



Federação de Automobilismo de São Paulo
FILIADA A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



RALLY PAULISTA DE VELOCIDADE



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO PAULISTA
DEPARTAMENTO DE RALLY

CAMPEONATO PAULISTA DE RALLY DE VELOCIDADE 2017

REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS

ÍNDICE

CAPÍTULO I – FINALIDADES	3
CAPÍTULO II - CAMPEONATO	3
CAPÍTULO III - CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS E CO-PILOTOS)	4
CAPÍTULO IV - VEÍCULOS ADMITIDOS E HOMOLOGADOS	4
CAPÍTULO V - ITENS DE SEGURANÇA	5
CAPÍTULO VII - REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA	8
CAPÍTULO VIII - INSCRIÇÕES	8
CAPÍTULO IX - IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS	9
CAPÍTULO X – PUBLICIDADE	10
CAPÍTULO XI - VISTORIA, PARQUE FECHADO E APOIOS MECÂNICOS	12
CAPÍTULO XII - LIVRO DE BORDO	14
CAPÍTULO XIII - RECONHECIMENTO DAS SS	16
CAPÍTULO XIV – BRIEFING	17
CAPÍTULO XV - CIRCULAÇÃO	17
CAPÍTULO XVI - CONTROLES	19
CAPÍTULO XVII - DO RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO	22
CAPÍTULO XVIII - RESUMO DAS PENALIZAÇÕES	22
CAPÍTULO XIX - PREMIAÇÃO	22
CAPÍTULO XX– DESEMPATES	23
CAPÍTULO XXI - RECLAMAÇÕES	23
CAPÍTULO XXII - DISPOSIÇÕES GERAIS	24
CAPÍTULO XXIII - CALENDÁRIO 2017	24
APÊNDICE – SINALIZAÇÃO DOS POSTOS DE CONTROLE	25



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

CAPÍTULO I – FINALIDADES

Artigo 1 - A FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO (FASP) realizará o CAMPEONATO PAULISTA DE RALLY DE VELOCIDADE 2017 será regido pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelo Regulamento FIA de Rally, pelo Código Desportivo do Automobilismo 2017 e pelo presente REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS, em casos omissos a este Regulamento será seguido o do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2017.

Artigo 2 - Caberá à FASP, a elaboração e a emissão de adendos a este regulamento, além de sua interpretação oficial.

CAPÍTULO II - CAMPEONATO

Artigo 3 - O Campeonato Paulista de Rally de Velocidade estará aberto a todos os pilotos e co-pilotos (navegadores) brasileiros devidamente filiados à CBA, e estrangeiros devidamente licenciados pela entidade automobilística oficial de seu país de origem, com autorização da FASP.

Artigo 4 - O campeonato será disputado em 06 (seis) ETAPAS.

Artigo 5 - Para uma categoria ser validada e para que o concorrente tenha para si atribuídos seus pontos na ETAPA, deverá haver um número mínimo de 3 (três) veículos na categoria que participem efetivamente da largada na ETAPA.

Parágrafo único: Se em uma categoria o número mínimo de 3 (três) veículos inscritos não for atingido, o(s) concorrente(s) da mesma poderá (ão) participar da ETAPA se classificando na categoria imediatamente acima. Para efeito de pontuação no Campeonato, valerão os pontos obtidos na categoria em que tiver se classificado. Isto não quer dizer que possa ser cumulativo, ou seja, acumular uma categoria com outra (exemplo: se o concorrente tiver se classificado em 7º lugar na categoria imediatamente acima da sua, ele terá os 2 (dois) pontos obtidos computados na sua categoria). Exceto para a categoria RC2, que receberão os pontos independente do número de inscritos. As demais categorias disputarão somente a premiação da prova ou a critério da FASP.

Artigo 6 - O campeonato somente será válido se forem realizadas, no mínimo, 4 (quatro) etapas completas, e cada etapa só terá validade se pelo menos cinco veículos tiverem largado na primeira SS.

Artigo 7 – Somente haverá critério de descarte N-1 se forem realizadas 6 (seis) ou mais etapas no Campeonato, podendo o competidor utilizar como descarte etapa em que não participou.

Artigo 8 - O Campeonato Paulista de Rally de Velocidade será disputado por pilotos e co-pilotos individualmente, respeitados seus grupos e classes.

Parágrafo primeiro: Somente fará jus ao título de Campeão Paulista de Rally de Velocidade 2017, o concorrente inscrito nas categorias existentes, que tiver disputado no mínimo 50% das provas realizadas, a participação só será considerada se o concorrente tiver largado. As demais categorias disputarão somente a premiação da prova ou a critério dos Comissários da FASP.

Parágrafo segundo: Não haverá campeonato por equipes.

Parágrafo terceiro: Aos pilotos e co-pilotos individualmente classificados em cada ETAPA, serão atribuídos os pontos abaixo, de acordo com o seu posicionamento no resultado final, em suas respectivas categorias:

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º	10	6º	03
2º	08	7º	02
3º	06	8º	01
4º	05	Vencedor da última SS	01
5º	04		

Parágrafo quarto: A última ETAPA do Campeonato terá peso de 1,5 ou seja serão atribuídos os pontos indicados acima acrescidos de 50% (cinquenta por cento), caso esta ETAPA não seja realizada esta pontuação não será considerada.

Parágrafo quinto: O vencedor da última SS válida de cada ETAPA em sua categoria receberá 01 (um) ponto extra de bonificação a ser acrescida na pontuação da prova.

Parágrafo sexto: Serão declarados Campeões Paulistas de Rally de Velocidade 2017, os concorrentes enquadrados no parágrafo primeiro deste artigo, que obtiverem a maior soma de pontos em suas categorias, considerando o descarte do pior resultado, conforme previsto no art. 7 deste regulamento.

Artigo 9 - Para efeito de pontuação nas ETAPAS deverá ser considerado:

- I - Se forem cumpridos menos de 1/3 da distância programada das SS, não haverá pontuação;
- II - Se forem cumpridos entre 1/3 e 2/3 da distância programada das SS, serão considerados 50% dos pontos;
- III - Cumpridos acima de 2/3 da distância programada das SS, a pontuação será integral.

Parágrafo primeiro: Somente fará jus da pontuação na última etapa para efeitos de premiação no final do campeonato o competidor que houver participado de pelo menos duas Etapas antes desta, na mesma Categoria..

Parágrafo segundo: no caso de não ocorrer a hipótese acima descrita, somente para efeito de pontuação no campeonato, os pontos deste competidor serão atribuídos ao competidor que terminar na posição imediatamente posterior, e assim sucessivamente.

Artigo 10 - Não haverá classificação geral no campeonato.

CAPÍTULO III - CONCORRENTES ADMITIDOS (PILOTOS E CO-PILOTOS)

Artigo 11 - Os termos "concorrente", "piloto", "co-piloto" e "tripulação" ficam assim oficialmente definidos:

- I - Concorrente: toda pessoa física inscrita em uma competição, portador de licença concedida pela CBA.
- II - Piloto: pessoa física responsável pela condução do veículo, devendo ser portadora de Cédula Desportiva Automobilística concedida pela CBA e da Carteira Nacional de Habilitação.
- III - Co-piloto (navegador): pessoa física inscrita como segundo da tripulação de um veículo, devendo ser portadora da Cédula Desportiva Automobilística concedida pela CBA, e podendo ser o segundo condutor, desde que habilitado com a Carteira Nacional de Habilitação.
- IV - Tripulação: quando a referência disser respeito ao piloto e ao co-piloto, juntos.

Parágrafo único: Na falta de especificação, o piloto passa a ser também, automaticamente, o concorrente.

CAPÍTULO IV - VEÍCULOS ADMITIDOS E HOMOLOGADOS

Artigo 12 – Este item será seguido na íntegra o regulamento do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade de 2017, inclusive seus adendos.

Parágrafo Primeiro: Será acrescentada a categoria RC4 Light que será aberta a todos os pilotos, desde que não tenham sido campeões ou vice-campeões, na Copa Peugeot de Rally de Velocidade, campeões ou vice-campeões do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade e os campeões regionais ou estaduais de Rally de Velocidade em quaisquer categorias que tiverem conquistado este título.

Parágrafo segundo: Os pilotos campeões do Campeonato Paulista de Rally de Velocidade na categoria RC4 Light, não poderão mais participar desta categoria.

CAPÍTULO V - ITENS DE SEGURANÇA

Artigo 13 - Todos os veículos deverão estar equipados com dispositivos de segurança obrigatórios, prescritos no art. 253 do Anexo "J" do CDI da FIA, em especial os mais importantes a seguir relacionados:

- I - Travas de segurança nos capôs;
- II - Sistema anti-chamas completo;
- III - Instalação de chave geral interna e externa, para todos os grupos;
- IV - Uso de bancos de competição homologados FIA ou CBA, dentro do prazo de validade;
- V - Uso de cintos de segurança homologados FIA ou CBA, dentro do prazo de validade;
- VI - Instalação do arco de segurança com desenho e especificações de acordo com o anexo "J" (Santo Antônio);
- VII - Uso de capacetes homologados FIA;
- VIII - Obrigatório uso de películas de transparência nos vidros laterais e traseiro, conforme leis de trânsito;
- IX - Obrigatório levar uma bandeira amarela no tamanho de 50 x 50 cm dentro do veículo de competição, para sinalização em caso de acidente.

Parágrafo único: É altamente recomendada a utilização de dispositivo de segurança tipo "Hans" ou de protetor cervical.

CAPÍTULO VI - CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DAS PROVAS

Artigo 14 - As ETAPAS deverão ter seus percursos definidos segundo os critérios abaixo:

- I - Apresentar sensíveis dificuldades, de modo a valorizar desportivamente a perícia dos pilotos e o desempenho dos veículos.
- II - Facilitar o reconhecimento do percurso por concorrentes de outros Estados, que não disponham de muito tempo para fazê-lo.
- III - Ter o seu percurso localizado o mais próximo possível de centros urbanos, e possuir facilidades de acessos de preferência independentes, de modo a permitir a maior afluência de público, sem a provocação de indesejáveis atrasos.
- IV - Facilitar o fechamento das estradas pelas forças policiais.
- V - Embora respeitando o contido no inciso I, os percursos deverão ser definidos visando menor quebra ou paralisações de concorrentes, ou seja, deverão ser escolhidos preferencialmente os de pisos bons.

Artigo 15 - Uma PROVA compreende um roteiro cujo percurso é dividido em trechos de DESLOCAMENTOS e trechos de SS, coincidindo sempre o final de um com o início do outro, sucessivamente.

Artigo 16 - Define-se trecho de DESLOCAMENTO como a distância a ser percorrida entre dois Controles

Horários (CH).

Artigo 17 - As SS ("special stages") correspondem aos trechos cronometrados a serem percorridos no menor tempo possível pelos concorrentes para fins de classificação. Também podem ser chamados de PE (Percurso Especial) ou de PC (Percurso Cronometrado).

Artigo 18 - As ETAPAS deverão obedecer às seguintes características técnicas:

- I - Distância total das SS superior a 60 km e inferior a 150 km em cada ETAPA.
- II - Poderão começar na sexta-feira e deverão terminar no domingo até as 18:00 horas. Caso haja feriado na semana, estes horários poderão ser modificados com anuência da FASP.
- III - A ETAPA que coincidir com o Campeonato Brasileiro, poderão ser alteradas conforme suas características.

Parágrafo único: A ETAPA que coincidir com o Campeonato Brasileiro, poderão ser alteradas conforme suas características.

Artigo 19 - Cada SS deverá ter no mínimo 3 km (tres quilômetro) e no máximo 35 km (trinta e cinco quilômetros) de extensão.

Parágrafo primeiro: Para as SS serão admitidas velocidades médias máximas de 132 km/h, que se atingidas, impedirão a inclusão desta mesma SS para PROVAS futuras realizadas no mesmo local.

Parágrafo segundo: O piso do percurso das SS deverá ser de terra. No caso do piso ser de terra e asfalto, a SS poderá ou não ser precedida de um APOIO MECÂNICO de, no mínimo, 20 (vinte) minutos.

Artigo 20 - Nenhuma SS poderá ser repetida no mesmo sentido na mesma ETAPA por mais de 4 (quatro) vezes.

Parágrafo primeiro: Cada ETAPA deverá ter no mínimo 2 (duas) SS diferentes.

Parágrafo segundo: Somente poderá ser incluída na PROVA uma SS que tenha sentido contrário a uma outra dessa mesma PROVA, se forem programados horários específicos para o reconhecimento das mesmas.

Artigo 21 - As SS deverão ser realizadas em estradas rigorosamente fechadas ao trânsito normal, devendo esse fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Além disso e dentro da idéia de realizar PROVAS com a máxima segurança, obrigam-se os organizadores a providenciar médicos e ambulâncias na largada de cada SS.

Parágrafo unico: Os organizadores poderão disponibilizar guinchos para atenderem aos eventuais acidentes, na largada de cada SS, sem custo adicional para o concorrente e removê-los até no máximo 20 km fora da especial. Acima disto o veículo rebocado deverá ser deixado em lugar seguro (posto de combustível, oficina, casa com telefone, etc.).

Artigo 22 - Os tempos fornecidos para o percurso de trechos de DESLOCAMENTO, ou seja, entre dois controles horários, não poderão corresponder a médias de velocidades superiores às previstas nas normas de trânsito locais.

Artigo 23 - Será obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre os controles e a direção da PROVA. Este sistema poderá ser de rádio (PX ou PY), ou telefonia celular, de acordo com as características da região onde a PROVA estiver sendo desenvolvida, sem o qual a mesma não poderá ser realizada.

Artigo 24 - Será obrigatório o fechamento e a abertura do percurso utilizado na PROVA com os carros "ZERO", que deverão estar sempre identificados com os adesivos oficiais do evento:

1º - um carro com bandeira vermelha, destinado à liberação do percurso da SS aos concorrentes.

2º - um carro "Vassoura" com bandeira verde, destinado à liberação do percurso ao público e recolhendo os competidores / carros quebrados.

Artigo 25 - Deverão estar presentes em cada ETAPA, um comissário técnico e dois comissários desportivo da FASP. Esses comissários deverão acompanhar, atenta e criteriosamente, todo o desenrolar da PROVA. Um dos comissários desportivo da FASP será o presidente do colegiado de comissários da PROVA, e o comissário técnico será responsável pelas vistorias técnicas nos veículos concorrentes.

Parágrafo único: Os custos e despesas relativos aos comissários desportivo e técnico deverão ser pagos pela ENTIDADE ORGANIZADORA, responsável pela PROVA.

CAPÍTULO VII - REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA

Artigo 26 – A ENTIDADE ORGANIZADORA da PROVA deverá enviar à FASP o regulamento particular, no prazo mínimo de 30 (trinta) dias antes da data prevista de sua realização, sob pena de não ser autorizada a realização da mesma.

Artigo 27 - O regulamento particular deverá ser assinado pela organização, e apresentar pelo menos as seguintes informações:

- I - Nome da PROVA e data de realização;
- II - Organizador, patrocinadores, colaboradores;
- III - Diretor de PROVA e comissão organizadora, além das autoridades da PROVA;
- IV - Inscrições: prazo, locais, datas, horários, valores;
- V - Programação da ETAPA contendo datas, locais, mapas, horários, largada e chegada, reagrupamentos, parques e vistoria prévia, 2ª vistoria e vistoria final;
- VI - Roteiro detalhado e mapa da PROVA, indicando as SS, quilometragem e horários, que poderão ser alterados em casos de força maior, com autorização da FASP;
- VII - Informação do local padrão de aferição dos cronômetros (opcional);
- VIII - Locais de interesse para o público (opcional);
- IX - Hotel da PROVA (preço da diária) e outras alternativas;
- X - Premiação (local e hora);
- XI - Outras informações pertinentes ao bom desenvolvimento da PROVA.

Artigo 28 - Um representante da FASP poderá verificar o roteiro da PROVA com antecedência mínima de 15 dias da sua realização, e poderá aprovar ou não a sua realização.

Parágrafo único: As despesas de viagem, alimentação e hospedagem destes membros serão custeadas pelo organizador do evento.

Artigo 29 - Todas as alterações ou complementações ao regulamento particular da PROVA deverão ser efetuadas através de adendos datados e numerados, cuja entrega aos concorrentes deverá sempre ser protocolada em documento específico assinado pelos concorrentes, inclusive decisões tomadas no briefing.

CAPÍTULO VIII - INSCRIÇÕES

Artigo 30 - As inscrições deverão ser encerradas impreterivelmente uma hora antes da primeira vistoria técnica prevista na programação divulgada através do regulamento particular, devendo o organizador publicar a lista oficial de inscritos até 01 (uma) hora antes da largada oficial do 1º carro ou no Briefing, com a especificação das classes, grupos e categorias em que estiverem enquadrados os veículos. Depois

de publicada a lista oficial de inscritos, somente os comissários desportivos poderão autorizar novas inscrições.

Artigo 31 – Valores a ser pago no ato da inscrição:

I - A inscrição terá seu valor mínimo de R\$ 1.100,00 e o seu valor máximo de R\$ 1.500,00 (hum mil e quinhentos reais) referentes à ENTIDADE ORGANIZADORA;

II - Valor referente ao seguro da prova;

Parágrafo primeiro: Fica a critério do organizador conceder descontos no valor das inscrição que for efetuada com antecedência.

Parágrafo segundo: No caso de PROVA coincidente com o Campeonato Brasileiro, o valor da taxa de inscrição poderá ser diferenciado.

Parágrafo Terceiro: Estes valores deverão constar do regulamento particular de cada etapa..

Artigo 32 - Somente serão considerados inscritos os concorrentes que até a data limite tenham preenchido todos os dados da ficha de inscrição, e tenham pago efetivamente a taxa de inscrição e o seguro. O valor do seguro de responsabilidade civil contra terceiros será determinado na forma da lei.

Artigo 33 - A ENTIDADE ORGANIZADORA poderá recusar uma inscrição, desde que justifique formalmente os motivos para tal, e que tenha a anuência da FASP.

Artigo 34 - A devolução da taxa de inscrição será obrigatória quando não for realizada a PROVA ou em face de recusa da inscrição. A devolução em outras circunstâncias ficará a critério do organizador, com anuência da FASP.

Artigo 35 - A substituição de um membro da dupla inscrita só poderá ocorrer até o início da vistoria técnica, por motivo de força maior, e expressamente autorizada pelo diretor da PROVA, com anuência do comissário desportivo.

Artigo 36 - A substituição do veículo até 3 (três) horas antes da largada da PROVA será permitida, desde que o veículo passe pela vistoria técnica prevista para antes do PARQUE FECHADO inicial, mediante o pagamento de multa de 01 (uma) UP.

Artigo 37 - Os tripulantes de cada veículo não poderão revezar-se na pilotagem do mesmo.

CAPÍTULO IX - IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

Artigo 38 - A organização de cada PROVA deverá fornecer aos concorrentes os adesivos com os números de identificação dos veículos. Estes números deverão ser padronizados conforme o Campeonato Paulista de Rally de Velocidade.

Artigo 39 - Os veículos deverão ostentar números de identificação que serão fornecidos pela organização para a primeira etapa, conforme a classificação obtida no Campeonato Paulista do ano anterior ou em atendimento à solicitação prévia e por escrito do concorrente, desde que o número não apresente impedimento. A partir da segunda etapa, e por todo o campeonato, essa responsabilidade dos adesivos com os numerais será de cada concorrente, e a ordem numérica dos carros não corresponderá obrigatoriamente à ordem de largada, que será definida conforme determina o art. 65 deste regulamento. Estes números de identificação deverão ser colocados nos vidros laterais traseiros do veículo. Eles deverão medir no mínimo 30 (trinta) cm de altura por 7 (sete) cm de traço. Deverão ser confeccionados em

material auto-adesivo, de modo a facilitar a identificação dos concorrentes.

Artigo 40 - Os veículos de competição deverão ter a identificação da tripulação apresentada de conformidade com as normas da FIA:

Parágrafo único: Deverão constar abaixo do número de identificação, nos vidros laterais traseiros: O sobrenome ou apelido + tipo sanguíneo, escritos com traço de 1,5 cm de largura por 6,0 cm de altura na cor branca (exemplo: bandeira / H. Silva / A+).

Artigo 41 - A relação dos números de cada concorrente inscrito deverá ser divulgada em boletim oficial, na data anterior à do início de cada PROVA, incluindo nessa ocasião também os concorrentes não ranqueados.

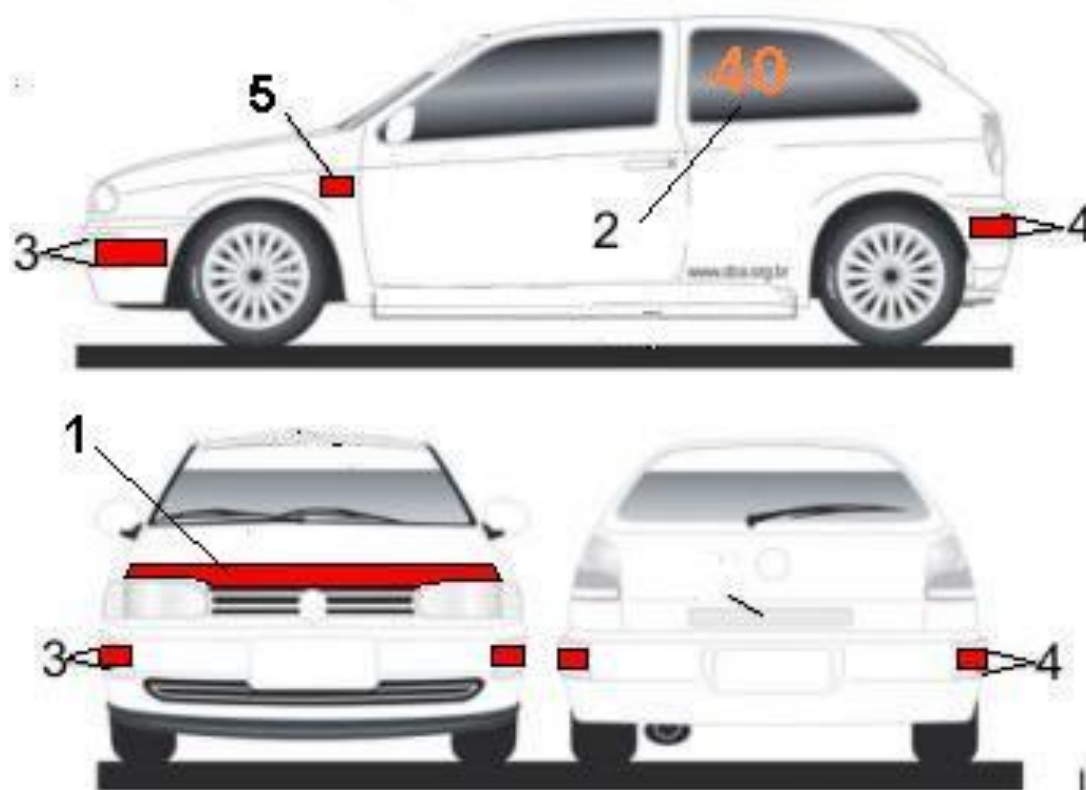
Artigo 42 - Todos os concorrentes que participaram do Campeonato Paulista de Rally de Velocidade 2017 têm o direito de manter a mesma numeração neste ano. Se houver intenção de mudança da numeração, os direitos dos demais concorrentes deverão ser respeitados, e o bom senso deverá imperar acima de tudo exceto na Etapa do Brasileiro.

CAPÍTULO X – PUBLICIDADE

Artigo 43 - A fixação dos adesivos oficiais dos patrocinadores e colaboradores da PROVA é obrigatória, sob pena do concorrente não ser aprovado na vistoria prévia. A obrigação da fixação dos adesivos deverá ser cumprida pelos organizadores e concorrentes, que deverão respeitar os locais adequados e as disposições deste regulamento. A organização da PROVA poderá identificar os veículos de imprensa e os de apoio mecânico (auxílio), e o uso desta será obrigatório sob pena de não poderem circular nas áreas do evento.

Artigo 44 - Deverão ser reservados nos veículos, os seguintes espaços livres para o organizador da PROVA:

- I - Os vidros laterais traseiros, onde serão fixados números de identificação e nome dos tripulantes de acordo com o art.42 deste regulamento; (nº 2 da figura);
- II - No capô dianteiro, com área de 35 x 20cm (marca da PROVA);
- III - No capô dianteiro, faixa de 25 cm de altura x largura do capô, imediatamente acima da grade (nº1 da figura) dianteira do veículo, onde serão afixados os adesivos dos patrocinadores da prova;
- IV - Polainas dos pára-choques, dianteiro e traseiro, espaço de 10 x 25 cm onde serão afixados adesivos dos patrocinadores da prova. (nº 3 e nº 4 da figura);
- V - Logomarca da FASP (nº 5 da figura), se fornecido pela mesma;
- VI - Testeira no pára-brisa dianteiro (conforme desenho abaixo)



Artigo 45 - A constatação da falta de publicidade durante ou no final da PROVA implicará em multa no valor de até 2 (duas) vezes o valor da inscrição, para cada área faltante, em separado.

Parágrafo único: Caso o(s) adesivo(s) tenha(m) caído por motivos outros como chuva, barro, etc..., o concorrente deverá informar à organização que deverá lhe fornecer outro(s) para substituição imediata.

Artigo 46 - Caso o concorrente seja patrocinado por uma empresa com marca conflitante com a de um dos patrocinadores da PROVA, ele poderá ser dispensado de fixar a publicidade que venha a representar conflito, desde que apresente o contrato de patrocínio desta empresa e efetue o pagamento da taxa extra, correspondente ao valor da taxa de inscrição da PROVA, por cada marca conflitante.

CAPÍTULO XI - VISTORIA, PARQUE FECHADO E APOIOS MECÂNICOS

Artigo 47 – Este item será seguido na íntegra o regulamento do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade de 2017, inclusive seus adendos.

CAPÍTULO XII - LIVRO DE BORDO

Artigo 48 - O percurso de uma PROVA deverá estar todo descrito no livro de bordo que é parte integrante do regulamento da PROVA, no qual deverão constar as informações a seguir relacionadas, sempre de conformidade com a folha padrão:

- I - O livro de bordo deverá contar com folhas dotadas das seguintes informações:
 - a) Programa da PROVA;

- b) Autorização da FASP para a realização da mesma;
 - c) Comissão organizadora, inclusive os comissários;
 - d) Mapas do roteiro da PROVA;
 - e) Pontuação do Campeonato, com exceção da 1ª PROVA do ano (opcional);
 - f) Nome e recordes das SS, quando estabelecidos em edições anteriores da mesma PROVA (opcional);
 - g) Legenda dos sinais e símbolos contidos e utilizados em todo o livro de bordo;
 - h) Indicação de um trecho para aferição dos hodômetros (opcional);
 - i) Tabela de Marcha, contendo: nº do setor; CH (controle horário); nº da SS, descrição (nome da SS em questão e da SS subsequente); distância (km) do DESLOCAMENTO; distância (km) da SS, distância (km) total; tempo do setor; média do setor (km/h); atraso máximo do setor; horário de largada do 1ª carro; distâncias totais (SS, DESLOCAMENTO, PROVA); tempo total da PROVA;
 - j) Tabela em branco na última página, para os concorrentes anotarem seus tempos e os de seus concorrentes;
 - k) O verso da capa do livro de bordo deverá conter um "OK" na cor verde e o anverso da contra capa, uma cruz na cor vermelha;
 - l) Hospitais que serão utilizados para o atendimento de emergência, com localização, telefones e convênios.
- II - A montagem do livro de bordo deverá ser feita em papel de gramatura 75 ou superior, nos tamanhos carta ou A4 ou ½ ofício, permitindo uma abertura de 360 graus, e de encadernação resistente a numerosas manipulações.
- III - Cada página do livro de bordo deverá ocupar apenas o anverso de cada folha.
- IV - A apresentação escrita de cada página deverá ser suficientemente livre para que os concorrentes possam inserir suas próprias marcações.
- V - O livro de bordo deverá ser confeccionado todo graficamente, em software do tipo planilha eletrônica, com exceção dos desenhos, que poderão ser feitos a mão-livre.
- VI - Todas as folhas devem ser paginadas, a partir do CH 01 até o último CH em ordem crescente.
- VII - Todas as folhas deverão possuir um cabeçalho com todas as indicações pertinentes aos percursos de DESLOCAMENTOS e SS.
- VIII - O cabeçalho deverá ser apresentado conforme descrição a seguir: página, nº da SS, nº do CH, nome da SS, setor, distância (km) da SS, do DESLOCAMENTO e total do setor, tempo determinado do setor, velocidade média do setor e atraso máximo do setor;
- IX - Abaixo do cabeçalho, deverá conter a descrição das referências significativas existentes no roteiro da prova e respectivas medições, apresentada em 5 (cinco) colunas da seguinte forma:
- a) Na 1ª coluna: distância total progressiva acumulada;
 - b) Na 2ª coluna: distância parcial entre informações;
 - c) Na 3ª coluna: direção (desenho da estrada);
 - d) Na 4ª coluna: informações;
 - e) Na 5ª coluna: distância total regressiva;
- X - Cada página deverá conter sempre seis quadros de medição, além dos 02 (dois) cabeçalhos.
- XI - O sentido da leitura será sempre de cima para baixo.
- XII - Cada informação de medição será numerada e separada da subsequente por um traço horizontal (a medição será reiniciada em 0,00 a cada novo controle horário, ou seja, cada trecho começará em nova página).
- XIII - As medições relativas a referências localizadas a menos de 200 metros da anterior poderão figurar sem o traço de separação entre si.
- XIV - A coluna relativa à direção poderá ser desenhada à mão-livre ou graficamente, em código tulipa,

indicando o roteiro e a referência numerada e complementada por indicações descritas na coluna referente às informações.

- XV - O ponto de origem de cada desenho (tulipa) deverá estar sempre situado em sua parte inferior.
- XVI - Na configuração do desenho (tulipa), a espessura do traço indicativo da direção deverá ser reforçada em relação à espessura dos demais traços.
- XVII - Em cada controle horário de largada, de chegada, de SS, de PARQUE FECHADO ou de controle de passagem, deverá ser reproduzida a sinalização de controle do rally (placas) tal como figuram no CDI (vide Apêndice), e indicada com precisão a referência física desses controles (ex.: casa, árvore, poste, caixa d'água, etc.).
- XVIII - Para as SS, os quadros de medição desde a bandeira de largada (LSS) até a bandeira de chegada (CSS) deverão ser ressaltadas por um traço mais reforçado entre as colunas direção e informações. Esse traço deverá ser texturizado, indicando os diversos tipos de pisos durante a SS. Para tal, deverá ser criado um padrão de textura específico para cada tipo de piso (saibro, cascalho, arenoso, etc.);
- XIX - Toda indicação escrita que puder ser visualizada na estrada, figurará na coluna de Informações, contornada por bordas (ex.: dísticos de postos de abastecimento, placas de sinalização de trânsito, supermercados, etc.).
- XX - Os sinais de trânsito reproduzidos na coluna de informações deverão ter sua localização repetida no desenho da estrada do lado em que se encontrar - direito ou esquerdo ou no interior da rotatória, etc.
- XXI - Todas as placas de sinalização de trânsito que indiquem mudança de direção existente na estrada deverão ser enquadradas com uma seta, se a mudança de direção indicada for no sentido da PROVA.
- XXII - As placas de sinalização de trânsito que servirem de referência, mas que não corresponderem ao roteiro da PROVA, figurarão enquadradas e barradas com um traço diagonal.
- XXIII - Os pontos de exclamação deverão ser usados para indicar atenção (um ponto), muita atenção (dois pontos) ou perigo (três pontos).
- XXIV - Todas as pontes, mata-burros e escolas, deverão ser sinalizadas no livro de bordo.
- XXV - Os pontos de referência mais relevantes deverão ser bem destacados (ex: placa de entrada de cidade, etc).
- XXVI - As mudanças de pavimento (de asfalto para terra, de terra para asfalto) deverão estar assinaladas por traço duplo ou texturizado de linha vertical central.
- XXVII - Em PROVAS noturnas, as indicações deverão ser visíveis com a luz dos faróis, bem como a sinalização de controles da PROVA.
- XXVIII - Os percursos paralelos ou de ligação deverão estar indicados.
- XXIX - O melhor tempo alcançado para a SS em edições anteriores da PROVA poderá estar indicado no livro de bordo.
- XXX - Todas as sugestões quanto à elaboração dos livros de bordo serão examinadas pelo Departamento de Rally da FASP.
- XXXI - O livro de bordo deverá estar pronto e disponível para os concorrentes no máximo até 09:00 do sábado, data da vistoria técnica, na secretaria mencionada no regulamento particular.

CAPÍTULO XIII - RECONHECIMENTO DAS SS

Artigo 49 - Será permitido o reconhecimento (ou levantamento) do roteiro da PROVA conforme programa publicado, desde que respeitadas as normas de trânsito pertinentes.

Artigo 50 – Os concorrentes deverão fazer o reconhecimento dos trechos onde se realizará a PROVA

dentro do horário constante do regulamento particular.

Parágrafo único: É proibida a utilização do veículo de competição, mesmo que descaracterizado como tal, para efetuar este reconhecimento.

Artigo 51 – A velocidade máxima permitida no reconhecimento é de 60 (sessenta) km/h ou menor quando assim sinalizado no local. É proibido aos concorrentes trafegarem em velocidade incompatível com o trecho, causando com essa atitude a insegurança de terceiros.

Parágrafo único: O concorrente surpreendido nessa atitude pela organização da PROVA poderá ser penalizado até com a desclassificação/exclusão, e ainda estará sujeito às demais sanções previstas no CDA.

Artigo 52 - A organização da PROVA poderá oferecer um trecho de uma SS de, no mínimo, 1,5 km (um quilômetro e quinhentos metros) onde, em horário e ordem previamente divulgados, será permitido o teste dos veículos de competição ("SHAKEDOWN"). Esse trecho estará fechado e deverá estar coberto por todas as medidas de segurança necessárias para a realização de uma SS. As tripulações e veículos deverão utilizar todos os equipamentos de segurança previstos neste regulamento, incluindo macacão e capacete.

CAPÍTULO XIV – BRIEFING

Artigo 53 - Antes do início da prova, a organização poderá fazer um “briefing” com a presença obrigatória de pelo menos um membro de cada dupla, a fim de apresentar, alertar e/ou discutir diversos aspectos da prova de natureza técnica, promocional, segurança, etc. Poderão ser dados avisos de caráter geral, informadas alterações no regulamento particular da prova, bem como tomadas decisões que necessitem da anuência de todos ou da maioria dos concorrentes.

Parágrafo único: Será obrigatória a lista de presença no briefing.

CAPÍTULO XV - CIRCULAÇÃO

Artigo 54 - A ordem de largada das PROVAS será definida da seguinte forma:

- I - De acordo com a classificação do campeonato, respeitada a divisão por categorias. Na primeira prova do campeonato poderá haver um “super prime” para definição da ordem de largada ou poderá ser adotada a classificação do ano anterior. Casos omissos serão decididos pela comissão organizadora, com anuências dos comissários desportivos.
- II - Para pilotos que não constem da classificação anterior, sua posição de largada será de acordo com o resultado obtido na “super prime” ou, a critério dos comissários.
- III - A organização poderá promover, objetivando fins promocionais, um “super prime” antes do início da primeira SS da PROVA, com distância não inferior a 800 metros. O tempo nela obtido poderá ser somado ao das SS da PROVA, conforme definido pela organização da prova e previamente comunicado aos concorrentes. Será obrigatória a participação dos concorrentes desde que especificada no regulamento particular.

Parágrafo único: Quando o concorrente não participar do "super prime", ele poderá ser penalizado com multa, a critério dos comissários desportivos.

- IV - Qualquer classe ESPECIAL ou concorrentes locais não inscritos na ETAPA do Campeonato Paulista deverão obrigatoriamente largar sempre após todos os concorrentes participantes do campeonato, em todas as PROVAS.

Artigo 55 - O intervalo entre os concorrentes deverá ser de 2 (dois) minutos entre os 20 (vinte) primeiros e, a critério da organização da PROVA, de 1 (um) ou 2 (dois) minutos entre os demais, desde que seja respeitado o mesmo intervalo entre os concorrentes de uma mesma categoria.

Parágrafo único: No caso de um piloto ter prioridade FIA, CODASUR ou CBA, em qualquer classe em que estiver participando e o mesmo não estiver entre os 20 (vinte) primeiros, deverá ser sempre respeitado o intervalo de 2 (dois) minutos em relação ao veículo que o precede.

Artigo 56 - Nas PROVAS realizadas em piso de asfalto, o intervalo poderá ser de 1 (um) minuto.

Artigo 57 - Será expressamente proibido o trânsito de carros de apoio nos trechos das SS, nos horários de fechamento determinados pelas autoridades policiais, sob pena de desclassificação/exclusão do veículo que o mesmo representar. Para o livre trânsito dos carros de apoio, respeitando a restrição acima, os concorrentes deverão identificá-los, bem como aos seus ocupantes, assumindo inteira responsabilidade pelos seus atos em relação ao desenvolvimento da PROVA.

Artigo 58 - Os concorrentes deverão obedecer rigorosamente o roteiro (sentido da PROVA) descrito no livro de bordo, mesmo nos DESLOCAMENTOS, sob pena de punição, bastando para tal o testemunho de uma autoridade nomeada pela organização da PROVA, e chancelada pelos comissários desportivos.

Parágrafo único: Os concorrentes não poderão em hipótese alguma se deslocar fora do roteiro do livro de bordo e em sentido contrário ao da PROVA, ou de marcha-ré, inclusive no CH de chegada. Andar em sentido contrário das especiais ou dar marcha-ré no controle horário será punido com a desclassificação/exclusão sumária, conforme o CDI da FIA.

Artigo 59 - Cada veículo deverá ser tripulado exclusivamente pelo piloto e co-piloto. A falta de um dos dois competidores ou a presença de uma terceira pessoa resultará na desclassificação/exclusão sumária do concorrente, salvo em caso de transporte de pessoa ferida, se devidamente comprovado.

Artigo 60 - Em caso de acidente, a tripulação do veículo acidentado será obrigada, na medida do possível, a sinalizar a gravidade da situação aos próximos três primeiros concorrentes.

Parágrafo primeiro: Utilizar a bandeira amarela, colocando-a sempre que possível 50 metros antes, no mesmo lado do veículo acidentado ou parado.

Parágrafo segundo: Os três primeiros concorrentes sinalizados deverão tomar atitude apropriada de socorro para o momento.

Parágrafo terceiro: Aos concorrentes que porventura necessitaram prestar socorro, será outorgado o melhor tempo de sua categoria.

Artigo 61 - No caso de uma Prova Especial ser interrompida ou parada definitivamente, qualquer que seja o motivo, aos concorrentes que tiverem partido e que forem impedidos de continuar, assim como aos que não tiverem largado, será outorgado o melhor tempo obtido pelo concorrente nesta Prova Especial, caso ela seja repetida, no mesmo dia.

Em caso contrário, ou seja, se a Prova Especial não for repetida no mesmo dia, ficará valendo o tempo de acordo com as normas abaixo:

- I - Para os veículos que não puderem largar ou tiverem largado na Prova Especial e forem impedidos de continuar, será atribuído o tempo obtido pelo melhor concorrente de sua categoria que houver concluído normalmente a Prova Especial em questão.
- II - Para o veículo que não tiver nenhum representante em sua categoria com tempo marcado, o concorrente ficará com o pior tempo da categoria imediatamente superior à sua que houver concluído normalmente a Prova Especial em questão.

61.1 - Estas normas também se aplicam aos concorrentes que pararem na Prova Especial para prestar socorro a outro concorrente, desde que comprovado pela Organização da prova.

61.2 - Para os veículos que tiverem largado antes da interrupção e tiverem conseguido concluir a Prova Especial, serão computados normalmente os seus tempos.

61.3 - Todo concorrente responsável ou corresponsável pela parada de uma Prova Especial, será punido com o acréscimo de 03 (três) minutos ao seu tempo de prova.

61.4 - No caso de uma Prova Especial ter sido interrompida, seja por que motivo for, o seu reinício só poderá ocorrer até a um máximo de 30 (trinta) minutos após o momento exato da sua interrupção.

Decorridos mais de 30 (trinta) minutos após a interrupção, a Prova Especial será parada definitivamente, aplicando-se automaticamente as disposições do artigo 61.

61.5 - No caso de uma Prova Especial ter a sua largada suspensa e nenhum veículo tenha ainda largado, o atraso para o início da largada é limitado a 01 (uma) hora do horário de largada do 1º veículo. Findo esse prazo, a Prova Especial será cancelada.

61.6 - Na hipótese de um veículo estranho à prova ingressar na Prova Especial e atrapalhar um concorrente (desde que constatado por alguma autoridade credenciada), deverá ser usado o mesmo critério do artigo 61, desde que seu tempo seja superior ao obtido na volta anterior ou superior ao pior de sua categoria.

61.7 - Na hipótese de algum veículo não ter seu tempo cronometrado ao final de uma Prova Especial, por problemas da Organização, lhe será outorgado o melhor tempo de sua categoria ou a Prova Especial poderá ser cancelada, a critério dos Comissários Desportivos.

Artigo 62 - O concorrente será desclassificado/excluído se receber auxílio mecânico fora dos locais permitidos. Ele deverá ser notificado pelo diretor de PROVA, por um dos comissários desportivos ou por um dos fiscais determinados antes do início da PROVA para essa função, devidamente identificado. Na ocorrência dessa infração, o concorrente estará proibido de continuar participando da PROVA a partir do momento em que for comunicado por um dos oficiais acima, devendo devolver sua cartela de controle e assinar a notificação do(s) oficial(is) de competição. Caso o concorrente se negue a assinar a notificação, ele estará passível de punição pela FASP. Fica ainda determinado que, na hipótese de uma tripulação receber ajuda de terceiros exclusivamente para recolocação de seu veículo acidentado de volta ao leito da estrada, esse fato não será considerado auxílio mecânico.

CAPÍTULO XVI - CONTROLES

Artigo 63 - Serão considerados "controles": os controles horários (CH), os controles de passagem (CP), de reagrupamento (RG), de neutralização (NT), largada e chegada das SS.

Artigo 64 - Todos os controles deverão ter suas localizações exatas assinaladas no livro de bordo.

- I - A sinalização dos controles deverá seguir obrigatoriamente as regras internacionais, conforme descrito no Apêndice deste regulamento.
- II - Todo o horário da PROVA e dos concorrentes deve ser controlado em horas, minutos, segundos e décimos de segundo.

- III - Todos os controles deverão ter obrigatoriamente:
- Um chefe dotado de identificação inconfundível e tantos controladores quantos necessários para o bom desempenho dessa função;
 - Relógios dotados de hora, minuto, segundo e décimo de segundo, principalmente na chegada das SS,
 - É aconselhável o uso de fotocélulas.

Artigo 65 - Todas as anotações dos tempos dos concorrentes deverão ser duplas, isto é, anotações nas cartelas de controle do concorrente e na planilha (ficha) de controle e cronometragem em poder do controlador. A cartela deverá ser rubricada pelo controlador, e a planilha (ficha) de controle, pelo co-piloto.

- I - Todas as anotações de tempo nas cartelas deverão ser efetuadas exclusivamente pelos controladores. Entretanto, a responsabilidade por essas anotações será do concorrente.
- II - As cartelas de controle de cronometragem das PROVAS de classificação poderão ser confeccionadas em duas vias, uma das quais ficará em poder do controlador, e deverão conter as seguintes informações:
- nº e nome da SS;
 - nº do setor;
 - horário de controle na mesa, na largada e na chegada;
 - distância da SS e do DESLOCAMENTO, e o tempo de DESLOCAMENTO do setor.
- III - A inutilização (rasura) ou extravio da cartela de controle implicará na penalização de 10 minutos.
- IV - Procedimento do início técnico da PROVA e controle de largada do primeiro carro:
- Poderá haver um PARQUE FECHADO de largada;
 - 10 (dez) minutos antes de seu horário de partida, o concorrente terá a autorização para adentrar ao PARQUE FECHADO (se houver), recebendo do fiscal sua cartela de controle, com o horário oficial da PROVA, podendo a partir deste momento entrar em seu veículo;
 - O PARQUE FECHADO deverá estar sinalizado conforme descrito no Apêndice deste regulamento;
 - No interior da zona de controle o concorrente somente poderá ingressar com seu veículo no seu horário correspondente. O horário oficial deverá ser informado pelo controlador de largada na mesa de controle, caso seja solicitado;
 - Depois de ingressar na zona de controle o concorrente deverá entregar sua cartela ao controlador na mesa de controle e recebê-la de volta 30 (trinta) segundos antes de seu horário de largada;
 - Sua largada será controlada conforme CH pelo controlador da mesa;
 - O intervalo de tempo entre os veículos para a largada deverá ser em minutos;
- V - No controle horário de uma SS, a zona de controle será sinalizada conforme descrito no Apêndice deste regulamento.

Parágrafo primeiro: É terminantemente proibida a movimentação do veículo no sentido contrário ao da prova no interior das zonas de controles de largadas e chegadas, sob pena de desclassificação/exclusão.

Parágrafo segundo: Nesse espaço (interior da zona de controle) poderá ser feita a parada momentânea da PROVA, se essa alternativa se apresentar como a mais adequada para o momento. Deverão ser retidas as cartelas dos concorrentes, até que se estabeleça o novo horário para a largada (reagrupamento).

Parágrafo terceiro: O horário oficial poderá ser solicitado pelo concorrente a todos os controladores, que estarão obrigados a fornecê-lo.

- VI - Nos controles horários de uma SS, o concorrente terá exatamente 60 (sessenta) segundos para apresentar a cartela ao controlador para que seu horário seja registrado sem penalização (exemplo: se um concorrente tiver seu horário de controle previsto para as 11 horas e 56 minutos, ele terá que controlar no período compreendido entre 11 horas, 56 minutos e 00 segundos, e 11 horas, 56

minutos e 59 segundos para não ser penalizado). Para efeito de penalização considera-se o horário ideal.

Parágrafo único: Para facilitar a operação, será permitido que o concorrente ingresse na zona de controle no minuto imediatamente anterior ao seu horário de controle (considerando o exemplo anterior, ele poderá ingressar na zona de controle a partir das 11 horas, 55 minutos e 00 segundos).

No controle de largada, o intervalo entre o ingresso de um concorrente a um controle horário e sua largada para a SS seguinte será no mínimo de 3 (três) minutos.

Parágrafo primeiro: A manutenção deste intervalo ou sua ampliação ficará a critério exclusivo do controlador, em função do andamento da PROVA ou das instruções recebidas do diretor da PROVA, que poderá fornecer mais tempo de intervalo entre os carros ou não.

Parágrafo segundo: O concorrente poderá solicitar a ampliação do intervalo de tempo entre um veículo e outro, que poderá ou não ser concedido pelo controlador.

Parágrafo terceiro: O controlador informará a concessão de mais tempo ou não, e devolverá a cartela ao co-piloto, que será obrigado a aceitá-la, dentro do limite de até 1 (um) minuto do seu horário confirmado de largada, sendo que o mesmo será o total responsável pela sua hora de largada.

Parágrafo quarto: No caso de um veículo estar com um pneu furado dentro do controle, será outorgado para a tripulação em questão um tempo máximo de cinco minutos para a troca do mesmo, sem ajuda externa.

- VII - Nas largadas das SS, depois de controlada na mesa, a cartela será devolvida ao co-piloto, que a entregará ao largador. Este deverá retê-la até faltar 01 (um) minuto para a hora estipulada de sua largada. Os concorrentes deverão estar com os cintos de segurança afivelados e usando capacetes (sem o que não poderão largar). Eles deverão aguardar a contagem regressiva para a sua largada, na placa com bandeira desenhada.

Parágrafo primeiro: A largada deverá ser eletrônica, através de sinais luminosos e também poderá ser dada manualmente em caso de falha ou inexistência deste equipamento. O "largador" colocará a mão na frente do veículo quando faltar 10 (dez) segundos para a largada e fará a contagem regressivamente, mostrando para o piloto e co-piloto, com os dedos da mão, os últimos 5 (cinco) segundos.

Parágrafo segundo: Se houver atraso de mais de 20 (vinte) segundos para a largada após o sinal do largador, o veículo poderá ser empurrado até o final da zona de controle, com a ajuda de terceiros desde que autorizado pelo largador, para não interferir no andamento da SS em questão.

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

- 0,3 à 1 (um) segundo = penalização de 10 (dez) segundos;
- 1,1 à 2 (dois) segundos = penalização de 1 (um) minuto;
- 2,1 à 3 (três) segundos = penalização de 3 (três) minutos;
- Acima de 3,1 (três) segundos = penalização de 10 (dez) minutos.
- No caso de largada "lançada" = desclassificação.

- IX - Penalizações em tempo:

A cada fração de minuto de adiantamento ou atraso que resultar do controle do concorrente corresponderá uma penalização, conforme descrito a seguir:

- Em caso de adiantamento a penalização será convertida para cada minuto e ou fração de adiantamento, em 1 (um) minuto de penalização. Ex.: para 1 (um) minuto e 10 (dez) segundos de adiantamento = penalização de 2 (dois) minutos. Horário Ideal de controle 11:56:00, se o concorrente controlar as 11:54:50 terá 02 (dois) minutos de penalização.

Parágrafo único: Nos controles finais de ETAPA ou de reagrupamento, não haverá penalização por adiantamento.

- Em caso de atraso, a penalização será convertida de cada minuto e ou fração de atraso, para 10 (dez) segundos penalizados. Ex.: para 1 (um) minuto e 10 (dez) segundos de atraso = penalização de 10 (dez) segundos atrasado. Horário Ideal de controle 11:56:00, se o concorrente

controlar as 11:57:10 terá 10 (dez) segundos de penalização.

- c) "FORFETE": O concorrente que não largar ou não concluir uma determinada SS até o tempo máximo estabelecido, não será desclassificado da prova, porém seu tempo, nesta SS, será fixado como sendo o pior tempo estabelecido naquela SS, em sua categoria, acrescido de 5 minutos. Caso não houver mais nenhum concorrente em sua categoria, seu tempo nesta SS, será fixado como sendo o pior tempo estabelecido naquela SS, na classificação geral, acrescido de 5 minutos. O concorrente poderá se valer do "FORFETE" em uma única SS na PROVA. Se ocorrer novo "FORFETE", o concorrente estará desclassificado/excluído. O "FORFETE" não poderá ser aplicado na última SS, válida para a prova ou seja, o veículo que não chegar ao CH final da PROVA, por seus próprios meios estará desclassificado.

Parágrafo único: O concorrente deverá obrigatoriamente largar na primeira especial, sob pena de desclassificação/exclusão.

- X - As penalizações por adiantamento ou atraso serão irrecuperáveis.
- XI - O limite de penalizações por setor e o limite total de penalizações da PROVA serão definidos no regulamento particular. Se o concorrente ultrapassar esses limites, estará automaticamente desclassificado/excluído, mesmo que tiver outras penalizações por adiantamento.
- XII - Nos finais das SS, a chegada será "lançada" e a cronometragem poderá ser eletrônica, sendo admitido ser efetuada por fiscais posicionados exatamente na referência física de término da SS (placa da bandeira), sendo feita a indicação de tempo ao controle situado na placa STOP. A cronometragem realizada por fiscais poderá eventualmente ser efetuada pelo fiscal posicionado na placa STOP, orientado pela bandeira ou rádio localizado na placa de término da SS.

Parágrafo único: O fornecimento dos tempos aos concorrentes nos finais das SS poderá ser efetuado, sendo obrigatória, entretanto, a parada do concorrente para que o controlador anote o horário de chegada e viste sua cartela. Os veículos deverão deixar a zona de controle com os dois tripulantes em seu interior.

Artigo 66 - Os problemas com fechamentos de estradas e impedimentos temporários podem resultar no atraso da PROVA antes ou após o seu início. Esses atrasos deverão ser cumpridos no interior de uma ZONA DE CONTROLE.

CAPÍTULO XVII - DO RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO

Artigo 67 - Durante o desenvolvimento da PROVA, os concorrentes deverão obedecer às normas de trânsito em vigor em todo o trajeto. Toda infração cometida contra o mesmo será penalizada pelos comissários da seguinte forma:

- I - Primeira infração: 1 (uma) UP;
- II - Segunda infração: 2 (duas) UPs;
- III - Terceira infração: desclassificação/exclusão do concorrente.

Parágrafo único: As infrações acima citadas independem das aplicadas pelas autoridades de trânsito. Fica ainda recomendado aos pilotos o máximo de cuidado com os sistemas de radares existentes nas estradas, ruas e avenidas das cidades. Os organizadores das etapas deverão tomar o máximo de cuidado durante os levantamentos, prevendo tempos suficientes para os trechos de deslocamento, levando em conta as velocidades máximas permitidas em cada via.

Artigo 68 - Os concorrentes que danificarem placas de sinalização de trânsito, seja nos trechos de DESLOCAMENTO, ou nos trechos de SS, poderão ser penalizados até com a desclassificação/exclusão.

CAPÍTULO XVIII - RESUMO DAS PENALIZAÇÕES

Artigo 69 - Além das penalizações previstas no presente regulamento, todos os concorrentes e equipes estarão sujeitos à aplicação daquelas previstas no Código Desportivo do Automobilismo da CBA, bem como das constantes no Código Desportivo Internacional da FIA. Todos os concorrentes e equipes estarão sujeitos ainda à análise de suas infrações pela FASP.

Exemplos:

- a- Levantamento acima de 60 KM/h;
- b- Andar na contra mão do trecho durante o levantamento;
- c- Desobedecer ao limite de levantamento em voltas ou horário, descritos no RPP;
- d- Não assistir ao briefing (pelo menos um dos dois tripulantes);
- e- Não utilizar o macacão durante a Largada Promocional;
- f- Não cumprimento de ordem de qualquer autoridade da prova;
- g- Desrespeito a qualquer autoridade ou colaborador da prova.

CAPÍTULO XIX - PREMIAÇÃO

Artigo 70 - Será declarado vencedor da ETAPA em sua classe e grupo, o concorrente que tiver obtido a menor soma de tempo em todas as SS, acrescida das penalizações.

Artigo 71 - Os resultados das classificações nas respectivas categorias de cada ETAPA deverão ser publicados e afixados em local visível para todos os interessados. A ficha de resultados deverá conter as assinaturas do diretor de PROVA e dos comissários desportivos, bem como o horário de sua divulgação.

Artigo 72 - A título de premiação, resultado e divulgação, a ENTIDADE ORGANIZADORA deverá dar destaque aos três melhores classificados (os menores tempos) em suas respectivas classes e grupos, premiando os pilotos e co-pilotos presentes, com troféus condizentes com a importância da competição.

Artigo 73 - A premiação deverá ser realizada após o prazo de 30 (trinta) minutos depois da chegada do último concorrente ao PARQUE FECHADO final da PROVA.

Parágrafo único: Caso posteriormente haja a desclassificação de um concorrente, o mesmo deverá devolver a premiação a quem de direito for.

Artigo 74 - Serão premiados pela FASP com troféus no final do campeonato os pilotos e co-pilotos Campeões e Vice-Campeões de cada categoria.

CAPÍTULO XX- DESEMPATES

Artigo 75 - Na hipótese de empate entre concorrentes nas classificações de ETAPAS e na pontuação final do Campeonato nas Categorias, serão declarados os vencedores na seguinte ordem:

- I) ETAPAS:
 - a) Tiver obtido o menor tempo na primeira SS;
 - b) Tiver obtido o menor tempo na segunda SS, na terceira SS, e assim sucessivamente.
- II) CAMPEONATO:

- a) Classificação sem o descarte (N-1).
- b) Tiver obtido o maior número de vitórias nas ETAPAS;
- c) Maior número de segundos lugares, de terceiros lugares e assim sucessivamente;
- d) Melhor resultado na última ETAPA.

CAPÍTULO XXI - RECLAMAÇÕES

Artigo 76 - O direito de formular reclamações técnicas e/ou desportivas é exclusivo dos concorrentes, que deverão fazê-lo por escrito e individualmente. As reclamações deverão ser acompanhadas do depósito da taxa de caução estipulada pela FASP, conforme CDA.

Artigo 77 - As reclamações deverão ser encaminhadas ao diretor da PROVA, e na ausência deste, aos comissários desportivos, nos prazos abaixo relacionados:

- I - Desportivas, relativas a inscrições, distâncias e percursos: deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após o prazo de vistoria técnica.
- II - Técnica: no prazo de até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente a um controle, (final da SS ou final da ETAPA, no acesso de entrada do PARQUE FECHADO final).
Parágrafo único: as equipes cujos veículos estiverem envolvidos em reclamações técnicas deverão ser responsáveis pela desmontagem e montagem de seus veículos.
- III - Desportivas, relativas a controles, manobras desleais de concorrentes, etc.: deverão ser apresentadas em até 30 (trinta) minutos após a chegada do concorrente a um controle (final da SS ou final da PROVA, no acesso de entrada do PARQUE FECHADO final).
- IV - Desportivas, relativas ao resultado: deverão ser apresentadas no prazo de até 30 (trinta) minutos após a divulgação do resultado oficial. As eventuais alterações do resultado oficial motivadas por uma reclamação não implicarão na concessão de mais 30 (trinta) minutos de prazo para reclamações sobre um novo resultado.

Artigo 78 - Se uma reclamação desportiva for considerada procedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será imediatamente devolvido ao mesmo.

Artigo 79 - Se a reclamação desportiva for considerada improcedente, o valor da caução depositado pelo reclamante será revertido à FASP.

CAPÍTULO XXII - DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 80 - A organização técnica das PROVAS caberá à ENTIDADE ORGANIZADORA ou a quem ela nomear. Caso haja a participação de um clube na organização de uma PROVA, este deverá ser indicado pela FASP.

Parágrafo único: O não cumprimento das obrigações da organização dentro dos prazos acordados neste regulamento implicará em falta grave perante os concorrentes e a FASP.

Artigo 81 - A FASP supervisionará a organização de todas as PROVAS, através de seus comissários desportivos nomeado para tal, e compromete-se a fiel observância dos preceitos do presente regulamento, bem como da obrigatoriedade do seu cumprimento por parte da organização, além da explicação e a complementação de todas as informações pertinentes ao evento, através do regulamento particular e adendos, conforme determina o art. 2.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Artigo 82 - Os percursos escolhidos para as SS não poderão abranger estradas particulares sem a devida autorização dos proprietários. Esta norma se estende também aos reconhecimentos e levantamentos.

Artigo 83 - O seguro contra terceiros será obrigatório. Todos os concorrentes deverão quitá-lo durante a vistoria administrativa, antes da PROVA. Este seguro terá validade desde o momento da entrada inicial ao PARQUE FECHADO de largada até o encerramento da participação do concorrente na PROVA, expirando após a retirada do veículo da vistoria técnica final.

Artigo 84 - A partir do momento em que o piloto assinar a ficha de inscrição, ele se tornará responsável judicialmente por todo acidente em que se envolver, devendo responder pelos danos que porventura ocorrerem com ele próprio, com seu co-piloto e com terceiros.

Artigo 85 - A ENTIDADE ORGANIZADORA poderá nomear uma empresa para promover o Campeonato Paulista de Rally de Velocidade 2017 e fará a supervisão e fiscalização da mesma.

Artigo 86 - Quaisquer irregularidades que porventura venham a ser verificadas, ou desrespeito a qualquer concorrente (piloto ou co-piloto), fiscal ou membro da equipe organizadora, consideradas anti-desportivas, implicarão na punição do concorrente com a desclassificação da PROVA, e posterior avaliação pelo CTD (Comissão Técnica e Desportiva Paulista) da FASP, que poderá até aplicar-lhe a pena de suspensão das atividades desportivas. Se o fato gerador de tal necessidade tiver ocorrido na prova coincidente com a do Campeonato Brasileiro, o(s) infrator(es) estará(ão) sujeito(s) ainda à avaliação do CTDN (Comissão Técnica e Desportiva Nacional) da CBA.

Artigo 87 – Nas etapas que acontecerem juntamente com o Campeonato Brasileiro de Velocidade, o regulamento do Brasileiro prevalecerá sobre este.

CAPÍTULO XXIII - CALENDÁRIO 2017

Artigo 88 - As ETAPAS serão realizadas conforme Calendário aprovado pelo Departamento de Rally da FASP.

O presente regulamento foi elaborado pelo DEPARTAMENTO DE RALLY e homologado pelo presidente do CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO PAULISTA – CTD.

São Paulo, 21 de janeiro de 2017.

Conselho Técnico Desportivo Paulista

REGULAMENTO GERAL DAS PROVAS

APÊNDICE – SINALIZAÇÃO DOS POSTOS DE CONTROLE

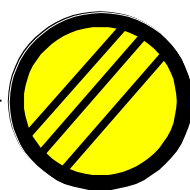
Controle de horário de Partida de Parque Fechado.

Vermelho



30mts

Amarelo



Controle de Horário de Entrada e Largada da SS

Amarelo



Vermelho



Vermelho



Amarelo



50mts

50 a 200mts

50mts

Controle de Horário de Chegada da SS.

Amarelo



100mts

Vermelho



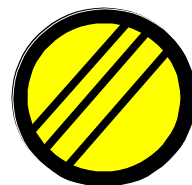
400/600mts

Vermelho



50mts

Amarelo



Controle de Horário de Parque Fechado e de Apoio

Amarelo



25mts

Vermelho



50mts

Amarelo

