



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE RALLY**

21º RALLY INTERNACIONAL DOS SERTÕES 2013

REGULAMENTO GERAL

- Art. 1 - Definição
- Art. 2 - Terminologia
- Art. 3 - Regulamentação
- Art. 4 - Veículos admitidos / Categorias
- Art. 5 - Concorrentes admitidos
- Art. 6 - Regras específicas para as Equipes de Apoio
- Art. 7 - Segurança
- Art. 8 - Itens de Segurança
- Art. 9 - Inscrições
- Art. 10 - Verificações Administrativas e Técnicas
- Art. 11 - Procedimentos nas Vistorias Administrativa e Técnica
- Art. 12 - Identificação / Patrocínio Geral
- Art. 13 - Publicidade e Cessão de Direito de Imagem
- Art. 14 - Parque Fechado, Parque de Largada e Prova Maratona
- Art. 15 - Prólogo e Super Prime
- Art. 16 - Ordem da partida da Prova
- Art. 17 - Livro de bordo e circulação
- Art. 18 - Cartela de controle
- Art. 19 - Zonas de controle
- Art. 20 - Controles horários
- Art. 21 - Controles de Roteiro e Passagem
- Art. 22 - Provas Especiais
- Art. 23 - Reagrupamentos
- Art. 24 - Equipamentos Obrigatórios e Opcionais
- Art. 25 - Classificações
- Art. 26 - Reclamações
- Art. 27 - Disposição Geral



ARTIGO 1 - DEFINIÇÃO

1.1 - O Rally dos Sertões como prova integrante do calendário do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2013 será regido obrigatoriamente pelas Normas estabelecidas para as provas do tipo Cross Country, assim como pelo Regulamento Particular do Rally dos Sertões.

1.2 - Toda regulamentação específica, que não esteja de acordo com os Regulamentos Desportivo e Técnico da CBA, deve ser objeto de um pedido de autorização junto a CNR/CBA. Depois da aprovação será objeto de um Adendo ao Regulamento da Prova.

1.3 - Organização

1.3.1 - A Dunas Race Promoções Ltda. organiza, de 22 de julho a 03 de Agosto de 2013, um evento da modalidade Rally Cross Country de Velocidade nomeada Rally Internacional dos Sertões.

1.3.2 - A largada dos carros/caminhões se dará 30 (trinta) minutos após a saída da última moto/quadri/utv e haverá um intervalo de 10 (dez) minutos entre a largada dos carros e caminhões.

1.3.3 - Nesta 21ª edição do Rally dos Sertões, os 04 (quatro) primeiros dias, valerão como 04 (quatro) provas para o Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country e para o Sertões Series.

1.3.4 - Este Regulamento estará disponível nos idiomas Português e Inglês e em caso de dúvidas de interpretação, fará fé o texto na língua Portuguesa.

1.3.5 - Exceto nos casos claramente identificados neste presente Regulamento, deverá ser considerado o texto do Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country CBA 2013. Em caso de omissão ou dúvida deverão ser consultados os Artigos do Anexo J ao CDI e do Código Desportivo Internacional.

1.4 - Nome e contatos do Organizador

Dunas Race Promoções Ltda.

Alameda Rio Negro, 1030 – 11º andar – conj. 1102/04

06454- 000 - Alphaville – Barueri – SP – Brasil

Telefone/Fax: + 55 11 4191-0133

Email: sabrina@dunas.com.br

Websites: www.dunas.com.br / www.serto.es.com



1.4.1 - Comissão Organizadora Dunas Race

Diretor/Presidente	Marcos Moraes
Diretor Técnico/Segurança da Prova	Carlos Eduardo Sachs
Gerente Marketing/Novos Negócios	Lucas Moraes
Gerente de Eventos/Secretaria de Prova	Sabrina Proença
Gerente Administrativo/Financeiro	Alan Rangel
Gerente Comercial	Luiz Sobral
Coordenador Produção/Logística	Rodrigo Palladino
Coordenador Produção/Logística	Fernando Garcia
Designer/Produção	Roney Gregório
Assistente Administrativo/Financeiro	Gisele Oliveira
Coordenador Secretaria de Prova	Rafael Mansur Zaquia
Coordenador Secretaria de Prova	Giovana Castro
Secretária Executiva	Neusa Costa
Recepção	Sinara Sousa

1.4.2 - Comissários Desportivos CBA

Comissário Desportivo	Fernando Leal
Comissário Desportivo	Marcelo Levy
Comissário Desportivo	Marco Aurélio Perdigão de Carvalho

1.4.3 - Comissários Técnicos CBA

Comissário Técnico	Fernando Fuentes Gonzalez
Comissário Técnico	Mauricio Ventura

1.4.4 - Oficiais da Prova

Diretor de Prova	Jaime Santos
Diretores Adjuntos	Guilherme Lopes Guedes
	Carlos Caporali
	Messias Alves
	Sérgio Batista Ricardo
Responsável pelo Percurso	Carlos Eduardo Sachs
Secretaria de Prova	Sabrina Proença
Chefe Equipe Médica	Dr. Clemar Correa
Chefe Equipe Ambiental	Carlos Andrade
Verificador do Percurso (Coelho)	Ricardo Mens de Mello

1.4.5 - Assessoria de Imprensa - FGCom

Jornalista Responsável	Fernanda Gonçalves
	Cleber Bernucci
	Caio Scafuro



1.4.6 - Programação da Prova (horários sujeito a alterações).

Favor consultar o site www.sertoes.com.

1.4.7 - Local do Evento de Largada

Em frente ao Shopping Flamboyant.

Av. Dep. Jamel Cecílio, s/n, Jd. Goiás, Cep: 74810-100 - Goiânia - GO

ARTIGO 2 - TERMINOLOGIA

2.1 - Adendo

Informação oficial, que fará parte integrante dos documentos oficiais do evento, destinado a modificar, precisar ou complementar o Regulamento Geral da Prova.

Os Adendos deverão ser datados, assinados e numerados.

Os Adendos serão feitos:

- Pela Organização até o dia das verificações (submetidos à aprovação prévia da CNR/CBA, salvo no que diz respeito a eventuais alterações de itinerário);
- Pelos Comissários Desportivos do evento, durante todo o decorrer da competição.

Todos os Adendos emitidos devem obrigatoriamente ser afixados no Quadro de Avisos oficial do evento.

É de responsabilidade dos competidores, ao final do dia buscar informações e tomar ciência dos Adendos no Quadro de Avisos.

2.2 - Briefing

Durante um evento, o Briefing será obrigatoriamente organizado entre o fim das verificações e a largada para a primeira prova que inclua uma Prova Especial.

Será obrigatoriamente realizado pelo Organizador, Diretor da Prova ou pelo Diretor-Adjunto.

No caso de outros Briefings (não obrigatórios) terem lugar durante um evento, as informações aí dadas, devem ser afixadas no Quadro de Avisos oficial.

2.2.1 - 1º Briefing

Briefing onde a presença de pelo menos um dos concorrentes de cada dupla é obrigatória.

No caso de atraso haverá penalização com uma multa de valor igual a 10% da taxa de inscrição.

O não comparecimento ao Briefing, além da multa, o concorrente fica sujeito a outras penalizações, que poderão ir até a desclassificação / exclusão por decisão dos Comissários Desportivos.



2.2.2 - Briefing Diário

Briefing destinado aos concorrentes, juntamente com a presença do Organizador, do Diretor de Prova ou Diretor Adjunto.

Realizado todas as noites ao longo do Rally.

O comparecimento a estes Briefings diários, não será obrigatório, porém é de extrema importância.

2.3 - Cartela de Controle

Cartela destinada a recolher cronologicamente os vistos dos diferentes controles previstos no itinerário, bem como os horários realizados pelos concorrentes.

Este cartão contém:

- Informações sobre o horário de largada;
- Horário de início das Provas Especiais;
- Tempo máximo permitido para a realização das Provas Especiais;
- Tempo máximo para chegada ao final da prova.

2.4 - Prova

Cada uma das partes do evento separadas por uma parada mínima de 03 (três) horas e de que resulte uma nova ordem de partida.

2.5 - Exclusão / Desclassificação

Sanção que só pode ser pronunciada pelos Comissários Desportivos, na sequência de excesso de penalização ou por infração grave (esteja ou não prevista em Regulamento).

O concorrente só poderá ser excluído no final de um setor ou de uma prova.

Nos dias coincidentes com as provas do Campeonato Brasileiro e do Sertões Series o concorrente excluído em uma prova poderá participar das provas seguintes pontuando somente para o Campeonato Brasileiro e Sertões Series caso a mesma ainda faça parte dos referidos eventos.

Para o Rally dos Sertões o concorrente excluído não pontuará nas provas seguintes em que participar válidas pelo Campeonato Brasileiro e Sertões Series, devendo abandonar a competição ao término da última prova do Campeonato Brasileiro e Sertões Series.

2.6 - Neutralizado

Tempo durante o qual os concorrentes estão parados, por determinação da Direção da Prova.

2.7 - Parque Fechado

Zona na qual nenhuma reparação nem intervenção são possíveis de serem feitas nos carros, salvo nos casos expressamente previstos pelos Regulamentos.



2.8 - Passaporte Técnico

Documento emitido pela CBA e que identifica o veículo apresentado na vistoria técnica. É de porte obrigatório em todo o Rally e deve ser apresentado sempre que pedido pelos Comissários Técnicos. A falta do mesmo implicará em multa equivalente a 01 (uma) UP.

2.9 - Penalização Fixa Prevista (Forfete)

Penalização em tempo que se junta às penalizações já incorridas pelo concorrente nos casos precisos e referidas neste Regulamento. A penalização fixa prevista é calculada adicionando todos os tempos máximos autorizados na Prova Especial considerada, aumentada do tempo indicado conforme abaixo.

Parágrafo Único - O valor da forfetada será o tempo máximo da Prova Especial mais "x" minutos conforme abaixo:

- Prova Especial com até 100 km = 30 minutos;
- Prova Especial com mais de 100 km = 1 hora;
- Descarte - não largar para uma Prova Especial = 05 horas (só é permitido um descarte).

Os concorrentes podem receber um máximo de 05 (cinco) forfetadas durante todo o Rally dos Sertões. Na 6ª (sexta) forfetada os concorrentes serão excluídos do evento.

2.10 - Prova Especial

Prova de velocidade disputada em tempo real.

2.11 - Reagrupamento

Parada prevista pela Organização, para permitir, por um lado, o regresso ao horário teórico, e, por outro, o reagrupamento dos concorrentes que continuem em prova. O tempo de parada pode não ser o mesmo para todos os concorrentes.

2.12 - Setor de Ligação (Deslocamento)

Parte do itinerário compreendido entre 02 (dois) controles horários sucessivos com tempo pré-determinado.

Na travessia de povoados a média de velocidade estabelecida não poderá ser superior a 30 (trinta) km/h.

2.13 - Tempo Máximo Autorizado

Tempo máximo estabelecido para cada Prova Especial e cada setor de ligação da prova.



2.14 - Tempo Real

Tempo expresso em (horas / minutos / segundos) que corresponde ao tempo, realmente, efetuado pelo concorrente numa Prova Especial.

2.15 - Concorrente

Toda pessoa física ou jurídica, participante de uma competição, portadora, obrigatoriamente, da Licença de Concorrente emitida pela CBA e/ou FIA.

2.16 - Duração do Evento

O evento começa com o credenciamento e termina assim que é finalizada a premiação.

2.17 - Livro de Bordo (Planilha)

Caderno de itinerário contendo uma descrição detalhada do percurso a ser seguido, obrigatoriamente. Todos os concorrentes receberão uma planilha por prova e devem respeitar integralmente o itinerário descrito nela.

Parágrafo Único - Desvios, só serão aceitos em caso de força maior, previamente informado pela Direção de Prova ou para se contornar um obstáculo que tenha surgido no decorrer da Prova Especial.

No caso do não cumprimento desta Norma, caberá aos Comissários Desportivos, determinar a penalização, que poderá chegar a desclassificação / exclusão do competidor no evento.

2.18 - Nota de Informação

Em determinados casos em que não haja tempo de reunir os Comissários Desportivos e o Diretor da Prova, seus Adjuntos ou os Responsáveis de Segurança poderão fazer uma nota informativa, por escrito, aos pilotos sobre determinadas alterações. Esta nota deverá ser mostrada a todos os pilotos de forma clara e rubricada por eles.

2.19 - Percurso Oficial

O percurso oficial do Rally dos Sertões é o que se encontra descrito na planilha.

ARTIGO 3 - REGULAMENTAÇÃO

O Rally Internacional dos Sertões será disputado de acordo com:

- O Código Desportivo Internacional (CDI);
- O Código Desportivo do Automobilismo 2013 (CDA);
- Os Artigos do Anexo J ao CDI;
- O Regulamento Desportivo / Técnico CBA 2013;



- O presente Regulamento Geral;
- O Regulamento Particular de Prova;
- Adendos.

3.1 - O Rally Internacional dos Sertões 2013 estará aberto a todos os pilotos e co-pilotos (navegadores), devidamente filiados a CBA, e estrangeiros que possuam licença desportiva internacional, analisada pela respectiva Federação de origem acompanhada de uma autorização.

3.2 - O evento será disputado por pilotos e co-pilotos (navegadores) individualmente, respeitadas as suas categorias.

3.3 - O evento será composto por 09 (nove) provas distintas.

3.4 - Serão consideradas válidas as categorias Protótipos T1, Pró Brasil, Super Production, Production T2, T1 FIA, T2 FIA, Caminhões Leves e Caminhões Pesados.

3.5 - O Diretor de Prova é responsável pela aplicação do Regulamento durante o desenrolar da prova.

3.6 - Toda reclamação de concorrente deverá ser feita por impresso próprio, disponível na Secretaria de Prova e entregue ao Diretor de Prova que, por sua vez, o entregará aos Comissários Desportivos, dentro do prazo regulamentar.

3.7 - Todos os casos não previstos neste Regulamento serão analisados e decididos pelos Comissários Desportivos, os quais detêm o único poder de decisão (Art. 141 do CDI).

3.8 - O concorrente, ao se inscrever no Rally, assume todas as responsabilidades durante o evento no sentido do cumprimento do presente Regulamento.

3.9 - Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares serão dadas a conhecer por Adendos, datados, numerados e assinados. Estes Adendos serão afixados no Quadro de Avisos oficial da Prova.

3.10 - Por pedido do Diretor de Prova aos Comissários Desportivos poderão ser aplicadas multas pecuniárias no caso de eventuais infrações que não se revistam de caráter desportivo.

3.11 - Em caso de dúvida, o Diretor de Prova e os Comissários Desportivos poderão recorrer às imagens de televisão ou fotográficas e também aos tripulantes dos



helicópteros e aviões da Organização para poderem tomar uma decisão. Poderão também recorrer às informações obtidas pelo Sistema GPS Unik2.

ARTIGO 4 - VEÍCULOS ADMITIDOS / CATEGORIAS

4.1 - Categoria Carros

- T1 FIA - Conforme Regulamento Técnico Dakar 2013.
- T2 FIA - Conforme Regulamento Técnico Dakar 2013.

4.1.1 - Demais Categorias - conforme o Regulamento Técnico CBA 2013

- Protótipos T1
- Pró Brasil
- Super Production
- Production T2

4.2 - Categoria Caminhões

- Caminhões Leves - peso mínimo de 3.500 kg.
- Caminhões Pesados - peso mínimo de 4.800 kg.

Parágrafo Primeiro - Os veículos importados, carros e/ou caminhões que não se enquadrem no Regulamento Técnico do Campeonato Brasileiro deverão se enquadrar nas categorias FIA e no Regulamento Internacional da FIA.

Parágrafo Segundo - Pilotos brasileiros poderão concorrer com veículos importados, carros e/ou caminhões que não se enquadram no Regulamento Técnico do Campeonato Brasileiro. Obrigatoriamente estes irão ser enquadrados nas categorias FIA e no Regulamento Internacional da FIA, não participando da classificação do Campeonato Brasileiro.

Parágrafo Terceiro - Os carros e caminhões, salvo o exposto no Parágrafo Primeiro, seguem o Regulamento Técnico do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country 2013 - CBA.

Parágrafo Quarto - Sertões Series

Os concorrentes inscritos no Sertões Series deverão seguir a programação normal do Rally Internacional dos Sertões até o dia 29/07/2013 (4ª Prova).

No Sertões Series, os concorrentes irão participar das 04 (quatro) primeiras provas do Rally dos Sertões, seguindo a mesma planilha, tendo que cumprir com todos os protocolos de segurança e administrativos normais da prova, que constam neste Regulamento e nos Regulamentos CBA.



4.3 - Fumaça

Segundo as normas FIA e do Regulamento Técnico CBA 2013 o motor não poderá produzir fumaça excessiva. Os Comissários Técnicos poderão verificar este item em qualquer ponto do Rally.

Toda emissão excessiva de fumaça será penalizada da seguinte forma:

- 1ª Infração = 05 minutos;
- 2ª Infração = 15 minutos;
- 3ª Infração = 30 minutos;
- 4ª Infração = 01 hora;
- 5ª Infração = desclassificação / exclusão do evento.

ARTIGO 5 - CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS/CO-PILOTOS)

5.1 - Concorrente é toda pessoa física ou jurídica inscrita em uma competição, obrigatoriamente portadora de licença específica emitida pela CBA.

5.2 - O termo “concorrente”, “piloto”, “co-piloto” e “tripulação” ficam assim oficialmente definidos:

A - Concorrente: toda pessoa física ou jurídica inscrita em uma competição. Ele deverá ser obrigatoriamente, portador da licença de concorrente.

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

C - Co-piloto (navegador): pessoa física inscrita como segundo da tripulação de um veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística da CBA.

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

5.3 - Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente, pelo piloto e pelo co-piloto. A falta de um dos dois concorrentes, ou a presença de um terceiro ou mais concorrentes, resultará na desclassificação / exclusão automática do concorrente e da tripulação, salvo na categoria caminhões e em caso de transporte de pessoa ferida, devidamente comprovada.

5.4 - Na categoria Caminhões os veículos poderão ser tripulados por até 03 (três) pessoas (piloto / co-piloto / segundo co-piloto).



5.5 - Durante a realização do evento / provas, a responsabilidade da legalidade do veículo é única e exclusiva do seu condutor.

5.6 - Durante todo o decorrer das Provas Especiais, é obrigatório nos termos do Art. 2, Capítulo III do Anexo L do CDI, para ambos os concorrentes o uso de:

a) Vestuário completo: macacão antichama e sapatilha antichama. A luva antichama será obrigatória apenas para o piloto. O uso da balaclava será obrigatório para pilotos e co-pilotos que usem barba. A vestimenta deverá ser homologada e estar dentro do prazo de validade.

b) Capacete: em conformidade com uma das normas da lista técnica nº 25 do Anexo "J" ao CDI.

Parágrafo Único - É obrigatório a utilização do dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA (Hans).

5.7 - A constatação em qualquer momento do evento (durante todo o decorrer das Provas Especiais), de que um concorrente não está equipado com o capacete, hans e o vestuário de acordo com as normas obrigatórias acima referidas, levará, à exclusão / desclassificação do concorrente e da aplicação da multa de 10 (dez) UP's.

5.8 - O Co-Piloto, pode conduzir o veículo em que se encontra inscrito, nos deslocamentos e em caso de o piloto sofrer algum problema físico no decorrer de uma Prova Especial, conforme relatório médico.

ARTIGO 6 - REGRAS ESPECÍFICAS PARA AS EQUIPES DE APOIO

6.1 - Recolhimento de Lixo

Cada equipe de apoio é responsável pela limpeza da zona onde efetuou o apoio ao seu concorrente.

A penalidade para as equipes que não recolherem os lixos será aplicada após deliberação da Organização, com a anuência dos Comissários Desportivos.

6.2 - Identificação dos Veículos de Apoio

Todos os veículos de apoio devem ter um kit de identificação fornecido pela Organização da prova, caso contrário, não terão direito à entrada nas áreas de manutenção dos veículos (BOX). Para isto, no momento da inscrição on-line, os veículos de apoio deverão, obrigatoriamente, ser cadastrados juntamente com os



membros das equipes. Veículos não cadastrados, não terão direito ao kit de identificação e não terão permissão à área de BOX.

6.3 - Circulação

Todos os veículos de apoio deverão circular com os faróis acesos e os ocupantes do veículo com os cintos de segurança afivelados.

Todos os veículos deverão respeitar as leis de trânsito de cada região, inclusive os limites de velocidade.

6.4 - Penalizações

As penalizações serão analisadas e efetuadas pelos Comissários Desportivos, com base em depoimentos de membros da Organização, polícia e comunidade local que tenha visto e anotado as infrações cometidas pela equipe de apoio.

1ª Infração = 5 UP's por veículo penalizado;

2ª Infração = 10 UP's por veículo penalizado;

3ª Infração = 20 UP's, e a equipe de apoio será retirada do evento, não podendo mais dar apoio a quaisquer pilotos e co-pilotos durante o restante da competição e será aplicada uma penalização de 10 (dez) minutos para os pilotos e co-pilotos por eles apoiados.

Parágrafo Único - Penalizações por excesso de velocidade:

1ª Infração = 3 UP's;

2ª Infração = 5 UP's;

3ª Infração = 10 UP's, e a equipe de apoio será retirada do evento, não podendo mais dar apoio a quaisquer pilotos durante o restante da competição e será aplicada uma penalização de 10 (dez) minutos para os pilotos por eles apoiados.

6.5 - Briefing para as Equipes de Apoio

No dia 24 de julho, será realizado um briefing, em Goiânia (GO), onde a presença de todos os membros das equipes de apoio será obrigatória.

6.6 - Apoio Autorizado

O apoio é permitido em todo o percurso das Provas Especiais, nas seguintes condições:

- a) Nos trechos das Provas Especiais e nos deslocamentos para a Prova Maratona - pelo próprio concorrente ou por outro concorrente inscrito e ainda em prova.

- b) Nos percursos de deslocamento - o apoio é livre caso não exista a Prova Maratona, pelos concorrentes em prova e/ou pelos veículos devidamente inscritos como apoio.



6.7 - Apoio Proibido

No percurso que corresponde às Provas Especiais não será permitido, num raio mínimo de 01 (um) km de distância, a permanência de qualquer tipo de veículo de apoio, salvo em pontos determinados pela Organização. As equipes que não respeitarem esta regra terão os seus pilotos excluídos do evento.

Parágrafo Único - Fica proibido, sob penalização que poderá ir até a desclassificação / exclusão do evento, o seguinte:

- a) O transporte de peças ou apoio feito por um veículo que não esteja inscrito no Rally como veículo de apoio;
- b) Receber apoio feito por uma pessoa que não esteja inscrita na prova;
- c) Receber apoio no decorrer das Provas Especiais, salvo no caso de apoio autorizado;
- d) Qualquer tipo de apoio aéreo;
- e) Veículos de apoio operar ou trafegar no percurso das Provas Especiais no período entre 01 (uma) hora antes da passagem do primeiro competidor e até a passagem do limpa-trilha.

6.8 - Local de Instalação das Equipes de Apoio

Fica proibida, sob penalização que poderá ir até a desclassificação / exclusão, a utilização de locais que, de alguma forma, favoreçam um determinado concorrente, como por exemplo, concessionárias locais, oficinas mecânicas, salvo com autorização dos Comissários Técnicos.

6.9 - Qualquer infração ou ação grave cometida por uma equipe de apoio poderá ter conseqüências e penalidades que podem ir até a desclassificação / exclusão do evento do(s) concorrente(s) a quem prestem apoio.

6.10 - Reabastecimentos

- O reabastecimento para todas as categorias só será permitido nas Provas Especiais com mais de 300 (trezentos) km, em local determinado pela Organização. O reabastecimento será localizado após os 300 (trezentos) km iniciais da Prova Especial. Antes disso o reabastecimento não será permitido.
- O reabastecimento será feito pelas equipes de apoio, de cada concorrente de acordo com os padrões de segurança estabelecidos pela CBA.
- Um dos mecânicos deverá ter sempre à mão um extintor de no mínimo 4 kg.
- É aconselhável que os mecânicos que efetuam o reabastecimento usem roupas anti-fogo.
- Os motores do veículo deverão estar desligados.
- Os competidores deverão estar fora do veículo, no caso de se manterem a bordo do veículo, os fechos dos cintos de segurança devem estar abertos.



A responsabilidade de todo e qualquer reabastecimento é de cada concorrente.

6.11 - Todos os veículos deverão ter uma autonomia de 400 (quatrocentos) km. Cada concorrente será responsável pelo cálculo do seu combustível. Em caso algum poderá acusar o organizador de que a autonomia de 400 km é insuficiente, seja que tipo de terreno for. Por razões de segurança, terá de prever, pelo menos, 10% suplementares, ou seja, 440 km.

6.12 - Nas Provas Especiais que tiverem reabastecimento, os concorrentes que optarem por não o fazer cumprirão somente o tempo da Zona de Velocidade Controlada e terão somados ao seu tempo da Prova Especial o tempo determinado para o reabastecimento.

Para os concorrentes que optarem em fazer o reabastecimento o tempo total da ZVC será a soma do tempo determinado para a sua travessia com o tempo total estipulado para o reabastecimento.

6.13 - Todo veículo rebocado por outro veículo que não esteja inscrito no Rally, será imediatamente desclassificado / excluído do evento, inclusive nos deslocamentos.

6.14 - O reboque feito por equipe de apoio sofre forfetada mesmo estando dentro do tempo.

6.15 - O reboque para que não haja forfetada deve ser feito apenas por outro competidor e dentro do tempo.

ARTIGO 7 - SEGURANÇA

7.1 - Os trechos das Provas Especiais poderão, em algum momento, estar abertos ao trânsito local.

7.2 - Se um para-brisas (vidro) partido não puder ser reparado o concorrente poderá ser autorizado a largar somente para a próxima prova utilizando óculos de proteção e/ou capacetes fechados com viseiras.

Após a prova o concorrente deverá obrigatoriamente providenciar o reparo do mesmo.

7.3 - Todos os concorrentes deverão levar todos os dias para as Provas Especiais:

05 litros de água potável;

Biscoitos, comida, etc;

Um isqueiro;

Uma manta térmica;



Uma bússola.

7.4 - Na 21ª Edição do Rally dos Sertões não haverá guincho cedido pela Organização. Caberá a equipe de apoio do concorrente resgatar o veículo mediante a autorização do Diretor de Prova.

7.5 - Em caso de acidente, os concorrentes só serão autorizados a largar depois de um exame médico feito pelo Coordenador da equipe médica do Rally e seu veículo também deverá ser aprovado pelos Comissários Técnicos para continuar no Rally.

7.6 - Em caso de abandono do Rally, é obrigatório que o concorrente avise o mais rapidamente possível a Organização, sob pena de não ser aceita mais a inscrição desses competidores no próximo Rally dos Sertões.

7.7 - É dever do concorrente que abandonou o Rally, entregar o mais rapidamente possível o GPS Unik2 à Organização.

ARTIGO 8 - ITENS DE SEGURANÇA

Serão obrigatórios todos os itens de segurança previstos no anexo “J”, Art. 283 do Código Desportivo Internacional da FIA, com exceção do item 7 (extintores) e do item 14 (tanques de combustível).

Para a categoria Protótipos T1 o item 14 (tanques de combustível), deverá estar de acordo com o anexo “J”, Art. 283 do Código Desportivo Internacional da FIA.

Os tanques de combustíveis adicionais e não originais do veículo não precisarão ser homologados, mas será obrigatória a instalação de uma parede corta-fogo, para os tanques de combustível adicionais que estejam localizados no interior do habitáculo do veículo.

Será obrigatório também:

- portar no mínimo 02 (dois) estepes, conforme o item 18, Art. 283, Anexo J da FIA;

- Capacete e hans: deverão ser específicos para uso em automobilismo e deverão ainda ser homologados pela FIA/CBA e estar dentro do prazo de validade;

- Cinto de segurança: é obrigatório o uso de cinto homologado e dentro do prazo de validade de no mínimo 05 (cinco) pontos.

- Vestimenta: será obrigatório o uso, pela tripulação, do macacão antichama e sapatilha antichama. A luva antichama será obrigatória apenas para o piloto. O uso da balaclava será obrigatório para pilotos e co-pilotos que usem barba. A tripulação só



será autorizada a largar, se ambos estiverem usando a vestimenta completa, que deve ser toda ela homologada e estar dentro do prazo de validade. Será obrigatória a apresentação do nome do concorrente estampado no macacão.

- Estar levando no interior do veículo, durante toda a prova, 02 (dois) óculos de proteção e 02 (dois) estiletes / martelos para o corte dos cintos de segurança e quebra do vidro. Os estiletes / martelos deverão estar ao alcance do piloto e do navegador quando estiverem sentados e com os cintos afivelados.

- Sistema de comunicação: é obrigatória a instalação em cada veículo inscrito na prova de um rádio tipo VHF, para comunicação com a Organização, em caso de acidentes e/ou emergências.

- Buzina: Todos os veículos deverão ser obrigatoriamente equipados com uma buzina.

- Uma cinta de reboque com resistência a carga de no mínimo 3.000 (tres mil) quilos para carros e 10.000 (dez mil) quilos para caminhões com comprimento mínimo de 03 (três) metros, é de porte obrigatório.

ARTIGO 9 - INSCRIÇÕES PARA CONCORRENTES E EQUIPES DE APOIO

9.1 - Período de Inscrição

Serão aceitas inscrições efetuadas no período de 08 de Outubro de 2012 a 01 de Julho de 2013.

As inscrições serão on-line, efetuadas através do site www.serto.es.com.

Os pagamentos parcelados serão efetuados através de boletos bancários emitidos durante a inscrição on-line, no site www.serto.es.com.

Pagamentos à vista serão efetuados através de cartão de crédito ou boleto bancário emitido durante a inscrição on-line no site www.serto.es.com, e transferência bancária internacional no caso de participantes estrangeiros.

Inscrições que não estiverem quitadas até o dia 01/07/2013 sofrerão acréscimo de 20%.

9.2 - Valores das Inscrições

- **Carros e Caminhões Sertões:** R\$ 16.930,00 por veículo.

- **Equipe de Apoio:** R\$ 1.560,00 por pessoa.

* veículos estrangeiros sofrerão acréscimo de R\$ 100,00 no valor total da inscrição devido ao câmbio de moeda.



Obs.: Formas de pagamento para inscrições antecipadas, conferir no site www.serto.es.com.

- **Carros e Caminhões Sertões Series:** R\$ 7.720,00.

- **Equipe de Apoio:** R\$ 1.560,00 por pessoa.

9.3 - Documentos Obrigatórios para os Concorrentes

- Na 21ª Edição do Rally dos Sertões todos os documentos da tripulação (piloto + navegador + 2º navegador) deverão ser enviados **eletronicamente** via website (www.serto.es.com) até o dia **01/07/2013**.

- O não envio destes documentos até o prazo de 01/07/2013 impedirá o credenciamento dos concorrentes, que farão o credenciamento no local do evento sujeitos ao pagamento da taxa de credenciamento, no valor de R\$ 250,00 por pessoa.

- O valor para a emissão de credencial no local do evento (quando houver) será de R\$ 200,00.

Documentos obrigatórios:

- 01 foto digital 3X4, em formato JPEG, com no máximo 200kb (a ser anexada na ficha de inscrição online - www.serto.es.com).

A inscrição só será finalizada com a inserção da foto;

- Termo de Responsabilidade devidamente preenchido e assinado (download do documento no site www.serto.es.com);

- Cópia da Apólice ou Declaração do Plano de Saúde que comprove a cobertura de UTI e remoção aérea para o território nacional sem restrições para esportes de risco;

- Cópia da carteirinha médica;

- Atestado médico que formalize que o piloto se encontra em condições físicas e mentais para participar da competição - mencionar a edição da prova: 21ª Edição do Rally Internacional dos Sertões. (documento original);

- Cópia da Carteira de Habilitação (piloto / navegador);

- Cópia da Cédula Desportiva Automobilística da CBA;

- Cópia do Documento do veículo.

Caso o veículo não esteja registrado em nome do competidor, o mesmo deverá portar uma autorização assinada pelo proprietário do veículo, com firma reconhecida, informando estar ciente do seu uso para a 21ª Edição do Rally Internacional dos Sertões 2013;

- Cópia do passaporte (somente para pilotos estrangeiros);

- Cópia da carteira da Licença FIA (somente para pilotos estrangeiros);

- Autorização de participação por parte da Confederação de origem do piloto (somente para pilotos estrangeiros).



9.4 - Documentos Obrigatórios para os Integrantes das Equipes de Apoio

- Na 21ª Edição do Rally dos Sertões todos os documentos dos integrantes da equipe de apoio deverão ser enviados **eletronicamente** via website (www.serto.es.com) até o dia **01/07/2013**.

Documentos obrigatórios:

- 01 Foto digital 3X4 em formato JPEG com no máximo 200kb (seguir instruções no site oficial www.serto.es.com).

A inscrição só será finalizada com a inserção obrigatória da foto;

- Termo de Responsabilidade devidamente preenchido e assinado (faça o download do documento no site www.serto.es.com);

- RG ou CNH (cópia simples);

- Cópia do Passaporte (somente para estrangeiros).

Parágrafo Único - A partir de 24/07/2013, caso seja encontrado por qualquer membro da Organização, veículos ou pessoas não credenciadas no evento acompanhando os concorrentes nas áreas de manutenção de veículos (BOX) e/ou prestando qualquer tipo de serviço para o concorrente, estes deverão procurar a Secretaria de Prova imediatamente pagando a taxa de credenciamento (**R\$ 2.500,00 por pessoa**), caso contrário, os concorrentes estarão automaticamente desclassificados / excluídos da prova (concorrentes envolvidos e equipe de apoio).

Os membros da Organização designados à fiscalização da área de manutenção dos veículos nas cidades dormitórias terão autonomia para notificar à Secretaria de Prova e ao Diretor de Prova quanto à presença de veículos e pessoas não credenciadas, sujeitas a penalização. O desacato a estas autoridades incorrerá numa penalidade que poderá ir até a desclassificação / exclusão do concorrente da prova. Esta penalidade será imposta pelos Comissários Desportivos.

Cada concorrente inscrito no Rally é responsável por todas as ações da sua equipe de apoio.

Um concorrente inscrito no Rally poderá sofrer penalidades caso a sua equipe de apoio não respeite o presente Regulamento ou os Regulamentos da CBA.

No momento da inscrição on-line todos os veículos da equipe de apoio deverão ser devidamente cadastrados para que o kit de identificação possa ser fornecido corretamente.

Os veículos de apoio sem identificação não serão considerados participantes do evento, não sendo portanto permitida a sua permanência nas áreas de box destinadas às equipes de apoio.

9.5 - O não envio destes documentos no site www.serto.es.com até o prazo de 01/07/2013 impedirá o credenciamento da equipe, que fará o credenciamento no local e estará sujeita à taxa de credenciamento no valor de **R\$ 250,00 por pessoa**.



O VALOR PARA A EMISSÃO DE CREDENCIAL NO LOCAL DO EVENTO (QUANDO HOVER) SERÁ DE R\$ 200,00.

- Os veículos de apoio que **não forem cadastrados** pelos concorrentes **até o dia 01 de Julho de 2013** receberão o kit de identificação no credenciamento em Goiânia (GO), mediante o pagamento de uma **taxa de credenciamento do veículo no valor de R\$ 400,00.**

9.6 - Nenhuma modificação poderá ser introduzida na Ficha de Inscrição, exceto nos casos previstos neste Regulamento. Todavia, o concorrente poderá, livremente, substituir o veículo declarado por outro, da mesma categoria, até a data da vistoria.

9.7 - Se no momento da vistoria técnica que antecederá a partida for constatado que um veículo não corresponde a categoria no qual se encontra inscrito, esse veículo poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos ser mudado por decisão dos Comissários Desportivos para a categoria correspondente, ou recusado definitivamente.

9.8 - Ao assinarem a Ficha de Inscrição, os concorrentes bem como todos os membros da equipe de apoio, submetem-se às jurisdições desportivas especificadas no Código Desportivo Internacional e Desportivo do Automobilismo, bem como às disposições dos Regulamentos CBA e do evento.

9.9 - Um pedido de inscrição não será aceito se não for acompanhado da taxa de inscrição e poderá ser recusado, desde que seja justificado o motivo para a CNR/ CBA.

9.10 - A substituição de um membro da dupla inscrita só poderá ocorrer até 01 (uma) hora antes da largada do Prólogo ou Super Prime do evento, por motivo de força maior, e expressamente autorizada pelo Diretor de Prova, com a anuência dos Comissários Desportivos.

9.11 - Somente serão considerados inscritos os concorrentes que até a data limite das inscrições, tenham preenchido a Ficha de Inscrição e efetivamente tenham pago a taxa de inscrição.

9.12 - Após as vitorias administrativas e técnicas iniciais, se um concorrente não estiver em conformidade com os Regulamentos que regem o evento, não será reembolsado do valor da inscrição.

9.13 - O competidor e/ou apoio que desistir de participar do Rally até 30 (trinta) dias antes da largada da prova, receberá um reembolso de 70% do valor da inscrição. O



participante que desistir após esta data, perderá o direito ao reembolso, porém poderá colocar outro participante em seu lugar sendo que neste caso será cobrada uma taxa administrativa de 10% do valor da inscrição.

9.14 - Anulação ou Atraso na Realização do Evento

a) Na hipótese remota de o evento não se realizar por qualquer motivo (autorizações de passagem, problemas políticos, guerra, etc.), a Organização irá reembolsar os concorrentes devidamente inscritos, em até 30 (trinta) dias após o cancelamento.

b) Em caso de a largada do Rally ser retardada por um motivo de força maior, a Dunas Race informará a cada concorrente por carta registrada, avisando da nova data do Rally. A partir do recebimento da carta, o concorrente terá 08 (oito) dias para avisar a Dunas da não participação no Rally e exigir a devolução do valor da inscrição. Caso não o faça, perderá qualquer direito ao reembolso.

c) Em todos estes casos descritos no item 9.14 do presente Regulamento, os participantes não poderão exigir da Dunas Race outros tipos de indenizações.

ARTIGO 10 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

10.1 - As verificações administrativas compreendem a verificação dos documentos mencionados conforme os Artigos 9.3 e 9.4 deste presente Regulamento.

10.2 - Só os concorrentes que tenham sido aprovados nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas onde será examinado se o mesmo se enquadra nas regras da categoria em que foi inscrito, nas normas de segurança, no Código de Trânsito e se os adesivos oficiais estão corretamente aplicados, bem como poderá ser vistoriado os equipamentos de uso obrigatório do piloto e co-piloto.

10.3 - Os veículos dos concorrentes que não se apresentarem para a primeira vistoria, ou que nela forem reprovados, deverão se apresentar para a segunda vistoria em horário e local conforme a programação do evento.

10.4 - Para se submeter à segunda vistoria, independentemente do motivo, o concorrente deverá recolher antecipadamente uma multa no valor de 01 (uma) UP.

10.5 - A partida será recusada a todo veículo que não esteja de acordo com as prescrições dos Regulamentos de segurança da FIA e dos Regulamentos da CBA.



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

10.7 - Em qualquer momento do evento, podem ser efetuadas verificações complementares, tanto aos concorrentes como ao veículo. O concorrente é responsável a todo momento pela legalidade técnica do seu veículo. O fato de apresentar um veículo na vistoria técnica é considerado como uma declaração implícita de legalidade.

10.8 - Cabe aos concorrentes, no caso de serem postos lacres, no seu veículo, de zelar pela sua proteção até o final do evento, pois a sua ausência implica na sua desclassificação / exclusão da prova. O concorrente que necessitar romper um lacre durante o evento, terá que comunicar antecipadamente a um dos Comissários Técnicos, que deverá acompanhar este procedimento, no caso contrário, o concorrente será penalizado em no mínimo 10 (dez) minutos, podendo ir até a sua desclassificação / exclusão da prova.

10.9 - Toda fraude verificada e nomeadamente o fato de apresentar como intactos, lacres que foram mexidos, implicarão na desclassificação / exclusão dos concorrentes da prova, bem como dos concorrentes que tenham ajudado ou facilitado a cometer a infração.

Tal fato não impede a aplicação de sanções mais graves aos concorrentes e/ou do seu cúmplice.

10.10 - Em todas as categorias se houver a substituição do bloco do motor do veículo durante o evento o concorrente será penalizado em 03 (três) horas, que serão somadas ao tempo total da prova. A substituição do motor deverá ser comunicada de imediato aos Comissários Técnicos, no caso contrário o concorrente será excluído do evento.

10.11 - Será permitida somente 01 (uma) vez durante o evento a substituição do bloco do motor do veículo.

10.12 - Só será permitida a troca de veículo durante o evento, antes da largada oficial da 1ª prova mediante uma nova vistoria técnica e do pagamento de uma taxa equivalente a 20% do valor da inscrição, até o horário final da 2ª vistoria técnica.

10.13 - Uma verificação completa e detalhada compreendendo a desmontagem do veículo dos concorrentes classificados nos primeiros lugares da geral e de cada categoria, bem como de outros concorrentes, será determinado pelos Comissários Desportivos e ou Técnicos, ou por uma eventual reclamação.



10.14 - Os concorrentes que infringirem o limite inferior de peso de seus veículos nas categorias serão penalizados na primeira ocorrência em no mínimo, o forfete da prova mais 10 (dez) horas, podendo até serem desclassificados / excluídos da prova. Na 2ª ocorrência serão desclassificados / excluídos do evento.

A penalização só não será aplicada se o veículo estiver abaixo do peso mínimo devido a algum acidente (perda de componentes) que tenha sofrido naquele dia de prova. Esta exceção somente será válida para o dia em que tiver ocorrido o acidente. Em qualquer momento do transcorrer do evento poderá ser feita uma vistoria de pesagem dos veículos.

10.15 - Os concorrentes cujos veículos se encontrarem em situação irregular após as vistorias técnicas realizadas durante o evento serão penalizados na primeira ocorrência em no mínimo, o forfete da prova mais 10 (dez) horas, podendo até serem desclassificados / excluídos da prova.

Na 2ª ocorrência serão desclassificados / excluídos do evento.

10.16 - Os concorrentes cujos veículos necessitem romper o lacre ou realizar uma nova lacração durante as provas deverão solicitar aos Comissários Técnicos, na Secretaria de Prova e seguir os seguintes horários para a solicitação / realização da mesma:

- ao término da prova do dia - até as 21:00 hs.;
- antes da largada da próxima prova - entre uma hora e a meia hora antes da largada do 1º. carro do Parque de Apoio.

ARTIGO 11 - PROCEDIMENTOS NAS VISTORIAS ADMINISTRATIVA E TÉCNICA

11.1 - Fotografia Oficial

- Todos os competidores (piloto, navegador e 2º navegador quando existente) deverão se dirigir a tenda de fotografia oficial, para a foto oficial. Os competidores deverão estar vestidos em suas indumentárias.

- Não poderá largar no prólogo o concorrente que não cumprir com esta obrigação.

- A foto oficial será feita na Secretaria de Prova, durante as vistorias administrativas em Goiânia.

11.2 - Vistorias Técnicas

11.2.1 - Todos os concorrentes inscritos no Rally receberão com antecedência os horários das suas vistorias.

Todo e qualquer atraso estará sujeito a penalidades monetárias, a julgar-se pelos Comissários Desportivos.



Documentos a apresentar nas vistorias iniciais:

Concorrentes

- Licença Desportiva do piloto e do navegador;
- Autorização da Confederação do País de origem do competidor (estrangeiros);
- Carteira de Condução válida para o tipo de veículo que será conduzido (piloto e navegador).

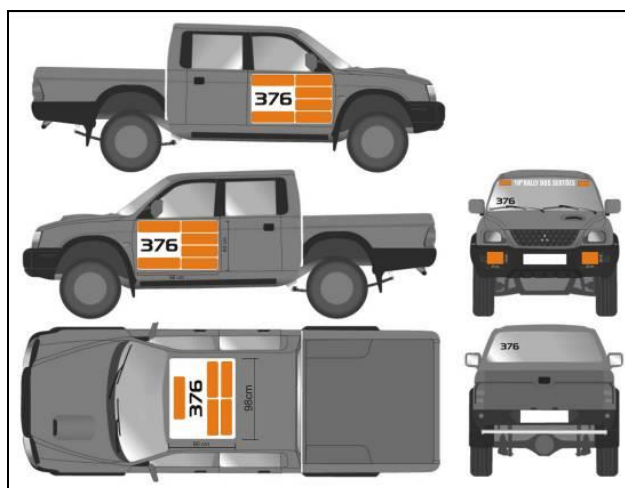
Veículo

- Documento ou nota fiscal / autorização do proprietário;
- Passaporte Técnico;
- Comprovante da instalação e aquisição do sistema de Monitoramento GPS Unik2.

11.2.2 - As vistorias técnicas iniciais são realizadas para a fiscalização dos elementos de segurança do veículo e, de forma geral, para assegurar a conformidade do veículo com a categoria na qual estão inscritos.

ARTIGO 12 - IDENTIFICAÇÃO / PATROCÍNIO GERAL

12.1 - A Organização da prova fornecerá aos concorrentes os adesivos de patrocínio e os números de prova, que deverão ser colocados obrigatoriamente nos locais indicados conforme layout abaixo:



12.1.1 - O concorrente, obrigatoriamente, deverá reservar os seguintes espaços para a fixação dos adesivos dos patrocinadores oficiais da prova de acordo com as seguintes especificações:



- a) - 01 (um) adesivo no alto do pára-brisa - testeira, com no máximo 12 x 120 cm. com o nome do evento no centro e até 25 cm. de cada lado para publicidade determinada pela Organização;
- b) - 01 (um) adesivo no teto, com no máximo 98 x 80 cm, para numeração e publicidade determinada pela Organização;
- c) - Todo o espaço de cada porta dianteira para a numeração e publicidade determinada pela Organização;
- d) - 01 (um) adesivo no para choque dianteiro com no máximo 20 x 15 cm. para publicidade determinada pela Organização;
- e) - 01 (um) adesivo no capô dianteiro, com no máximo 15 x 45 cm. para publicidade determinada pela Organização;
- f) - 01 (um) adesivo no capô ou pára-choque dianteiro do veículo, com a logomarca da prova;
- g) - até 03 (três) adesivos com logotipos da CBA/CNR/FAU/Promotor, em cada pára-lama dianteiro;
- h) - 01 (um) adesivo com numeral no vidro dianteiro, com no máximo 15 x 10 cm;
- i) - 01 (um) adesivo com numeral no vidro traseiro, com no máximo 15 x 10 cm.

12.1.2 - Os adesivos de identificação do concorrente na prova deverão estar obrigatoriamente afixados durante todo o Rally, em cada um dos lados do veículo e no teto. Se por algum motivo o concorrente se recusar em utilizar a testeira e demais adesivos da organização obrigatórios do evento será cobrada uma taxa no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) por veículo.

12.2 - Durante todo o evento os adesivos deverão ser visíveis nas portas laterais e no teto do veículo, devendo ser colocados horizontalmente. Estes adesivos conterão o número do evento, o nome do evento e eventualmente o nome do principal patrocinador e não deverão, em caso algum, cobrir, mesmo que parcialmente, a placa do veículo.

12.3 - Em qualquer momento do evento a ausência injustificada ou a colocação de um adesivo em desacordo com o Art. 12.1, implicará em uma penalização de R\$ 14.200,00.



12.4 - Os nomes (bem como a bandeira do seu país) e o tipo sanguíneo do piloto e do navegador com uma altura de 30 (trinta) a 50 (cinquenta) mm. devem ser colocados de cada lado nos pára-lamas ou portas da frente sob pena de uma penalização por constatação, igual a 10% da taxa de inscrição.

12.5 - Os concorrentes e os membros das equipes de apoio receberão a credencial do evento, que só terá validade se estiver devidamente preenchida e com a foto de identificação. Esta deverá ser apresentada a qualquer membro da Organização quando solicitada, em qualquer momento durante o evento. Durante o evento poderão existir postos de identificação sem aviso prévio. Qualquer irregularidade apresentada no cartão resultará na desclassificação / exclusão dos concorrentes do evento a que a equipe de apoio representa.

12.6 - Caso os concorrentes e/ou os membros das equipes de apoio danifiquem as suas credenciais deverão imediatamente dirigir-se à Secretaria de Prova.

12.7 - Atribuição dos Numerais nos Veículos

A Dunas Race reserva-se ao direito de atribuir os numerais dos veículos. No entanto, seguirá os seguintes critérios:

- a) Primeiro o campeão da última edição do Rally dos Sertões - Categoria Geral;
- b) Seguido de uma lista de pilotos do Ranking FIA;
- c) Seguido de uma lista de pilotos do Ranking CBA;
- d) Seguido de uma lista de pilotos prioritários a critério da Organização;
- e) Para os demais, ordem de inscrição.

ARTIGO 13 - PUBLICIDADE E CESSÃO DE DIREITO DE IMAGEM

13.1 - É permitida aos concorrentes a livre afixação de publicidade nos seus veículos desde que:

- a) Não seja contrária à boa moral e costumes, nem se revista de caráter político, racista ou religioso;
- b) Não conflite com os locais reservados e definidos para a utilização;
- c) Não impeça a visão dos concorrentes através dos vidros laterais e dianteiro.

13.2 - Os concorrentes devem assegurar-se da correta colocação da publicidade obrigatória durante todo o evento. A falta ou uma má colocação da publicidade obrigatória implicará em uma penalização no valor de 10% da taxa de inscrição na primeira constatação e de 100% se houver reincidência.



13.3 - No caso da publicidade do evento ser conflitante com o patrocinador de algum concorrente, o mesmo poderá se recusar de usá-la, desde que pague uma taxa no valor de R\$ 20.000,00.

13.4 - Os Organizadores do Rally dos Sertões são as únicas autoridades que podem negar ou permitir qualquer tipo de publicidade, com respeito ao nome e ao percurso do Rally, antes, durante e depois do evento.

13.5 - Os Organizadores do Rally dos Sertões são as únicas autoridades com permissão para negar ou permitir qualquer tipo de ação de Marketing ou Merchandising realizada pelos concorrentes e patrocinadores desses, durante a realização do evento.

13.6 - Ações não autorizadas incorrerão numa penalidade pecuniária que será aplicada pela Organização.

13.7 - Os concorrentes, os membros da Organização e todos os demais participantes e/ou envolvidos com o evento, autorizam o uso da sua imagem, cinética e eletrônica, para fins comerciais, editoriais, promocionais e publicitários.

13.8 - Os participantes cedem integralmente, a título gratuito, por prazo indeterminado, em caráter exclusivo, todos os direitos relativos à imagem a Dunas Race Promoções Ltda., permitindo a exposição das imagens em qualquer meio de comunicação, nacional ou internacional, antes, durante e após o evento, sem qualquer restrição.

13.9 - Em todo o período de competição em eventos oficiais, inclusive nos programas pela assessoria de imprensa do evento, o concorrente usará, obrigatoriamente, todos os componentes de identificação fornecidos pelos patrocinadores do evento.

ARTIGO 14 - PARQUE FECHADO, PQ. DE LARGADA E PROVA MARATONA

14.1 - Os veículos estão em regime de parque fechado (proibição de reparações ou reabastecimentos):

- a) Desde a sua entrada num parque de partida, de reagrupamento ou de fim de prova;
- b) Desde a entrada numa zona de controle até o final da zona de controle;
- c) Desde a sua chegada ao final de cada prova, até no mínimo, ao final do prazo para as reclamações.



14.2 - O concorrente que ingressar no Parque Fechado de Largada com até 30 (trinta) minutos de atraso será penalizado em 02 (duas) UP's. Atrasos superiores a 30 (trinta) minutos e até 10 (dez) minutos antes do horário ideal de largada do último carro, o concorrente será penalizado em 10 (dez) minutos mais multa de 02 (duas) UP's e largará após o último carro, após esse horário o concorrente será impedido de largar.

14.3 - Quando os Comissários Técnicos constatarem que um veículo está em estado incompatível com a sua utilização normal, devem informar de imediato aos concorrentes exigindo a sua reparação.

Neste caso, os minutos gastos para efetuar essa reparação serão considerados como minutos de atraso registrados no setor de ligação, sendo a penalização de 10 (dez) segundos por minuto e/ou fração de minuto de atraso.

Para não permitir aos concorrentes a tentativa de recuperar o atraso provocado pela reparação, será lhes dada uma nova hora de partida. Em caso de atraso superior a 30 (trinta) minutos, os concorrentes serão impedidos de largar.

14.4 - Após terem parado o veículo no Parque Fechado, os concorrentes deverão obrigatoriamente desligar o motor e abandonar o Parque Fechado, momento a partir do qual, será proibido o acesso deles ao seu interior.

14.5 - No interior do Parque Fechado, a colocação do motor em funcionamento, pode ser efetuada com o apoio de uma bateria exterior, a qual não poderá, em seguida, ser embarcada no veículo.

14.6 - Como exceção ao regime de Parque Fechado, mas sob a responsabilidade de um controlador, é permitido aos concorrentes nos Parques Fechados de Partida, Reagrupamento e final de prova:

- Mudar, com os meios existentes a bordo, um ou dois pneus furados ou danificados;
- Proceder à mudança do para brisas, com a possibilidade de ajuda exterior, autorizado pelos Comissários Desportivos e com o acompanhamento de um Comissário Técnico.

Estas intervenções deverão estar terminadas antes da hora da partida. Caso contrário, o excesso de tempo implicará em uma penalização de 10 (dez) segundos por minuto e/ou fração de minuto de atraso.

Em caso de atraso superior a 30 (trinta) minutos, os concorrentes serão impedidos de largar.



14.7 - Para retirar o veículo do Parque Fechado de Partida, de Reagrupamento, os concorrentes são autorizados a entrar no Parque 10 (dez) minutos antes da respectiva hora de partida.

14.8 - Quando os concorrentes não puderem pôr o motor em funcionamento, serão penalizados em 30 (trinta) segundos, cabendo-lhes empurrar o veículo para fora da Zona de Controle, depois da sua hora ideal de partida.

14.9 - No interior do Parque Fechado, apenas tem acesso as Autoridades de prova.

14.10 - A penalização de atraso na entrada do Parque Fechado final da prova será na proporção de 10 (dez) segundos para cada minuto de atraso, até o limite de atraso de 30 (trinta) minutos, após o qual o concorrente será penalizado em 03 (três) horas.

14.11 - Não será permitida a entrada de veículos rebocados / transportados no Parque Fechado final da prova.

14.12 - PROVA MARATONA

a) A prova Maratona será composta por 02 (duas) Provas Especiais e terá o seu início a partir da largada da Prova Especial e o seu término na chegada da Prova Especial do dia posterior ao da largada da prova Maratona.

b) Quando houver a prova Maratona será permitido apenas o reabastecimento do veículo.

Parágrafo Único - No caso de reabastecimento na prova maratona o tempo será de 15 (quinze) minutos.

c) Todos os veículos terão que estar dentro do Parque Fechado até o limite de seu tempo ideal de prova. Após a entrada do veículo fica proibida a permanência de qualquer competidor no Parque Fechado.

d) Caso o concorrente não entre no Parque Fechado, receba apoio mecânico de terceiros ou utilize peças e ferramentas que não estejam dentro dos veículos de competidores durante a prova Maratona receberá uma penalização de 05 (cinco) horas.

e) Fica autorizada no dia seguinte a entrada no Parque Fechado somente dos pilotos e navegadores, 30 (trinta) minutos antes do seu horário ideal de largada, a fim de que procedam a manutenção do seu veículo, somente com as peças e ferramentas que estiverem sido transportadas nos veículos.



- f) Será permitido o empréstimo de qualquer tipo de peças e ferramentas entre os pilotos da categoria carros entre eles e da categoria caminhões entre eles.
- g) O veículo só poderá deixar o Parque Fechado no seu horário ideal de largada.
- h) Os apoios não poderão largar peças e combustível à beira da estrada durante os deslocamentos da prova Maratona.
- i) O sistema GPS poderá servir como prova para eventuais irregularidades cometidas por um concorrente.
- j) O concorrente que não largar na primeira Prova Especial da prova maratona deverá colocar o seu veículo no Parque Fechado até o término do seu tempo ideal, a contar do horário que deveria ter largado, sob pena de receber uma penalização de 05 (cinco) horas.

ARTIGO 15 - PRÓLOGO E SUPER PRIME

15.1 - No dia 25 de Julho, um Prólogo será organizado, com um mínimo de 1,5 (um quilometro e quinhentos metros) e um máximo de 10,0 (dez) km. O roteiro será percorrido através do uso de planilha.

15.2 - As partidas para o Prólogo serão dadas de minuto a minuto, por ordem a definir pela Organização. A cronometragem será efetuada em horas, minutos, segundos e décimo de segundos.

15.3 - Quando o concorrente não participar do “Prólogo”, será multado em 10 (dez) UP's e largará para a primeira Prova, após o último colocado de sua categoria.

15.4 - Se por motivo de avaria no Prólogo o veículo de um concorrente ficar imobilizado após a conclusão do Prólogo, o mesmo poderá ser rebocado para a Zona de Assistência a fim de ser reparado. A mesma situação é autorizada para o caso de o veículo ficar imobilizado no setor de ligação após o Prólogo.

15.5 - A ordem de largada para 1ª Prova, será definida por 02 (duas) provas classificatórias nas quais é obrigatória a presença do piloto e do co-piloto (navegador). O veículo e os competidores deverão estar com todos os equipamentos de segurança e os estepes presentes.

Os eventos são:



15.5.1 - **Prólogo:** Todos os concorrentes disputarão esta prova classificatória na qual será decidida a ordem de largada da 1ª Prova, tendo o tempo máximo definido na cartela de controle. Ao final do Prólogo os 08 (oito) melhores tempos entre os carros e os 02 melhores tempos da categoria Caminhões Leves e os 02 melhores tempos da categoria Caminhões Pesados irão, obrigatoriamente, disputar o Super Prime.

Os demais concorrentes terão a sua ordem de largada definida na ordem crescente de seus tempos.

15.5.2 - **Super Prime:** Será obrigatório, no formato eliminatório e o seu tempo máximo de conclusão será informado. Caso o concorrente não participe do Super Prime, o seu tempo do Prólogo será anulado e o concorrente largará após o último colocado de sua categoria para a 1ª Prova.

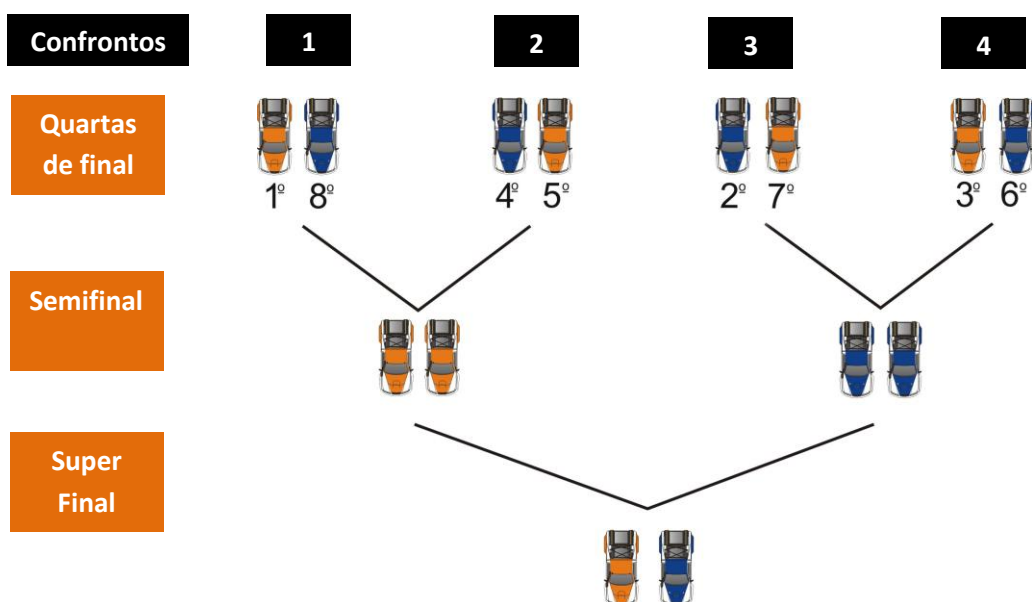
15.5.2.1 - **Carros:** Os 08 (oito) concorrentes enfrentar-se-ão conforme o quadro e as regras abaixo:

Quartas de final: Serão disputadas em mata-mata. O 1º colocado enfrentará o 8º colocado, o 2º colocado enfrentará o 7º colocado e assim por diante conforme o quadro abaixo.

Semifinal: Os vencedores do primeiro e segundo confrontos disputarão entre si uma vaga na final.

Os vencedores do terceiro e quarto confrontos disputarão entre si uma vaga na final.

Super Final: O vencedor largará em primeiro na 1ª Prova e o segundo colocado largará respectivamente na 2ª posição.





A Ordem de largada após o Super Prime, será composta da seguinte forma:

- a. Os concorrentes conforme a ordem do menor para o maior tempo registrado ao final do Super Prime escolherão a sua posição na ordem de largada do 1º ao 8º lugar.
- b. Em caso de empate, no tempo do Super Prime, valerá para o desempate o tempo do Prólogo de cada concorrente.
- c. Em caso de empate no tempo do Super Prime e também do Prólogo, terá preferência na escolha de posição de largada o competidor que tiver o numeral mais baixo.

15.5.2.2 - Caminhões: Haverá uma final para os Caminhões Leves e outra final para os Caminhões Pesados, no total 04 caminhões disputarão o Super Prime.

A ordem de largada após o Super Prime, será composta conforme os tempos em ordem crescente.

15.6 - Em nenhum caso, e seja sob que pretexto for, será permitida a repetição do Super-Prime.

15.7 - O não cumprimento do percurso correto definido para o Prólogo e Super- Prime, será penalizado, no mínimo, com a atribuição de mais 10 (dez) minutos acrescido ao pior tempo efetivamente registrado, em sua categoria, podendo ir até a desclassificação / exclusão da prova, por decisão dos Comissários Desportivos.

15.8 - No caso em que se comprove que o corte de qualquer fita ou obstáculo, foi feita de maneira intencional, acarretará em penalização de 10" (dez segundos) por ocorrência, sendo permitida apenas 01 (uma) reincidência. No terceiro rompimento, a penalização será a aplicação do tempo máximo para o Super Prime.

15.9 - No caso de um concorrente não completar o Prólogo ou o Super-Prime ou de não o realizar no tempo máximo estipulado, partirá para a primeira Prova após o último colocado de sua categoria.

15.10 - Caso o concorrente não consiga colocar o seu veículo no Parque Fechado anterior ao Prólogo e do Super Prime, até a hora limite estabelecida, será aplicada uma multa de 02 (duas) UP's.

ARTIGO 16 - ORDEM DE PARTIDA DA PROVA

16.1 - A ordem de largada das provas será definida analisando os seguintes critérios:



- a) Classificação do prólogo e/ou Super Prime, quando houver e for válido para a definição da ordem de largada;
- b) Pela classificação geral da prova anterior;

Parágrafo Único - Os pilotos incluídos na lista de pilotos prioritários da CBA 2013 poderão solicitar o seu reposicionamento na ordem de largada. O reposicionamento se dará a partir do 6º lugar da ordem de largada.

Este reposicionamento não será utilizado na 2ª ordem de largada das provas maratonas nem na 1ª prova do evento que terá a sua ordem de largada de acordo com o resultado do prólogo e/ou super prime.

Caso 2 (dois) ou mais pilotos solicitem o reposicionamento a ordem dos mesmos no reposicionamento obedecerá a classificação geral até o dia anterior.

Independente do motivo, os concorrentes prioritários poderão solicitar o seu reenquadramento na ordem de partida da prova seguinte.

O benefício poderá ser aproveitado por uma única vez durante todo o Rally dos Sertões.

As solicitações deverão ser feitas ao Diretor de Prova, por escrito, até o prazo máximo de 30 (trinta) minutos, após a publicação da ordem de largada. Passado este prazo não irá existir nesse dia qualquer tipo de benefício.

16.2 - Para a primeira prova, no caso de não realização do Prólogo e/ou do Super Prime, ou do mesmo não determinar a ordem de largada, será definida da seguinte forma a ordem de largada:

- a) os 10 (dez) primeiros colocados pela classificação geral do Rally dos Sertões de 2012;
- b) os 10 (dez) primeiros colocados pela classificação geral do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country de 2013;
- c) os demais inscritos a critério do Diretor de Prova e dos Comissários Desportivos.

16.3 - Na partida de cada prova, os 20 (vinte) primeiros concorrentes partirão, obrigatoriamente, com um intervalo de 02 (dois) em 02 (dois) minutos e os demais com um intervalo de no mínimo 01 (um) em 01 (um) minuto, exceto para o prólogo.

Parágrafo Único - A critério dos Comissários Desportivos e do Diretor de Prova estes intervalos poderão ser aumentados.

16.4 - A partir da 2ª prova, e para todas as provas seguintes, as partidas serão dadas de acordo com a classificação geral da prova anterior. Caso haja empate em tempo, o critério de desempate será definido em favor do concorrente que largou antes no dia anterior.



16.4.1 - A classificação geral da prova anterior será publicada sem as penalizações apuradas.

16.4.2 - Os concorrentes que não terminarem uma prova largarão para a prova do dia seguinte após o último concorrente classificado de sua categoria.

16.5 - Quando ocorrer atraso do piloto para a largada da prova, o mesmo poderá largar entre o intervalo do piloto que estiver largando naquele momento e do próximo, com a devida autorização do fiscal de largada. Se um piloto chegar após os 30 (trinta) minutos da sua hora ideal de largada, não será autorizado a largar.

16.6 - Todo atraso na apresentação à partida do Parque de Partida para a prova será penalizado à razão de 10 (dez) segundos por cada minuto e/ou fração de minuto de atraso.

Para além de 30 (trinta) minutos de atraso a partida será recusada.

16.7 - A Organização deverá prever a largada do último veículo em uma Prova Especial até as 17:00 hs., exceto no caso de um Prólogo / Super Prime.

16.8 - O concorrente que por força de Regulamento ou de penalização esteja excluído do evento não poderá de forma alguma continuar a participar do mesmo.

16.9 - O concorrente que largar para uma prova sem o “Sistema de Monitoramento via GPS” instalado em seu veículo, independente do motivo, será penalizado com o tempo máximo da Prova Especial mais 05 (cinco) horas.

ARTIGO 17 - LIVRO DE BORDO (PLANILHA) E CIRCULAÇÃO

17.1 - Todos os concorrentes receberão um Livro de Bordo contendo uma descrição detalhada do itinerário a ser seguido obrigatoriamente.

Os concorrentes devem respeitar integralmente o itinerário descrito no Livro de Bordo sem se desviarem do itinerário indicado, ou das áreas / parques / zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior devidamente justificado e aceito pelos Comissários Desportivos.

A conferência das páginas do livro de bordo (quantidade, sequência corretas e impressão visível) é de responsabilidade do competidor.

Parágrafo Único - No caso de haver alguma divergência em uma referência no Livro de Bordo, entre a tulipa e o seu descritivo, será considerado como válido a tulipa.



17.2 - O percurso não será divulgado até a entrega da planilha aos concorrentes.

17.3 - Percurso Oficial:

a) O percurso oficial estará na planilha que será entregue para cada piloto no briefing do dia anterior a prova.

b) As distâncias fornecidas pelos Organizadores são as únicas válidas.

c) Durante o Rally será considerado como horário oficial da prova o relógio do GPS.

d) Quando o caminho estiver definido, aparecerá na planilha como uma linha sólida sendo proibido afastar-se mais de 50 (cinquenta) metros desta estrada (50 metros para cada lado da estrada).

e) Caso um concorrente se perca, deverá voltar pelo mesmo roteiro e reentrar na pista no mesmo local onde ele se perdeu.

f) Numa zona de navegação por GPS, deverá ser utilizada a regra de não afastamento de mais de 01 (um) quilometro para cada lado da linha ideal entre 02 (dois) pontos da planilha.

g) Cada desvio maior que as distâncias autorizadas será penalizado em 05 (cinco) minutos, e se somará 01 (um) minuto por quilômetro percorrido fora do corredor autorizado. (informações supervisionadas pelo GPS).

h) Somente serão fornecidos os pontos de GPS do início e do final das Provas Especiais, início e final das ZVCs e dos controles de roteiro.

i) Os pilotos deverão sempre adaptar a sua condução conforme as indicações fornecidas pelo Organizador e pela planilha, estando sempre atentos às variações de terreno, eximindo assim o Organizador de eventuais erros de pilotagem.

17.4 - Na eventualidade de uma saída da pista por derrapagem ou avaria, os concorrentes deverão reentrar na pista pelo mesmo local em que tenham saído.

17.5 - Na eventualidade da pista se encontrar obstruída, o concorrente deverá contornar o obstáculo saindo da pista e nela reentrando tão logo seja possível. Todo desvio será analisado pelos Comissários Desportivos que determinarão uma penalização em tempo, podendo levar até a desclassificação / exclusão do concorrente do evento, caso seja considerado excessivo e desnecessário.



17.6 - Qualquer irregularidade que seja comprovadamente detectada no cumprimento obrigatório do percurso da prova por parte de um concorrente, será analisada pelos Comissários Desportivos que determinarão uma penalização em tempo, podendo levar até a exclusão / desclassificação do concorrente do evento, caso seja considerada excessiva e desnecessária.

Na análise de qualquer irregularidade no cumprimento do percurso da prova, será dada aos concorrentes uma tolerância de até no máximo 50 (cinquenta) metros relativamente a qualquer erro (ou desvio momentâneo) em relação ao percurso obrigatório.

17.7 - Todos os Oficiais de prova constantes dos Regulamentos da prova e seus Adendos podem comprovar o correto e integral cumprimento ou não do itinerário de prova de qualquer concorrente.

17.8 - O relatório do percurso efetivamente percorrido por cada concorrente que tenha efetuado um percurso irregular, tal como reproduzido pelo “Sistema de Rastreamento via GPS”, será disponibilizado ao Diretor da Prova e aos Comissários Desportivos, para aplicação de uma eventual penalização.

Esse relatório constituirá o documento oficial de suporte dessas decisões.

17.9 - Os reconhecimentos do percurso são proibidos sob todas as formas.

Antes e durante a realização do Rally, é proibido aos concorrentes inscritos ou susceptíveis de se inscreverem, fazerem ou mandarem fazer qualquer reconhecimento do percurso que lhes possa dar alguma vantagem, mesmo que pequena. A posse de apontamentos sobre o percurso, que não sejam os fornecidos pelo Organizador é proibida.

Aos concorrentes que não respeitarem estas interdições, será recusada a partida ou serão excluídos, sem direito a devolução dos valores pagos na sua inscrição, e sendo ainda passivo de penalizações posteriores.

17.10 - Durante todo o evento, os concorrentes deverão respeitar os Regulamentos de circulação.

Em caso de infração às regras de circulação, os Oficiais da prova que constatarem uma infração cometida por um concorrente, deverão transmiti-la à Direção de Prova o mais rapidamente possível, conforme as seguintes condições:

- a) Que a notificação da infração chegue à Organização, por via Oficial e por escrito, antes da afixação das classificações;
- b) Que o relatório seja suficientemente detalhado para que a identidade do infrator seja verificada sem lugar para dúvidas, assim como o local e a hora da ocorrência;



c) Que os fatos mencionados não sejam susceptíveis de interpretações diversas.

17.11 - Toda a assistência aérea, qualquer que seja, é proibida entre a partida e a chegada de uma prova, sob pena de levar até a desclassificação / exclusão do concorrente do evento a ser decidida pelos Comissários Desportivos.

17.12 - Em cada prova, a assistência apenas é autorizada nas Zonas de Assistência previstas pelos Organizadores e devidamente mencionadas no Livro de Bordo.

17.13 - No interior das Zonas de Assistência é proibido sob pena de levar até a desclassificação / exclusão do concorrente do evento, circular a uma velocidade superior a 30 (trinta) km/h.

17.14 - Nas zonas de controle de chegada das Provas Especiais, os carros deverão mover-se pelos seus próprios meios, sob pena de uma penalização de 01 (uma) hora por infração.

17.15 - No caso de ser rebocado para sair do Parque Fechado, uma penalidade de 03 (tres) minutos será aplicada ao concorrente rebocado.

17.16 - É proibido aos concorrentes sob pena de desclassificação / exclusão, comportar-se de maneira incompatível com o espírito desportivo.

Parágrafo Primeiro - Ao concorrente que dificulte a ultrapassagem e que fique constatado no sistema GPS Unik2, serão aplicadas as seguintes sanções:

1ª Infração - Penalidade de o dobro do tempo entre o pedido de ultrapassagem recebido pelo concorrente e a referida ultrapassagem;

2ª Infração - Penalidade de o dobro do tempo entre o pedido de ultrapassagem recebido pelo concorrente e a referida ultrapassagem mais multa de 05 (cinco) UP's;

3ª Infração - Penalidade de o dobro do tempo entre o pedido de ultrapassagem recebido pelo concorrente e a referida ultrapassagem mais multa de 10 (dez) UP's;

4ª Infração - Exclusão.

Parágrafo Segundo - No caso de ser constatado o pedido de ultrapassagem e o concorrente não permitir a mesma, o concorrente será penalizado pelos Comissários Desportivos, podendo levar até a desclassificação / exclusão do mesmo do evento.



17.17 - Em caso de acidente em que haja necessidade de intervenção médica de emergência, e sempre que possível, o sinal “SOS” vermelho, que consta no Livro de Bordo, deverá ser imediatamente exibido aos carros que passarem a seguir e se for o caso, a algum helicóptero da Organização que esteja a prestar assistência.

17.18 - Ao concorrente que tenha sido mostrado o sinal vermelho “SOS” ou que o mesmo veja um carro que tenha sofrido um acidente e em que ambos os concorrentes sejam vistos dentro do carro acidentado, mas não estão a exibir o sinal verde “OK”, deverá obrigatoriamente, parar de imediato para lhes prestar assistência.

Parágrafo Único - Aos 02 (dois) primeiros concorrentes em que seja comprovado o seu atendimento a outro concorrente, terão seus tempos corrigidos de acordo com o tempo parado, verificado pelo “Sistema de Rastreamento - GPS”, mais uma bonificação de 10 (dez) segundos. Caso não consiga este tempo os concorrentes terão o seu tempo nesta prova equivalente ao tempo do concorrente que obteve a mesma classificação por eles obtida na prova anterior. Caso seja na primeira prova do evento, os concorrentes terão o seu tempo nesta prova equivalente ao tempo do concorrente que obteve a mesma classificação por ele obtida na próxima prova.

17.19 - Qualquer concorrente que não preste socorro, será objeto de comunicação aos Comissários Desportivos que lhe poderão aplicar penalidades, chegando até mesmo à exclusão / desclassificação.

17.20 - Em caso de acidente que não tenha provocado nenhum ferido e que não necessite de assistência médica imediata, o sinal “OK” verde, do Livro de Bordo deve ser claramente exibido, aos veículos que passem a seguir, bem como a qualquer helicóptero que tente prestar-lhe assistência. Todo concorrente que não respeite esta regra receberá uma penalidade dos Comissários Desportivos que poderá ir até a exclusão / desclassificação.

17.21 - Se os concorrentes abandonarem o veículo, o sinal verde “OK”, deve ser colocado de tal forma, no veículo acidentado, que seja perfeitamente visível pelo restante dos concorrentes.

17.22 - Cada veículo concorrente deve transportar uma bandeira amarela, que em caso de parada do veículo durante uma prova, deverá ser colocada por um dos concorrentes, em local visível, a no mínimo 50 (cinquenta) metros antes do veículo parado, no lado da estrada em que o mesmo estiver a fim de avisar aos concorrentes seguintes. Todo concorrente que não respeite esta regra receberá uma penalidade dos Comissários Desportivos.



17.23 - Qualquer concorrente que abandone o Rally deve informar tão logo seja possível aos Organizadores da prova. Salvo em casos de força maior, qualquer concorrente que não respeite esta regra ficará sujeito à aplicação de penalidades pelos Comissários Desportivos.

17.24 - Cada concorrente inscrito na prova é responsável por todas as ações da sua equipe de apoio e sofrerá as penalidades no caso de infrações cometidas por ela durante o decorrer da prova.

ARTIGO 18 - CARTELA DE CONTROLE

18.1 - Na partida de uma prova, os concorrentes receberão uma cartela de controle na qual figurarão os tempos estabelecidos para percorrer cada setor de ligação. Esta cartela de controle será devolvida no controle horário de chegada de cada prova e será substituída por uma nova cartela de controle na partida da prova seguinte. Os concorrentes são os únicos responsáveis pela sua cartela de controle.

18.2 - Todas as retificações ou modificações introduzidas na cartela de controle, a menos que visadas por um controlador, implicarão na desclassificação / exclusão do concorrente do evento.

18.3 - A apresentação da cartela de controle nos diferentes controles e a exatidão do que nela é escrito é de inteira responsabilidade dos concorrentes. Só os controladores são autorizados a escrever na cartela de controle.

18.4 - Os concorrentes são obrigados, a fazer controlar a sua passagem em todos os pontos mencionados na sua cartela de controle e pela ordem por que estão numerados.

18.5 - A falta de um visto ou a não apresentação da cartela de controle em qualquer controle, desde que o concorrente tenha efetivamente passado nessa zona de controle, resultará na aplicação de uma penalidade de 30 (trinta) minutos. Em caso de reincidência num mesmo evento ou na perda da cartela de controle, os Comissários Desportivos determinarão uma penalização que pode ir até a desclassificação / exclusão do concorrente do evento.

18.6 - Apenas o Diretor de Prova, os Comissários ou alguém por eles designado está autorizado a fazer anotações na cartela de controle dos competidores.



ARTIGO 19 - ZONAS DE CONTROLE

Todos os controles, isto é: controles horários de partida e chegada de Provas Especiais, controles de passagem, controles de roteiro, serão indicados no Livro de Bordo.

19.1 - A comprovada não passagem de um concorrente por qualquer zona de controle implicará em uma penalização de 10 (dez) minutos, independente da penalização por corte de caminho.

19.2 - O começo da zona de controle horário é indicado por uma placa de fundo amarelo com um cronometro. O fim da zona de controle é indicado por uma placa final de fundo Bege com 03 (três) barras negras transversais.

As placas deverão estar colocadas do lado direito da estrada em relação ao sentido da prova.

19.3 - Toda zona de controle, isto é, toda zona compreendida entre a primeira placa amarela e a última placa bege é considerada zona de Parque Fechado. A duração da parada não deve exceder o tempo necessário às operações de controle.

19.4 - Os concorrentes são obrigados, sob pena de exclusão pelos Comissários Desportivos a apresentarem-se em todos os controles, na ordem correta e no sentido do percurso. É proibido reentrar numa zona de controle sob pena de uma penalização que pode ir até a desclassificação / exclusão do evento.

19.5 - A hora ideal de controle é da exclusiva responsabilidade dos concorrentes, que podem consultar o relógio oficial colocado na mesa de controle.

19.6 - Os postos de controle começarão a funcionar 10 (dez) minutos antes da hora ideal de passagem do primeiro concorrente. Salvo decisão em contrário do Diretor de Prova, deixarão de funcionar depois da hora ideal do último concorrente, acrescido do tempo dado como limite para a passagem.

19.7 - Os concorrentes são obrigados, sob pena de uma penalização que pode ir até a exclusão do evento, a seguir as indicações do chefe de posto responsável pelo controle, o qual será assistido por um controlador.

19.8 - Zonas de Velocidade Controlada (ZVC)

19.8.1 - O sistema de rastreamento - GPS, para a verificação dos itinerários fará igualmente o controle da velocidade instantânea e do tempo gasto em todos os percursos de ligação e nas zonas previamente definidas nas provas.



19.8.2 - Para regulamentar o controle de velocidade nas Zonas de Velocidade Controlada, o Organizador de cada prova terá que:

19.8.2.1 - No Livro de Bordo, o início e o final de cada Zona de Velocidade Controlada - ZVC, coincidirão obrigatoriamente com as figuras do Livro de Bordo e estarão devidamente indicados com a informação complementar indicando os waypoints, a velocidade máxima permitida e / ou o tempo a ser cumprido, conforme o modo de controle da ZVC.

19.8.2.2 - No percurso das Provas Especiais, as Zonas de Velocidade Controlada poderão estar marcadas com a colocação de uma placa informativa de aproximação da ZVC a 200 (duzentos) metros do início da zona e outra indicativa do efetivo início da ZVC.

No final da ZVC, com a colocação de uma placa idêntica à do início de ZVC, mas com 02 (duas) barras pretas na diagonal.

19.8.2.3 - Não existe zona de desaceleração após o waypoint / referência do Livro de Bordo do efetivo início da ZVC.

Poderá haver um waypoint de aviso antes do waypoint de início da ZVC. Este waypoint serve para alertar os concorrentes da proximidade do início da ZVC.

19.8.2.4 - A presença ou ausência de 01 (uma) ou mais placas indicativas de Zona de Velocidade Controlada, não inviabilizará a aplicação das penalizações.

Parágrafo Único - As penalizações serão computadas entre os waypoints do início e do fim da ZVC, informados no Livro de Bordo.

19.8.2.5 - Uma infração é o registro de um ou vários impulsos de velocidade acima da permitida, entre o início e o final de uma Zona de Velocidade Controlada e / ou do tempo inferior ao mínimo estabelecido para percorrer a Zona de Velocidade Controlada.

19.8.2.6 - Nas ZVC irá existir os seguintes modos de controle:

A - Pela velocidade máxima, onde o concorrente será penalizado caso ultrapasse a velocidade máxima definida conforme abaixo:

- Para velocidade superior à velocidade máxima definida:
 - entre 0,01 a 15 % - 01 (um) minuto por infração registrada;
 - entre 15,1 a 30 % - 02 (dois) minutos por infração registrada;
 - acima de 30,01 % - 10 (dez) minutos por infração registrada.



Parágrafo Único - Caso o concorrente permaneça no interior da ZVC por mais de 30 (trinta) segundos contínuos, acima da velocidade máxima estabelecida, o mesmo será penalizado em 30 (trinta) minutos mais uma multa a ser definida pelos Comissários Desportivos.

B - Pelo tempo mínimo, onde o concorrente será penalizado caso percorra a ZVC em tempo inferior ao estabelecido conforme abaixo:

- Para tempo inferior ao tempo mínimo estabelecido, com uma tolerância máxima de 10%:
 - Será penalizado com o dobro do tempo ganho em relação ao tempo mínimo até o limite máximo da tolerância;
 - Após o limite máximo da tolerância será penalizado com o triplo do tempo ganho em relação ao tempo mínimo estabelecido.

Ex: Numa ZVC de 01 km, com velocidade de 60 km/h o tempo mínimo será de 01 min. com tolerância de 06 seg.

- se percorrer a ZVC em 60 seg. = nenhuma penalização;
- se percorrer a ZVC em 70 seg. = nenhuma penalização;
- se percorrer a ZVC em 54 seg. = nenhuma penalização;
- se percorrer a ZVC em 52 seg. = 24 seg. de penalização;

C - Pelos 2 modos acima concomitantemente, ou seja, no caso do concorrente ter cometido tanto a infração de velocidade quanto a de tempo, a penalização a ele aplicada será a soma das penalizações previstas para cada uma das infrações.

Parágrafo Primeiro - No caso de uma ZVC possuir mais de uma velocidade diferente a ser cumprida em seu interior, as penalizações referentes a cada velocidade serão consideradas e somadas.

Parágrafo Segundo - Para efeito de cálculo do tempo mínimo deverá ser adotada uma média de velocidade de 10 a 20% menor do que a velocidade máxima permitida para a ZVC.

19.8.2.7 - Para as infrações de velocidade verificadas durante a prova nos trechos de deslocamento, aplicar-se-á o seguinte esquema de penalizações, com uma tolerância de 10 %:

- primeira infração = multa de 03 (três) UP's;
- segunda infração = multa de 05 (cinco) UP's;
- terceira infração = tempo máximo da prova do setor, em que a infração ocorrer, mais multa de 10 (dez) UP's;



- nas demais = a critério dos Comissários Desportivos, podendo ir até a desclassificação / exclusão do evento.

19.8.2.8 - O Sistema de rastreamento - GPS Unik2 disponibilizará por cada infração constatada, um relatório ao Diretor da Prova e aos Comissários Desportivos para que tomem conhecimento das infrações e façam a aplicação das penalizações. Esse relatório servirá de documento oficial de suporte das decisões.

19.8.2.9 - Durante a prova, no caso de registro de excesso de velocidade em mais do que uma ZVC, por um concorrente, os Comissários Desportivos poderão aplicar quaisquer outras penalizações que poderão ir até a exclusão / desclassificação da prova.

ARTIGO 20 - CONTROLES HORÁRIOS

20.1 - Nos controles horários, os controladores indicarão na cartela de controle a hora de apresentação, a qual corresponderá ao momento exato em que os concorrentes apresentaram a cartela de controle ao controlador.

A marcação da cartela de controle só será efetuada, se o piloto e o navegador bem como o veículo se encontrarem nas proximidades da mesa de controle, a menos que a largada esteja paralisada e não seja possível que o veículo e o piloto cheguem à proximidade da mesa, caso em que o navegador deverá controlar levando a cartela de controle até a mesa.

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

20.3 - Entre a placa de entrada da zona e o posto de controle é proibido aos concorrentes parar seja qual for o motivo ou adotar um andamento anormalmente lento, a menos que seja determinado pelo controlador.

20.4 - A hora ideal de controlar é obtida, adicionando o tempo estabelecido para percorrer o setor de ligação à hora de partida desse setor. Os tempos serão expressos em horas, minutos e segundos e são sempre indicados de 00:01:00 a 24:00:00.

20.5 - O concorrente não incorre em nenhuma penalização por atraso, se a hora de apresentação da cartela de controle ao controlador corresponder ao desenrolar do minuto ideal de controle.

Exemplo: O concorrente que deva passar num controle às 08:58 hs. será considerada a hora de controlar entre as 08:58:00 e as 08:58:59.



20.6 - Toda a diferença por atraso entre a hora real e a hora ideal de controlar, será penalizada à razão de 10 (dez) segundos por minuto e/ou fração de minuto.

20.7 - No caso de qualquer diferença por adianto entre a hora real e a hora ideal de controlar, a penalização será de 01 (um) minuto por minuto e/ou fração de minuto.

20.8 - Nos controles horários de chegada ao final do Super-Prime ou das provas, os concorrentes são autorizados a controlar antes da sua hora ideal de controle, sem incorrerem em penalizações.

20.9 - Toda infração cometida por um concorrente em relação às regras de controle acima definidas, será objeto de um relatório escrito do chefe do posto de controle que será transmitido ao Diretor de Prova e aos Comissários Desportivos.

20.10 - Quando um controle horário é seguido de uma partida de uma Prova Especial, os 02 (dois) postos de controle estarão compreendidos na mesma Zona de Controle e as placas estarão dispostas do seguinte modo:

- a) Placa amarela com relógio (início de zona);
- b) Cerca de 100 (cem) metros depois, placa vermelha com relógio (posto de controle horário);
- c) A uma distância de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros, placa vermelha com bandeira (partida da Prova Especial);
- d) 100 (cem) metros mais à frente, placa bege com 03 (três) barras negras transversais (final de zona).

20.11 - Na chegada de uma Prova Especial, o stop será geminado com um controle horário, que funcionará simultaneamente como controle horário de chegada da Prova Especial e como controle horário de partida para o setor de ligação imediatamente seguinte.

As placas serão dispostas do seguinte modo:

- a) Placa amarela com bandeira (início de zona);
- b) Cerca de 100 (cem) metros depois, placa vermelha com bandeira (local da cronometragem);
- c) A uma distância de 150 (cento e cinquenta) a 300 (trezentos) metros, placa vermelha com stop (posto de controle horário);
- d) 100 (cem) metros mais à frente, placa bege com 03 (três) barras negras transversais (final de zona).

20.12 - No controle horário de chegada do setor de ligação, o controlador escreverá na cartela de controle, a hora em que o concorrente controlou e a hora de partida prevista para a Prova Especial seguinte. Deverá ser respeitado um intervalo de 03



(três) minutos entre as duas anotações, para permitir ao concorrente preparar-se para a partida.

20.13 - No caso de um veículo estar com pneu furado dentro da zona de controle de largada de uma Prova Especial, será outorgado aos concorrentes em questão um tempo máximo de 10 (dez) minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa.

20.14 - Depois de controlar no controle horário, o concorrente deverá dirigir-se de imediato para a partida da Prova Especial. No horário anotado para a partida da Prova Especial o controlador dará a partida aos concorrentes.

20.15 - Os postos de controle começarão a funcionar 10 (dez) minutos antes da hora ideal de passagem do primeiro concorrente. Salvo decisão em contrário do Diretor da Prova, deixarão de funcionar depois da hora ideal do último concorrente, acrescido do tempo dado como limite para a passagem.

ARTIGO 21 - CONTROLES DE ROTЕIRO E PASSAGEM

Para verificar se os concorrentes respeitam o percurso definido no Livro de Bordo, controles serão obrigatoriamente montados (mencionados e numerados) em locais definidos no Livro de Bordo.

Existirão dois tipos de Controles:

- 1) Controle de Roteiro;
- 2) Controle de Passagem - Carimbo.

21.1 - Quando um concorrente abandona a prova os Controles de Roteiro e de Passagem existentes após o local do abandono serão computados como penalização ao concorrente, até o limite máximo de 03 (três) horas.

21.2 - Controle de Roteiro (CR)

Tem como finalidade checar a passagem e coletar o tempo de passagem dos concorrentes em um determinado ponto do percurso. Para cada não passagem no CR, ou passagem após o tempo máximo estipulado para o concorrente terminar a Prova Especial, o concorrente será penalizado em 10 (dez) minutos para cada CR, que serão somados ao seu tempo total da prova, limitados a no máximo 03 (três) horas de acúmulo de penalizações.

O controle de roteiro (CR) será realizado pelo sistema de rastreamento por GPS Unik2.



21.3 - Controle de Passagem - Carimbo (CP)

21.3.1 - Para efeito de controle do cumprimento do percurso da prova, o Organizador poderá prever a instalação de Controles de Passagem - Carimbo (que poderão igualmente funcionar como Controles de Roteiro), os quais obedecerão às seguintes regras:

- a) Serem montados em locais precisos e que correspondam, obrigatoriamente, a um dos desenhos constantes do Livro de Bordo;
- b) Serem, previamente, comunicados aos Comissários Desportivos, os quais deverão autorizar a instalação dos mesmos, em momento anterior ao do início da prova;
- c) No sentido de permitir a exata parada dos concorrentes em prova, junto ao local onde será feito o carimbo confirmando a sua passagem nesse CP, as placas de aviso de proximidade do Controle de Passagem (amarelas com carimbo) deverão, obrigatoriamente ser colocadas dos 02 (dois) lados da pista e a uma distância prévia em relação ao CP, nunca inferior a 100 (cem) metros.
As placas vermelhas com carimbo (CP) deverão ser colocadas dos 02 (dois) lados da pista.
A placa bege com 03 (três) riscas transversais será colocada (uma única) à 100 (cem) metros, após o local do CP.

21.3.2 - A não passagem de um concorrente pelo CP acarretará ao mesmo uma penalização de 30 (trinta) minutos.

21.3.3 - A não parada do concorrente para receber o carimbo, acarretará ao mesmo uma penalização que poderá ir até a desclassificação / exclusão da prova.

21.3.4 - O concorrente ao parar o veículo entregará ao controlador a Cartela de Controle para que o mesmo possa carimbá-la.

OBS: O carimbo só será válido se for dado na Cartela de Controle em mais nenhum outro lugar será aceito o mesmo.

21.4 - Hora de encerramento dos controles de passagem

A hora de encerramento dos controles de passagem será definida tendo em conta:

- A distância a percorrer desde a partida do respectivo setor;
- A média horária do setor considerado (especial ou de ligação) imposta para o tempo ideal do último concorrente, mais 30 (trinta) minutos.

21.5 - Entrevistas



Em cada controle só serão autorizadas entrevistas após a passagem do concorrente pela placa de “Fim de Zona”. O descumprimento implicará em uma penalização de 10 (dez) UP’s.

21.6 - Passagem em Estradas de Asfalto

Serão instalados nas intercepções com estradas de asfalto ou vias de grande movimento, controles efetuados pelas equipes técnicas, as quais deverão estar situadas dentro de uma ZVC.

Os concorrentes são obrigados, sob pena de desclassificação / exclusão da prova, a respeitar os sinais informados, que poderão até mesmo mandar parar o veículo do competidor por alguns segundos.

ARTIGO 22 - PROVAS ESPECIAIS

As Provas Especiais são provas de velocidade que são precedidas de um controle horário nas partidas e com a chegada a ser seguida por um controle horário.

22.1 - Tempo máximo (exceto Prólogo e Super-Prime)

Um tempo máximo será estabelecido para percorrer cada Prova Especial. Este tempo será indicado no Regulamento Geral da Prova, ou por Adendo e na cartela de controle. O fato de ultrapassar este tempo máximo implicará na aplicação do tempo máximo da Prova Especial mais o forfete.

Qualquer alteração nos tempos máximos estabelecidos será comunicada por Adendo.

Parágrafo Primeiro - Alteração do Tempo Máximo Autorizado

Se à noite (22:00 hs.), 50% dos concorrentes que largaram para uma Prova Especial não tiverem chegado ao final da mesma ou num deslocamento final ter surgido um problema extra desportivo, a Direção de Prova com a anuência dos Comissários Desportivos, em função dos dados que dispõem, poderão alterar o Tempo Máximo da Prova Especial ou do deslocamento.

Parágrafo Segundo - Quando a extensão de uma Prova Especial for reduzida a mesma terá o seu tempo máximo reduzido na mesma proporção, e o tempo do deslocamento será acrescido na proporção da quilometragem aumentada.

22.2 - Penalizações Fixas nas Provas Especiais (exceto Prólogo e Super-Prime)

a) O concorrente receberá pela não participação na Prova Especial, o tempo máximo da Prova Especial mais 05 (cinco) horas de penalização (forfetada).



b) A qualquer concorrente que não complete uma Prova Especial ou que exceda o tempo máximo definido para uma Prova Especial (ver Art. 22.1), será aplicada uma penalização fixa, conforme o Art. 2.9.

c) No caso de um concorrente não terminar uma das Provas Especiais de uma prova, ou de exceder o tempo máximo em qualquer dessas Provas Especiais, não poderá alinhar nas Provas Especiais seguintes dessa prova, mas será autorizado a alinhar na prova seguinte.

d) Se um concorrente desistir ou não completar uma ou mais Provas Especiais, numa determinada prova e quiser continuar em prova no início da prova seguinte, deverá entregar a respectiva cartela de controle e comunicar a sua intenção na Secretaria de Prova, sem o que não poderá ser admitida a partida na prova seguinte.

22.3 - É proibido aos concorrentes circularem em sentido contrário ao do percurso das Provas Especiais, sob pena de uma penalização que pode ir até a desclassificação / exclusão do evento.

22.4 - Na partida das Provas Especiais, após o sinal de partida ser dado, o veículo deve arrancar de imediato.

Uma parada de até 20 (vinte) segundos na linha de partida depois do sinal de partida será penalizada em 02 (dois) minutos.

Acima de 20 (vinte) segundos, o concorrente é obrigado a retirar o veículo da Zona de Controle no sentido da Prova.

22.5 - A partida de uma Prova especial na hora indicada na cartela de controle não pode ser retardada por um controlador, a não ser em caso de força maior.

22.6 - Uma falsa partida e nomeadamente uma partida efetuada antes do controlador dar o sinal de partida, será penalizada de acordo com o seguinte critério:

de 0,3 à 01 segundo: penalização de 10 (dez) segundos;

de 01,1 à 02 segundos: penalização de 30 (trinta) segundos;

de 02,1 à 03 segundos: penalização de 01 (um) minuto;

Mais de 03 segundos: penalização de 05 (cinco) minutos ou a critério dos Comissários Desportivos.

Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelos Comissários Desportivos em especial em caso de reincidência.

22.7 - A chegada das Provas Especiais será lançada. A uma distância de 150 (cento e cinquenta) a 300 (trezentos) metros depois da chegada o concorrente deverá parar no controle horário, sinalizado por uma placa vermelha STOP.



O controlador escreverá na cartela de controle a hora de chegada (horas, minutos e segundos), que será, igualmente, a hora de partida para o setor de ligação seguinte (horas e minutos).

22.8 - Salvo disposição em contrário do Regulamento Particular de Prova ou Adendos, a assistência é proibida durante uma Prova Especial. Zonas de assistência poderão ser previstas pela Organização.

22.9 - Os intervalos de partida para as Provas Especiais deverão respeitar as disposições previstas para a partida das provas em relação aos 20 (vinte) primeiros concorrentes.

Ressalva-se o caso de eventuais atrasos que levem o concorrente a apresentar-se em ordem diferente da de partida da prova, caso em que deixará de beneficiar-se (se não se mantiver entre os vinte primeiros a controlar) do intervalo definido no Art. 16.3.

22.10 - Todo concorrente que se recusar a partir para uma Prova Especial na hora e na ordem que lhe for atribuída terá uma penalização mínima de 10 (dez) minutos podendo ir até a desclassificação / exclusão do evento.

22.11 - Interrupção de uma Prova Especial

Ficará valendo para a classificação oficial daquela Prova Especial, para todos os concorrentes, o tempo anotado pelo último controle de roteiro e / ou passagem, ou o tempo coletado através do sistema de monitoramento por GPS utilizado pela Organização, no waypoint existente mais próximo ao ponto de interrupção da Prova Especial, ficando a critério dos Comissários Desportivos o tempo a ser utilizado.

Parágrafo Primeiro - O waypoint utilizado poderá ou não estar expresso na planilha.

Parágrafo Segundo - No caso de um concorrente ser o causador da interrupção da Prova Especial será este penalizado em 10 (dez) minutos que serão somados ao seu tempo, na Prova Especial em que esta interrupção ocorrer.

Parágrafo Terceiro - Caso algum concorrente fique impedido de largar em virtude de uma interrupção, seu tempo nesta Prova Especial será o equivalente ao tempo do concorrente que obteve a mesma classificação por ele obtida na Prova Especial anterior a que a interrupção ocorrer. Caso esta interrupção seja na primeira Prova Especial do evento, o concorrente terá o seu tempo nesta Prova Especial equivalente ao tempo do concorrente que obteve a mesma classificação por ele obtida na próxima Prova Especial.



Parágrafo Quarto - Caso não seja possível aplicar as condições do parágrafo anterior, o concorrente impedido de continuar ou de largar na Prova Especial ou prova, receberá o tempo do último concorrente que passou em condições normais.

22.12 - Dentro de uma Prova Especial, o espaço do percurso compreendido entre 02 (dois) controles horários sucessivos, será definido como um "Subsetor".

Será considerada como "Subsetor" toda a parte do percurso da Prova Especial compreendida entre:

- a) O controle horário de partida para a Prova especial e o primeiro controle de roteiro / passagem;
- b) Entre 02 (dois) controles de roteiro / passagem sucessivos;
- c) Entre 01 (um) controle horário de partida ou de roteiro / passagem e um eventual controle de roteiro / passagem (de emergência) instalado por decisão da Direção da prova, para efeitos de reagrupamento ou neutralização da prova;
- d) Entre 01 (um) novo controle horário de partida (de emergência) resultante de neutralização da prova e o controle horário de roteiro / passagem ou de chegada imediatamente seguinte;
- e) Entre o último controle de roteiro / passagem instalado e o controle horário de chegada da Prova Especial.

22.13 - Aos concorrentes que eventualmente não tenham cumprido a totalidade da Prova Especial, os Comissários Desportivos determinarão que para a classificação da Prova Especial, seja considerada para os concorrentes que não hajam podido percorrer um "Subsetor" em condições normais de competição, a soma dos tempos reais registrados:

- a) Entre o controle horário de partida da Prova Especial e o controle de roteiro / passagem imediatamente anterior ao local da interrupção da prova;
- b) Entre o controle de roteiro / passagem imediatamente seguinte ao local de interrupção da prova e o controle horário de chegada da Prova Especial.

Neste caso, todos os concorrentes que foram objeto da neutralização por interrupção da prova, deverão dar nova partida para a Prova Especial, no controle de roteiro / passagem seguinte ao do local da interrupção.



22.14 - Aos concorrentes que eventualmente tenham cumprido a totalidade da Prova Especial (sem qualquer interrupção) serão atribuídos o tempo total real registrado entre o controle horário de partida e o controle horário de chegada da Prova Especial, deduzido ao seu tempo total real registrado, do tempo real registrado, entre os controles de roteiro / passagem localizados imediatamente antes e após o local de interrupção da prova.

22.15 - Se os Comissários Desportivos, por razões de força maior entenderem anular um "Subsetor" no qual se verifique não ter sido respeitada a verdade desportiva, a classificação da Prova Especial, para todos os concorrentes em prova, corresponderá à soma dos tempos reais registrados:

a) Entre o controle horário de partida e o controle de roteiro / passagem imediatamente anterior ao local da interrupção da prova;

b) Entre o controle de roteiro / passagem imediatamente seguinte ao local de interrupção da prova e o controle horário de chegada da Prova Especial.

22.16 - Por proposta do Diretor da Prova, os Comissários Desportivos, poderão, por questões de segurança, decidir parar uma prova antes do seu final.

Um controle horário será montado fazendo a vez de final de prova / Prova Especial.

A prova poderá ou não prosseguir, neutralizada, em comboio, em regime ou não de Parque Fechado.

22.17 - As Provas Especiais (PE) de cada prova deverão possuir uma quilometragem superior a 50 (cinquenta) kms. e inferior a 500 (quinhentos) kms.. Eventualmente, uma Prova Especial poderá ter menos de 50 (cinquenta) kms. desde que realizada em um circuito fechado ou conste em Adendo, aprovado pela CNR/CBA.

22.18 - A Prova Especial será considerada válida se for cumprido no mínimo o percurso até o primeiro posto de controle de roteiro / passagem. Esse posto de controle de roteiro / passagem deverá estar posicionado numa distância mínima de 1/3 do percurso da Prova Especial, independente da extensão da mesma.

22.19 - Apenas o Diretor de Prova ou os Comissários Desportivos tem a autoridade para cancelar ou interromper uma Prova Especial (PE), nenhum outro membro da Organização, incluindo cronometristas, equipe técnica, Diretor Geral, Diretor Adjunto, ou Organizador / Promotor, etc., tem esta autoridade.

22.20 - Se numa Prova Especial o melhor tempo realizado, for superior em 15% ou mais ao estimado pelo Organizador, o tempo máximo previsto para a realização da Prova Especial será aumentado em uma porcentagem idêntica.



ARTIGO 23 - REAGRUPAMENTOS

23.1 - Os Reagrupamentos servem para reduzir os intervalos, que se podem criar entre os concorrentes por força dos atrasos e/ou dos abandonos.

23.2 - Na chegada aos Reagrupamentos, os concorrentes entregarão ao controlador a cartela de controle e receberão instruções em relação à hora de partida.

Deverão em seguida conduzir de imediato o veículo para o Parque Fechado, sendo a ordem de partida a ordem de chegada.

ARTIGO 24 - EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS E OPCIONAIS

24.1 - Sistema de Rastreamento via GPS Unik2 (obrigatório)

FUNCIONAMENTO DO GPS

Em cada briefing será comunicado um código com 4 números, que cada concorrente terá que introduzir no seu GPS antes da largada de cada prova. Sem a introdução desse código, o GPS não dará os dados específicos dessa prova.

Serão comunicados os WP da partida e chegada das provas, das Provas Especiais e dos controles de roteiro.

Para validar a passagem em cada WP, o concorrente terá que passar a menos de 50 metros do WP.

O concorrente terá que respeitar a ordem cronológica dos WP da prova.

CONTROLE DO GPS

Durante todo o Rally, o concorrente é responsável pelo bom funcionamento do GPS carregado pelos organizadores. O GPS deverá estar em funcionamento, ligado em permanência e antena ligada, desde que o concorrente inicie a prova. Qualquer incidente do concorrente que provoque a impossibilidade de leitura dos dados carregados, bem como uma tentativa de fraude ou manipulação, terá como efeito uma penalidade a ser definida pelos Comissários Desportivos que poderá ir até à desclassificação/exclusão do concorrente.

A leitura dos dados será efetuada na chegada de cada prova. O concorrente poderá observar todos os dados registados (passagem nos WP, zonas de radar).

Mais informações de como utilizar e instalar o equipamento ver Anexo 1 no final do presente Regulamento.



24.2 - RÁDIO VHF (obrigatório)

Será obrigatório de acordo com as exigências da ANATEL, que todos os competidores de carro e caminhão deverão portar um rádio VHF base comercial (frequência fechada).

Segue abaixo alguns modelos de rádios comerciais:

Motorola: Pro 5100, Pro 3100, EM 200 e EM 400

Vertex: VX 2100, VX 2200 e VX 3200

Valor da Locação: R\$ 450,00

Contato para Locação:

Rally Radiocom

Contato: Fernando Silva

Celular: + 55 11 7814.3491

E-mail: fernando@rallyradiocom.com

As frequências dos rádios serão comunicadas através de Adendo.

OBS: Em pelo menos 01 (um) capacete dos concorrentes de cada dupla, deverá ter um alto falante com o som emitido pelo rádio.

Último dia para solicitar a locação do rádio: 10 de Julho de 2013.

Pedimos que toda solicitação de locação de equipamento seja efetuada via email.

24.3 - Telefones Satélite e Celular (opcional)

a) É permitido o uso de telefones satélite e celulares.

b) Será divulgado no primeiro Briefing, um número de telefone de emergência, pelo qual os competidores poderão se comunicar com a Organização em casos de acidente grave.

24.4 - GPS

Para a segurança dos competidores é recomendado a utilização de um outro GPS pelos concorrentes.



ARTIGO 25 - CLASSIFICAÇÕES

25.1 - As diferentes classificações serão publicadas na Secretaria de Prova diariamente.

25.2 - Os concorrentes que não tiverem descarregado o seu GPS do dia anterior na apuração até antes do início do briefing do dia seguinte, serão apurados com o tempo máximo da Prova Especial e com todas as penalidades possíveis previstas, exceto as de radar.

25.3 - Não serão aceitas reclamações quando da apuração do GPS dos concorrentes que se enquadrem no item 25.2.

25.4 - A classificação geral poderá ser publicada com todas as penalizações apuradas ou não.

25.5 - Qualquer reclamação sobre as classificações terão de ser feitas, obrigatoriamente, até 30 (trinta) minutos após a fixação do resultado oficial. Caso não existam reclamações os resultados das classificações passam a ser oficiais.

25.6 - Resultado Final Geral

O resultado final será expresso em horas, minutos, segundos e décimos de segundo, e serão computados por categorias e/ou classes. Serão obtidos pela soma em ordem crescente dos tempos das Provas Especiais, já acrescidos das penalidades que venham a receber.

Em caso de um empate, será declarado vencedor o concorrente que tenha obtido o melhor tempo na última Prova Especial. Se isto não for suficiente para decidir o desempate, os tempos da penúltima ou antepenúltima Prova Especial serão levados em consideração, e assim sucessivamente. Esta regra pode ser aplicada a qualquer momento durante o Rally.

25.7 - Outros Resultados / Premiação

25.7.1 - Além do resultado geral serão fornecidos os resultados individuais por categoria.

25.7.2 - A entrega de prêmios é considerada parte do programa do Rally, portanto, somente os competidores que estiverem presentes na festa de premiação estarão qualificados para receberem os prêmios a que tiverem direito (troféus, medalhas, etc).

25.8 - Todas as categorias serão premiadas conforme abaixo:

Categorias Carros: do 1º ao 5º colocado.

Resultado Geral de Carros: do 1º ao 10º colocado.



Categorias Caminhões: do 1º ao 2º colocado.

25.9 - O piloto mais rápido do Rally receberá automaticamente uma inscrição para a prova do ano de 2014.

ARTIGO 26 - RECLAMAÇÕES

26.1 - O direito de formular reclamações desportivas e/ou técnicas é exclusivo dos concorrentes, que deverão fazê-las individualmente e por escrito, em 02 (duas) vias, com protocolo de recebimento por parte da Organização, e acompanhadas da caução prevista no CDA 2013.

26.2 - Os concorrentes cujos veículos estiverem envolvidos em reclamações técnicas (mecânicas) deverão ser responsáveis pelo desmonte, montagem e transporte (quando necessário) dos mesmos e o veículo do concorrente reclamante será automaticamente vistoriado nos mesmos itens constantes da reclamação técnica.

26.3 - As reclamações deverão ser apresentadas na Secretaria de Prova, nos seguintes prazos:

- 26.3.1 - Desportivas referentes a inscrições de concorrentes e categorias: até 30 (trinta) minutos após o encerramento do prazo da vistoria prévia.

- 26.3.2 - Desportivas ou técnicas referentes ao desenvolvimento da prova, controles, partes mecânicas, etc.:

no prazo de até 30 (trinta) minutos após o horário ideal de sua chegada ou do concorrente ao final da prova.

- 26.3.3 - Desportivas referentes ao resultado:

no prazo de até 30 (trinta) minutos após a fixação do resultado oficial, na Secretaria de Prova; as eventuais alterações do resultado oficial, motivadas pelo julgamento de uma reclamação, não implicarão na concessão de mais 30 (trinta) minutos de prazo para as reclamações contra um novo resultado.

26.4 - O resultado do julgamento de uma reclamação deverá ser apresentado de acordo com as normas do CDA 2013, a partir do recebimento por parte do Diretor de Prova ou dos Comissários Desportivos, e os valores depositados serão encaminhados a quem for de direito.



ARTIGO 27 - DISPOSIÇÃO GERAL

Este evento é organizado conforme as prescrições gerais da CBA e FIA para rallys cross country, do Código Desportivo do Automobilismo - CDA 2013 e pelas regras particulares contidas neste Regulamento.

Promotora e Organizadora da Prova: Dunas Race Promoções Ltda.

Supervisão: Comissão Nacional de Rally (CNR) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

O presente Regulamento foi elaborado pela Comissão Nacional de Rally, aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional e homologado pelo Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.

Rio de Janeiro, 22 de junho de 2013.

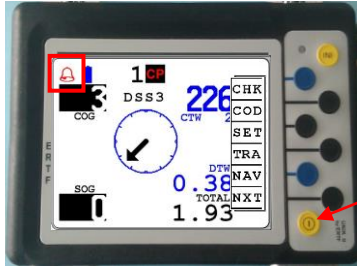
Comissão Nacional de Rally
Djalma de Faria Neves
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Cleyton Tadeu Correia Pinteiro
Presidente

Arranque do GPS

A **campainha** : indicador de não recepção dos satélites ☹
 Aparece durante alguns minutos arranque. Caso não desappare, verifica a conexão entre a antena e o cabo, e o estado deles



On/Off

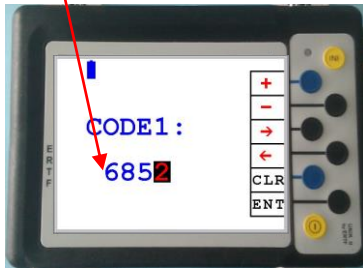
Acender a luz Apertar em SET e LIGHT

Codigo do dia

Um codigo a 4 digitos é dado durante o briefing e está pegado cada noite no bivouac nos paineis de informação. Esse codigo permite ver os wpts e o caminho da special do dia de depois.

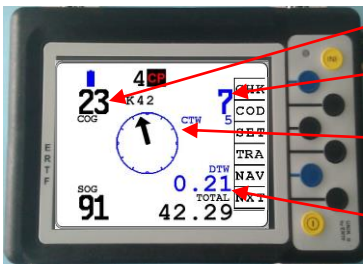
Para pôr o codigo no GPS , tem que :

- Apertar a tecla **COD**
- Pressionar **CD 1** (o primeiro dígito do « Code1 » pode ser trocado)
- Dígitar o codigo usando as teclas +, -, → ou ←
- ENT no fin



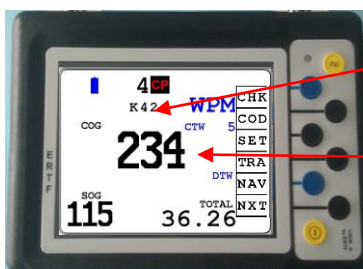
Navegação : Para ter a tela de navegação, pressionar a tecla **INI**

Informações de navegação com presença no raio de visibilidade ou Wpt visível(WPV) :



- COG: rumo seguido pelo veiculo
- CTW: rumo directo para ir o waypoint
- A seta: indica a direcção a seguir para ir o Wpt objetivo
- A ditancia directa para o waypoint em Km

Informações de navegação para os Wpts escondidos (WPM) fora do raio de visibilidade:



- o nome do wpt escolhido
- COG : rumo seguido pelo veículo

Um waypoint é atingido quando o veículo está no radius definido do Wpt (50m). Então, o GPS salta para o Wpt seguinte.

!!! As informações serem valables só si não tem a campainha em cima da tela

Puxar um waypoint

Caso um waypoint não pode ser atingido, ou que não se deseja atingi-lo: Ficando na tela **INI**,pressionar **NXT** :



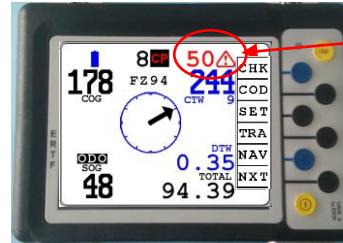
- W+ : ir até o waypoint seguinte
- W- : voltar o waypoint precedente

Dar mais importancia ao nome do waypoint do que ao seu número.

Limitação de velocidade

Simbolo ∇ :

- o control da velocidade maxima pelo GPS
- caso se ultrapassa pisca e um bipe toca.



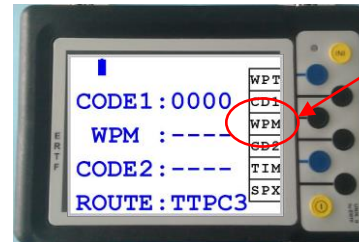
Simbolo \triangle (DZ):

- o GPS controla que a velocidade na aldeia está inferior às limites (30,50 ou 90 km/h).
- Caso se ultrapassa pisca e um bipe toca.

Acaba se na entrada do Wpt FZ

Codigo para desbloquear WPM

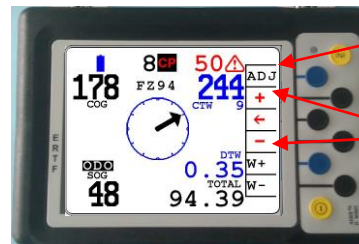
Sua utilização vale uma penalisação.



Transforma os Wpts escondidos em Wpts visivel, e permite ter todas as informações de navegação a respeito.

Função odometro ODO e OD +

Iniciação directa com **RST** para **PARTIAL**, e com **ADJ** e **RST** e **ADJ** para o **TOTAL**. Ajusta com **ADJ**, +, ← e **ADJ** em **PARTIAL** o **TOTAL**.



- Pára o contagem
- Ajustamento directo das centena de metros do total com + ou -.

Ajustamento automático em todo waypoint, mensagem " Ajuste o OK " .

Ultrapassagem

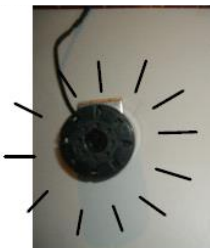
Caso queira ultrapassar – **pressione o botão amarelo durante algum tempo > 2 segundos** para enviar o sinal para o veículo que se encontra à frente a mas o menos 200m



Se alguém o quiser ultrapassar ouvirá o seguinte sinal:

« **bip bip biiip--- bip bip biiip** »

Prepare-se para deixar o veículo passar assim que poder



Para informar o que quer o dobrar que **você recebeu o sinal dele** e que você vai permitir o passar :

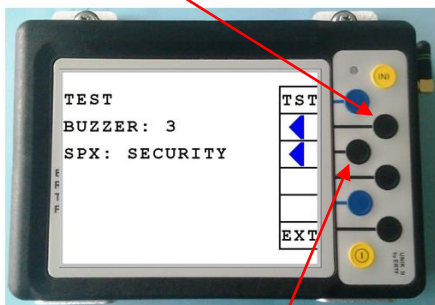
Apertar brevemente (menos de 2s - o que corta o som na cabina do piloto) no botão o mais cedo possível. Se você não acusar o recebimento do sinal, um reconhecimento de recibo é enviado automaticamente ao término de 6 s, à excação das motos



Ajustar o volume

Desde a página de navegação principal, apoiar em SET e SENTINEL

Buzzer 3 posições: 1 (mas baixo) / 2 / 3 (a mas alto)



Função " Speedox ": indicação sonora em zona de velocidade limitada

Desde a página de navegação principal, apoiando em SET e SENTINEL
3 posições: SECURITY / PERFORMANCE / OFF

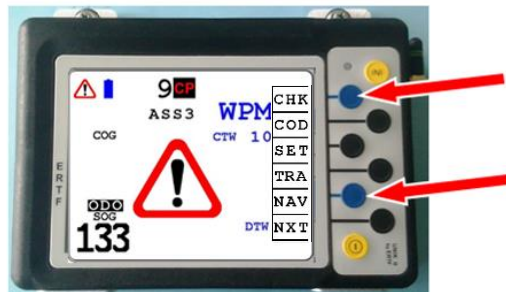
Posição SECURITY		Posição PERFORMANCE		Posição OFF
2 bips por segundo de velocidade limite – 5 km/h	Som contínuo de velocidade limite – 3 km/h	1 bip por minuto de velocidade limite – 4 km/h	Som contínuo de velocidade limite – 2 km/h	Nenhuma marcação de estrada sã

Accidente

Se o carro avariar ou tiver um acidente **num local de perigo (após uma curva ou lomba): deverão pressionar ambos os botões azuis simultaneamente.**

Desta forma enviará um sinal de alerta para todos os concorrentes que se encontrem a 500 metros de distância.

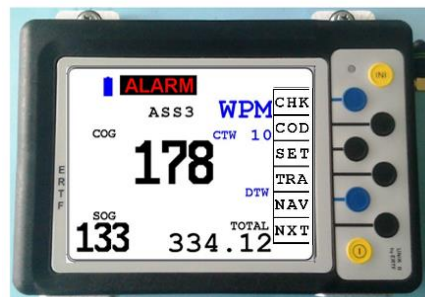
Para parar o envio deste sinal, pressione novamente ambos os botões azuis simultaneamente.



Se houver um acidente nas proximidades irá ouvir o seguinte

Biiip – biiip – biiip

O flash acendese e GPS nostra :



Flash Opcional

Para desligar o som durante 1 minuto no cockpit
Pressione levemente o botão < 2 segundos



Matériel nécessaire à l'installation du GPS Unik 2 AUTO/CAMION Acessórios necessários à instalação do GPS Unik 2 CARRO/CAMINHÃO

**Ces éléments sont INDISPENSABLES à l'installation et au fonctionnement de l'Unik 2 :
Estes elementos são INDISPENSÁVEIS à instalação e ao funcionamento do GPS Unik 2 :**

- | | |
|--|----------------|
| 1. Support/ Suporte | Ref. SUPC 101 |
| 2. Bouton-poussoir/ Botão amarelo | Ref. SERA 106 |
| 3. Câble alimentation/ Cabo de alimentação | Ref. CALC 901 |
| 4. Buzzer Sentinel/ Buzina Sentinel | Ref. SONO 106 |
| 5. Antenne Radio Sentinel/ Antena Sentinel | Ref. AESE 106 |
| 6. Antenne magnétique/ Antena Magnética | Ref. AEGPS 102 |

**3. Câble alimentation /
Cabo de alimentação**
Cabo + fus. 3A

4. Buzina Sentinel
New 110dB

2. Bouton-poussoir jaune
New Sentinel
Botão amarelo Sentinel



**5. Antenne radio Sentinel /
Antena Sentinel**



1. Support / Suporte
Dim. : 180 x 155 x 24mm



**6. Antenne magnétique GPS /
Antena magnética do GPS**



ERTF Compétition
Parc technologique de Soye - 56275 Ploemeur Cedex
tél +33.2.97.87.25.85 - fax +33.2.97.37.59.21
competition@ertf.com - www.ertf.com



Nouveaux accessoires d'installation Novos acessórios de instalação

- Vous devez vous procurer les accessoires d'installation du GPS Unik 2
Você deve comprar os acessórios de instalação do GPS Unik 2:

Support/ Suporte

Câble alimentation/ Cabo de alimentação

Antenne GPS magnétique/ Antena magnética do GPS

Antenne radio Sentinel/ Antena Sentinel

Nouveau bouton-poussoir jaune Sentinel/ Novo botão amarelo Sentinel

Nouveau Buzzer Sentinel/ Nova buzina Sentinel

ref. SUPC 101

ref. CALC 901

ref. AEGPS 102

ref. AESE 106

ref. SERA 106

ref. SONO 106

**Le bouton-poussoir jaune et le buzzer de l'ancien Sentinel ne sont pas compatibles avec le GPS Unik 2.
O antigo botão amarelo e a antiga buzina do Sentinel não são compatíveis com o GPS Unik 2.**

Note :

La connexion du flash lumineux Sentinel (accessoire optionnel) change, votre ancien flash n'est pas compatible avec le GPS Unik 2.

O conector do flash do Sentinel (acessório opcional) mudou, o seu antigo flash não é compatível com o GPS Unik 2.

