



# FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO ESTADUAL CAMPEONATO GAÚCHO DE RALLY DE VELOCIDADE

## REGULAMENTO GERAL DE PROVAS – 2026

### 1. DISPOSIÇÕES GERAIS

---

#### 1.1 Condições Gerais

A Federação Gaúcha de Automobilismo (FGA) organizará o Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade, em conformidade com o Código Desportivo Internacional – CDI e ao Código Desportivo do Automobilismo – CDA, 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.

#### 1.2 Aplicação

- 1.2.1 Somente a FGA poderá conceder exceções a estas disposições. Qualquer violação destas disposições, deverá ser informado aos Comissários Desportivos, que poderão impor as sanções previstas no Código Desportivo Nacional. Qualquer caso não previsto nas disposições será estudado pelos Comissários Desportivos, que por si só tem a gerência de tomar as decisões.
- 1.2.2 O diretor de prova terá a responsabilidade de aplicar estas disposições e o regulamento particular do Rally, antes e durante o transcurso do Rally. Deverá informar aos Comissários Desportivos sobre qualquer incidente de importância que tenha ocorrido e requer a aplicação destas disposições ou do regulamento particular do Rally.
- 1.2.3 Está proibido tudo o que não está expressamente autorizado neste regulamento.

#### 1.3 Interpretação

Em caso de que exista desacordo em torno a interpretação das presentes disposições, somente a FGA estará habilitada para tomar decisões.

#### 1.4 Data de Aplicação

Estas disposições entrarão em vigência em 01 de janeiro de 2026.

### 2. DEFINIÇÕES

---

#### 2.1 Início do Evento

O Evento se inicia no primeiro horário constante do Regulamento Particular de Prova - RPP, que deverá ser aquele determinado para a abertura das inscrições, e termina após a homologação da pasta da prova pelo CTDE.

#### 2.2 Boletim



Documento escrito de caráter oficial destinado a modificar, esclarecer ou completar o Regulamento Particular.

### 2.3 Comunicado

Documento escrito em caráter oficial e de natureza informativa que poderá emitir tanto o diretor de prova, como também os comissários desportivos, sendo obrigatória a anuência destes últimos quando for emitida por outros oficiais da Competição.

### 2.4 Áreas de Controle

É a área compreendida entre o primeiro amarelo de advertência e o sinal bege com três barras transversais.

### 2.5 Tripulação

A tripulação estará composta por duas pessoas a bordo de cada carro, o piloto e navegador. Salvo que se estipule de outra maneira, qualquer membro da tripulação poderá conduzir durante o Rally e todos os membros deverão portar uma licença desportiva para o ano em curso.

### 2.6 Decisão

É o documento emitido pelo diretor de prova ou pelos comissários desportivos para anunciar os fatos que motivaram uma indagação, audiência ou investigação.

### 2.7 Final do Evento

O evento finaliza com após a homologação da pasta da prova pelo CTDE. A parte competitiva do Rally finaliza quando se cumpre o último controle horário.

### 2.8 Evento

Haverá dois formatos de Evento:

Evento Duplo, prova estabelecida em dois dias consecutivos, contemplando duas provas em sistema de rodada dupla.

Evento Simples, prova estabelecida em apenas um dia, contabilizando uma etapa.

### 2.9 Etapa

Conjunto de provas realizadas em um final de semana, podendo ser provas duplas ou simples.

### 2.10 Neutralização

Tempo durante o qual os organizadores retêm uma tripulação pela razão que seja, e durante a qual se aplicam as leis de parque fechado.

### 2.11 Parque Fechado

Área na qual só está permitida uma intervenção do carro se expressamente estiver estabelecido nestas regulações ou no Regulamento Particular do Rally e a qual somente



poderão realizar os oficiais autorizados.

## 2.12 Assistência Proibida

O uso ou recepção por parte da tripulação de qualquer material fabricado (sólido ou líquido, que não seja água para beber, fornecido pelos organizadores). Peças de reposição, ferramentas ou equipamentos que não sejam transportados no carro que compete ou a presença do pessoal da equipe, segundo como define nestas disposições. É proibido rebocar, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para fazê-los voltar ao leito da estrada ou para liberar a mesma. No caso de ser cometida a infração as 02 (duas) duplas de concorrentes serão excluídas / desclassificadas da prova.

## 2.13 Reagrupamento

Uma parada programada pelos organizadores em condições de parque fechado com controle horário na entrada e saída para permitir que se cumpra o cronograma e/ou reagrupar os carros que não estão mais no Rally. O tempo de parada poderá variar de uma tripulação para outra.

## 2.14 Deslocamentos

A parte do itinerário que não se utilizam trechos cronometrados.

## 2.15 Seção do Rally

Cada parte do Rally separa por um reagrupamento.

## 2.16 Assistência

Todo trabalho em um carro que está competindo, salvo os casos informados nas presentes disposições.

## 2.17 Prova Super Especial

Qualquer variação de um trecho cronometrado segundo se descreve estas disposições e segundo se detalha no Regulamento Particular e/ou um trecho cronometrado desenhado para que os espectadores vejam, existindo a possibilidade de que em um mesmo momento se largue mais de um carro.

## 2.18 Carnê de Controle

É um carnê criado para deixar constância os tempos registrados nos diferentes pontos de controle descritos no itinerário.

# 3. OFICIAIS DE PROVA

## 3.1 Comissários

O colegiado de comissários sempre estará integrado por três membros desportivos e um técnico. A FGA designará o presidente e dois membros desportivos e um membro técnico. Deverá existir um vínculo de comunicação permanente entre os comissários e o diretor de prova. Durante



a realização do Rally, pelo menos um dos comissários deverá estar nas proximidades do Diretor de Prova.

## 4. CARROS ADMITIDOS

### 4.1 O Campeonato será disputado nas seguintes categorias:

<b>Rally 2 (RC2) 4x4</b>	<b>Rally 4 (RC4) 4x2 preparados</b>	<b>Rally 5 (RC5) 4x2 de produção</b>	<b>Rally 5 Light (RC5L) 4x2 de produção com motores aspirados</b>	<b>SSV (UTVs Production)</b>
----------------------------------	---	--	---	----------------------------------

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

#### 4.1.1 A categoria Rally 5 Light deve seguir os criterios abaixo:

- Piloto não pode ter sido campeão em nem uma categoria de Rally Velocidade, exceto na Rally 5 Light, nos últimos 04 anos;
- Piloto que se torne campeão 2 anos na mesma é obrigatorio a troca de categoria.

#### 4.2.1 SSV (UTVs Prodition)

##### 4.2.1.1 Segurança:

Deverá seguir todas as normas FIA e CBA, de acordo com o Anexo "J" FIA 286A, publicado em 17/06/2024 e suas atualizações.

- Restritor – Não se aplica a esta categoria;
- Gaiola de Proteção - homologada;
- Bancos e cintos - Homologados e na validade;
- Sistema de proteção de Incêndio - (03 extintores);
- Sistema de chave geral;
- Piloto e navegador - vestimentas completas, conforme RGP.

##### 4.2.1.2 Controle de Velocidade:

Fica estipulado a velocidade máxima em 140 km/h, a mesma será monitorada via GPS, com penalidades conforme abaixo:

- Exceder 01 vez a velocidade (advertência verbal)
- Exceder 02 a 03 vezes a velocidade (notificação por escrito)
- Exceder 04 a 05 vezes a velocidade (notificação e penalização de 5 minutos)
- Exceder 06 vezes ou mais a velocidade (multa de 01 UP e Exclusão da Prova)
- Os picos devem ser maior que 6 (seis) segundos consecutivos.

##### 4.2.1.3 Responsabilidades nos deslocamentos:

A responsabilidade de trafegar nas vias públicas durante os deslocamentos é de inteira responsabilidades dos concorrentes, eximindo a Federação e Clube organizador de qualquer risco e ou responsabilidade sobre este.

Em todas as provas os clubes deverão comunicar as autoridades e órgãos de segurança e trânsito através de ofício, informando o trajeto de deslocamentos por onde será realizado o Rally. Os concorrentes deverão estar informados pela organização do evento, caso tenham a obrigatoriedade de transitar seus veículos sobre suas carretinhas ou em comboio.



#### 4.2.1.4 Pneus

Indicado a utilização de Pneus da Marca Pirelli, sendo obrigatório utilizar adesivos e Patch da marca, seguindo os critérios do RGP.

#### 4.2 Veículos Admitidos

- 4.2.1 Admitir-se-ão veículos homologados pela FIA, CODASUR, CBA e FGA, que sigam as prescrições do Anexo “J” do Código Desportivo Internacional. Serão aceitos veículos com fichas de homologação vencidas.
- 4.2.2 Os veículos que não possuem suas fichas de homologação poderão disputar o Campeonato, devendo apresentar o manual do fabricante do veículo, tendo como parâmetro as diretrizes especificadas no Anexo “J” Art. 260 até a homologação do veículo.
- 4.2.3 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” Art. 260 do Código Desportivo Internacional da FIA.
- 4.2.4 Os veículos serão enquadrados em suas categorias conforme o item 4.1 do presente regulamento.

### 5. CONCORRENTES ADMITIDOS E SEGURANÇA DA TRIPULAÇÃO

**5.1** 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.

**5.2** 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.

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 copiloto, juntos.

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

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

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

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



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

## 6. CAMPEONATO

### 6.1 Considerações Gerais

O Campeonato Gaúcho de Rally Velocidade 2026, terá um total de 8 provas, distribuídos em 6 Etapas. Se outorgará títulos de campeões gaúchos a pilotos e navegadores em suas respectivas categorias. As competições terão 3 graus de coeficiente multiplicador.

### 6.2 Quantidade de Resultados para a Classificação Final do Campeonato

Se levará em conta todos os resultados, conforme art. 7.6.

### 6.3 Requisitos mínimos de participação

Para obter o título de Campeão Gaúcho ou ingressar nas classificações finais do campeonato, será necessário ter participado de um mínimo de quatro (4) Etapas na categoria.

### 6.4 Quantidade de Rallys no Campeonato

O campeonato será composto de seis (6) Etapas, totalizando 8 provas.

### 6.5 Calendário

1ª Etapa, provas 1 e 2	Erechim	20 a 22 de março de 2026.
2ª Etapa, provas 3 e 4	Estação	01 a 03 de maio de 2026.
3ª Etapa, prova 5	Nova Prata	02 a 04 de julho de 2026.
4ª Etapa, prova 6	Ipiranga do Sul	07 e 08 de agosto de 2026.
5ª Etapa, prova 7	Severiano de Almeida	15 a 17 de outubro de 2026.
6ª Etapa, prova 8	São Francisco de Paula	27 e 28 de novembro de 2026.

## 7. PONTUAÇÃO

Se outorgará pontos a cada Prova tomando em conta a classificação geral de acordo com o que segue:

### 7.1 Pontuação da Etapa

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

CLASSIFICAÇÃO	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º
PONTUAÇÃO	9	7	6	5	4	3	2	1

### 7.2 Coeficiente de Etapa

Serão atribuídos os graus de 1 a 2 nas provas, conforme a tabela, que deverão ser multiplicados



com pontuação da prova para chegar a sua pontuação final.

PROVA	ERECHIM		ESTAÇÃO		NOVA PRATA	IPIRANGA DO SUL	SEVERIANO DE ALMEIDA	SÃO FRANCISCO
	1	2	3	4	5	6	7	8
COEFICIENTE	1	1	1	1	1,5	1,5	1,5	2,0

### 7.3 Pontuações por SS's

Aos pilotos e navegadores individualmente classificados em cada PROVA, será atribuído 1 ponto ao competidor que tiver vencido o maior número de SS's, em suas respectivas categorias.

**Parágrafo único:** Como Critério de desempate se usará o melhor desempenho no primeiro trecho cronometrado da prova e persistindo o empate nas SS subsequentes.

### 7.4 Campeonato por Equipes

Não haverá campeonato por equipes.

### 7.5 Atribuição de Pontos reduzidos

Em caso que um dos rallies que contam para o campeonato não possa se realizar em sua totalidade, a pontuação da prova será outorgada sobre a classificação final estabelecida:

- I- Se forem cumpridos menos de 25% da distância total programada da prova, não haverá pontuação;
- II- Se forem cumpridos entre 25% e 50% da distância total programada da prova, será atribuído 50% dos pontos;
- III- Cumpridos acima de 50% da distância total programada da prova, a pontuação será integral;

**Parágrafo único:** Para os competidores terem direito a pontuação, deverão ter completado a distância integral realizada.

### 7.6 Para efeito de Pontuação final do Campeonato deverá ser considerado:

- I- Ao competidor que não tiver participado de no mínimo de 4 Etapas do Campeonato em uma categoria única, terá suas pontuações automaticamente anuladas;
- II- Na totalização dos pontos por competidor serão consideradas os 5 (cinco) melhores resultados em ETAPAS, sendo estabelecido o descarte N-1 de ETAPA, largada ou não. Por exemplo em Etapas com duas provas distintas o N-1 refere-se ao evento, descartando as 2 (duas) provas.

## 8. EMPATES

### 8.1 Prova

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.





## 8.2 Campeonato

Para a classificação final de um campeonato, a regra para decidir entre pilotos e navegadores que tenham pontuado exatamente o mesmo total de pontos será:

- 8.2.1 Maior número de participações na categoria;
- 8.2.2 De acordo com o maior número de primeiros lugares, logo de segundo lugares, logo de terceiros lugares, etc., conseguidos nas classificações gerais de sua categoria.
- 8.2.3 Melhor resultado na última etapa.

## 9. CARACTERÍSTICAS DO EVENTO

### 9.1 Distâncias

A distância total das Provas Especiais deve ser:

Evento Duplo, entre 120 (cento e vinte) km e 180 (cento e oitenta) km, divididos em duas provas. A primeira prova deverá contemplar no máximo 60% da quilometragem total do Evento.

Evento Simples, entre 75 (setenta e cinco) Km e 140 (cento e quarenta) Km, realizado em apenas uma Prova.

Se recomenda como velocidade média máxima em provas especiais, que não supere os 130 Km/h. Se a distância entre Parques de Assistência superar os 70 km, deve se disponibilizar uma zona suplementar de reabastecimento.

Parágrafo Único: Nas provas que coincidirem com Etapas válidas pelos Campeonatos FIA-CODASUR ou Brasileiro de Velocidade, deverá ser obedecida a quilometragem estabelecida pela prova.

### 9.2 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 Departamento de Rally Velocidade da FGA, para que a mesma realize as vistorias necessárias.

### 9.3 Condições das Provas Especiais

A extensão mínima não poderá ser menor que 5,0 Km.

A extensão máxima não deverá superar aos 40,0 Km.

Os trechos retos não devem superar os 1.000 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 Departamento de Rally Velocidade da FGA, que avaliará as características de piso e trecho.

Um mesmo evento poderá incluir simultaneamente Provas Especiais em pisos de asfalto, calçamento e em pisos de terra. No caso de disputar-se uma Prova Especial sobre asfalto e/ou calçamento, com mais de 5 (cinco) Km, deverá ser precedida de um Parque de Assistência, de 45 (quarenta e cinco) minutos.

Parágrafo Único: Nas provas que coincidirem com etapas válidas pelos Campeonatos FIA-CODASUR ou Brasileiro de Velocidade, deverá ser obedecida a quilometragem estabelecida pela





prova.

#### 9.4 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 1,5 Km e 6,0 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 à 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.

#### 9.5 Escolha dos Trechos

O Organizador de cada Rally é o único responsável que as 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 sérias 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 deverá superar as permitidas para os caminhos que se utilizem de acordo com as regulamentações vigentes.

## 9.6 Duração

A duração do evento 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.

## 10. DOCUMENTOS OFICIAIS

### 10.1 Regulamento Particular de Prova

A ENTIDADE ORGANIZADORA da ETAPA deverá enviar à FGA o regulamento particular, no prazo mínimo de 45 (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 ETAPA 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;
- IV Programação da ETAPA contendo datas, locais, mapas, horários, largada e chegada, reagrupamentos, parques e vistoria prévia, 2ª vistoria e vistoria final;
- V 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;
- VI Informação do local padrão de aferição dos cronômetros (opcional); VIII - Locais de interesse para o público (opcional);
- VII Hotel da PROVA (preço da diária) e alternativas; X - Premiação (local e hora).

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

*Parágrafo único:* As despesas de viagem, Taxa de Comissários e Diretor de Prova (Conforme Tabela FGA), 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.

### 10.2 Livro de Bordo

- 10.2.1 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.

- 10.2.2 Em todos os casos, o livro de bordo deve estar em conformidade com os padrões do Campeonato FIA-Codasur de Rally Velocidade. O mesmo deve ser impresso em formato A5.

### 10.3 Cartela de Tempos

- 10.3.1 Deverá se expedir uma cartela de tempos por controle separado, pelo menos, para cada setor.
- 10.3.2 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.
- 10.3.3 O tempo ideal para cumprir a distância entre os controles horários consecutivos figurará na Cartela de Tempos.
- 10.3.4 Todas as Cartelas de Tempos usadas nos rallies do Campeonato Gaúcho FGA, devem estar em conformidade com as aprovadas pela FIA-CODASUR.

## 11. SEGURO

### 11.1 Descrição da Cobertura de Seguro

O Regulamento Particular deverá detalhar a cobertura de seguro contratada pelos organizadores. O montante da cobertura se expressará em R\$. O Valor mínimo de cobertura deverá ser de R\$ 1.000.000,00 (Um milhão de reais).

### 11.2 Cobertura de Responsabilidade Civil

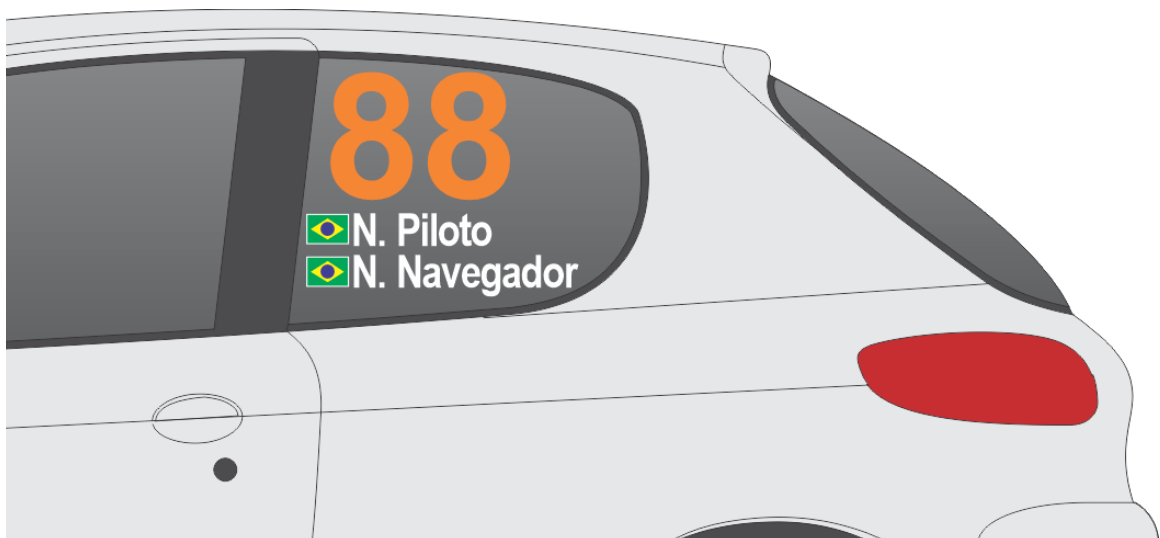
- 11.2.1 O Prêmio do seguro que se deverá ser cobrado em separado da tarifa de inscrição, deverá garantir uma cobertura adequada por responsabilidade civil frente a terceiros.
- 11.2.2 O seguro contra terceiros será obrigatório. Todos os concorrentes deverão quitá-lo durante a vistoria administrativa, antes da ETAPA. 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.
- 11.2.3 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 copiloto e com terceiros.

### 11.3 Exclusão da Cobertura

Os veículos de assistência e carros utilizados para o reconhecimento, ainda aqueles que tenham adesivos especiais emitidos pelo organizador, não estarão cobertos pela apólice de seguro do Rally.

## 12. IDENTIFICAÇÃO DO CARRO – PUBLICIDADE

Todos os veículos deverão ser identificados por número de competição e nome da tripulação conforme o padrão FIA.



- 12.1.1 02 (dois) adesivos do número de competição com uma altura de 20 cm e largura do traço de pelo menos 2,5 cm, fonte Helvética Negrito ou Arial Black, em cor laranja fluorescente (PMS 804), que podem ser refletivos, devem ser aplicados na parte superior de cada uma das janelas laterais traseiras.
- 12.1.2 02 (dois) adesivos do número de competição com 14 cm de altura e largura do traço de 02 cm, fonte Helvética Negrito ou Arial Black, em laranja fluorescente (PMS 804) deverão ser aplicados um no canto superior do para-brisas dianteiro do lado do navegador, e um no vidro traseiro no lado do navegador. Estes números poderão ser refletivos, e claramente visíveis da traseira, à altura dos olhos.
- 12.1.3 01 (um) adesivo contendo o número de competição, com as dimensões de traço de 05 cm e altura de 28 cm, fonte Helvética Negrito ou Arial Black, devendo ser feito na cor preta sobre um fundo branco de 50 cm de largura por 38 cm de altura, deve ser afixado no teto do veículo com a parte superior virada para frente do veículo.
- 12.1.4 Os nomes da tripulação deverão ser fixados na janela lateral traseira em ambos os lados do carro, adjacente ao número da competição, contendo a bandeira da nacionalidade do competidor, a inicial do nome em letra maiúscula “.” e o sobrenome com a primeira letra maiúscula e o resto em minúsculas, com 6 cm de altura (letras maiúsculas) com uma largura de linha de 1,0 cm.
- 12.1.5 O nome do Piloto será colocado no topo de ambos os lados do carro.
- 12.1.6 No evento que for coincidente com o Campeonato Sul Americano, a numeração poderá ser alterada, obedecendo ao critério de prioridades da CODASUR.

## 12.2 Veículos

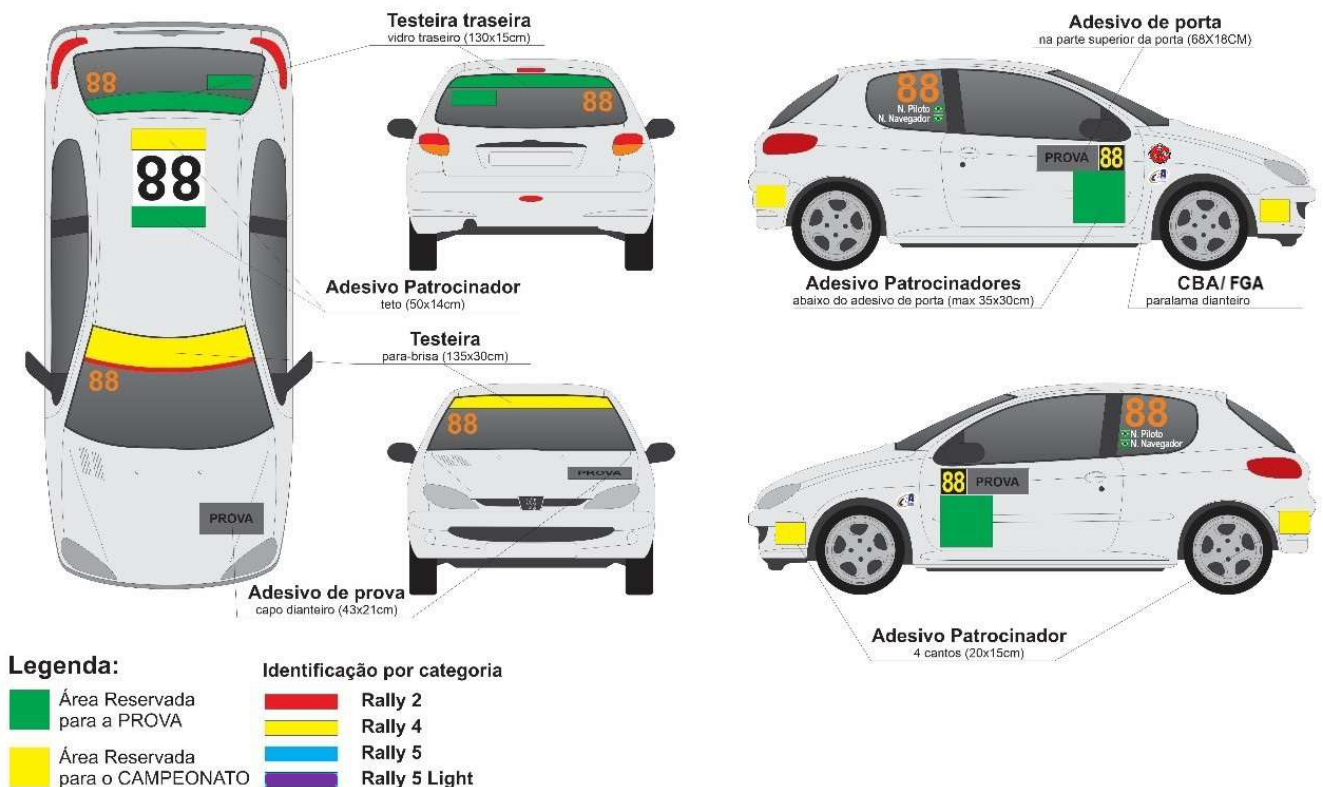
- 12.2.1 Os concorrentes poderão, livremente, afixar toda a publicidade nos seus veículos, desde que:
- Seja autorizada pelas Leis nacionais e pelos Regulamentos da FIA e da CBA;
  - Não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;
  - Não seja de natureza política ou religiosa;
  - Não colida com os espaços destinados aos adesivos e números de competição;
  - Não impeça a visibilidade através dos vidros.



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

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

**MAPA DE ADESIVAGEM**



12.2.3 02 (dois) adesivos para as portas dianteiras, conforme padrão FIA e disponível no site do campeonato para download, com as medidas de 67 cm de comprimento por 17 cm de altura, incluindo uma margem branca de 01 cm de espessura a toda a volta. Nestes adesivos deverá ser colocado o número de competição dentro de uma “caixa” preta com as dimensões de 15 x 15 cm o qual deverá estar sempre colocado na parte dianteira do mesmo.

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

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

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

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







- 12.2.6 01 (um) adesivo a ser afixado no vidro traseiro com as dimensões obrigatórias de 30 cm de largura por 10 cm de altura reservado para a publicidade do Organizador. Este adesivo deverá ser colado na parte superior do vidro traseiro (à esquerda ou à direita conforme defina o Regulamento Particular de Prova).
- 12.2.7 01 (um) adesivo logo acima, e 01 (um) adesivo logo abaixo do número do teto, com as dimensões de 50 cm de largura por 14 cm de altura, reservado ao Organizador/Campeonato.
- 12.2.8 01 (um) adesivo com o logo da prova no capô dianteiro, cujas dimensões não poderão exceder as de um retângulo com 43 cm de largura por 21,5 cm de altura, incluindo já o número de competição.
- 12.2.9 04 (quatro) espaços de 33,5x10 cm nos quatro cantos do carro, sendo 2 (dois) no para-choque dianteiro e 2 (dois) no para-choque traseiro, para patrocinadores do campeonato.
- 12.2.10 02 (dois) espaços de 15 x 15 cm nos para-lamas dianteiros para identificação da Confederação/Federação.
- 12.2.11 01 (um) espaço no para-brisa dianteiro (testeira), de 130 x 30 cm reservado ao Campeonato. Este adesivo deverá conter uma Faixa de 130 x 4 cm em sua base nas cores de identificação de suas categorias:

<b>Rally 2</b> fundo vermelho	<b>Rally 4</b> fundo amarelo	<b>Rally 5</b> fundo azul	<b>Rally 5 Light</b> fundo roxo	<b>SSv</b> (UTVs Production) Fundo branco
----------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------	---

- 12.2.12 01 (um) espaço no vidro traseiro, de 130 x 15 cm reservado ao Organizador.
- 12.2.13 A constatação da falta de publicidade durante ou no final do evento / prova, implicará em multa no valor de até 10 (dez) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante.
- 12.2.14 Caso o(os) adesivo(s) caiam por motivos outros, chuva, barro etc., o concorrente deverá informar à Organização que deverá lhe fornecer outro.
- 12.2.15 Caso o concorrente seja patrocinado por uma empresa com marca conflitante com a de um dos patrocinadores do evento ou do campeonato, ele poderá ser dispensado de fixar a publicidade que venha a representar conflito, desde que apresente o Contrato de Patrocínio e que neste contrato preveja a proibição de patrocinador conflitante, mediante o pagamento de 02 (duas) vezes o valor da inscrição de sua categoria.

### 12.3 Indumentária

12.1.2 Deverão ser reservados 2 (dois) espaços de 10,5x6cm no macacão de competição dos competidores, na frente em ambos os lados, conforme diagrama anexo, para patrocinadores do campeonato.



## 13. GESTÃO DE COMPORTAMENTO

### 13.1 Regras Gerais

- 13.1.1 As tripulações sempre deverão se comportar de maneira desportiva.
- 13.1.2 Quando os carros se encontram em regime de parque fechado, somente os membros da tripulação ou os oficiais poderão movê-los, em outros momentos qualquer pessoa poderá empurrar um carro a mão. Para mover um carro estará proibido recorrer a qualquer outra forma que não seja a força das próprias mãos.
- 13.1.3 As exposições só poderão realizar-se quando assim esteja permitido no Regulamento Particular do Rally.
- 13.1.4 As tripulações sempre deverão conduzir em direção do trecho cronometrado.

### 13.2 Durante os Reconhecimentos

- 13.2.1 Se dá ênfase que os reconhecimentos não são provas especiais. Todas as leis de trânsito deverão ser estritamente respeitadas assim como a segurança e os direitos dos demais usuários das ruas e caminhos.
- 13.2.2 O excesso de velocidade durante o reconhecimento implicará em uma multa aplicada pelo diretor de prova da seguinte maneira:





- 13.2.3 Por Km por hora acima do limite de velocidade: R\$ 50,00 a todos os competidores.
- 13.2.4 Outras infrações de trânsito durante o reconhecimento implicará uma multa aplicada pelo diretor de prova.
- 13.2.5 O montante desta multa não será alterado por nenhuma multa imposta pela polícia.
- 13.2.6 A multa se duplicará em caso que se cometa uma segunda infração durante o reconhecimento no mesmo Rally.

### **13.3 Velocidade Excessiva durante o Rally**

- 13.3.1 Aos competidores que forem flagrados em excesso de velocidade durante um Rally resultará na aplicação de uma multa por parte do diretor de prova da seguinte forma:
- 13.3.2 Por Km por hora acima do limite de velocidade: R\$ 50,00 a todos os competidores.
- 13.3.3 O montante desta multa não será alterado por nenhuma multa imposta pela polícia.

### **13.4 Leis de Trânsito**

- 13.4.1 Durante o transcurso do Rally, os dois membros da tripulação deverão ter licença válida e cumprir com as leis nacionais de trânsito. As infrações serão comunicadas ao Diretor de Prova.
- 13.4.2 Em caso de uma tripulação participante do Rally cometa uma infração as leis de trânsito, os oficiais da polícia que tenham advertido, deverão denunciar o infrator da mesma forma que os usuários comuns das ruas.
- 13.4.3 Em caso de que a polícia ou o comissário decida deter o piloto infrator, deverá assim mesmo a aplicação de qualquer sanção estabelecida no Regulamento Particular da prova sujeito ao seguinte:
- 13.4.4 Que a notificação da infração se realize através dos meios oficiais e por escrito, antes da publicação da classificação provisória final;
- 13.4.5 Que as declarações formuladas sejam suficientemente detalhadas para que a identidade do infrator seja determinada sem dúvidas, e que o local e momento da infração sejam precisos.
- 13.4.6 Que os fatos não sejam deixados abertos a interpretação;
- 13.4.7 Pela primeira infração de trânsito que não seja por excesso de velocidade o diretor de prova poderá aplicar uma multa.
- 13.4.8 Pela segunda infração de trânsito, uma penalização mínima de 5 minutos a critério do diretor de provas.
- 13.4.9 Pela terceira infração, exclusão aplicada pelos comissários.

## **14. INSCRIÇÕES**

### **14.1 Ficha de Inscrição**

- 14.1.1 Todo Detentor de uma licença de Concorrente que deseje participar de um Rally deve preencher por totalidade a ficha de inscrição para a etapa que estará disponível no site oficial do campeonato.
- 14.1.2 Os dados referentes ao Navegador poderão ser enviados até uma data posterior que será especificada no Regulamento Particular de Prova
- 14.1.3 As fichas de inscrição dos concorrentes (piloto e navegador) estrangeiros deverão ser acompanhadas da autorização da Confederação de seu país.
- 14.1.4 Após o fechamento das inscrições, a substituição de qualquer concorrente será possível





de acordo com:

- 14.1.5 Os Organizadores, até o início das verificações administrativas;
- 14.1.6 Os Comissários Desportivos, a partir do momento do início das verificações administrativas e até a publicação da lista oficial de participantes;
- 14.1.7 Pelo simples fato de assinarem a Ficha de Inscrição, o concorrente bem como os membros da equipe, submetem-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo Código Desportivo Internacional – CDI e seus anexos, Código Desportivo do Automobilismo – CDA, Regulamento Específico do Campeonato, Regulamento Particular de Prova e Adendos.
- 14.1.8 O número máximo de inscritos (facultativo) será informado no Regulamento Particular de Prova.
- 14.1.9 A partir do momento em que os concorrentes assinam a Ficha de Inscrição, eles se tornam responsáveis judicialmente por todo acidente em que se envolvam, devendo responder pelos danos que porventura ocorram com eles próprios e com terceiros.

## 14.2 Taxa de Inscrição

- 14.2.1 A todos poderão se inscrever em qualquer evento do Campeonato, mas o deverão fazer até a data especificada no Regulamento Particular de Prova de cada evento e o valor da taxa de inscrição, por categoria, será de:

	Evento Duplo	Evento Simples
RC2	R\$ 2.050,00	R\$ 1.650,00
RC4	R\$ 1.650,00	R\$ 1.250,00
RC5 e RC5 Light	R\$ 1.150,00	R\$ 950,00
SSV	R\$ 1.650,00	R\$ 1.250,00

- 14.2.2 O pedido de inscrição não pode ser aceito se não for acompanhado do montante total da taxa de inscrição ou por um recibo comprobatório do depósito efetuado.
- 14.2.3 A Taxa de inscrição será integralmente reembolsada se:
  - Aos concorrentes cuja inscrição tenha sido recusada;
  - No caso de o evento não se realizar;
- 14.2.4 Os organizadores poderão recusar uma inscrição, desde que justifique formalmente os motivos para tal, e que tenha anuência da FGA.

## 15. RECONHECIMENTOS

Serão realizados sempre um dia antes da Prova, quando forem duplas e quando forem simples pode ser até no mesmo dia, conforme o horário especificado no Regulamento Particular de Prova.

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

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

O número de passadas para o reconhecimento de cada Prova Especial será livre, respeitando os horários pré-definidos e limite de velocidade.

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

Os concorrentes que andarem durante o reconhecimento no sentido contrário ao da Prova





Especial, desde que não autorizado pelos comissários de provas, serão multados em até 20 UPs, independentemente de outras possíveis sanções, salvo estabelecido no RPP ou devidamente autorizados pelos comissários desportivos.

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

Os concorrentes que fizerem o levantamento com veículo não identificado, serão multados em até 50 (cinquenta) UPs, independentemente de outras possíveis sanções.

Todos os concorrentes serão penalizados durante o reconhecimento das Provas Especiais caso ultrapassem a velocidade máxima, por ocorrência, conforme abaixo:

- de 10 a 30 seg. acima da velocidade máxima - multa de 02 (duas) UPs;
- de 31 a 60 seg. acima da velocidade máxima - multa de 04 (quatro) UPs;
- mais de 60 seg. acima da velocidade máxima - multa de 08 (oito) UPs.

## 16. VISTORIAS

Toda a Etapa deverá ser precedida de uma vistoria administrativa e uma vistoria técnica prévia, efetuada pelo comissário técnico. A vistoria poderá ser em dois períodos. Os horários e locais serão determinados em Regulamento Particular de Prova.

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:

- a) quitação das taxas de inscrição e seguro obrigatório;
- b) licença do concorrente e da dupla;
- c) RG e CNH da dupla;
- d) 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;
- e) Passaporte Do Veículo;

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

- a) os elementos de segurança em conformidade com o Anexo "J" do CDI da FIA;
- b) a 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 consequentemente para a largada.

Na vistoria prévia não será obrigatória à presença do piloto e copiloto, 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.

No momento da vistoria será obrigatória a apresentação das indumentárias dos concorrentes, tais como: capacetes, macacões, sapatilhas, luvas e hans.

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 ETAPA 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 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 PROVA, 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.

## 17. 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. A não apresentação do mesmo, acarretará penalização ao competidor, que ficará sob determinação do comissariado de prova.

## 18. CONTROLES





- 18.1** Serão considerados "controles": os controles horários (CH), os controles de passagem (CP), de reagrupamento (RG), de neutralização (NT), largada e chegada das SS.
- 18.2** Todos os controles deverão ter suas localizações exatas assinaladas no livro de bordo.
- 18.3** A sinalização dos controles deverá seguir obrigatoriamente as regras internacionais, conforme descrito no Apêndice deste regulamento.
- 18.4** Todo o horário da PROVA e dos concorrentes deve ser controlado em horas, minutos, segundos e décimos de segundo.
- 18.5** Todos os controles deverão ter obrigatoriamente:
- 18.6** Um chefe dotado de identificação inconfundível e tantos controladores quantos necessários para o bom desempenho dessa função;
- 18.7** Relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente na chegada das SS,
- 18.8** 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 copiloto.
- 18.9** Todas as anotações de tempo nas cartelas deverão ser efetuadas exclusivamente pelos controladores. Entretanto, a responsabilidade por essas anotações será do concorrente.
- 18.10** 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.
- 18.11** 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;
- 18.12** 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.

- 18.13** 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 segundos, 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 exemplo anterior, ele poderá ingressar na zona de controle a partir das 11 horas, 55 minutos e 00 segundos).

- 18.14** 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 da direção de prova, 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 e ou Comissários.

**Parágrafo terceiro:** O controlador informará a concessão de mais tempo ou não, e devolverá a cartela ao copiloto, 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.

- 18.15** Nas largadas das SS, depois de controlada na mesa, a cartela será devolvida ao copiloto, 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 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 copiloto, 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.

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

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







c) 3ª infração - 03 (três) minutos + o tempo de queima registrado.

d) A partir da 3ª infração a critério dos Comissários Desportivos.

#### **18.17 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 terão 02 (dois) minutos de penalização.

Parágrafo único: Nos controles finais de PROVA 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 atrasados. Horário Ideal de controle 11:56:00, se o concorrente controlar as 11:58:10 terão 20 (vinte) segundos de penalização.

**18.18** As penalizações por adiantamento ou atraso serão irrecuperáveis.

**18.19** Os limites de atrasos por setor serão de 15 minutos e o limite total de penalizações da PROVA será de 30 minutos acumulados. Se o concorrente ultrapassar esses limites, estará automaticamente desclassificado, mesmo que tiver outras penalizações por adiantamento.

**18.20** 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.

## **19. BRIEFING**

Fica a critério da organização do EVENTO, realizar antes do início da prova, 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.

## **20. 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 os problemas que possam sofrer os relógios, os tempos poderão se tomar ao segundo.





## 21. PARQUE FECHADO

Serão considerados Parques Fechados todas as zonas de controle:

- 21.1** Nos horários de entrada e saída dos parques fechados, deverá estar presente um comissário da PROVA.
- 21.2** 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.
- 21.3** Com exceção dos trinta minutos do PARQUE FECHADO inicial anterior à largada da PROVA, 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.
- 21.4** 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 para ingressar no PARQUE FECHADO, controle horário e reagrupamentos.
- 21.5** O concorrente poderá receber auxílio de terceiros e usar até uma bateria externa, a critério do comissário e por ele fiscalizado. Idem no caso de o controle de largada estar instalado em cima de rampa ou em auge 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).
- 21.6** 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.
- 21.7** 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.
- 21.8** Em todo intervalo entre PROVAS e nos intervalos para reagrupamento, os veículos deverão ser recolhidos ao PARQUE FECHADO, assim como no final da PROVA.
- 21.9** Após a última SS (no "STOP" ou DESLOCAMENTO), os veículos poderão ser lacrados a critério do comissário técnico, e enviados ao PARQUE FECHADO final.
- 21.10** 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 àqueles sobre os quais incidirem qualquer protesto.
- 21.11** 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.





## 22. ASSISTÊNCIA

### 22.1 Condições Gerais

#### 22.1.1 Realização da Assistência

22.1.1.1 Desde o primeiro controle horário em diante a assistência a um carro em competição pode ser efetuada somente nos parques de assistência ou parques de assistência remotos, se houver, com a exceção de reparação a carros que abandonarão e tem a intenção de reingressar na prova seguinte.

22.1.1.2 A tripulação, usando somente o equipamento a bordo e sem nenhuma assistência física externa pode realizar a assistência no carro em qualquer momento, exceto aonde for especificamente proibido.

### 22.2 Pessoal da Equipe e Restrições para a Assistência

22.2.1 A presença do pessoal da equipe ou qualquer veículo de transporte da equipe, está proibida dentro de um raio de um quilômetro de seu carro de competição, com exceção de:

- Nos parques de assistência e zonas de assistência remota;
- Nas zonas de reabastecimento;
- Nas zonas de troca de pneus;
- Nas zonas de colocação de luzes;
- Para um membro da equipe por carro em áreas oficiais de lavagem;
- Nas provas especiais (desde a placa amarela de começo de controle horário até a placa de STOP ao final do trecho.);
- Enquanto os autos estiverem em uma zona permitida da imprensa;
- Quando os carros de competição sigam em rota descrita no livro de bordo (deslocamentos) usando a (s) mesma (s) rota (s) ao mesmo tempo que o pessoal da equipe, sempre que eles não se encontrem no mesmo lugar e no mesmo momento.

22.2.2 Se permite a passagem de comida, bebida, vestimenta e informações (classificações, livro de bordo, etc.) para as tripulações nos parques de assistência, zonas de assistência remota, zona de troca de pneus, zona de colocação de luzes e áreas permitidas a imprensa.

### 22.3 Parques de Assistência

#### 22.3.1 Generalidades

A quantidade de parques de assistência e sua localização se indicam no Regulamento Particular e no livro de bordo. A informação sobre a distância máxima entre os parques de assistência refere-se ao artigo "Características dos Eventos".

22.3.2 O tempo programado para cada carro no parque de assistência será de acordo com o itinerário dos eventos, com a seguinte sugestão:

22.3.2.1 15 minutos antes de prova especial cronometrada depois de um reagrupamento pela noite.

Não é obrigatório para a Prova 1, exceto se seguir um trecho de prova do Rally e um parque fechado pela noite.

- As verificações técnicas podem se realizar dentro do parque fechado.

22.3.2.2 Até 40 minutos entre os setores do Rally. Optativo se usar zonas remotas de assistência.



22.3.2.3 45 minutos ao final de cada prova antes de um reagrupamento noturno, exceto depois da prova final do Rally.

#### 22.3.3 Identificação do Parque de Assistência

Os parques de assistência devem estar identificados no itinerário do Rally com um controle horário na entrada e outro na saída.

#### 22.3.4 Velocidade dentro dos Parques de Assistência

A velocidade dentro dos parques de assistência não poderá exceder os 30 Km/h, ou menosse assim for especificado no Regulamento Particular. O não cumprimento deste limite resultará em uma sanção que será aplicado pelos comissários.

#### 22.3.5 Disposição dos Parques de Assistência

O organizador deverá designar um “Espaço de Parque de Assistência” a cada equipe na prova dentro do parque de assistência. Todos os veículos da equipe deverão estar estacionados dentro de seu espaço. Estes veículos deverão levar placas de identificação de Assistência.

Qualquer veículo não estacionado dentro de sua área indicada, deverá ser levado a uma área de estacionamento auxiliar ao parque de assistência. A estes veículos se entregará uma identificação de veículo auxiliar.

O não cumprimento destas disposições resultará em uma sanção que será aplicado pelos comissários.

#### 22.3.6 Esvaziamento do Tanque e/ou Reabastecimento no Parque de Assistência

Quando seja necessário como parte da assistência trocar o tanque, a bomba ou o filtro de combustível, ou qualquer outro item do circuito de combustível, se permitirá o procedimento em um parque de assistência sempre que:

- O trabalho se realize com o conhecimento do Organizador;
- O competidor preveja um extintor de incêndio com operador junto;
- Não se efetue nenhum outro trabalho no carro enquanto esteja aberto o circuito de combustível nem durante as operações de esvaziamento e/ou reabastecimento;
- Se estabeleça um perímetro de segurança ao redor do carro;
- Se carregue somente combustível suficiente para alcançar a próxima zona de reabastecimento;

### 22.4 Zona de Assistência Remota (ZAR)

#### 22.4.1 Generalidades

Se pode criar zonas de assistência remota, as quais deverão:

- Ser definidas por um controle horário de entrada e saída;
- Não exceder 15 minutos de duração para nenhum carro;
- Permitir a troca de pneus proporcionado por um veículo de assistência;
- Incorporar uma zona técnica de 3 minutos antes do controle horário;
- Incorporar uma zona de marcação de pneus logo de um controle horário de saída;
- Admitir somente pessoal autorizado da equipe, como indicam estas normas de ZAR, os comissários do Rally e os meios de imprensa com identificação apropriadas;
- Para aumentar o valor promocional, se motiva os organizadores a localizar as ZAR em cidades ou centros povoados;

#### 22.4.2 Quantidade de Pessoas da Equipe





22.4.2.1 Em uma zona de assistência remota, as seguintes pessoas poderão trabalhar em seu carro:

- Para um carro, a tripulação e até 4 membros da equipe. Este pessoal será sempre o mesmo enquanto o carro estiver nesta zona;
- Para pilotos integrantes de equipes com múltiplos inscritos, a tripulação mais até 4 membros da equipe por carro. Este pessoal pode ser intercambiado entre os carros dentro da ZAR.

22.4.2.2 As zonas deverão ser programadas de maneira que as mesmas pessoas da equipe possam trabalhar tanto nessa zona como nos parques de assistência usando uma mesma rota recomendada que tenha sido prevista. O reabastecimento dos recipientes de bebidas para os competidores, não se considerará como trabalho sobre o carro.

22.4.3 Equipamentos e ferramentas admitidas.

Em uma zona de assistência remota se permite o seguinte:

- O uso de elevadores de chassis, rampas, ferramentas de mão e água;
- O uso de equipamentos, partes e ferramentas que sejam levadas a bordo do carro de competição;
- O uso de ferramentas com funcionamento a bateria, incluindo toda a iluminação necessária;
- A adição de água aos sistemas do carro, para o qual se pode usar um recipiente cheio;
- O uso de equipamentos e material para expurgar o líquido de freios e limpeza do carro;

22.4.4 Se deve usar protetores para o piso.

22.4.5 Se permite ter um carro de competição unido por um cabo de computador localizado dentro da zona de assistência remota e operada por uma pessoa adicional (que não seja um dos 4 do pessoal permitido). Esta pessoa não poderá tocar o carro ou qualquer parte ou qualquer parte que deva ser montada no mesmo.

22.4.6 Se permite a instalação de luzes extras sobre e dentro do carro nas zonas de assistência remota. As luzes extras, os pneus e as ferramentas necessárias para instalar podem ser transportadas a ZAR em um carro de assistência.

22.4.7 Qualquer equipamento ou partes do carro poderão ser deixadas na zona de assistência remota e recolhidas logo da partida do carro de competição.

22.4.8 Passe para veículos nas ZAR

22.4.9 Se expedirá um passe de veículo por carro de competição por parte do organizador a fim de transporte a ZAR do pessoal da equipe e o equipamento/ferramentas admitidos.

## 22.5 Zona de troca de Pneus

Em cada zona de troca de pneus:

- Não se permitem trabalhos dentro desta zona a não ser permitir a tripulação a troca de rodas, usando somente o equipamento que levam a bordo do carro de competição;
- Não se pode haver pessoal da equipe nesta zona, salvo o que se permite pelo art. 23.8
- É obrigatório que todos os carros passem através da zona de troca e parem na zona de marcação, embora não as tenham trocados.
- Uma zona de marcação e verificação de marcações na qual todo carro deverá parar, será estabelecida na saída de cada zona de troca de pneus.

O transporte das rodas a essa zona, será especificada no Regulamento Particular de cada





prova.

## 22.6 Zona de colocação de luzes

Em cada zona de colocação de luzes:

- Não se permitem trabalhos dentro desta zona. Somente duas pessoas da equipe podem colocar luzes auxiliares utilizando ferramentas de mão e sob supervisão de um oficial desportivo.
- As duas pessoas podem entrar na zona unicamente depois que seu carro tenha ingressado a mesma e devem sair imediatamente depois que as luzes auxiliares tenham sido colocadas.
- As luzes auxiliares podem ser transportadas até a zona por um veículo da equipe.

## 23. ABASTECIMENTO E REABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

### 23.1 Localização

- 23.1.1 Exceto como se detalha para a troca de um tanque de combustível, as tripulações podem somente reabastecer-se nas zonas de reabastecimento designadas e indicadas pelos organizadores no livro de bordo.

As zonas de reabastecimento podem ser localizadas:

- Na saída dos parques de assistência.
- Na saída das zonas de assistência remota.
- Em lugares remotos indicados no livro de bordo.

- 23.1.2 Qualquer zona de reabastecimento deve figurar no itinerário do Rally e no livro de bordo.

- 23.1.3 A entrada/saída das zonas de reabastecimento se marcará com uma placa azul com o símbolo de uma bomba de combustível, exceto nas estações comerciais de carga.

- 23.1.4 O organizador deverá dispor da presença de um dispositivo antifogo e/ou a implementação de medidas de segurança apropriadas em todos os pontos de reabastecimento de combustível. (Não se aplica em estações de serviços comerciais)

- 23.1.5 Se não houver estações comerciais de reabastecimento no roteiro do Rally, o organizador poderá disponibilizar a distribuição via um distribuidor de combustível, em conformidade com o Anexo J, para as tripulações via um sistema centralizado. Ditos pontos de reabastecimento deverão respeitar todas as condições de segurança.

- 23.1.6 Um carro poderá ser empurrado fora da zona de reabastecimento pela tripulação, pelos oficiais ali presentes e/ou por dois membros da equipe, sem ocorrer em penalidades.

### 23.2 Procedimento em Zonas de Reabastecimento

- 23.2.1 Somente se permite ações dentro das zonas de reabastecimento que estejam diretamente ligadas a reabastecimento de veículos.

- 23.2.2 Em todas as Zonas de Reabastecimento se aplicará o limite de velocidade de 5 Km/h.

- 23.2.3 Se recomenda que os mecânicos usem indumentária resistente a chamas.

- 23.2.4 A responsabilidade sobre os reabastecimentos é exclusiva do competidor.

- 23.2.5 Os motores deverão estar desligados durante a operação de reabastecimento.

- 23.2.6 Se recomenda que a tripulação permaneça fora do veículo durante o reabastecimento, porém, se permanecer dentro, seus cintos de segurança deverão estar soltos.

- 23.2.7 Unicamente a efeitos da assistência ao procedimento de reabastecimento de seu carro,





dois membros de cada equipe de cada tripulação podem acessar a Zona de reabastecimento.

### 23.3 Procedimento em Estações de Serviço Comercial

- 23.3.1 Os competidores podem usar combustível disponível comercialmente em estações de serviço comercial ou em pontos de distribuição do organizador que se encontram marcados no livro de bordo. Este combustível deve carregar diretamente no tanque do carro de competição.
- 23.3.2 A tripulação deve usar exclusivamente o equipamento a bordo e somente as bombas, sem assistência física externa.
- 23.3.3 Aqueles carros equipados somente com acoplamentos para reabastecimento de combustível especificados pela FIA que usam combustível de estações de serviço comerciais devem transportar o adaptador no carro e mostrá-lo na inspeção técnica préviado evento.

## 24. PNEUS E RODAS

### 24.1 Conformidades

- 24.1.1 Fica determinado o uso exclusivo de pneus Pirelli para o Campeonato Gaúcho de Rally conforme medidas e modelos abaixo:
  - Pneu Pirelli 165/70R14 T6
  - Pneu Pirelli 175/70R15 SCORPION K4 (LEFT)
  - Pneu Pirelli 175/70R15 SCORPION K4 (RIGHT)
  - Pneu Pirelli 185/70R15 SCORPION K4 (LEFT)
  - Pneu Pirelli 185/70R15 SCORPION K4 (RIGHT)
  - Pneu Pirelli 205/65R15 SCORPION K4 (LEFT)
  - Pneu Pirelli 205/65R15 SCORPION K4 (RIGHT)
- 24.1.2 O procedimento para aquisição dos pneus será informado por meio de comunicado até o início do campeonato.
- 24.1.3 A quantia de pneus é livre para todas as categorias.
- 24.1.4 No evento coincidente com o Campeonato Sul-Americano, a marca e as quantidades de pneus acima definida, poderão ser alteradas.
- 24.1.5 Para eventos com piso de asfalto o modelo de pneu será informado pelo fornecedor oficial de pneus, não sendo permitido o uso de pneus 100% slick.
- 24.1.6 Para o uso de pneus de asfalto é permitida a utilização de rodas de até 02 (duas) polegadas maior que a original do veículo.
- 24.1.7 É proibido o uso de pneus com mousse e cravos.
- 24.1.8 Os carros de competição poderão levar no máximo 02 (dois) estepes.
- 24.1.9 Fica permitido modificar os sulcos dos pneus seguindo as normas do fornecedor oficial.

## 25. COMPONENTES MECÂNICOS

### 25.1 Substituição de Motor

- 25.1.1 Em caso de falha do motor entre a verificação técnica e o primeiro controle horário se permitirá a substituição, porém, o diretor de prova aplicará uma penalização de 5





minutos a quem optar em fazer.

- 25.1.2 Além do exposto anteriormente, o mesmo bloco de motor deverá ser usado desde a verificação técnica até o final do Rally.

## 25.2 Turbo Compressores

- 25.2.1 Daqui em diante de fará referência ao turbo compressor e ao compressor como  
25.2.2 “compressor”.  
25.2.3 O compressor colocado no carro e um compressor de reposição se verificarão e selarão na Vistoria Técnica prévia do evento.  
25.2.4 Os compressores se marcarão com o número do carro para uso exclusivo do mesmo.  
25.2.5 Todos os compressores usados deverão permanecer selados desde antes do início do evento até o final do Rally para que os comissários possam verificá-los.  
25.2.6 Da mesma forma, as regras anteriores são obrigatórias para todos os carros cujo compressores não esteja equipado com flange de ar. Neste caso, os compressores deverão estar marcados para que se possa contar.  
Em caso de falha do motor entre a verificação técnica e o primeiro controle horário se

## 25.3 Transmissões

- 25.3.1 As caixas de câmbio e diferenciais poderão ser trocadas em qualquer parque de assistência, sempre que os comissários técnicos sejam informados com antecedência a intenção de realizar.  
25.3.2 As peças poderão ser reutilizadas no mesmo carro com a condição de que os selos e as marcas da caixa de câmbio/diferenciais desmontados permaneçam intactos.  
25.3.3 O selo/marcação deverá permanecer intacto desde a verificação técnica anterior ao evento até o final do Rally. Os comissários técnicos poderão verificar os selos/marcas a qualquer momento e ao finalizar o Rally poderão desmontar as partes para comprovar sua conformidade.  
25.3.4 Permitido a utilização da caixa de câmbio sequencial para o Mitsubishi EVO.

## 25.4 Câmeras de Bordo

Se o organizador do Campeonato assim quiser, o carro de competição deverá levar uma câmera a bordo ou outro dispositivo de gravação. Este dispositivo será instalado pelo organizador ou pelo promotor do campeonato contando com a aprovação do vistoriador técnico.

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

## 25.5 Sistema de Rastreamento

Todos os carros devem ser equipados com um sistema de rastreamento de segurança fornecido pelo organizador do rally. A instalação será verificada nas verificações técnicas. Cada organizador dará instruções sobre a distribuição, devolução e instalação deste sistema. Qualquer interferência com o(s) sistema(s) durante o rally deve ser comunicada aos Comissários Desportivos.

## 26. RELARGADA APÓS ABANDONO

### 26.1 Relargada em Etapa

Uma tripulação que não tenha completado uma prova poderá participar do Rally desde a largada





da prova seguinte, somente se confirmar sua intenção ao diretor de prova até uma hora antes da publicação da lista de largada da prova seguinte. O concorrente deverá avisar o organizador a razão do abandono (por exemplo acidente, problemas técnicos, etc.) e a intenção de realizar uma nova inspeção no carro de competição.

## 27. CIRCULAÇÃO

A ordem de largada das PROVAS será determinada pelos Organizadores levando em conta a posição que ocupam no Campeonato e as características técnicas dos automóveis. Para a primeira etapa do Campeonato também será considerado a classificação final do ano anterior.

As Direções de Prova juntamente com os Comissários Desportivos contam com a possibilidade de modificar a ordem de largada de alguma tripulação se considerar oportuno.

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, 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.

Em casos especiais os Comissários Desportivos poderão estabelecer outros intervalos. 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 ao 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:



- a) Para os veículos que tiverem largado antes da interrupção e tiverem conseguido concluir a SS, serão computados normalmente os seus tempos.
- b) 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.
- c) 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 dessas SS em sua classe nessa PROVA, o concorrente ficará com o pior tempo da classe imediatamente superior à sua.
- d) Na hipótese de um veículo estranho à prova ingressar na Prova Especial e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada ou por filmagem), deverá ser aplicado o melhor tempo do concorrente de outra passagem na mesma especial. Caso a especial não seja repetida, deverá ser analisado o tracklog do competidor em relação ao melhor tempo da especial em sua categoria, para lhe creditar o tempo perdido pelo ocorrido a partir do segmento onde foi confirmado o ocorrido.

Na hipótese de algum veículo não ter seu tempo cronometrado ao final de uma Prova Especial, por problemas da organização, lhe será outorgado o mesmo tempo obtido pelo concorrente que tenha a mesma classificação correspondente a sua classificação na prova especial anterior, ou na posterior caso ocorra na primeira prova especial, ou a Prova Especial poderá ser cancelada, a critério dos Comissários Desportivos.

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.

É proibido rebocar, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para fazê-los voltar ao leito da estrada ou para liberar a mesma. No caso de ser cometida a infração as 02 (duas) duplas de concorrentes serão excluídas / desclassificadas da prova.

## 28. MEDIDAS 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.
- g) O rascunho do manual deve ser apresentado ao Departamento de Rally Velocidade da FGA



até 20 dias antes da realização da prova, para sua revisão.

## 29. CARROS DE SEGURANÇA

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

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

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

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

- 29.3** O carro S1 é o primeiro a fazer a verificação sobre os fechamentos das estradas. Este deve passar por volta de 1 (uma) hora antes da largada da especial.
- 29.4** Carro 000 (triplo zero) percorre as provas especiais 45 minutos antes da largada do primeiro carro, informando sobre o fechamento da estrada, verificando os pontos de fechamento e presença de público.
- 29.5** Carro 00 (duplo zero) percorre as provas especiais aproximadamente 30 minutos antes da largada do primeiro carro confirmando o fechamento e posicionamento do público.
- 29.6** Carro 0 (zero) percorre as provas especiais antes da largada do primeiro carro. O tempo anterior a largada do primeiro carro fica a critério do diretor de prova conforma local e distância da especial, sendo aconselhado 10/15 minutos antes da largada da especial.
- 29.7** É aconselhável que o carro 0 seja um carro de rally.
- 29.8** Os carros 00, 000 e Vassoura devem ser carros de produção identificados. Evitar jipes e veículos demasiadamente adesivados.
- 29.9** Em caso de paralisação da prova especial por mais de 15 minutos, o carro 0 deverá passar novamente pelo trecho a fim de informar que os carros de competição estão vindo. No caso de paralisação por mais de 25 minutos, o carro 00 e o carro 0 deverão passar novamente.
- 29.10** Após o último carro de competição, um carro V (vassoura) deverá percorrer a prova especial informando o público que a estrada está liberada.
- 29.11** O carro vassoura deverá apenas informar a organização sobre a necessidade de enviar a equipe de resgate, e não parar para resgatar. Ao final de cada especial, recolher as cartelas e protocolos da especial para entregar a direção de prova.
- 29.12** A organização não é responsável pelo resgate dos concorrentes que tiveram problemas na Prova Especial, sendo que eventual guincho da organização tem como objetivo, na medida do possível, retirar os veículos que estejam obstruindo total ou parcialmente a estrada, levando-os para fora da SS (largada ou chegada), cabendo então às equipes destes concorrentes buscar





os veículos nestes pontos. Excepcionalmente, com autorização do diretor de prova e/ou dos comissários desportivos, as equipes de apoio poderão entrar na SS para retirar os veículos avariados devendo estar fora do trecho em até 45 (quarenta e cinco) minutos antes da próxima largada, sob pena de até exclusão dos concorrentes.

### 30. 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. Quando a Prova Especial exceder aos 17 km deverá ser disponibilizado uma segunda ambulância no trecho e um segundo guincho no mesmo.

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 demorado ou interrompido 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.

### 31. RECLAMAÇÕES E RECURSOS

- 31.1** Todas as reclamações devem se apresentar por escrito e entregues ao Diretor de Prova conforme o capítulo XVII do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), junto com a caução estabelecida pela CBA (seção VI artigo 153 do CDA).
- 31.2** Se a reclamação técnica requerer a desmontagem e remontagem de diferentes partes do carro, o reclamante deverá também pagar um adicional de garantia.
- 31.3** 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.



- 31.4** 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.
- 31.5** Os Concorrentes podem apresentar recursos contra regulamentos e comunicados do evento assim como contra as decisões dos oficiais de competição, de acordo com o estipulado no “Capítulo XVIII” do Código Desportivo do Automobilismo da CBA.
- 31.6** As aplicações e interpretações destas disposições, somente terão as decisões tomadas através da FGA.

## 32. PREMIAÇÃO

### 32.1 Por Prova

- 32.1.1 Ao final de cada Etapa, devem ser premiados com troféus os 3 (três) primeiros de cada categoria, piloto e navegador. E o Chefe de Equipe (preparador) do primeiro colocado.
- 32.1.2 A premiação deve ser realizada no máximo 30 (trinta) minutos após a chegada do último carro no Parque Fechado, em local público, preferencialmente no Parque de Apoio.
- 32.1.3 Todos os concorrentes inscritos na prova, farão jus a premiação de podium, mesmo que não tenha completado a prova.
- 32.1.4 Ordem de premiação é SSV, Rally 5 Light, Rally 5, Rally 4 e Rally 2.
- 32.1.5 Os concorrentes que fizerem jus a premiação da prova deverão estar presentes a entrega de prêmios, sob pena de multa de 02 (duas) UPs para cada membro, desde que a premiação seja iniciada até 60 (sessenta) minutos do horário determinado no Regulamento Particular de Prova.
- 32.1.6 Ao subir ao pódio, os concorrentes deverão estar vestindo macacão de competição, devidamente fechado, com o logo dos patrocinadores do campeonato à mostra, bem como usar o boné fornecido pelo patrocinador, sob pena de não participar da cerimônia de premiação.
- 32.1.7 Caso após a premiação haja alteração no resultado de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem de direito for. Caso isto não ocorra o concorrente será penalizado em 05 (cinco) UPs.
- 32.1.8 O resultado da etapa será estabelecido pela soma de pontos obtida em cada prova. Serão declarados vencedores da etapa aqueles que obtiverem a maior soma de pontos.

### 32.2 Por Campeonato

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

## 33. GENERALIDADES

- 33.1** A organização técnica das ETAPAS 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.
- 33.2** A FGA supervisionará a organização de todas as ETAPAS, através de seus comissários desportivos nomeados 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.
- 33.3** 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.
- 33.4** A FGA poderá nomear uma empresa para promover o Campeonato Gaúcho de Rally de Velocidade e fará a supervisão e fiscalização da mesma.
- 33.5** Nas etapas que acontecerem juntamente com o Campeonato FIA-CODASUR ou Brasileiro de Velocidade, o regulamento superior prevalecerá sobre este.

O presente Regulamento foi elaborado pelo Departamento de Rally Velocidade, aprovado pelo Conselho Técnico e Desportivo Estadual e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo.

Porto Alegre, 14 de janeiro de 2026.

**Carlos Theodoro Strey**  
Presidente CTDE

**Arlingo Signor**  
Presidente FGA





## ANEXO I

### ESPECIFICAÇÕES DE REQUISITOS ADMINISTRATIVOS

As seguintes disposições estão dirigidas aos organizadores e não tem nenhum valor regulatório aos concorrentes. **Os organizadores deverão respeitar todas as disposições do Anexo I.**

#### 1. COMISSÁRIOS DESPORTIVOS E TÉCNICOS

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

O Comissário técnico sempre será designado pela FGA e será o verificador técnico responsável absoluto para os assuntos técnicos.

#### 2. PROCEDIMENTO PARA ESCOLHA DO ITINERÁRIO

O Organizador do evento será o único responsável que os trechos cronometrados previstos para o Rally sejam aptos, devendo evitar caminhos que não cumpram com as disposições e/ou recomendações. A Segurança é de vital importância para a escolha dos trechos.

O Departamento de Rally Velocidade da FGA realizará inspeção e uma visita de supervisão geral (Roteiro, plano de segurança, permissões das autoridades, livro de bordo, mapa dos trechos, etc.), entre 45 e 35 dias antes de cada evento.

#### 3. DOCUMENTOS PADRONIZADOS

##### 3.1 Logo do Campeonato

O Título em disputa, a logomarca do campeonato e a logomarca do evento deverão estar na parte superior de todos os documentos oficiais. A logomarca do evento deverá se colocar a esquerda e a do campeonato e FGA à direita.

##### 3.2 Regulamento Particular

A FGA – Departamento de Rally Velocidade deverá receber uma cópia (e-mail) do projeto do Regulamento Particular com 45 dias antes da data final para as inscrições. Dentro das 2 semanas seguintes ao recebimento do projeto do Regulamento Particular, a FGA informará ao organizador quanto das modificações a realizar e emitirá uma licença autorizando a sua publicação.

O Regulamento Particular se imprimirá em formato A5 e deverá aparecer no site oficial. As versões impressas se distribuirão pelo menos aos concorrentes e autoridades de prova. O formato do Regulamento Particular deverá obedecer à formatação disponível no Anexo II do Regulamento Desportivo dos Campeonatos Regionais FIA.

##### 3.3 Adendos

Os mesmos poderão ser emitidos por:

- Pelos organizadores, até o começo da inspeção técnica sob aprovação da FGA. Em casos excepcionais, o organizador poderá realizar modificações de itinerário ou do programa de reconhecimento, que foram aprovadas no momento da avaliação da FGA dos documentos. Essas





modificações deverão ser comunicadas a FGA;

- Os comissários em toda a prova. Sem restrições, o diretor de prova poderá emitir os adendos com informações sobre as modificações de itinerário ou a publicação demorada da Classificação Provisória Final;

Os adendos deverão ser numerados e assinados, impressos em papel amarelo, sendo publicados no mural oficial e/ou no site oficial do evento. Quando for possível, se recomenda enviar uma notificação eletrônica da publicação aos competidores.

Os competidores deverão assinar o recebimento do adendo, salvo que seja materialmente impossível durante o transcurso da prova.

Somente poderá ser publicado um adendo, depois da aprovação da FGA ou de que seja emitido por um dos comissários do evento.

## 4. LIVRO DE BORDO

### 4.1 Requisitos Gerais

Pode haver um livro para todo o Rally ou um livro diferente para cada trecho. Se utilizar de diferentes livros, deverá haver um método distinto de identificação.

O Livro de Bordo será em tamanho A5 e estará encadernado sobre o lado esquerdo com um elemento metálico ou outro adequado que permita uma abertura de 360°. A Impressão deverá ser em um papel com gramatura 90 ou mais. A impressão deverá ser em papel branco. Não há nenhuma restrição de se utilizar cores para distinguir trechos cronometrados e seções de roteiro. Os cabeçalhos deverão estar em português, salvo em provas que coincidirem com outros campeonatos internacionais.

O Tempo permitido para cada setor será expresso em horas e minutos. Não haverá mais de 6 instruções por página (em caso de 6 instruções por página o cabeçalho será menor como no exemplo). Todas as páginas do livro de bordo deverão estar numeradas para ter a possibilidade de se checar que o livro está completo.

Todas as medidas contidas no Livro de Bordo deverão ser provenientes do Sistema Global de Posicionamento – GPS.

### 4.2 Primeiras Páginas

O livro de bordo conterá uma página com o procedimento em caso de acidentes e o seguinte:

- Uma lista de Hospitais e Centros Médicos;
- Números de Telefone da Secretaria do Rally e assistências de emergência;
- Deverá aparecer uma página com todos os símbolos usados no livro de bordo;
- Deverá aparecer o itinerário.

### 4.3 Páginas de Instrução

Quando um roteiro de Rally está duplicado (2 Setores idênticos) se incentiva aos organizadores a economizar imprimindo um jogo comum de instruções de roteiro. Neste caso, cada cabeçalho deverá incluir os distintos controles, provas e setores. Se houver variações entre as duas passagens, não deverá haver nenhum jogo comum de instruções.

Cada livro de bordo deverá incluir pelo menos um plano do Parque de Apoio. Não é necessário que haja planos repetidos do esquema do Parque de Apoio para cada entrada no apoio.

Deverá se incluir planos de pontos de Assistência e/ou Reabastecimento Remoto (Caso se



aplique).

Requer-se uma nova página para a largada de cada seção ou tramo cronometrado. Não é necessária uma nova página a partir do Controle de STOP de um trecho cronometrado, sendo que este é a continuação do mesmo setor de trecho.

Quando a distância parcial entre duas referências for menor a 200 metros, não é necessária a linha horizontal entre as tulipas.

Deverá mostrar a localização do GPS de largada e chegada de cada trecho cronometrado, reagrupamentos e parques de apoio. Podem se incluir fotografias ou diagramas dos pontos de controle.

Deverá se colocar o número do trecho cronometrado sobre o lado da página que permita uma fácil localização do mesmo. Quando se imprimir em ambos os lados, este número deverá estar na margem exterior, ou diga oposto ao lado encadernado da página. O número deverá aparecer somente nas páginas relacionadas ao trecho cronometrado.

Todos os veículos de emergência intermediários e os pontos de ambulância deverão ser indicados por meio de símbolos apropriados.

A linha vertical grossa entre as colunas “Direção” e “Informação” deverá ser preenchida de preto aonde a superfície do trecho ser terra o deverá ser deixada em branco quando a superfície é pavimentada.

#### 4.4 Páginas Finais

Podem incluir-se rotas alternativas ao final do livro de bordo sobre papel em cor diferente.

É optativo o organizador incluir símbolos de SOS/OK em Tamanho A4 (dobrado em formato paisagem) como última página no livro de bordo.

#### 4.5 Modificações

Em caso de haver uma alteração no livro de bordo, não somente deverão mostrar-se as indicações modificadas, mas também devem ser indicados o primeiro e última indicação válida com seus números. As páginas modificadas deverão ser emitidas em tamanho A5 para serem inseridas no livro de bordo.

### 5. CARTELA DE CONTROLE

Deverá se emitir uma Cartela de Controle separado para cada setor. O tempo previsto para cumprir a distância de um setor deverá aparecer na Cartela. As Horas e minutos sempre deverão mostrar-se da seguinte maneira 00:01 – 24:00.

As Cartelas de Controle serão expedidos e recolhidos ao final de cada setor. As Cartelas de controle usadas estarão disponíveis para checar os resultados dos concorrentes.

### 6. CONTROLES

#### 6.1 Equipes de Cronometragem

O Organizador será o responsável de contar com a quantidade de pessoas necessárias para o efetivo funcionamento dos controles.

#### 6.2 Sinais de Controle



A FGA estabelecerá os sinais para indicar as áreas de controle e controles (Anexo II). A Colocação e o uso correto são de obrigação da organização.

## 7. PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS

O Seguinte Quadro detalha o cronograma a cumprir para a revisão, emissão e publicação dos documentos relacionados com a organização dos Rally.

ATIVIDADE	DE	PARA	DATA LIMITE
Visita a Sede Organizadora se a mesma for nova e não tendo sido realizadora de eventos no ano anterior. Custos por conta do Organizador.	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	90 dias antes do Rally
Rascunho do Itinerário (Cronograma, Horários, mapas).	Organizador	Departamento Rally Velocidade FGA	60 dias antes do Rally
Rascunho do Regulamento Particular	Organizador	Departamento Rally Velocidade FGA	45 dias antes do Rally
Revisão e Comentários sobre o Rascunho do Itinerário	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	45 dias antes do Rally
FGA poderá enviar um Observador se houver mudanças importantes nos trechos propostos, com os custos por conta do Organizador.	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	45 dias antes do Rally
Comentários/Aprovação do Regulamento Particular	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	35 dias antes do Rally
Designação das Autoridades	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	35 dias antes do Rally
Rascunho do Plano de Segurança	Organizador	Departamento Rally Velocidade FGA	30 dias antes do Rally
Publicação do Regulamento Particular	Organizador	Equipes   outros	30 dias antes do Rally
Comentários sobre o Rascunho do Plano de Segurança	Departamento Rally Velocidade FGA	Organizador	20 dias antes do Rally
Publicação do Plano de Segurança	Organizador	FGA Equipes Outros	10 dias antes do Rally
Abertura da Secretaria Permanente	Organizador	Equipes Autoridades	1 dia antes do Rally
Encerramento das Inscrições	Equipes	Organizador	1 dia antes do Rally
Lista de Inscritos aprovada pelo Organizador	Organizador	FGA Autoridades	1 dia antes do Rally
Livro de Bordo Disponível	Organizador	Equipes	Cfe. RPP
Publicação da Lista de Inscritos por numeração	Organizador	Equipes / Autoridades / Imprensa	1 dia antes do Rally
Verificação Administrativa	Organizador	Equipes	1 dia antes do Rally



Reconhecimento de Provas Especiais	Organizador	Equipes	Cfe. RPP
Verificação Técnica Prévia	Organizador	Equipes Autoridades	Cfe. RPP
Publicação de Inscritos Autorizados e Ordem de Largada	Organizador	Mural Oficial	1 Hora Antes da Largada Oficial

## 8. DOCUMENTOS

Solicita-se o uso dos seguintes documentos:

### **Formato segundo Regulamentações**

Regulamento Particular (impresso por separado)

Itinerário - Planilha de Horários e Cronologia

Livro de Bordo

Carne Horário

Planilhas de Resultados

### **Formato Livre**

Plano de Segurança

Mapas (com dados precisos de localização)

Programas

Folhetos de Prevenção/Segurança

## 9. MATERIAL IMPORTANTE PARA OS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

Os seguintes documentos são de importância e devem ser disponibilizados aos Comissários Desportivos para o correto seguimento e controle do Rally:

- a. Materiais de todo do evento, lista de inscritos por numeração indicando grupo/classe.
- b. Lista de Inscritos Autorizadas a largar:
  - I. emitida logo após as Verificações Administrativas e Técnicas;
  - II. Aprovada em Reunião de Comissário;
  - III. Incluir Ordem de Largada e Horário de apresentação no CH 0 (Assinada pelos Comissários Desportivos);
  - IV. Relatório de Ocorrências de excesso de Velocidade nos levantamentos;
- c. Ao Final da Etapa:
  - I. Classificação Final (Provisória);
  - II. Classificação logo da Verificação Técnica Final;
  - III. Classificação final logo o encerramento do tempo de protestos;
  - IV. Informações complementares para a análise na Reunião de Comissários:
    - Penalizações;
    - Abandonos;
    - Exclusões;
    - Informe Técnico Final;
    - Classificações por Prova Especial;
    - Reclamações, Protestos e Denúncias;



- Dados Estatísticos de Inscrições, largadas, chegadas, etc.;

## 10. OBRIGAÇÕES DO ORGANIZADOR

---

- a. Despesas de hospedagem e deslocamento para as Autoridades FGA;
- b. Dois carros sem motoristas para as autoridades FGA, disponíveis 1 dia antes do Rally, contemplando sistema de comunicação de prova;
- c. Lugar adequado e fechado para as verificações técnicas previa e finais, com as ferramentas autorizadas e elevadores;
- d. Sala de Reuniões equipada para as autoridades FGA;
- e. Sala de Imprensa equipada;
- f. Troféus de acordo com os requerimentos da FGA;
- g. Se o organizador não cumprir com os prazos de entrega dos Materiais será multado em R\$ 1.000,00;

## 11. MUDANÇAS OU NOVAS SEDES

---

A mudança ou incorporação de uma nova sede deve ser solicitada ao Departamento de Rally Velocidade, anexando o projeto do evento. Cabe destacar que este também recai a uma sede ou organização que não tenha efetuado prova no ano anterior.

Porto Alegre, 14 de janeiro de 2026.

**Carlos Theodoro Strey**  
Presidente CTDE

**Arlindo Signor**  
Presidente FGA





## ANEXO II

Control type	CONTROL ZONE (Diameter of signs : about 70 cm)		
Direction of travel			
	YELLOW SIGNS Control Area Entry	RED SIGNS Compulsory Stop	BEIGE SIGN End of Control Area
PASSAGE CONTROL	 <div style="text-align: right;">← 25 m min →</div>	 <div style="text-align: right;">PC ← 25 m →</div>	
TIME CONTROL	 <div style="text-align: right;">← 25 m min →</div>	 <div style="text-align: right;">TC ← 25 m →</div>	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE	 <div style="text-align: right;">← 5 m →</div>	 <div style="text-align: right;">TC ← 5 m →</div>	
TC AT SERVICE PARK EXIT	 <div style="text-align: right;">← 5 m →</div>	 <div style="text-align: right;">TC Usually leads to RZ and/or TZ ← 5 m →</div>	
TIME CONTROL AND SS START	 <div style="text-align: right;">← 25 m min →</div>	 <div style="text-align: right;">TC ← 50-200 m →</div>	 <div style="text-align: right;">SS START ← 25 m →</div>
END OF SS	 <div style="text-align: right;">← 100 m →</div> <div style="text-align: right;">ADVANCE INDICATION</div>	 <div style="text-align: right;">← 100-300 m →</div> <div style="text-align: right;">FLYING FINISH LINE</div>	 <div style="text-align: right;">← 25 m →</div> <div style="text-align: right;">STOP CONTROL</div>
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (Diameter of signs: about 70 cm)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *	WHITE or BLUE SYMBOL on a BLUE or WHITE BACKGROUND *	
TYRE MARKING/ CHECKING		 <div style="text-align: right;">One sign for all tyre operations</div>	
REFUEL ZONE		 <div style="text-align: right;">One sign for all refuel operations</div>	
RADIO POINT	 <div style="text-align: right;">WARNING SIGN ← 100 m →</div>	 <div style="text-align: right;">RADIO POINT</div>	
MEDICAL VEHICLE POINT	 <div style="text-align: right;">WARNING SIGN ← 100 m →</div>	 <div style="text-align: right;">MEDICAL VEHICLE POINT</div>	

Distances shall be respected as near as practically possible.

\* Previous colours/design of these signs may be used until replacements are required.





## DISTRIBUIÇÃO CONTROLES

### PLACAS DE CONTROLE – CORES

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