



Regulamento para os Rallies do Classic Car Club – RS - 2017

Artº1º– Introdução

Parágrafo Primeiro- O presente **Regulamento de Prova** é de responsabilidade do **Classic Car Club - RS**.

Parágrafo Segundo- O presente **Regulamento de Prova** atualizado será disponibilizado no *site* do **Classic**:

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

Parágrafo Terceiro- O presente **Regulamento de Prova** regula todos os aspectos relativos exclusivamente aos *rallies* organizados pelo **Classic Car Club - RS**.

Parágrafo Quarto– O **Classic Car Club - RS** reserva-se o direito de alterar o presente Regulamento a qualquer momento se julgar necessário ou por razões alheias à sua vontade. Nesse caso, as alterações serão disponibilizadas e levadas ao conhecimento de todos os interessados, imediatamente quando da sua ocorrência através de sua difusão no site do **Classic**.

Art2º– **Dos Rallies Classic - RS**.

Parágrafo Primeiro- O **Classic Car Club – RS** organiza os *Rallies Classic-RS* na modalidade *Rally* de Regularidade e são destinados a Carros Clássicos. Os eventos, além de se constituírem de eventos de caráter cultural e histórico, objetivam permitir que os proprietários de Carros Clássicos desfrutem-nos em movimento.

Parágrafo Segundo - Os *Rallies Classic - RS* se realizarão em datas, locais de largada, horas de largada e roteiros previamente divulgados no site do Classic Car Club - RS (www.classicrs.com.br).

Parágrafo Terceiro - Os *Rallies Classic - RS* serão acompanhados pelo **CTP - Comitê Técnico de Prova**, constituído por:

- a) **Diretor Técnico do Classic Car Club-RS;**
- b) **01 Representante Esportivo** nomeado pelo Diretor Técnico do Classic Car Club - RS;
- c) **01 Representante da FBVA ou da CGR**, prevalecendo o primeiro se a prova faz parte do CBR - Campeonato Brasileiro de *Rally* de Regularidade Histórica; caso contrário o representante será o segundo.

Parágrafo Quarto- Cabe ao **Diretor de Prova** fazer cumprir o presente Regulamento e toda a legislação pertinente.

Parágrafo Quinto- Nos locais de largada, e uma hora antes da mesma, será realizado um *Briefing* no qual todas as Equipes participantes deverão obrigatoriamente estar presentes quando as últimas informações referentes à prova serão dadas.

Parágrafo Sexto – A duração das provas assim como locais de paradas e chegadas constarão nos **Livros de Bordo** de cada prova.

Artº 5º - Das inscrições e Equipes

Parágrafo Primeiro –Uma **Equipe**, composta por **Piloto** e **Navegador**, que pretenda participar de um *Rally Classic RS* deve preencher e assinar a **Ficha de Inscrição de Prova**.

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

Parágrafo Terceiro –O Piloto da Equipe, obrigatoriamente deve possuir carteira de habilitação válida para dirigir no Brasil.

Parágrafo Quarto - No carro não podem estar presentes, em seu interior, além do Piloto e Navegador, outras pessoas ou animais, salvo se autorizados pelo CTP.

Parágrafo Quinto – A inscrição de uma Equipe só será aceita se aprovada nas **Vistorias Técnicas e Documental**.

Artº 6º – Das Vistorias Técnicas e Documental

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

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

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

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

Parágrafo Terceiro - A substituição de carro, piloto ou navegador só poderá ocorrer antes das **Verificações Técnica e Documental** da Prova. Após tal verificação, somente poderão ser realizadas substituições (carro, Piloto ou Navegador) mediante autorização expressa do CTP.

Artº7º – Do Seguro de Responsabilidade Civil contra Terceiros.

Parágrafo Primeiro - O Classic Car Club-RS contratará, em cada *rally* por ele organizado, um **Seguro de Responsabilidade Civil contra Terceiros**, cujo prêmio estará incluído na Taxa de Inscrição da Prova.

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

Parágrafo Terceiro- Este seguro terá validade restrita à duração da prova e se aplica apenas as Equipes que efetivamente largaram e participam da Prova, conforme estabelece o presente Regulamento.

Artº 8º - Dos Carros Clássicos admitidos

Parágrafo Primeiro – Nos *Rallies Classic Car Club RS* somente serão admitidos Carros Clássicos, caracterizados por terem 30 (trinta) anos de fabricação ou mais e por preservarem suas características originais.

Não serão admitidos motocicletas, veículos comerciais, utilitários, caminhões, caminhonetes, *pick-ups*, *station-wagons* ou *vans* de qualquer espécie.

Parágrafo Segundo – Os carros deverão possuir Certificado de Originalidade válido, emitido por clube filiado à FBVA (Placa Preta), Passaporte FIVA (*FIVA IdentityCard*) ou *FIA Historic Regularity Car Pass (Passport)* válido.

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

Parágrafo Quarto – Todos os instrumentos do veículo, incluídos velocímetro, odômetro e tacômetro, devem ser os originais em aparência, mecanismo e funcionamento.

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

Parágrafo Sexto - Conversão de milhas para quilômetros no velocímetro ou no odômetro, modificações do odômetro prevendo uma casa decimal adicional e odômetro parcial com zerador, desde que sejam declarados pelos

competidores na Ficha de Inscrição, que preservem as mesmas escalas e que possuam a aparente originalidade do veículo e do instrumento, poderão ser aceitos mediante aprovação do CTP.

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

Parágrafo Oitavo - O bloco do motor deverá ser, em sua configuração, especificação, modelo, e outros atributos, igual ao original do carro.

Parágrafo Nono -Preparações da época da fabricação do carro, bem como **Carro Histórico** ou **Carro Homenagem** a um Carro Histórico, poderão ser aceitos mediante aprovação do CTP.

Parágrafo Décimo - Acessórios especiais de segurança, e não disponíveis na época de fabricação do carro, como pneus radiais e espelhos retrovisores, poderão ser aceitos mediante aprovação do CTP.

Parágrafo Décimo Primeiro – No caso do carro não possuir como acessório original cintos de segurança, esse acessório, além de permitido, tem seu uso incentivado.

Parágrafo Décimo Segundo - Os carros deverão, obrigatoriamente, possuir certificado de registro e licenciamento válido e atualizado, expedido pelos órgãos oficiais brasileiros.

Parágrafo Décimo Terceiro – Serão admitidos na Prova carros que possuam certificado de registro e licenciamento atualizado no estrangeiro, bem como Carta Verde, mediante aprovação do CTP.

Parágrafo Décimo Quarto - Um carro somente poderá ser considerado **Carro Clássico Admitido** depois de ter sido aprovado na Verificação Técnica e Documental.

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

Artº 9º – Das modalidades e seus equipamentos de navegação.

Parágrafo Primeiro - Na inscrição, cada Equipe deve especificar na Ficha de Inscrição a **Modalidade dos Equipamentos de Navegação** escolhida. Os equipamentos e instrumentos de navegação de *Rally* permitidos em cada uma das seguintes Modalidades são:

I - Modalidade Clássica:

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

II - Modalidade Avançada:

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

III – Modalidade Turismo

É prevista uma modalidade especial, denominada **Modalidade Turismo**, com o objetivo de permitir que interessados ou potenciais futuros competidores desfrutem do caráter cultural e histórico do evento e conheçam e experimentem os princípios e funcionamentos da prova, sem maiores responsabilidades de desempenho, mas sempre respeitando o presente Regulamento. Os equipamentos de navegação permitidos nessa modalidade são os mesmo da Modalidade Clássica e não pontuam e nem classificam na Prova.

IV – Modalidade Novatos

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

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

Parágrafo Segundo – Em qualquer das modalidades é expressamente proibido o uso de equipamentos que utilizem sinais de GPS, radio-frequência ou outros, incluídos os equipamentos do tipo RallyNav, Totem ou similares. Celulares e *tablets* poderão ser usados, desde que o GPS esteja desabilitado ou desligado.

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

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

Artº 10º- Da Prova

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

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

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

Parágrafo Terceiro - Um **Relógio Padrão**, aferido pela **Hora Oficial da Prova**, será exibido de forma acessível e clara a todos os participantes pelo menos uma hora antes da **Hora de Largada da Prova**.

Parágrafo Quarto – O Livro de Bordo será disponibilizado em formato eletrônico universal no site www.classicrs.com.br pelo menos 48 (quarenta e oito) horas antes da Largada da Prova.

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

Parágrafo Sexto– Observações relevantes, revisões ou correções de informações do Livro de Bordo poderão ser objeto de informação em **Anexo ao Livro de Bordo**, antes da Largada da Prova.

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

Parágrafo Oitavo – Ao longo da Prova, no caso de situações de força maior

como bloqueio ou desvio não previsto de rodovia, e consultando o CTP, ajustes ou pequenas revisões do Livro de Bordo poderão ser passadas verbalmente, quando possível, e serão consideradas Anexo ao Livro de Bordo.

Parágrafo Nono – A medição de distância das zonas controladas e dos deslocamentos constantes do Livro de Bordo será sempre realizada com o mesmo **Equipamento Oficial de Medição** (e, se for o caso, sempre com a mesma calibragem e aferição).

Parágrafo Décimo – Relativamente às Zonas Controladas:

- a) Cada Zona Controlada terá no mínimo 5 (cinco) e no máximo 30 (trinta) km de extensão;
- b) Cada dia de prova deve ter no mínimo 5 (cinco) e no máximo 8 (oito) Zonas Controladas;
- c) Nas Zonas Controladas não haverá semáforos, lombadas, pedágios ou quaisquer dispositivos que imponham parada ou redução de velocidade abaixo das velocidades impostas nas referidas zonas.

Parágrafo Décimo Primeiro– Os Trechos de Aferição situar-se-ão, preferencialmente, em rodovia aberta e no itinerário da Prova. Obrigatoriamente e antes da primeira Zona controlada da Prova haverá um Trecho de Aferição com o objetivo de permitir que as Equipes possam aferir e calibrar o odômetro e o velocímetro.

Parágrafo Décimo Segundo – Cada Zona Controlada terá **Velocidades Impostas** as quais serão limitadas como segue:

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

Parágrafo Décimo Terceiro – As velocidades sugeridas nos **Deslocamentos** podem ser superiores às estipuladas no **parágrafo anterior**.

Parágrafo Décimo Quarto – As velocidades impostas ou sugeridas em

qualquer trecho ao longo da prova sempre respeitarão a sinalização indicada, bem como todos os limites estipulados pelas autoridades rodoviárias ou urbanas.

Parágrafo Décimo Quinto – A **Numeração da Equipe** na prova corresponde à **Ordem de Largada na Prova**, cabendo preferencialmente aos carros mais antigos a numeração mais baixa.

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

Parágrafo Décimo Sétimo – Quando da Largada da Prova, a **Largada de cada Equipe** será realizada em **Intervalos de Largada** de 01 (um) minuto. A primeira Equipe largará na **Hora de Largada da Prova**.

Artº 11º - Da pontuação, classificação e premiação.

Parágrafo Primeiro– A **Pontuação da Prova** adotará o **Sistema de Soma de Pontos Perdidos** nos PCs (Postos de Cronometragem) obtidos pelos participantes em todas as Zonas Controladas

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

Parágrafo Terceiro – Nas Zonas Controladas, cada PC terá localização secreta e seguirá os seguintes parâmetros:

- a) Estará localizado, no mínimo, após duas referências exatas a contar do início da correspondente Zona Controlada (portanto, a referência de início da perna não poderá ser considerada para tal);
- b) Estará localizado a uma distância mínima de qualquer referência exata correspondendo a 30 (trinta) segundos na velocidade imposta para a referida Zona Controlada.

Parágrafo Quarto – Em cada PC os **Pontos Perdidos** de uma Equipe

correspondem à diferença absoluta entre os tempos de passagem real e o ideal.

Parágrafo Quinto – Os Pontos Perdidos em cada PC serão limitados a 15 pontos perdidos, quer seja por atraso ou por adiantamento.

Parágrafo Sexto – Para efeitos de cálculo da pontuação final, cada equipe terá descartado os PCs com maior número de pontos perdidos somente por atraso. O número de descartes será, no máximo, igual a 20% do número de PCs da prova. Poderá ocorrer que o número de PCs descartados de um competidor seja inferior ao número de descartes previstos (20%). Isto poderá acontecer quando o número de PCs com pontos perdidos por atraso for menor do que o número total de descartes da prova.

Parágrafo Sétimo – No caso da necessidade de arredondamento do cálculo do número de descartes por não resultar um número inteiro, esse será para o valor inteiro imediatamente superior.

Parágrafo Oitavo– A Classificação de Prova considerará apenas os competidores que largaram, percorreram todo o roteiro e concluíram a prova por seus próprios meios e nos horários e tolerâncias previstos.

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

Parágrafo Décimo – A **Premiação da Prova** será por Modalidade e dentro da Modalidade, por Equipe, em ordem crescente da soma dos pontos perdidos, considerando todos os PCs da prova subtraindo-se os PCs descartados.

Parágrafo Décimo Primeiro – No caso de **Empate entre Equipes** da mesma Modalidade, será considerada melhor classificada:

- a) a Equipe com o carro mais antigo;
- b) persistindo o empate, a equipe com o maior número de PCs com zero pontos perdidos;

- c) persistindo o empate, a Equipe com o maior número de PCs com um ponto perdido;
- d) assim sucessivamente.

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

Artº 12º - Do Troféu Destaque da Prova

Parágrafo Primeiro – Objetivando valorizar a originalidade, a qualidade e o pleno funcionamento dos Carros Clássicos, bem como acentuar o caráter histórico e cultural do evento, será concedido o **Troféu Destaque da Prova** a um carro participante de uma Equipe efetivamente admitida, que se classificou na Prova.

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

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

- Presidente do Classic, ou seu representante;
- Diretor Técnico do Classic, ou seu representante;
- Representante da FBVA ou da CGR, prevalecendo o primeiro se a prova faz parte do CBR; caso contrário o representante será o segundo.

Artº 13º - Dos Patrocinadores e seus adesivos.

Parágrafo Primeiro – É obrigatória a colagem, nos Carros das Equipes, dos adesivos dos **Patrocinadores da Prova**, sob pena de não poderem participar da prova.

Artº 14º - Das Penalidades.

Parágrafo Primeiro – A critério do CTP, é passível de **Exclusão da Prova** a Equipe que:

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

Parágrafo Segundo – Além da Vistoria Técnica e Documental prevista no Regulamento da Prova, a critério do CTP, poderão ser realizadas Vistorias Técnicas ou Documentais a qualquer momento da Prova. Se a Equipe não se submeter a tais vistorias nos tempos estipulados, a critério do CTP, a Equipe é passível de **Exclusão da Prova**.

Artº 15º - Do Adiamento, Interrupção ou Cancelamento

Parágrafo Primeiro – No caso de **Adiamento de Prova** ou **Cancelamento de Prova**, o Classic Car Club - RS não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

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

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

Artº 16º - Das Responsabilidades.

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

Parágrafo Segundo – Toda Equipe participante isenta o Classic Car Club - RS, seus membros, os patrocinadores, os organizadores e colaboradores da Prova, de todas e quaisquer responsabilidades, ônus ou indenizações, por atos diretos ou indiretos, inclusive pelo não atendimento deste Regulamento e de outras regras aplicáveis e aqui mencionadas.

Parágrafo Terceiro – Toda Equipe participante abstém-se de qualquer recurso judicial por eventuais problemas derivados da organização ou desenvolvimento do Evento.

Parágrafo Quarto – As Equipes e seus Competidores se responsabilizam por quaisquer danos que possam causar às rodovias ou bens públicos ou privados.

Parágrafo Quinto –O Classic Car Club - RS não se responsabiliza por acidentes, incidentes ou qualquer avaria causada pelo transporte dos carros durante o Evento, por qualquer via.

Artº 17º - Dos Protestos

Parágrafo Primeiro – Protestos de qualquer natureza devem ser formalizados por escrito, devidamente justificados, em até 15 (quinze) minutos depois do anúncio dos resultados, sejam eles parciais ou totais, e informados por via oral, por via impressa ou por publicação eletrônica (o que ocorrer primeiro). Os protestos deverão ser dirigidos ao Diretor de Prova, acompanhados da **Taxa de Protesto** de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), em moeda nacional, para cada Protesto.

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

Parágrafo Terceiro - As decisões do CTP são de caráter definitivo.

Parágrafo Quarto – Uma Taxa de Protesto não devolvida será revertida ao Classic Car Club - RS.

Porto Alegre, 14 de julho de 2017.

Classic Car Club – RS.