoria TritonRS (master, light ou geral) de qualquer ano, do “Mitsubishi Cup”.

E - Ter sido campeão ou vice-campeão brasileiro de qualquer categoria automobilística de velocidade, reconhecida pela CBA (exceto as categorias já mencionadas).

F - Ter sido campeão ou vice-campeão nacional, de qualquer país, em modalidade automobilística, reconhecida pela FIA, excluindo o Brasil.

G - Casos omissos ou quaisquer dúvidas serão analisadas pela Comissão de Rally da FAEPI E FCA em conjunto com a Comissão Organizadora das Provas.

ART.9 - CATEGORIAS:

O Velopiocerá Rally Cross Country 2019 será disputado em 2 (duas) categorias são elas:

9.1 Categoria Cross Country P2:

Veículos de fabricação nacional que se enquadrem nas categorias abaixo, conforme os preceitos e especificações técnicas dos Regulamentos Técnico e Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2018 para a categoria original do veículo no campeonato Brasileiro 2018:

- Super Production (Diesel / Flex);
- Production - T2 (Diesel / Flex).

9.2 Categoria Cross Country P1:

Veículos nacionais e importados que se enquadrem nas categorias abaixo, conforme os preceitos e especificações técnicas dos Regulamentos Técnico e Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2018 para a categoria vigente, original do veículo no campeonato Brasileiro 2018:

- Protótipos - T1 – FIA Brasil (Diesel / Flex);
- Protótipos - T1 (Diesel / Flex);
- Pró Brasil (Diesel / Flex);
- Protótipos - T3 (Flex)

Quaisquer veículos que não se enquadram na categoria **Cross Country P2**, devendo para tanto seguir todos os preceitos e especificações técnicas do Regulamento Técnico e Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2018 para a categoria vigente, original do veículo no campeonato Brasileiro 2018.

9.3 Penalizações referentes às categorias:

9.3.1 Em todas as categorias, para provas de mais de um dia de duração, se houver a substituição do bloco do motor do veículo durante uma prova, o concorrente será penalizado em 01 (uma) hora que será somada ao tempo total da prova em que esta troca ocorrer. A substituição do motor deverá ser comunicada imediatamente ao comissário técnico da prova, caso contrário a equipe será desclassificada. Poderá ser colocado um lacre no motor durante a vistoria técnica.

9.3.2 Será proibida a troca de veículo durante a competição, exceto entre o prólogo (se houver) e o início do primeiro deslocamento ou PE (prova especial) e apenas se o prólogo não somar tempo para a classificação da prova. O concorrente que cometer esta infração será desclassificado da prova. O chassi ou o monobloco de todos os carros poderá ser lacrado durante a vistoria técnica. Quando ocorrer a troca de um veículo após o prólogo, deverá ser recolhida uma nova taxa de inscrição para a organização e deverá ser feita nova vistoria por parte do comissário técnico aplicando-se as multas previstas para esta vistoria.

9.3.3 Todos os outros casos particulares serão submetidos aos comissários desportivos e a direção da prova, para análise e decisão.

9.4. ITENS DE SEGURANÇA

9.4.1 Serão obrigatórios todos os itens de segurança previstos no Regulamento Técnico e Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2018, bem como os itens do anexo "J" art. 283 para veículos de Rally Cross Country do Código Desportivo Internacional da FIA, quando aplicáveis.

ART.10 - INSCRIÇÕES

10.1 O encerramento das inscrições será de acordo com os critérios divulgados e publicados pelo organizador da mesma e o valor da taxa de inscrição por prova será também de acordo com o publicado pelo organizador.

10.2 Somente serão considerados inscritos os concorrentes que até a data limite tenham preenchido todos os dados da ficha de inscrição e efetivamente pago a taxa de inscrição e a taxa do seguro (se houver).

10.3 O comitê organizador poderá recusar uma inscrição, desde que justificando os motivos.

10.4 A devolução da taxa de inscrição será obrigatória quando da não realização da prova ou quando for recusada uma inscrição. A devolução em outras circunstâncias ficará a critério do organizador, sempre com anuência da FAEPI e/ou FCA.

10.5 A substituição de um membro da dupla inscrita só poderá ocorrer até meia hora antes da largada da primeira PE, por motivo de força maior e expressamente autorizada pelo diretor da prova, com anuência dos comissários desportivos.

10.6 Se por motivo de força maior, houver a necessidade de substituição do navegador durante uma bateria ou prova especial (PE), somente o piloto inicialmente inscrito pontuará no campeonato nesta prova, a nova dupla formada fará jus aos prêmios e aos troféus oferecidos na etapa, mas a pontuação do navegador será herdada pelo concorrente logo abaixo classificado. Esta substituição só poderá ser efetuada com anuência do Diretor de Prova e/ou dos Comissários Desportivos da FAEPI e/ou FCA.

10.7 Não será permitida a alteração e/ou substituição de piloto após o determinado no artigo 12.5, durante uma bateria ou prova especial (PE).

10.8 A substituição do veículo poderá ocorrer antes do encerramento da vistoria técnica.

10.9 Os tripulantes de cada veículo poderão revezar-se na pilotagem do mesmo, desde de que ambos sejam habilitados pela CBA. A pontuação alcançada pela dupla nesse caso será atribuída para os pilotos e navegadores, inscritos na ficha de inscrição original.

ART.11. IDENTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA NOS VEÍCULOS

11.1 Os veículos deverão ostentar números de identificação, que serão fornecidos pela organização da prova e colocados nas portas dianteiras no teto e nos locais determinados pelo regulamento particular da competição.

11.2 Tripulação: acima das portas ou nos pára-lamas dianteiros ou nas portas deverá constar: nome + tipo sanguíneo, com traço com largura e altura, que permitam a perfeita leitura das informações, numa cor totalmente contrastante com a cor do veículo (obrigatório).

ART.12 - CRONOMETRAGEM:

12.1 A apuração será feita através de equipamentos (data logger) de rastreamento por satélite (GPS), podendo também ser feita ou não por equipamento Fotocélula e/ou máquina coletora de tempo na chegada. Será utilizado também o sistema GPS para verificar eventuais cortes de caminho.

12.2 Será usado no mínimo 01 (um) equipamento de rastreamento via satélite (GPS), sendo recomendado o uso de 02 (dois) equipamentos por piloto. Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da prova e deverão ficar junto ao corpo do competidor dentro da pochete fornecida pela organização e/ou fixado na moto e/ou UTV.

Obs: A organização da Prova poderá determinar tantos Postos de Controle de Roteiro (PCR) quantos achar necessário para a certificação do cumprimento do trajeto estabelecido. Tais PCR poderão virtuais (way points pré-determinados) computados por GPS oficial.

As penalidades para cada Way Point não cumprido é de 3 (três) minutos para cada WPT faltante.

12.3 O competidor deverá assinar um termo de responsabilidade, no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s). Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc..) o mesmo deverá reembolsar o valor de R\$400,00 (quatrocentos reais) por equipamento ou o valor especificado no termo de responsabilidade, para a organização em até no máximo 5 (cinco) dias corridos.

12.4 Os dados de cada competidor será(ão) coletado(s) pelo(s) coletor(es) de dados GPS em todo trajeto da prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através destes dados coletados, entre eles: hora com precisão de décimos de segundos e posição geográfica (latitude e longitude).

12.5 Em cada etapa da prova, o coletor de dados deverá ser retirado e entregue sempre na secretaria ou em outro local especificado pela organização. Se o aparelho não for devolvido, no local especificado pela organização, em até 15 (quinze) minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente será desclassificado, sem direito a reclamação. Será da responsabilidade do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido pela organização e ou empresa contratada para cronometragem do evento.

12.6 Fica facultado à organização, ler os GPS entregue fora do prazo e emitir relatório individual de passagens do piloto, desde que ocorra antes da emissão/divulgação do resultado geral da etapa.

12.7 O equipamento de data logger (GPS) deverá atender as necessidades abaixo:

- I. Não será permitida nenhuma instalação elétrica nos veículos de competição;
- II. Para levantamento deverá ser usado um equipamento GPS similar ao utilizado para coleta dos dados dos competidores, ou seja, que marque o track no mínimo de 1 (um) em 1 (um) segundo.

12.8 Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados em briefing e informados através de placas indicativas dentro do trajeto de cada prova. Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho implicará uma penalidade de 1 minuto pontos por pico atingido. Haverá uma tolerância de 10% na velocidade máxima estabelecida e dentro da faixa de tolerância não haverá penalidade.

12.9 Definição de pico de velocidade: Sempre que a velocidade exceder a velocidade máxima crescida de sua tolerância, em mais de 10 segundos seguidos é considerado um pico.

12.10 FALHA NOS COLETORES (GPS)

12.10.1 O piloto que não tiver seus dados computados na ficha individual de passagens, decorrente de falha nos GPS principal e/ou reserva, poderá entregar arquivo com os dados de um coletor (GPS) próprio, caso o tenha, em até 15 (quinze) minutos após o horário ideal do final da prova (de cada competidor).

12.10.2 Caso o competidor use qualquer outro modelo de GPS reserva, seu funcionamento fica sob responsabilidade do competidor, bem como a descarga e fornecimento dos dados. A responsabilidade de entrega do arquivo será do piloto ou de um representante, que deverá registrar a entrega.

12.10.3 O arquivo do GPS reserva deverá ser entregue no ambiente onde se realiza a apuração e deve seguir as seguintes indicações:

I. Deverá ser entregue o GPS do competidor e/ou o arquivo do track em "pen drive USB" compatível com Windows XP ou superior no formato GTM compatível com Track Maker versão 13.0 ou superior, ou no padrão NMEA.

II. Os dados devem OBRIGATORIAMENTE ter sido coletados de 1 em 1 segundo

12.10.4 Em caso de falha nos GPS, detectado pela organização do evento em uma das provas de uma etapa, será atribuído ao competidor a pontuação da mesma posição conquistada por ele na prova anterior e o tempo relativo será atribuído com menos 10 (dez) segundos. Caso o fato aconteça na primeira prova do dia será considerada a pontuação da mesma posição conquistada por ele na prova posterior e o tempo relativo com mais 10 (dez) segundos de acréscimo.

12.10.5 Em caso de falha nos GPS, em todas as provas de uma etapa, o piloto não terá classificação para efeito de premiação (troféu e pódio), entretanto pontuará para o Ranking com pontuação igual a média das etapas participadas e não descartadas em todo o campeonato 2018.

ART.13 - ORDEM DE LARGADA:

Será definida em cada categoria em função da classificação na etapa anterior do Velopiocerá juntamente com a classificação da competição vigente. Novos concorrentes e demais pilotos serão classificados pelo nível técnico.

Para a primeira prova da competição, caso não haja a realização de um prólogo, será usado o handicap (histórico e desempenho em provas corridas) de cada piloto dentro de sua categoria.

Pilotos que se inscreverem por último poderão largar no fim de sua categoria. O intervalo será de 30 (trinta) segundos a 2 (dois) minutos entre pilotos, outro valor poderá ser usado para os quadriciclos e/ou UTVs.

ART.14 – TERMINOLOGIA:

PROVA ESPECIAL (PE) = Prova de velocidade contra o relógio;

DESLOCAMENTO = Trechos de ligação do roteiro oficial da prova fora das PEs;

ETAPA = Cada um dos dias do Velopiocerá Rally Baja separados por uma parada de descanso;

TEMPOS MÁXIMOS PERMITIDOS = Tempo máximo permitido para cada trecho de ligação e PEs, o qual se ultrapassado resultará na aplicação de uma penalidade fixa;

PENALIDADE FIXA = Uma penalidade em tempo a ser acrescentada às penalidades por acaso já incursas pelos pilotos em casos precisos e especificados nos regulamentos suplementares;
PRÓLOGO = Prova de velocidade com intuito de formar a ordem de largada e pode valer como tempo de especial.

REAGRUPAMENTO = Parada prevista pela organização para permitir o reagrupamento das equipes que se mantenham em prova e ou retorno ao horário ideal de prova. Os tempos de parada podem ser diferentes para cada concorrente;

NEUTRALIZADO = Tempo durante o qual as equipes são paradas pela direção de prova por qualquer razão;

PARQUE FECHADO = Zona em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida, salvo em casos expressamente previstos pelo Regulamento Particular do Rally Baja;

ADENDO = Boletim oficial datado e numerado. Os adendos passam a fazer parte do regulamento particular da prova. Devem ser afixados no quadro de informações oficiais e comunicados aos concorrentes o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vistoria técnica, e pelo Júri no decorrer da prova. Os pilotos devem dar recibo no ato do recebimento dos adendos, exceto em caso de impossibilidade material durante o desenrolar do Rally Baja;

CARTÃO DE CONTROLE = Ficha na qual serão feitas as anotações dos diferentes controles previstos no percurso;

CH = Controle Horário;

CP = Controle de Passagem;

PCR = Postos de Controle de Roteiro

CHL = Controle de Horário de Largada;

IZVC = Início de Zona de Velocidade Controlada (Início Zona de Radar);

FZVC = Final de Zona de Velocidade Controlada (Fim Zona de Radar)

DESCLASSIFICAÇÃO DA PROVA = Pena de exclusão decidida pelo Júri em caso de infração importante prevista ou não no Regulamento Desportivo.

FORFETE = penalidade equivalente ao tempo máximo da especial, determinado pela organização da prova, aplicada aos competidores que não cumprirem por meios próprios o trajeto de cada prova dentro do tempo máximo estipulado.

ART.15 - CIRCUITO:

O percurso deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para todos os tipos de veículos aceitos neste regulamento.

Em caso de força maior (chuvas, queda de barreiras e/ou pontes) ou atrasos ocasionados por acidentes, que obriguem a organização a alterar o trajeto de uma prova, a distância total deverá ter no mínimo 20 Km de especiais somando-se todas as provas válidas no dia, para validação da etapa.

ART.16 - DEVERES DO PILOTO:

É dever de todos os pilotos participarem do Briefing e manter o mais alto espírito esportivo para os demais concorrentes, antes, durante e após a competição e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como o Código nacional de Trânsito e as disposições do código Estadual de Desportes. Podendo este ser penalizado ou desclassificado dependendo da infração.

ART.17 - RESPONSABILIDADE:

Ao assinarem a ficha de inscrição, os pilotos se comprometem a seguir o regulamento e se responsabilizam Civil e Criminalmente pelos seus atos, eximindo os organizadores, os

promotores e patrocinadores da prova, a FMP e/ou FMC e/ou a CBM, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição.

OBS: Todos competidores da prova se comprometem a devolver os equipamentos de GPS utilizados na cronometragem em perfeitas condições de uso ou indenizar a organização com o valor dos equipamentos acrescidos de nota fiscal e frete em caso de avaria nos mesmos.

ART.18 - MEIO AMBIENTE:

Os pilotos se comprometem a preservar o meio ambiente não poluindo as trilhas, os organizadores serão obrigados a retirar todo o material de sinalização no dia após o evento.

ART.19 - PREMIAÇÕES:

Serão premiados com troféus pelo menos do 1º ao 3º lugares em cada categoria de motos, de Quadris e UTVs.

NOTA IMPORTANTE: Não será permitida premiação em dinheiro, premiação em forma de objetos será permitido apenas em forma de sorteio entre no mínimo os pilotos que foram ao pódio em cada etapa.

ART.20- REPAROS E MANUTENÇÕES:

- 1 - Fica proibido o apoio mecânico por não competidores dentro das provas especiais.
- 2 - Os reparos deverão ser feitos fora da trilha dos testes especiais, preferencialmente no Parque de Apoio da prova.
- 3 - O apoio mecânico será permitido somente no parque de apoio determinado pela organização de cada etapa. Qualquer tipo de intervenção em um veículo fora dessa área só poderá acontecer com anuência do diretor de prova e com o competidor fora da classificação na bateria em que esta intervenção ocorrer, sendo que no período enquanto este veículo estiver em manutenção, o mesmo não estará sendo considerado dentro da classificação da prova.
- 4 - Qualquer intervenção fora destas condições acarretará na desclassificação da equipe na prova/bateria em que o fato ocorrer.

ART.21 - VISTORIA E PARQUE FECHADO

21.1 A competição será precedida de uma vistoria técnica, antes da largada de primeira prova e será efetuada pelo comissário técnico. O local e condições da vistoria deverão ser comunicados com antecedência mínima de 48 horas.

21.2 As verificações na vistoria prévia serão de ordem geral:

A - verificação administrativa na secretaria da prova, que habilita o concorrente para vistoria técnica, compreendendo:

- Quitação das taxas de inscrição e seguro obrigatório (quando houver).
- licença do concorrente e da dupla.
- RG e CNH da dupla.
- certificado de licença do veículo em nome do concorrente, piloto ou navegador. Caso contrário deverá apresentar autorização do proprietário para participar da prova, com firma reconhecida.
- fixação dos adesivos oficiais, numerais e da publicidade conforme item 14 deste regulamento.

Observação: todos os documentos mencionados deverão ser apresentados. A falta de qualquer um deles implicará na recusa da aptidão para a vistoria técnica e conseqüentemente para a largada.

B - verificação técnica: elementos de segurança em conformidade com o Regulamento Técnico e Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2018 e anexo "J" da FIA, além deste regulamento e seus eventuais adendos.

21.3 Somente poderão largar os veículos que tiverem sido aprovados na vistoria e que deverão ostentar o selo correspondente.

21.4 A qualquer momento, após a largada da prova, poderão ser efetuadas vistorias técnicas e também dos itens de segurança. Os comissários técnicos poderão vistoriar determinados veículos participantes, ao final da prova, sem necessidade de haver protestos contra eles.

21.5 A existência ou não do(s) parque(s) fechado(s) na etapa ou prova deverá constar no regulamento particular ou em adendo constando nele também todos os horários necessários.

21.6 - PARQUE FECHADO:

1 - Toda prova poderá ou não ter uma área cercada destinada ao Parque Fechado.

2 - Na existência do Parque Fechado o Piloto é obrigado a deixar seu veículo dentro do parque, quando determinar a organização.

3 - No parque fica proibido, sem autorização da organização, qualquer reparo ou manutenção no veículo de competição, inclusive reabastecimento.

4 - O parque fechado inicia até 1 hora e 30 minutos e fecha 30 minutos antes do horário da largada do primeiro piloto.

ART.22 - PROVAS ESPECIAIS: (PROVA CONTRA O RELÓGIO)

- No início e no final das provas haverá uma placa indicando o local de largada e chegada,

- As especiais poderão ser divididas em duas ou mais, com placas de FIM e INICIO (reinício) da especial de modo a manter o trecho seguro para os competidores ou comunidades por onde passa a prova. Neste caso a relargada será automática a critério do piloto, inclusive poderá ultrapassar ou ser ultrapassado durante o deslocamento entre um especial e outro, isto sem prejuízo do seu tempo cronometrado, tendo em vista que este deslocamento não conta tempo para a definição do resultado da etapa.

- As provas especiais podem ou não contar desde a primeira volta, devendo esta situação ser informada no Regulamento Particular da Prova.

ART.23 – LARGADA / ÁREA DE LARGADA:

O piloto se deslocará até o início da Especial, lá entregará seu cartão para anotações do Horário de largada pelo Fiscal (em caso de utilização deste), ou faz a largada por conta própria conforme ordem de largada disponível no local.

No início de cada especial se encontram os Fiscais de Largada, o piloto deve obedecer a fila pela ordem de largada estipulada pela direção de prova e/ou as instruções dos fiscais de largada que seguem a determinação da direção de prova. Antes do seu horário de largada, entregar o cartão de tempos ao fiscal de controle, quando houver.

ART.24 - CONTROLE DE LARGADA

Cada piloto é responsável por estar no local de largada 5 minutos antes do seu horário determinado pela organização, o fiscal de largada a critério da direção de prova poderá alterar

a sequência de largada de um ou mais pilotos de modo a estabelecer uma sequência correta por nível de pilotagem.

Caso o piloto esteja impossibilitado de largar antes de se iniciar o seu tempo, o fiscal de largada só poderá reclassificar este para largar depois, com anuência do diretor de prova, neste caso sem prejuízo do seu tempo.

PARAGRAFO ÚNICO: Não será permitida a largada de pilotos atrasados, ou seja, o piloto que não estiver presente ao controle de largada em seu horário ideal (previamente divulgado), não poderá largar naquela prova/bateria, salvo anuência prévia do diretor de prova, concedendo previamente um novo horário ao competidor, considerando eventuais quebras ou necessidade de manutenção, as condições do piso, pneus e handicap (histórico de resultados) dos concorrentes.

ART.25 - ÁREA DE CHEGADA

No final do trecho cronometrado estará a placa de FIM DE ESPECIAL e um fiscal, a partir deste momento O PILOTO É OBRIGADO A REDUZIR SUA VELOCIDADE para um máximo de 40 km/h de modo a manter a sua segurança e a dos demais expectadores, tendo em vista que a partir daí o trecho se encontra aberto a circulação de veículos, animais, carroças, etc.

EM HIPÓTESE ALGUMA O PILOTO DEVERÁ RETORNAR EM SENTIDO CONTRÁRIO A PROVA.

Para fins de cronometragem só se considera o tempo de chegada quando o conjunto piloto e motocicleta e/ou quadriciclo e/ou UTV ultrapassar a fotocélula e/ou linha de chegada, mesmo que seja empurrando seu veículo.

É OBRIGATÓRIO A ANOTAÇÃO DO TEMPO DE CHEGADA NO CARTÃO DE TEMPOS (quando houver).

ART.25 - FORFETE:

O piloto que completar uma especial do percurso da prova terá o direito de “forfetar” as especiais não completadas, a ele será atribuído o tempo máximo de cada especial não completada, estipulado em 45 (quarenta e cinco) minutos, ou que constará no regulamento particular, caso não esteja pré-definido, será usado 2 (duas) vezes o MELHOR tempo da especial.

ART.26 - PENALIZAÇÕES:

O piloto sofrerá uma penalização em tempo por cada infração a seguir. As penalizações serão impostas pela observação dos comissários ou Diretor de prova e agentes das autoridades do Trânsito. Tal penalização deverá ser comunicada ao piloto no final da etapa.

- 60 segundos.... Por cada infração leve ou média de trânsito.
- 60 segundos.... Por obstruir ou tumultuar propositalmente os testes especiais na largada.
- 60 segundos.... Por cada Pico de velocidade alcançado em zonas de Radar.
- 60 segundos.... Por não estar presente à linha de largada quando o fiscal determinar.
- 03 minutos..... Por encurtar e/ou caminho cada vez que passar a mais de 30 (trinta) metros do roteiro definido através de WPT (waypoints).

26.1 - Caso um competidor perca mais de 5 way points em uma prova especial, ele não terá seu tempo validado e receberá apenas 1 ponto na classificação daquela prova especial.

ART.27 - ABANDONO:

Para controle da Direção de Prova, visando também à segurança, durante cada prova os abandonos devem ser reportados o mais rápido possível, diretamente pelo piloto ou seu assistente (apoio). A não observância dessa norma poderá penalizar o piloto pela Direção de Prova e pela FMP e/ou FMC, chegando até a sua desclassificação.

No caso de abandono da prova e/ou da competição, o piloto deve comunicar a Organização.

ART.28 - DESCLASSIFICAÇÃO:

São motivos para desclassificação, devendo haver reclamação por escrito de um concorrente ou de um comissário desportivo, o direito de defesa do competidor e julgamento pelo júri de prova:

1. Retirar ou danificar propositalmente sinalização da prova, Placas e Bumps.
2. Obstruir propositalmente a trilha de uma prova especial.
3. Ingerir bebida alcoólica antes (pela manhã) e durante o evento.
4. Transitar em alta velocidade nas cidades ou povoados.
5. Não respeitar a propriedade alheia (sítios, fazendas, etc.)
6. Colocar a vida de crianças, pedestres ou ciclistas em risco.
7. Nas provas especiais pilotar propositalmente em sentido contrário.
8. Cometer uma infração Grave ou Gravíssima de trânsito, comprovado por autoridades competentes.
9. Empinar ou outras exhibições em vias públicas.
10. Atitudes antidesportivas contra concorrentes (após julgamento).
11. Desrespeitar autoridade da prova (Diretor, Comissários, Membros do Júri).
12. Participar com motocicleta sem documentos que comprovem sua propriedade e/ou permissão do proprietário.

ART.29 - BONIFICAÇÕES:

O piloto que parar dentro de uma prova especial para socorrer concorrente vítima de acidente (comprovado pela direção de prova), após checado e comprovado as informações, terá seu tempo gasto neste atendimento excluído desta volta e poderá ainda ganhar um bônus de até 10 (dez) segundos.

Portanto após ter havido o resgate da vítima o piloto deverá voltar para a prova e seguir na mesma em ritmo de competição. Este fato deverá comprovado pelo Diretor de prova junto a outros pilotos. Esta bonificação será atribuída no máximo há 3 (três) pilotos que socorreram a vítima.

ART.30 - RESULTADO:

Ao término de cada prova (bateria) ou a critério da organização, cada piloto deverá descarregar seu GPS junto à organização e terá que aguardar seu resultado individual a fim de conferir e expor reclamações quanto à seus tempos caso houver.

Será divulgado o resultado parcial por categoria, devendo os pilotos que não concordarem com o tempo do concorrente entrar com o recurso no prazo máximo de 10 minutos após a divulgação da parcial de sua categoria, este recurso deverá ser por escrito e ser fundamentado em situações reais não em hipóteses.

O resultado Final sairá após aprovação do resultado parcial e julgamento dos recursos caso haja.

O piloto que não estiver presente quando da divulgação do seu resultado individual e do resultado parcial, perdendo o prazo para reclamações, não poderá reclamar posteriormente mesmo havendo erro em seus tempos.

ART.31 - PROTESTOS:

- Os protestos contra pilotos, veículos e atitude anti-desportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregue ao Diretor de Prova, até 05 (cinco) minutos após o horário ideal de chegada do último competidor.
- Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor de cronometragem até 10 minutos após a divulgação do resultado parcial em questão.
- Todos os protestos devem ser individuais e ESPECIFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa no valor da inscrição da prova.
- Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; caso haja procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor do Organizador da Prova.
- Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.
- Conforme estatutos da FMP e/ou FMC e Código Disciplinar da CBM para recurso contra decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar da CBM no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 05 salários mínimos.
- No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Tribunal de Justiça Desportiva e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.

Obs: Todos os casos omissos serão julgados conforme os preceitos e especificações técnicas dos Regulamentos Técnico e Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2018.

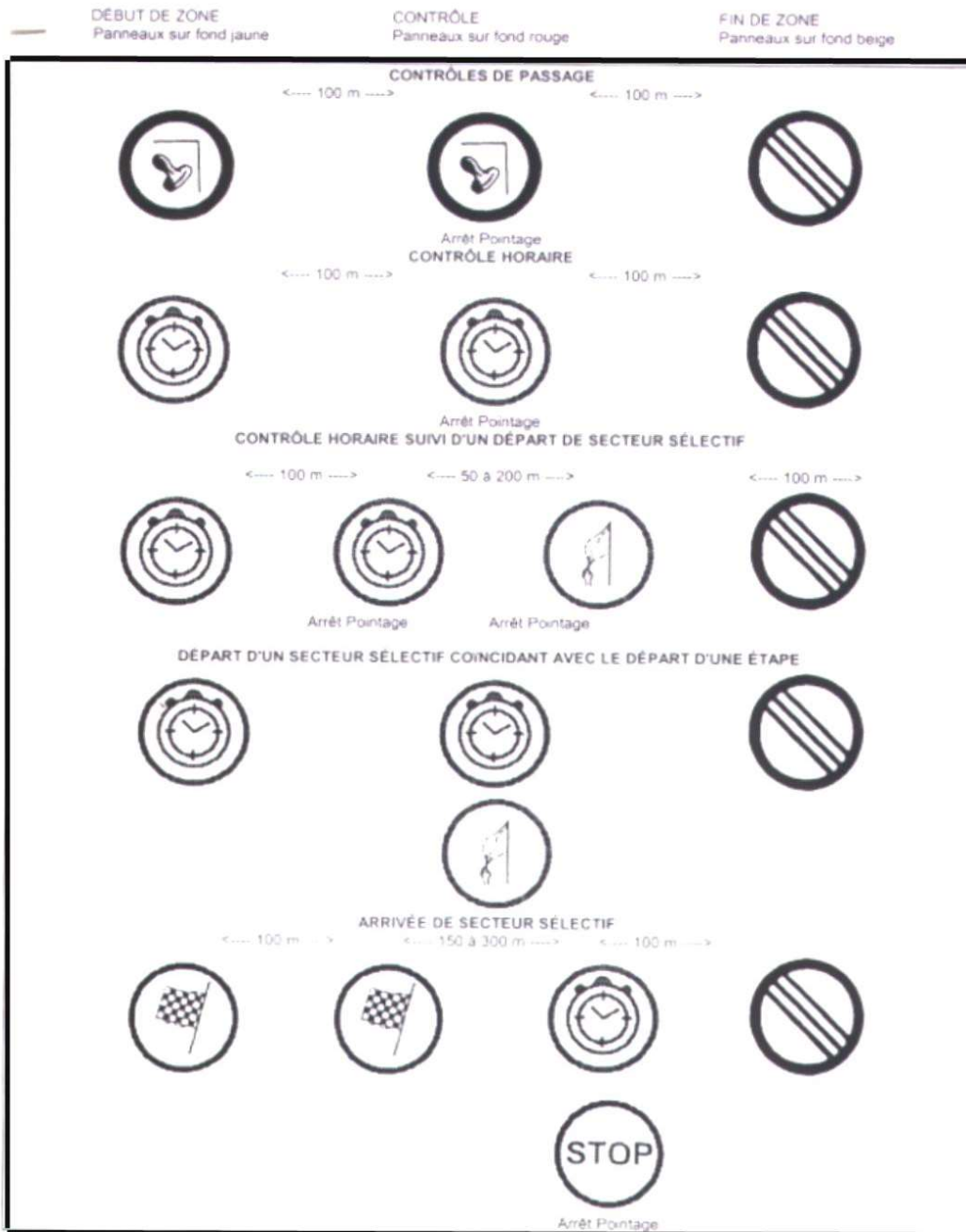
Teresina, 20 de julho de 2018.

COMISSÃO DE RALLY – FAEPI / FCA

OBS: ESTE REGULAMENTO PODERÁ SOFRER ALTERAÇÃO MEDIANTE REUNIÃO DA DIRETORIA DA FMP E/OU FMC, PORTANTO A VERSÃO DO REGULAMENTO DEVERÁ SER VERIFICADA NO FINAL DA PÁGINA E COMPARADA COM A PUBLICADA NA INTERNET.

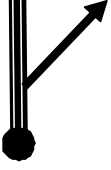
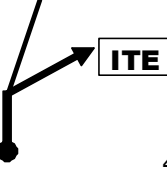

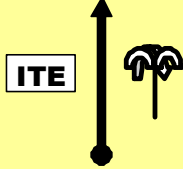




ANEXO 1 – SINALIZAÇÃO DE CONTROLE (REGRAS INTERNACIONAIS)

SIGNALISATION DES CONTRÔLES



Le diamètre minimum des panneaux est de 70 cm. Le dessin doit être noir. Les panneaux seront toujours placés du même côté sur l'ensemble du parcours du Rallye Tout Terrain.
Il est recommandé de définir la largeur de la zone de contrôle, qui ne pourra en aucune circonstance être supérieure à 50 m.

ANEXO 2 - MODELO DE PLANILHA (Tamanho A4 ou A5)

| | | | | |
|---|--|---|----------------------------|---|
| <p>1,32</p> <p>6,93</p> |  <p>3</p> | <p>SAÍDA 208</p> <p style="text-align: right;">D</p> | | |
| <p>8,25</p> <p>1,03</p> |  <p>4</p> | <p>ITE + 100 m</p> <p style="text-align: right;">D</p> | | |
|  <p>www.rallysp.com.br</p> | <p>FAZENDA SÃO LUIZ DEDINI AGRO</p> <p>TULIPA</p> | <p>Esp 1</p> | <p>km 52,30</p> | <p>T Máx 01:05:00 01:15:00</p> |
| <p>KM Total</p> <p>Parcial Regress</p> | | <p>OBSERVAÇÕES</p> | | |
| <p>9,28</p> <p>0,000</p> <p>0,84 52,30</p> |  <p>1</p> | <p>ITE 01</p> <p>WP 109</p> | | |
| <p>0,84</p> <p>0,54 51,46</p> |  <p>2</p> | <p>D / DEPS</p> <p>WP 110</p> | | |
| <p>1,38</p> <p>0,59 50,92</p> |  <p>3</p> | <p>ES / DE</p> <p>!!</p> | | |
| <p>1,97</p> <p>1,15 50,33</p> |  <p>4</p> | <p> LB !!</p> | | |

ANEXO 3 – Artigo 17 – Controles Horários (Regulamento FIA)

17.1 - Nos controles horários os fiscais indicarão no cartão de controle de tempo a hora de apresentação, a qual corresponde ao momento exato em que um dos membros da equipe apresenta o cartão de controle de tempo ao fiscal. A inscrição no cartão de controle de tempo só será efetuada se todos os membros da equipe, bem como o veículo, se encontrarem na proximidade imediata da mesa de controle.

17.2 - O procedimento de controle começa no momento em que o veículo passa a placa de entrada da zona de controle horário.

17.3 - Entre a placa de início da zona de controle e o posto de controle é proibido a equipe parar ou adotar um andamento anormalmente lento.

17.4 - A hora ideal de controle é a obtida adicionando o tempo estabelecido para percorrer o setor de ligação (deslocamento) a hora de partida desse setor. Os tempos serão expressos em horas e minutos e sempre indicados de 00:01 a 24:00.

17.5 - A equipe não está sujeita a qualquer penalização por avanço se a entrada do veículo na zona de controle se efetuar no decorrer do minuto ideal de controle ou no minuto anterior a este.

17.6 - Nos setores de ligação (deslocamento), a equipe não incorre em qualquer penalização por atraso se a hora de apresentação do cartão de controle de tempo ao fiscal corresponder ao minuto ideal de controle.

17.7 - Uma equipe devendo controlar às 18h 58m, será considerada no horário, se controlar entre as 18h 58m 00s e as 18h 58m 59s.

17.8 - Qualquer diferença entre a hora real e a hora ideal de controle será penalizada à razão de 1 minuto por minuto ou fração de minuto.

17.9 – Nas provas especiais, os tempos de chegada são coletados, no máximo, ao segundo.

17.10 - Nos controles horários de fim de etapa, as equipes são autorizadas a controlar antes da sua hora ideal de controle, sem que por isso sofram qualquer penalização.

17.11 - Qualquer infração relativa aos procedimentos de controle acima definidos (e, nomeadamente o fato de uma equipe entrar na zona de controle com um avanço superior a um minuto relativamente à hora efetiva de controle) deverá dar origem, por parte do chefe do posto de controle, a um relatório escrito, dirigido ao Diretor de Prova.

17.12 - O prazo concedido para a desclassificação, ou o/os tempo(s) máximo(s) autorizado(s) definidos no regulamento particular, podem ser modificados em qualquer momento por decisão do Júri da Prova, sob proposta do Diretor de Prova. As equipes serão informadas o mais rapidamente possível. A desclassificação ou a penalização definida por ter sido excedido o atraso máximo autorizado, não poderá ser pronunciada senão no fim de uma etapa.

17.12.1 - Se o setor de ligação (deslocamento) seguinte não começar por uma prova especial, a hora de controle inscrita no cartão de controle de tempo constitui, simultaneamente, a hora de chegada ao final do setor de ligação (deslocamento) e a hora de partida do novo setor.

17.12.2 - Quando, porém, o controle horário for seguido de um controle de partida para uma prova especial, os dois postos serão integrados na mesma zona de controle, cujas placas serão colocados da seguinte forma:

a) placa amarela com relógio (início de zona)

b) cerca de 100 metros depois, placa vermelha com relógio (posto de controle horário)

c) a uma distância de 50 a 200 metros, placa vermelha com bandeira (partida da prova especial)

d) finalmente, 100 metros mais à frente, placa final bege com três listas negras transversais.(final da zona de controle).

17.12.3 - Se a partida de uma prova especial coincide com o início de uma etapa, a hora de partida do prova especial será também a da etapa.

17.12.4 - Na chegada de uma prova especial, o stop será junto com um Controle Horário. As placas serão dispostas do seguinte modo:

a) amarelo com relógio



- b) vermelho com relógio e o ponto STOP,
- c) bege com três barras negras transversais

17.13 - No controle horário de chegada do setor de ligação (deslocamento), o fiscal escreverá no cartão de controle de tempo, por um lado, a hora de controle da equipe e, por outro, a hora prevista de partida para a prova especial. Deverá respeitar um intervalo de 3 minutos entre as duas, para permitir a equipa preparar-se para a partida. Além disso, em caso de um pneu furado, será igualmente concedido à equipe um tempo máximo suplementar de 10 minutos.

17.13.1 - Depois de controlar no CH, a equipe deverá dirigir-se imediatamente para a partida da prova especial. O fiscal escreverá a hora real de partida para a prova especial e depois dará a partida a equipe.

17.13.2 - Se, em caso de incidente, existir uma divergência entre as duas anotações, a hora de partida da prova especial será considerada, salvo decisão contrária do Colégio de Comissários Desportivos.

ANEXO 4 – Artigo 22 – Parque Fechado (Regulamento FIA)

Parque Fechado: Zona na qual não é possível qualquer reparação ou intervenção, salvo nos casos expressamente previstos no presente regulamento .

22.1 - Os veículos estão em regime de Parque Fechado (interdição de proceder a qualquer reparação ou abastecimento - no parque fechado de partida das etapas, o arranque através de reboque por um outro concorrente ainda em prova, será penalizado com um minuto):

a) desde a sua entrada num parque de partida, de reagrupamento ou de fim de etapa e até à sua partida destes, caso existam,

b) desde a sua entrada numa zona de controle e até a sua saída desta,

c) desde a sua chegada ao final do Prova e, pelo menos, até que expire o prazo para a apresentação de reclamações.

22.2 - Toda a infração ao regime de parque fechado implicará uma penalização mínima de 10 horas, podendo ir até à desclassificação.

22.3 - Antes da saída do Parque ou da partida para uma etapa, quando os Comissários Técnicos da Prova constatarem que um veículo não está em condições para uma utilização normal, deverão informar de imediato o Diretor de Prova, que poderá exigir a sua recuperação. Neste caso, os minutos gastos para efetuar a intervenção serão considerados como minutos de atraso na prova especial. Para não permitir a equipe a tentativa de recuperar o atraso provocado pela reparação, será dada uma nova hora de partida. Todo o atraso superior a 30 minutos implicará a desclassificação.

22.4 - Depois de colocar o veículo no parque fechado, a equipe deve deixar imediatamente o parque, sendo-lhe desde então proibida a entrada.

22.5 - Como exceção ao regime de parque fechado, mas sob a responsabilidade de um fiscal, é permitido a equipe, nos parques de partida, reagrupamento e final de etapa:

trocar um ou dois pneus furados ou danificados, utilizando unicamente os meios que tiver a bordo do veículo,

proceder à troca de um pára-brisa, podendo beneficiar, neste caso, de auxílio exterior autorizado pela Direção de Prova.

Estas intervenções deverão estar terminadas antes da hora da partida. Caso contrário, o excesso de tempo implicará uma penalização de um minuto por minuto de atraso.

22.6 - Para retirar o veículo do parque fechado de partida, de reagrupamento ou de fim de etapa, a equipe é autorizada a entrar no parque 10 minutos antes da respectiva hora de partida.

22.7 - No interior do parque fechado, a colocação do motor em funcionamento pode ser efetuada por meio de uma bateria exterior, a qual não poderá, em seguida, ser transportada no veículo.