

# CBR – IX CAMPEONATO BRASILEIRO “BATERIAS CRAL” DE RALLY DE REGULARIDADE HISTÓRICA FBVA



## REGULAMENTO DO CBR

### DEFINIÇÃO

**Artº 1º** - A FBVA – Federação Brasileira de Veículos Antigos organiza o CBR – Campeonato Brasileiro de *Rally* de Regularidade Histórica, na modalidade *Rally* de Regularidade, com caráter cultural e histórico, destinado a Carros Clássicos. O CBR terá no mínimo 04 (quatro) provas, incluindo a Prova Final Obrigatória e será regido pelo presente Regulamento, tendo como regras adicionais, interpretativas e no que forem conflitantes, as normas da FIVA (última edição publicada do Events Code e do Standard Rules for Regularity Events e FIA-Historic anexo K).

**Artº 2º** - O Regulamento do CBR e o Calendário das Provas do CBR atualizados serão disponibilizados no *site* da FBVA até 30 (trinta) dias antes da primeira Prova do CBR: <http://www.fbva.com.br>

**Parágrafo Único** – A FBVA reserva-se no direito de alterar o presente Regulamento ou o Calendário de Provas a qualquer momento, por julgar necessário ou por razões alheias à sua vontade. Neste caso, as alterações serão disponibilizadas e levadas ao conhecimento de todos interessados, imediatamente quando da ocorrência.

**Artº 3º** - Toda **Prova do CBR** e seu correspondente **Regulamento da Prova do CBR** são de responsabilidade do **Clube Anfitrião** e deve seguir o presente Regulamento.

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

**Parágrafo Segundo** – Uma sugestão da FBVA para o Regulamento de Prova do CBR bem como para o Regulamento de Campeonato Regional de Rally de Regularidade Histórica serão disponibilizados no *site* da: <http://www.fbva.com.br>.

**Artº 4º** - Toda Prova do CBR será acompanhada pelo **CTP - Comitê Técnico de Prova do CBR**, constituído pelos:

- a) **Diretor Esportivo da FBVA**; e
- b) **Diretor de Prova do Clube Anfitrião**.

**Parágrafo Primeiro** – No caso de impossibilidade da presença do Diretor Esportivo da FBVA, este designará o seu representante.

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

## **INSCRIÇÃO E EQUIPES**

**Artº 5º** – Todo competidor deve preencher e assinar a **Ficha de Inscrição de Prova do CBR** (modelo em anexo ao presente Regulamento).

**Artº 6º** – A **Inscrição em uma Prova do CBR** nos termos do presente Regulamento implica automaticamente na **Inscrição no CBR**, a menos que especifique o contrário na Ficha de Inscrição de Prova do CBR.

**Parágrafo Primeiro** – Todo competidor inscrito no CBR submete-se automaticamente e sem restrições ao presente Regulamento, mesmo que não esteja participando do CBR.

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

**Artº 7º** – No ato da primeira inscrição de uma Prova do CBR, os participantes devem definir o **Nome da Equipe**, podendo ser adicionados no total até 04 (quatro) participantes por Equipe ao longo do CBR, nos termos do presente Regulamento.

**Parágrafo Primeiro** – A equipe será formada por um grupo de duas até quatro pessoas. Não serão aceitos participantes em mais de uma Equipe.

**Parágrafo Segundo** – Um participante inscrito em uma Equipe poderá trocar de Equipe ao longo do Campeonato desde que autorizado pela Diretoria Esportiva da FBVA e neste caso, a Equipe Anterior poderá ser preservada ou extinta.

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

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

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

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

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

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

- a) Equipamentos e itens obrigatório do carro como macaco (original ou não), chave de roda (original ou não) e triângulo refletivo;
- b) Pleno funcionamento dos acessórios de iluminação do carro, originais da época de fabricação ou obrigatórios pela Legislação, como faróis, luzes de freio, etc.
- c) No caso de trecho realizado em circuito fechado como autódromo, todos os participantes do interior do carro devem obrigatoriamente usar capacete.
- d) Os pneus devem obrigatoriamente ter a designação DOT ou U.T.Q.G. para serem usados em todo o percurso do *Rally*. Em circuito fechado tipo autódromo, não poderá ser utilizados pneus especiais de corrida, seja de chuva, misto ou liso (*slick*).

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

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

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

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

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

**Parágrafo Segundo** - Este seguro terá validade restrita:

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

## **CARROS CLÁSSICOS ADMITIDOS**

**Artº 12º** – Em uma Prova do CBR somente será admitido **Carro Clássico** o qual se caracteriza por ter 30 (trinta) anos ou mais de fabricação e por preservar suas características originais.

**Parágrafo Único** - Não será admitido motocicleta, veículo comercial, utilitário, caminhão, caminhonete, *pick-up*, *station-wagon* ou *van* de quaisquer espécies. O Clube Anfitrião poderá, se assim desejar, criar categorias especiais para estes tipos de veículos que poderão ser admitidos na prova mediante aprovação do CTP, porém sem pontuarem ou participarem do CBR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Parágrafo Único** – No caso do carro não possuir como acessório original cinto de segurança, estes além de permitidos são incentivados.

**Artº 18º** - O carro deverá obrigatoriamente possuir certificado de registro e licenciamento válidos e atualizados expedidos pelos órgãos oficiais brasileiros.

**Parágrafo Único** – O clube anfitrião poderá, se assim desejar, admitir na Prova carro que possua certificado de registro e licenciamento atualizados no estrangeiro, bem como Carta Verde, mediante aprovação do CTP.

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

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

## **CATEGORIAS DOS CARROS**

**Artº 20º** – Os Carros Clássicos Admitidos no CBR para cada Equipe serão classificados nas seguintes **Categorias**, conforme o ano de fabricação:

**C - Vintage:** fabricados até 1930;

**D - Pós Vintage:** fabricados entre 1931 e 1945;

**E - Pós Guerra:** fabricados entre 1946 e 1960;

**F - Contemporâneos I:** fabricados entre 1961 e 1970;

**G - Contemporâneos II:** fabricados entre 1971 e 1980;

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

**Parágrafo Primeiro** – Uma Equipe inscrita no CBR em determinada categoria poderá **Trocar de Categoria** ao longo do Campeonato e, neste caso, a inscrição anterior e a correspondente pontuação no CBR será invalidada e desconsiderada. Ou seja, uma Equipe não pode competir em mais de uma Categoria do CBR.

**Artº 21º** – Uma Equipe inscrita no CBR em determinada Categoria poderá participar com veículo mais antigo que o previsto na sua Categoria, sendo um caso de substituição, e validar tal prova para efeito de pontuação de CBR. Tal validação é restrita a uma única prova.

**Parágrafo Único** - Para efeito de pontuação no CBR, as demais provas validadas devem ser com carros de fabricação compatíveis com a Categoria formalmente Inscrita.

## **MODALIDADES DOS EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO**

**Artº 23º** – Na Inscrição em uma Prova do CBR, cada Equipe deve especificar na Ficha de Inscrição a **Modalidade dos Equipamentos de Navegação** escolhida. Os equipamentos e instrumentos de navegação de *Rally* permitidos em cada uma das seguintes Modalidades são (equipamentos e instrumentos não citados não são permitidos):

### **I - Modalidade Clássica:**

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

### **II - Modalidade Avançada:**

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

**Parágrafo Primeiro** – O Clube Anfitrião poderá, se assim desejar, incluir 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 e sem pontuarem ou participarem do CBR. Os equipamentos de navegação permitidos nesta modalidade são os mesmo da Modalidade Clássica e não pontuam e nem classificam na Prova.

**Parágrafo Segundo** – O clube anfitrião poderá, se assim desejar, incluir uma modalidade especial, denominada **Modalidade Novatos**, os quais só podem competir na Modalidade Clássica, com o objetivo de distinguir Equipes com pouca ou nenhuma experiência em *Rally* de Regularidade Histórica, mas sempre respeitando o presente Regulamento. Para efeito de CBR, vale como se fosse uma Inscrição normal na Modalidade Clássica.

**Artº 24º** – 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 dos mesmos.

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

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

**Artº 25º** – Em qualquer das Modalidades é expressamente proibido quaisquer formas adicionais de medição de distância, velocidade e tempos, automáticas ou não, como equipamentos de medição laser e sensores de rotação, bem como quaisquer artifícios que permitam tais medições ou aumento de precisão das medições como fitas métricas, elevação do veículo para rotação de rodas ou de odômetro, etc.

## **PROVA DO CBR**

**Artº 26º** – Uma **Prova do CBR** terá duração de um a dois dias, sendo recomendado que não ultrapasse a distância de 350 (trezentos e cinquenta) km rodados por dia, será realizada em rodovias brasileiras abertas e respeitará o Código Nacional de Transito.

**Parágrafo Único** – Mediante aprovação prévia do Regulamento da Prova pela Diretoria Esportiva da FBVA, uma Prova poderá ser parcialmente ou totalmente realizada em rodovias brasileiras fechadas ou circuitos brasileiros fechados (como autódromos).

**Artº 27º** – O **Livro de Bordo da Prova** conterà, para cada dia, todos os horários, trechos, distâncias, velocidades e indicações necessárias para o bom andamento da Prova. O Livro de Bordo será composto basicamente por:

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

**Artº 28º** – o **Horário Oficial da Prova** deve obedecer a hora brasileira, marcada para a cidade de Brasília (Brasil UTC-3, [www.horariodebrasil.org/](http://www.horariodebrasil.org/)) estabelecida pela *Divisão Serviço da Hora (DSHO)* do *Observatório Nacional – Hora Legal Brasileira*: <http://www.horariodebrasil.org>

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

**Artº 29º** – O Livro de Bordo deverá ser disponibilizado em formato eletrônico universal em *site* amplamente divulgado e acessível a todos os participantes pelo menos 48 (quarenta e oito) horas antes da Largada da Prova.

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

**Artº 30º** – Observações relevantes, revisões ou correções de informações do Livro de Bordo poderão ser objeto de informação em **Anexo ao Livro de Bordo** antes da largada da Prova.

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

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

**Artº 31º** – A medição de distância das pernas e dos deslocamentos do Livro de Bordo, será sempre realizada com o mesmo **Equipamento Oficial de Medição e Aferição** (e, se for o caso, sempre com a mesma calibragem e aferição).

**Artº 32º** – Relativamente às pernas:

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

**Parágrafo Único** – Diferentes extensões ou número de pernas poderão ser aceitos mediante aprovação prévia pela Diretoria Esportiva da FBVA.

**Artº 33º** – No Livro de Bordo, o Trecho de Aferição será, preferencialmente em rodovia aberta e no itinerário da Prova, mas obrigatoriamente antes da primeira perna da Prova, e objetiva permitir que as Equipes possam aferir e calibrar o odômetro e o velocímetro.

**Artº 34º** – Cada perna terá **Velocidades Impostas** as quais serão limitadas como segue:

- a) **50 km/h** em estradas vicinais e pequenas, geralmente estradas municipais secundárias (de velocidade máxima de 60km/h por lei);
- b) **80 km/h** em autopista, vias principais federais e estaduais e mesmo secundárias de velocidade por lei 80 km/h (estipulação FIA Anexo K);
- c) **50 km/h**, se houver uma prova em estrada fechada denominada “estágio especial” (*special stages*);
- d) **80 km/h** em circuitos fechados tipo autódromo ou similares.

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

**Parágrafo Segundo** – As velocidades impostas ou sugeridas em qualquer trecho ao longo da Prova sempre respeitará a sinalização indicada bem como todos os limites estipulados pelas autoridade rodoviária ou urbana.

**Artº 35º** – A **Numeração da Equipe** em uma Prova do CBR corresponde à **Ordem de Largada na Prova**, cabendo preferencialmente aos carros mais antigos a numeração mais baixa.

**Parágrafo Primeiro** – Caso o Clube Anfitrião opte por incluir a Modalidade Turismo, as numerações das Equipes desta Modalidade serão as finais e serão as últimas na Ordem de Largada. Com o objetivo de não interferir com o desenvolvimento da Prova, Equipes desta Modalidade não poderão ultrapassar as Equipes das demais Modalidades.

**Parágrafo Segundo** – Numerações e correspondentes ordens de largada poderão não respeitar a antiguidade dos carros caso o Clube Anfitrião opte por valorizar outros objetivos como homenagem a alguma marca de carros ou congregar perfis de participantes, mas sempre mediante aprovação do CTP.

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

**Artº 36º** – Quando da Largada da Prova, a **Largada de cada Equipe** será realizada em **Intervalos de Largada** de 01 (um) minuto, sendo que existe uma correspondência direta entre o Numeração da Equipe e o **Minuto de Largada da Equipe** .

**Parágrafo Único** – Intervalos de largada diferentes de um minuto poderão ser aceitos mediante aprovação prévia pela Diretoria Esportiva da FBVA.

## **PROVA CBR – PONTUAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO E PREMIAÇÃO**

**Artº 37º** – A **Pontuação por Prova** do CBR adotará o **Sistema de Soma de Pontos Perdidos** nos PCs (Postos de Cronometragens) de todas as pernas.

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

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

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

**Artº 38º** – Para cada PC, os **Pontos Perdidos** de uma Equipe correspondem à diferença absoluta em segundos a menor ou a maior, ou seja, **Adiantado** ou **Atrasado**, entre os tempos de passagem real e o ideal.

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

**Artº 39º** – Em uma Prova do CBR, os **Descartes de PCs** se aplicam aos PCs com maior número de pontos perdidos e somente por atrasos. A quantidade de descartes será em função do número de PCs por prova e da modalidade, como segue:

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

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

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

**Artº 40º** – A **Classificação em uma Prova CBR** será por Categoria e, dentro da Categoria, por Equipe em ordem crescente da soma dos pontos perdidos considerando todos os PCs da prova, excluindo-se os PCs descartados.

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

**Parágrafo Segundo** – No caso do Regulamento de Prova prever categorias distintas do CBR, além dos competidores do CBR serem enquadrados nas categorias do Regulamento de Prova, quando da divulgação dos resultados da Prova, deve ser fornecida a apuração dos participantes do CBR nas categorias previstas no CBR.

**Artº 41º** – A Classificação em uma Prova do CBR considerará apenas os competidores que largaram, percorreram todo o roteiro e concluíram a prova por seus próprios meios e nos horários e tolerâncias previstas.

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

**Artº 42º** – O **Vencedor de uma Categoria em uma Prova CBR** será a Equipe que totalizar o menor número de pontos perdidos (desconsiderando os pontos perdidos descartados) e assim sucessivamente para os demais posições da Classificação da Categoria.

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

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

**Parágrafo Terceiro** – Não existirá um **Vencedor Geral de uma Prova CBR** considerando todas as categorias.

**Artº 43º** – Mediante aprovação prévia do Regulamento da Prova pela Diretoria Esportiva da FBVA, uma Prova poderá adotar critérios de Pontuação de Prova não baseados PCs como previstos no presente Regulamento.

**Artº 44º** – A **Premiação de uma Prova CBR** será de responsabilidade do Clube Anfitrião.

**Artº 45º** – Objetivando valorizar a originalidade, a qualidade e o pleno funcionamento dos Carros Clássicos participantes do CBR, bem como propiciar o adequado carácter histórico e cultural do evento, a FBVA atribuirá o **Troféu Destaque da Prova CBR** o qual será restrito ao carro da Equipe efetivamente admitida e que se classificaram na Prova CBR.

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

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

- Diretor Esportivo da FBVA ou seu representante;
- Presidente do Clube Anfitrião ou seu representante;
- Diretor Técnico (ou equivalente) do Clube Anfitrião ou seu representante.

## **CBR – PONTUAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO FINAL E PREMIAÇÃO**

**Artº 46º** – A **Classificação Final do CBR** será por Categoria e, dentro da Categoria, por Equipe em ordem decrescente da soma dos pontos dos seguintes itens:

- a) **Pontuação na Prova Final Obrigatória;**
- b) **Soma das Pontuações das Provas Validadas**, correspondentes às três melhores Classificações em Provas Não Finais, sendo pelo menos duas em unidades federativas Brasileiras distintas;
- c) **Soma da Pontuação por Participação.**

**Parágrafo Primeiro** – Para cada Equipe, classificações em provas e as correspondentes pontuações consideradas são exclusivamente as da Categoria de inscrição atual da Equipe.

**Parágrafo Segundo** – A unidade federativa considerada é a unidade federativa onde será realizada a Largada da Prova.

**Artº 47º** – Uma Equipe será admitida na **Classificação Final do CBR** somente se for:

- a) Classificada na Prova Final Obrigatória; e
- b) Classificada em pelo menos três provas não finais do CBR realizadas em ao menos duas diferentes unidades federativas Brasileiras.

**Artº 48º** – Para as Equipes Classificadas em uma prova do CBR, a correspondente **Pontuação por Prova do CBR** em cada categoria é como segue:

- 1º Lugar: 25 pontos;
- 2º Lugar: 22 pontos;
- 3º Lugar: 19 pontos;
- 4º Lugar: 16 pontos;
- 5º Lugar: 13 pontos;
- 6º Lugar: 11 pontos;
- 7º Lugar: 9 pontos;
- 8º Lugar: 7 pontos;
- 9º Lugar: 6 pontos;
- 10º Lugar: 5 pontos;
- Demais classificados: zero pontos.

**Artº 49º** – Para as Equipes Classificadas em uma prova do CBR, a correspondente **Pontuação por Participação** é fixa de 05 (cinco) pontos e no máximo podem ser consideradas 04 (quatro) participações em um total máximo de 20 (vinte) pontos.

**Artº 50º** – A **Equipe Campeã em uma Categoria CBR** será a Equipe que totalizar o maior número de pontos na Categoria e assim sucessivamente para os demais posições da Classificação Final na Categoria.

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

- a) a Equipe com o maior número de primeiros lugares, considerando todas as provas do CBR que disputou na Categoria, incluindo as provas não validadas;

- b) persistindo o empate, a Equipe com o maior número de segundos lugares, considerando todas as provas do CBR que disputou na Categoria, incluindo as provas não validadas;
- c) e assim sucessivamente;
- d) persistindo o empate, a Equipe melhor classificada na Prova Final Obrigatória.

**Artº 51º** – Não existirá um Campeão Geral CBR considerando todas as categorias.

**Artº 52º** – A **Premiação do CBR** será realizada na Prova Final Obrigatória e contemplará troféus da FBVA para as 03 (três) melhores Equipes classificadas de cada Categoria da Classificação Final do CBR.

## **PATROCINADORES E ADESIVOS**

**Artº 53º** – O **Adesivo das Numerações das Equipes** terão as medidas máxima 30 cm x 30 cm e deve conter obrigatoriamente e em destaque:

- a) Identificação Oficial do CBR;
- b) Identificação Oficial da Prova;
- c) Numeração da equipe.

**Parágrafo Primeiro** – Cada lateral do carro da Equipe participante de Prova do CBR será obrigatoriamente adesivada com a correspondente Numeração da Equipe.

**Parágrafo Segundo** – A critério do CTP, Carros Históricos ou Carros Homenagem poderão ser dispensados da adesivagem numérica, devendo entretanto colocar os adesivos dos patrocinadores.

**Artº 54º** – Para os **Patrocinadores do CBR** ou **Patrocinadores da Prova** as **Medidas Máximas Sugeridas dos Adesivos** serão 44 cm (largura) x 12 cm (altura) e mínimas, 30cm ( largura) X 10cm (altura) , podendo ser agrupado mais de um patrocinador no mesmo adesivo. Ao patrocinador principal da prova as medidas do adesivo será sempre a máxima.

**Parágrafo Primeiro** – No caso de Patrocinadores do CBR/FBVA, é obrigatória a colagem dos correspondentes adesivos nos Carros das Equipes, sob pena de não poder participar da prova.

**Artº 55º** – Para cada carro de uma Equipe será permitido **Patrocinadores da Equipe** limitados a até 03 (três) patrocinadores próprios e identificados na parte superior do para-brisas.

## **PENALIDADES**

**Artº 56º** – A critério do CTP é passível de **Exclusão da Prova CBR** ou **Exclusão do CBR** 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 tenham 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 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 antidesportivos, 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 graves tais como excesso de velocidade.

**Artº 57º** – Além da Vistoria Técnica e Documental prevista no Regulamento do CBR ou no Regulamento da Prova, a critério do CTP, poderão ser realizadas Vistorias Técnicas ou Documentais a qualquer momento da Prova. Se a Equipe não submeter-se a tais vistorias nos tempos estipulados, a critério do CTP, a Equipe é passível de **Exclusão da Prova CBR** ou **Exclusão do CBR**.

**Artº 58º** – Se adesivos obrigatórios forem perdidos ou removidos, acarretará a perda de 5 (cinco) pontos por adesivo.

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

## **ADIAMENTO, INTERRUPÇÃO OU CANCELAMENTO**

**Artº 58º** – A FBVA reserva-se no direito de **Adiar o CBR** ou **Cancelar o CBR** (total ou parcialmente) a qualquer momento, por julgar necessário ou por razões alheias à sua vontade e neste caso, a FBVA não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

**Artº 59º** – No caso de **Adiamento de Prova do CBR** ou **Cancelamento de Prova do CBR** pelo Clube Anfitrião, a FBVA não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

**Artº 60º** – A critério do Diretor Esportivo da FBVA ou seu representante, se durante uma Prova do CBR o presente Regulamento for descumprido, ocorrer situação que comprometa a segurança ou de força maior, a prova poderá ser **Desconsiderada como Prova do CBR** e neste caso, a FBVA não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

**Artº 61º** – No caso de situação grave ou que inviabilize tecnicamente a continuidade da Prova como acidente ou condição climática extrema, a critério do CTP, a prova será considerada **Prova Interrompida** podendo ter o restante do roteiro transformado em **Evento Turístico** ou cancelado.

**Parágrafo Primeiro** – Se pelo menos metade da Prova Interrompida tiver sido realizada, a Prova será considerada como válida para efeito do CBR e os correspondentes pontos da Classificação computados integralmente. Caso contrário (menos de da metade realizada) a Prova não pontuará no CBR. O critério de “metade de prova” será definido em cada caso pelo CTP e deve ser baseado em tempo de prova decorrido, distância percorrida e número de PCs atingidos.

**Parágrafo Segundo** – Em caso de Prova Interrompida a FBVA não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

## **RESPONSABILIDADES**

**Artº 62º** – Toda Equipe participante do CBR, o faz por sua própria conta e risco e assume total responsabilidade penal e civil, por qualquer consequência, acidente ou incidente que porventura venham a causar ou envolver-se de forma direta ou indireta, ao longo de todo o período do Evento, incluindo a Prova, quer com outros participantes, quer com terceiros.

**Artº 63º** – Toda Equipe participante do CBR isenta a FBVA, o Clube Anfitrião e seus membros, os Patrocinadores, Organizadores e Colaboradores da Prova e do CBR, de todas e quaisquer responsabilidades, ônus ou indenizações, por atos diretos ou indiretos, inclusive pelo não atendimento deste Regulamento e outras regras aplicáveis e aqui mencionadas.

**Artº 64º** – Toda Equipe participante do CBR abstêm-se de qualquer recurso judicial por eventuais problemas derivados da organização ou desenvolvimento da Prova ou do Evento.

**Artº 65º** – As Equipes e seus Competidores se responsabilizam exclusivamente por quaisquer danos que possam causar às rodovias ou bens públicos ou privados.

**Artº 66º** – A FBVA e o Clube Anfitrião, não se responsabilizam por acidentes, incidentes ou qualquer avaria causada pelo transporte dos carros durante a Prova ou o Evento, por qualquer via.

## **PROTESTOS**

**Artº 67º** – Protestos de qualquer natureza devem ser formalizados por escrito, devidamente justificados, em até 15 (quinze) minutos depois do anúncio dos resultados (parcial ou total), oral, impresso ou publicação eletrônica (o que ocorrer primeiro), e serem dirigidos ao Diretor de Prova, acompanhados da **Taxa de Protesto** de R\$ 2.000,00 (dois mil Reais) em moeda nacional, para cada Protesto.

**Artº 68º** – Decorridos 15 (quinze) minutos do recebimento do Protesto, se o protesto ou reclamação for procedente e o erro reconhecido pelo CTP, a Taxa de Protesto será devolvida ao reclamante e problema corrigido. Caso contrário, será mantida a situação e o taxa de Protesto não será devolvida.

**Parágrafo Primeiro** As decisões do CTP são de caráter definitivo.

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

## **SIGLAS**

**CBR** – Campeonato Brasileiro de *Rally* de Regularidade Histórica

**CTP** - Comitê Técnico de Prova do CBR

**FBVA** – Federação Brasileira de Veículos Antigos

## **ANEXO**

**Modelo de Ficha de Inscrição de Prova do CBR**

**Marcelo Mantelli** – Diretor Esportivo

**Leandro Mazzocato** – Diretor Esportivo Adjunto

**Roberto Suga** – Presidente

**Juiz de Fora , MG 01/02/2017**