



XV RALLY DA MEIA NOITE

71º Evento Organizado pelo Classic Car Club – RS

Prova integrante da

CGR – II COPA GAÚCHA DE RALLY DE REGULARIDADE HISTÓRICA 2017

REGULAMENTO DE PROVA

DEFINIÇÃO

Artº 1º - A FBVA – Federação Brasileira de Veículos Antigos e os Clubes:

- **Classic Car Club RS**
- **Veteran Car Club dos Vinhedos**
- **Automóvel Clube de Nova Prata**

organizam a **CGR – Copa Gaúcha de Rally de Regularidade Histórica**, na modalidade *Rally* de Regularidade, com caráter cultural e histórico, destinado a Carros Clássicos.

Parágrafo Único - O Regulamento da CGR e o Calendário das Provas da CGR, atualizados serão disponibilizados no *site* da FBVA e do Classic Car Clube RS, respectivamente:

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

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

Artº 2º – **Classic Car Club RS** organiza o **XV Rally da Meia Noite**, como **Clube Anfitrião de Prova do CGR**, a ser realizado na **Data de Prova** de 24 (noite) para 25 (manhã) de março de 2017, com **Local de Largada** na **Savarauto** - Concessionária Mercedes-Benz, na Av. Nilo Peçanha 3.410, em Porto Alegre / RS.

Parágrafo Primeiro – O **Briefing**, obrigatório a todas Equipes será as 23:00 de 24 de março e o **Horário de Largada** da primeira Equipe será à 00:01 (zero hora e um minuto) de 25 de março.

Parágrafo Segundo – A **Duração** prevista para a prova é de aproximadamente cinco horas e trinta minutos. O **Local de Chegada** será em Torres / RS, no alto do Morro do Farol, assistindo o nascer do sol e após dirigindo-se ao Guarita Park Hotel, também em Torres.

Artº 3º – O presente **Regulamento de Prova** é de responsabilidade do Clube Anfitrião e segue o Regulamento da CGR.

Parágrafo Primeiro – No caso de algum conflito entre o Regulamento de Prova e o Regulamento da CGR, vale prioritariamente o Regulamento da CGR.

Parágrafo Segundo - O presente **Regulamento de Prova** atualizado será disponibilizados no *site* do Classic Car Clube RS:

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

Parágrafo Terceiro – O Clube Anfitrião reserva-se o direito de alterar o presente Regulamento a qualquer momento, se julgar necessário ou por razões alheias à sua vontade. Nesse caso, as alterações serão disponibilizadas e levadas ao conhecimento de todos os interessados, imediatamente quando da sua ocorrência.

Artº 4º - A Prova será acompanhada pelo **CTP - Comitê Técnico de Prova da CGR**, constituído pelos:

- a) **Representante Esportivo, nomeado pelos Clubes**, Sr. Leandro Mazzoccatto; e
- b) **Diretor de Prova do Clube Anfitrião**, Sr. Marcelo Guazzelli.

Parágrafo Único – Cabe ao Diretor de Prova fazer cumprir o presente Regulamento e toda a legislação pertinente.

INSCRIÇÃO E EQUIPES

Artº 5º – Todo competidor deve preencher e assinar a **Ficha de Inscrição de Prova da CGR**.

Artº 6º – A **Inscrição em uma Prova da CGR**, nos termos do presente Regulamento, implica automaticamente em **Inscrição na CGR**, a menos que especificado ao contrário na Ficha de Inscrição de Prova da CGR.

Parágrafo Primeiro – Todo competidor inscrito submete-se automaticamente e sem restrições ao Regulamento da CGR, mesmo que não esteja participando da CGR.

Parágrafo Segundo – O Diretor de Prova não poderá participar da Prova da qual é Diretor.

Artº 7º – No ato da inscrição, os participantes devem definir o **Nome da Equipe**, nos termos do Regulamento da CGR.

Parágrafo Único – Se o Nome da Equipe for omitido, a critério do CTP, será definido um Nome da Equipe a partir dos nomes dos competidores constantes na Ficha de Inscrição.

Artº 8º – Os competidores de cada carro são limitados ao **Piloto** e ao **Navegador**, declarados na Ficha de Inscrição.

Parágrafo Primeiro – O Piloto obrigatoriamente deve possuir carteira de habilitação válida para dirigir no Brasil.

Parágrafo Segundo - O carro não pode conter em seu interior pessoas além do Piloto e Navegador, bem como animais, salvo se autorizado pelo CTP.

Artº 9º – A Inscrição de uma Equipe em uma Prova da CGR está condicionada à aprovação na **Vistoria Técnica e Documental**.

Parágrafo Primeiro – A **Vistoria Técnica** inclui, mas não se restringe a:

- a) Equipamentos e itens obrigatório do carro como macaco (original ou não), chave de roda (original ou não) e triângulo refletivo;
- b) Pleno funcionamento dos acessórios de iluminação do carro, originais da época de fabricação ou obrigatórios pela Legislação, como faróis, luzes de freio, etc.
- c) Os pneus devem obrigatoriamente ter a designação DOT ou U.T.Q.G. para serem usados em todo o percurso do *Rally*.

Parágrafo Segundo – A **Vistoria Documental** inclui, mas não se restringe a:

- a) Certificados, registros, licenciamentos, seguros etc. válidos e atualizados do carro;
- b) Carteira de habilitação válida do piloto.

Artº 10º - A substituição de carro, Piloto ou Navegador só poderá ocorrer antes da Verificação Técnica e Documental da Prova. Após tal verificação, somente poderão ser realizadas substituições (carro, Piloto ou Navegador) mediante autorização expressa do CTP.

Artº 11º – O Clube Anfitrião contratará **Seguro de Responsabilidade Civil contra Terceiros**, cujo prêmio está incluído na **Taxa de Inscrição da Prova**.

Parágrafo Primeiro - Não se consideram como terceiros, para efeitos desse Seguro, a Equipe, incluídos o carro, o Piloto, o Navegador e demais eventuais ocupantes do carro.

Parágrafo Segundo - Este seguro terá validade restrita:

- a) À Duração da prova;
- b) Às Equipes que efetivamente largaram e participam da Prova, conforme estabelece o presente Regulamento.

CARROS CLÁSSICOS ADMITIDOS

Artº 12º – Somente será admitido **Carro Clássico**, o qual se caracteriza por ter 30 (trinta) anos ou mais de fabricação e por preservar suas características originais.

Parágrafo Único - Não serão admitido motocicleta, veículo comercial, utilitário, caminhão, caminhonete, *pick-up*, *station-wagon* ou *van* de qualquer espécie.

Artº 13º – O carro deverá possuir **Certificado de Originalidade** válido, emitido por clube filiado a FBVA (Placa Preta), Passaporte FIVA (*FIVA Identity Card*) ou *FIA Historic Regularity Car Pass (Passport)* válido.

Parágrafo Único - Carro que não possua pelo menos um dos Certificados de Originalidade especificados no *caput*, mas que satisfaça as condições de um desses, poderá ser admitido na prova mediante aprovação do CTP.

Artº 14º – Todos os instrumentos do veículo, incluídos velocímetro, odômetros e tacômetro, devem ser os originais de aparência, mecanismo e funcionamento.

Parágrafo Primeiro – Todo instrumento não original presente no carro, mesmo que não conectado, deve ser declarado na Ficha de Inscrição e pode ser coberto ou lacrado, a critério do CTP.

Parágrafo Segundo - Conversão entre milhas e quilômetros de velocímetro ou odômetro, modificações de odômetro, prevendo uma casa decimal de quilômetro/milha, e odômetro parcial com zerador poderão ser aceitos, mediante aprovação do CTP, desde que sejam declarados pelos competidores na Ficha de Inscrição, que preservem as mesmas escalas e possuam a aparente originalidade do veículo e do instrumento.

Parágrafo Terceiro - O velocímetro e tacômetro do carro (se existirem) devem manter exclusivamente as marcações originais dos instrumentos, não sendo permitidas marcações adicionais, interna ou externamente, em tais instrumentos.

Artº 15º - Acessórios disponíveis na época da fabricação do carro, tais como rodas esportivas, faróis auxiliares, kits de carburação, etc., desde que não descaracterizem o carro, poderão ser aceitos, mediante aprovação do CTP.

Parágrafo Único - O bloco do motor obrigatoriamente deverá ser de especificação original do carro.

Artº 16º - Preparações da época da fabricação do carro, bem como **Carro Histórico** ou **Carro Homenagem** a um Carro Histórico, poderão ser aceitas mediante aprovação do CTP.

Artº 17º - Acessórios especiais de segurança, e não disponíveis como acessórios da época de fabricação do carro, como pneus radiais e espelhos retrovisores, poderão ser aceitos mediante aprovação do CTP.

Parágrafo Único – No caso do carro não possuir como acessório original cinto de segurança, esse, além de permitidos, tem seu uso incentivados.

Artº 18º - O carro deverá obrigatoriamente possuir certificado de registro e licenciamento, válido e atualizado, expedido pelos órgãos oficiais brasileiros.

Parágrafo Único – Será admitido na Prova carro que possua certificado de registro e licenciamento atualizado no estrangeiro, bem como Carta Verde, mediante aprovação do CTP.

Artº 19º - Um carro somente poderá ser considerado **Carro Clássico Admitido** após ser aprovado na Verificação Técnica e Documental.

Parágrafo Único – A critério do CTP, a qualquer momento durante a Prova, a Verificação Técnica e Documental pode ser novamente solicitada .

CATEGORIAS DOS CARROS

Artº 20º – Os Carros Clássicos Admitidos na CGR, para cada Equipe, serão classificados nas seguintes **Categorias**, conforme o ano de fabricação:

C - Vintage: fabricados até 1930;

D - Pós Vintage: fabricados entre 1931 e 1945;

E - Pós Guerra: fabricados entre 1946 e 1960;

F - Contemporâneos I: fabricados entre 1961 e 1970;

G - Contemporâneos II: fabricados entre 1971 e 1980;

H - Contemporâneos III: fabricados entre 1981 até o limite mínimo de 30 anos de fabricação.

MODALIDADES DOS EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO

Artº 21º – Na Inscrição, cada Equipe deve especificar na Ficha de Inscrição a **Modalidade dos Equipamentos de Navegação** escolhida. Os equipamentos e instrumentos de navegação de *Rally* permitidos em cada uma das seguintes Modalidades são (equipamentos e instrumentos não citados não são permitidos):

I - Modalidade Clássica:

- Cronômetros mecânicos ou digitais;
- Planilhas pré-impresas (papel) de aferição, recuperação ou similares;
- Calculadora 04 (quatro) operações (não programável);

II - Modalidade Avançada:

- Cronômetros de quaisquer tipos;
- Planilhas de aferição, recuperação ou similares, inclusive em formato digital;
- Calculadoras de quaisquer tipos;
- *Notebooks, tablets, smartphones* ou similares;
- *Software* específico para navegação de rally;
- Lupas para velocímetro ou odômetro, posicionadas diretamente sobre o instrumento;
- Câmeras de vídeo e 01 (um) *display*, com no máximo de 07 (sete) polegadas.

Parágrafo Primeiro – É prevista uma modalidade especial, denominada **Modalidade Turismo**, com o objetivo de permitir que interessados ou

potenciais futuros competidores desfrutem do caráter cultural e histórico do evento e conheçam e experimentem os princípios e funcionamentos da prova, sem maiores responsabilidades de desempenho, mas sempre respeitando o presente Regulamento. Os equipamentos de navegação permitidos nessa modalidade são os mesmo da Modalidade Clássica e não pontuam e nem classificam na Prova.

Parágrafo Segundo – É prevista uma modalidade especial, denominada **Modalidade Novatos**, respeitando todos os quesitos da Modalidade Clássica, mas com o objetivo de distinguir Equipes com pouca ou nenhuma experiência em *Rally* de Regularidade Histórica. Nessa Modalidade, serão aceitas apenas equipes nas quais o piloto e o navegador tenham feito no máximo 05 (cinco) provas do Classic Car Club – RS. Para efeito de CGR, vale como se fosse uma Inscrição normal na Modalidade Clássica.

Artº 22º – Em qualquer das Modalidades é expressamente proibido que os equipamentos ou instrumentos de navegação sejam conectados de alguma forma ao veículo ou extra-veículo, salvo em caso único e exclusivo para fornecimento de energia aos mesmos.

Parágrafo Primeiro – Em qualquer das modalidades, mesmo na Modalidade Avançada, é expressamente proibido o uso de equipamentos que utilizem sinais de GPS, radiofrequência ou outros, incluídos os equipamentos do tipo RallyNav, Totem ou similares. Celulares e Tablets poderão ser usados, desde que o GPS esteja desabilitado ou desligado.

Parágrafo Segundo – É proibido ao longo da Prova a comunicação com o exterior do automóvel, seja via rádio, telefone celular ou qualquer outro meio, exceto em casos de emergência ou força maior e, nesse caso, a Equipe deve comunicar e justificar tal fato ao CTP na primeira oportunidade. Cabe ao CTP acatar ou não a justificativa.

Artº 23º – Em qualquer das Modalidades é expressamente proibido quaisquer formas adicionais de medição de distância, velocidade e tempos, automáticas ou não, como equipamentos de medição laser e sensores de rotação, bem como quaisquer artifícios que permitam tais medições ou aumento de precisão das medições, como fitas métricas, elevação do veículo para rotação de rodas ou de odômetro, etc.

PROVA

Artº 24º – O **Livro de Bordo da Prova** conterà todos os horários, trechos, distâncias, velocidades e indicações necessárias para o bom andamento da Prova. O Livro de Bordo será composto basicamente por:

- a) **Deslocamentos**: trechos sem cronometragem;
- b) **Pernas (legs) ou Zonas Controladas**: são trechos controlados e com **Velocidade Imposta** (uma ou mais por perna) nas quais serão contabilizados pontos perdidos por **PC – Posto de Cronometragem**, para efeito de pontuação e classificação na Prova;
- c) **Trecho de Aferição**: trecho de deslocamento em formato de uma perna, mas sem contabilizar pontos, para permitir aferição dos instrumentos e equipamentos dos competidores;
- d) **Neutralizados**: locais onde os competidores tem tempo determinado para refeições, descanso, abastecimentos, etc.

Artº 25º – o **Horário Oficial da Prova** deve obedecer a hora brasileira, marcada para a cidade de Brasília (Brasil UTC-3, www.horariodebrasil.org/) estabelecida pela *Divisão Serviço da Hora (DSHO)* do *Observatório Nacional – Hora Legal Brasileira*: <http://www.horariodebrasil.org>

Parágrafo Único - Um **Relógio Padrão**, aferido pela Hora Oficial da Prova, será exibido de forma acessível e clara a todos os participantes pelo menos uma hora antes da **Largada da Prova**, a qual corresponde ao horário oficial de largada da primeira Equipe.

Artº 26º – O Livro de Bordo deverá ser disponibilizado em formato eletrônico universal em *site* amplamente divulgado e acessível a todos os participantes pelo menos 48 (quarenta e oito) horas antes da Largada da Prova.

Parágrafo Único – O Livro de Bordo não será disponibilizado em formatos específicos (não universais) objetivando entradas de dados para equipamentos ou *softwares* de navegação.

Artº 27º – Observações relevantes, revisões ou correções de informações do

Livro de Bordo poderão ser objeto de informação em **Anexo ao Livro de Bordo**, antes da largada da Prova.

Parágrafo Primeiro – Observações relevantes, revisões ou correções de última hora do Livro de Bordo poderão ser passadas verbalmente no *briefing*, antes da Largada da Prova, e serão consideradas Anexo ao Livro de Bordo.

Parágrafo Segundo – Ao longo da Prova, no caso de situações de força maior, como bloqueio ou desvio não previsto de rodovia, e consultando o CTP, ajustes ou pequenas revisões do Livro de Bordo poderão ser passadas verbalmente, quando possível, e serão consideradas Anexo ao Livro de Bordo.

Artº 28º – A medição de distância das pernas e dos deslocamentos do Livro de Bordo será sempre realizada com o mesmo **Equipamento Oficial de Medição e Aferição** (e, se for o caso, sempre com a mesma calibragem e aferição).

Artº 29º – Relativamente às pernas:

- a) Cada perna terá no mínimo 5 (cinco) e no máximo 30 (trinta) km de extensão;
- b) Cada dia de prova deve ter no mínimo 5 (cinco) e no máximo 8 (oito) pernas.
- c) Uma perna não contemplará semáforos, lombadas, pedágios ou quaisquer dispositivos que imponham parada ou redução de velocidade abaixo da velocidade imposta no trecho.

Parágrafo Único – Diferentes extensões ou número de pernas poderão ser aceitos mediante aprovação prévia pelos Clubes.

Artº 30º – No Livro de Bordo, o Trecho de Aferição será, preferencialmente em rodovia aberta e no itinerário da Prova, mas obrigatoriamente antes da primeira perna da Prova, e objetiva permitir que as Equipes possam aferir e calibrar o odômetro e o velocímetro.

Artº 31º – Cada perna terá **Velocidades Impostas** as quais serão limitadas

como segue:

- a) **50 km/h** em estradas vicinais e pequenas, geralmente estradas municipais secundárias (de velocidade máxima de 60km/h por lei);
- b) **80 km/h** em autopista, vias principais federais e estaduais e mesmo secundárias de velocidade por lei 80 km/h (estipulação FIA Anexo K);

Parágrafo Primeiro – As **Velocidades Sugeridas nos Deslocamentos** podem ser superiores às estipuladas no *caput*.

Parágrafo Segundo – As velocidades impostas ou sugeridas em qualquer trecho ao longo da Prova sempre respeitarão a sinalização indicada, bem como todos os limites estipulados pelas autoridades rodoviárias ou urbanas.

Artº 32º – A **Numeração da Equipe** em uma Prova da CGR corresponde à **Ordem de Largada na Prova**, cabendo preferencialmente aos carros mais antigos a numeração mais baixa.

Parágrafo Único – No caso do carro da Equipe já possuir uma numeração de **Carro Histórico** (como por exemplo, carro de competição histórico) ou de **Carro Homenagem** (a um determinado Carro Histórico) a critério do CTP poderá ser mantida essa numeração. Nesse caso, a Ordem de Largada será mantida como prevista (embora eventualmente não usada) na Numeração da Equipe.

Artº 33º – Quando da Largada da Prova, a **Largada de cada Equipe** será realizada em **Intervalos de Largada** de 01 (um) minuto, sendo que existe uma correspondência direta entre a Numeração da Equipe e o **Minuto de Largada da Equipe** .

PROVA – PONTUAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO E PREMIAÇÃO

Artº 34º – A **Pontuação da Prova** adotará o **Sistema de Soma de Pontos Perdidos** nos PCs (Postos de Cronometragens) de todas as pernas.

Parágrafo Primeiro – A Prova terá no mínimo 40 (quarenta) PCs.

Parágrafo Segundo – Nas pernas, cada PC terá localização secreta e seguirá os seguintes parâmetros:

- a) Localizado após pelo menos duas referências exatas depois do início da correspondente perna (portanto, a referência de início da perna não poderá ser considerada para tal);
- b) Localizado a uma distância mínima de qualquer referência exata correspondendo a 30 (trinta) segundos na velocidade imposta para o trecho específico.

Artº 35º – Para cada PC, os **Pontos Perdidos** de uma Equipe correspondem à diferença absoluta em segundos a menor ou a maior, ou seja, **Adiantado** ou **Atrasado**, entre os tempos de passagem real e o ideal.

Parágrafo Único – Os Pontos Perdidos em cada PC serão limitados a 15 (quinze), tanto por atraso como por adiantamento.

Artº 36º – Na Prova, os **Descartes de PCs** se aplicam aos PCs com maior número de pontos perdidos e somente por atrasos. A quantidade de descartes será em função do número de PCs por prova e da modalidade, como segue:

- a) Básica: descarte de 20% (vinte por cento) dos PCs, sendo um mínimo de 10 (dez) PCs; em caso de necessidade de arredondamento, para mais.
- b) Avançada: descarte de 10% (dez por cento) dos PCs, sendo um mínimo de 5 (cinco) PCs.

Parágrafo Primeiro – No caso da necessidade de arredondamento do cálculo dos descartes, esse será para o próximo valor inteiro.

Parágrafo Segundo – Pode ocorrer que o número de PCs descartados de um competidor seja inferior ao número de descartes previstos no *caput*, caso os pontos perdidos nos demais PCs (não descartados) sejam todos por adiantamento.

Artº 37º – A **Classificação da Prova para efeito de CGR** será por Categoria e, dentro da Categoria, por Equipe, em ordem crescente da soma dos pontos perdidos, considerando todos os PCs da prova, excluindo-se os PCs descartados.

Parágrafo Único – Para efeito de totalização dos pontos perdidos dos competidores da Modalidade Avançada, será aplicado um **Fator Multiplicativo** (*handicap*) de 1,15 (um vírgula quinze) sobre o total de pontos perdidos. O produto da multiplicação será o número de pontos perdidos para efeito de Classificação da Equipe na Categoria.

Artº 38º – A Classificação em uma Prova da CGR considerará apenas os competidores que largaram, percorreram todo o roteiro e concluíram a prova por seus próprios meios e nos horários e tolerâncias previstos.

Parágrafo Único – A critério do CTP, um competidor que sofra uma situação de emergência ou força maior como, por exemplo, falha mecânica ou atendimento a um acidente, poderá ser incluído na Classificação da Prova, mesmo sem cumprir todos os requisitos do *caput*.

Artº 39º – O **Vencedor de uma Categoria** será a Equipe que totalizar o menor número de pontos perdidos (desconsiderando os pontos perdidos descartados) e assim sucessivamente para as demais posições da Classificação da Categoria.

Parágrafo Primeiro – Em uma Categoria, no caso de **Empate entre Equipes**, será considerada melhor classificada:

- a) a Equipe com o carro mais antigo;
- b) persistindo o embate e caso as Equipes sejam de modalidades distintas, a Equipe da Modalidade Básica;
- c) persistindo o empate, a equipe com o maior número de PCs com zero pontos perdidos;
- d) persistindo o empate, a Equipe com o maior número de PCs com um ponto perdido;
- e) e assim sucessivamente.

Parágrafo Segundo – Não existirá um **Vencedor Geral de Prova**, considerando todas as categorias.

Artº 40º – A **Premiação da Prova** será de responsabilidade do Clube Anfitrião.

Parágrafo Primeiro – A Premiação da Prova será por Modalidade (independente de Categoria) e dentro da Modalidade, por Equipe, em ordem crescente da soma dos pontos perdidos, considerando todos os PCs da prova, excluindo-se os PCs descartados.

Parágrafo Segundo – Na Premiação da Prova por Modalidade, no caso de **Empate entre Equipes** da mesma Modalidade, será considerada melhor classificada:

- a) a Equipe com o carro mais antigo;
- b) persistindo o empate, a equipe com o maior número de PCs com zero pontos perdidos;
- c) persistindo o empate, a Equipe com o maior número de PCs com um ponto perdido;
- d) e assim sucessivamente.

Parágrafo Terceiro – Quando da divulgação dos resultados da Prova, deve ser fornecida a apuração dos participantes da CGR nas categorias previstas na CGR.

Artº 41º – Objetivando valorizar a originalidade, a qualidade e o pleno funcionamento dos Carros Clássicos participantes do CGR, bem como propiciar o adequado carácter histórico e cultural do evento, os Clubes atribuirão o **Troféu Destaque da Prova CGR** o qual será restrito ao carro da Equipe efetivamente admitida e que se classificou na Prova CGR.

Parágrafo Primeiro – Os critérios que norteiam o Troféu Destaque são baseados no da Placa Preta, mas devidamente flexibilizados para abranger todos os Carros Clássicos e seus equipamentos admitidos pelo presente Regulamento, incluídos os Carros Históricos e os Carros Homenagem.

Parágrafo Segundo – A **Comissão Julgadora** do Troféu Destaque será composta como segue:

- Representante Esportivo dos Clubes;
- Presidente do Clube Anfitrião, ou seu representante;
- Diretor Técnico (ou equivalente) do Clube Anfitrião, ou seu representante.

PATROCINADORES E ADESIVOS

Artº 42º – É obrigatória a colagem dos adesivos dos **Patrocinadores do CGR** ou **Patrocinadores da Prova** nos Carros das Equipes, sob pena de não poderem participar da prova.

PENALIDADES

Artº 43º – A critério do CTP, é passível de **Exclusão da Prova** a Equipe que:

- a) Não apresentar o carro ou os documentos necessários para a Vistoria Técnica e Documental nos locais e tempos estabelecidos ou quando solicitado pelo CTP;
- b) Tenha seu carro ou competidor reprovado na Vistoria Técnica e Documental e que não tenha sanado o(s) problema(s) até o final do prazo estipulado;
- c) Cometer qualquer ato tendente a falsear o espírito deste Regulamento;
- d) Cometer infração ao Código de Trânsito Brasileiro, apurada e comprovada durante a Prova;
- e) Atentar comprovadamente contra o CTP ou qualquer Comissário ou qualquer integrante da Organização;
- f) Praticar atos antidessportivos, no entender exclusivo do CTP;
- g) Bloquear a largada ou qualquer trecho da prova, impedindo qualquer outro competidor de passar, ou não dar deliberadamente a devida preferência de passagem, quando pedida por outro competidor;
- h) Fazer uso de instrumentos ou equipamentos em desacordo com a Modalidade ou o presente Regulamento.
- i) Portar instrumentos ou equipamentos não declarados, mesmo que desligados ou não conectados, e em desacordo com a Modalidade ou o presente Regulamento.
- j) Não estiver com todos os adesivos de uso obrigatório.
- k) Na aferição de resultados, o Sistema de Controle dos PCs (GPS de controle) acusar que houve infrações de trânsito grave, tal como excesso de velocidade.

Artº 44º – Além da Vistoria Técnica e Documental prevista no Regulamento

da Prova, a critério do CTP, poderão ser realizadas Vistorias Técnicas ou Documentais a qualquer momento da Prova. Se a Equipe não se submeter a tais vistorias nos tempos estipulados, a critério do CTP, a Equipe é passível de **Exclusão da Prova**.

Artº 45º – Se adesivos obrigatórios forem perdidos ou removidos, acarretará a perda de 5 (cinco) pontos por adesivo.

Parágrafo Único – Ocorrendo uma situação de exceção que envolva a perda ou remoção de algum dos adesivos obrigatórios, a Equipe deve comunicar e justificar tal fato ao CTP na primeira oportunidade. Cabe ao CTP acatar ou não a justificativa.

ADIAMENTO, INTERRUÇÃO OU CANCELAMENTO

Artº 46º – No caso de **Adiamento de Prova** ou **Cancelamento de Prova**, o Clube Anfitrião e os Clubes não se responsabilizam por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

Artº 47º – No caso de situação grave, ou que inviabilize tecnicamente a continuidade da Prova, como acidente ou condição climática extrema, a critério do CTP, a prova será considerada **Prova Interrompida**, podendo ter o restante do roteiro transformado em **Evento Turístico** ou cancelado.

Parágrafo Primeiro – Se pelo menos uma Zona Cronometrada da Prova Interrompida tiver sido realizada, a critério do CTP, a Prova poderá ser considerada como válida.

RESPONSABILIDADES

Artº 48º – Toda Equipe participante, o faz por sua própria conta e risco e assume total responsabilidade, penal e civil, por qualquer consequência, acidente ou incidente que porventura venha a causar ou envolver-se de forma direta ou indireta, ao longo de todo o período do Evento, a Prova incluída, quer com outros participantes, quer com terceiros.

Artº 49º – Toda Equipe participante isenta a FBVA, os Clubes, o Clube Anfitrião e seus membros, os Patrocinadores, Organizadores e

Colaboradores da Prova e da CGR, de todas e quaisquer responsabilidades, ônus ou indenizações, por atos diretos ou indiretos, inclusive pelo não atendimento deste Regulamento e de outras regras aplicáveis e aqui mencionadas.

Artº 50º – Toda Equipe participante abstém-se de qualquer recurso judicial por eventuais problemas derivados da organização ou desenvolvimento da Prova ou do Evento.

Artº 51º – As Equipes e seus Competidores se responsabilizam exclusivamente por quaisquer danos que possam causar às rodovias ou bens públicos ou privados.

Artº 52º – A FBVA, os Clubes e o Clube Anfitrião não se responsabilizam por acidentes, incidentes ou qualquer avaria causada pelo transporte dos carros durante a Prova ou o Evento, por qualquer via.

PROTESTOS

Artº 53º – Protestos de qualquer natureza devem ser formalizados por escrito, devidamente justificados, em até 15 (quinze) minutos depois do anúncio dos resultados (parcial ou total), oral, impresso ou publicação eletrônica (o que ocorrer primeiro), e serem dirigidos ao Diretor de Prova, acompanhados da **Taxa de Protesto** de R\$ 2.000,00 (dois mil Reais), em moeda nacional, para cada Protesto.

Artº 54º – Decorridos 15 (quinze) minutos do recebimento do Protesto, se o protesto ou reclamação for procedente e o erro reconhecido pelo CTP, a Taxa de Protesto será devolvida ao reclamante e o problema corrigido. Caso contrário, será mantida a situação e o taxa de Protesto não será devolvida.

Parágrafo Primeiro As decisões do CTP são de caráter definitivo.

Parágrafo Segundo – Uma Taxa de Protesto não devolvida será revertida ao Clube Anfitrião.