XI CAMPEONATO BRASILEIRO

DE RALLY DE
REGULARIDADE HISTÓRICA

Manual do Organizador de Evento CBR

Definição

Artigo 1. A **FBVA - Federação Brasileira de Veículos Antigos** organiza o **Campeonato Brasileiro de *Rally* de Regularidade Histórica**, na modalidade *Rally* de Regularidade, com caráter cultural e histórico, destinado a **Equipes** usando **Carros Clássicos**. O CBR terá no mínimo 04 (quatro) **Eventos**, sendo que cada evento pode ser constituído por uma ou mais **Provas**, e será regido pelo **Regulamento do Participante CBR** e pelo **Manual do Organizador de Eventos do CBR**, doravante denominados em conjunto por **Regulamento CBR**, 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).

Artigo 2. O presente Manual é composto por **artigos** e **parágrafos** de caráter:

a) **Obrigatório**: qualquer artigo/parágrafo do presente Manual é obrigatório para todos os Eventos CBR, a menos que especificado como Recomendação ou Sugestão;

b) **Recomendado**: qualquer artigo/parágrafo identificado como **Recomendação** é fortemente recomendado ao Organizador, mas não é obrigatório;

c) **Sugerido**: qualquer artigo/parágrafo identificado como **Sugestão** é apenas uma sugestão a ser considerada pelo Organizador.

Artigo 3. Todo **Evento do CBR** e seu correspondente **Regulamento de Evento CBR (**se existir**)** são de responsabilidade do **Clube Anfitrião** e devem seguir o Regulamento CBR.

Artigo 4. Cabe ao **Diretor de Prova** do Clube Anfitrião fazer cumprir o Regulamento CBR e toda a legislação pertinente.

Inscrição e Equipes

Artigo 5. Todo competidor deve preencher e assinar a **Ficha de Inscrição de Evento CBR**.

Parágrafo 01. **Recomendação**. No caso de Evento CBR com mais de uma Prova, podem ser aceitas inscrições para cada prova individualmente.

Seguro de Responsabilidade Civil

Artigo 6. O Clube Anfitrião contratará **Seguro de Responsabilidade Civil contra Terceiros** (materiais e pessoais), cujo prêmio está incluído na Taxa de Inscrição da Prova.

Parágrafo 01. Não se consideram como terceiros, para efeitos desse Seguro, a Equipe, incluindo o carro, o Piloto, o Navegador e demais eventuais ocupantes do carro.

Parágrafo 02. Esse seguro terá validade restrita:

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

Categorias

Artigo 7. **Sugestão**. O Clube Anfitrião poderá incluir nas Categorias Clássicas a **Categoria 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 nessa Categoria são os mesmos das Categorias Clássicas.

Artigo 8. **Sugestão.** O clube anfitrião poderá incluir nas Categorias Clássicas a **Categoria Novatos**, 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 nas Categorias Clássicas.

Evento CBR e Prova CBR

Artigo 9. Um **Evento CBR** organizado pelo Clube Anfitrião poderá ser dividido em uma ou mais **Provas CBR**.

Artigo 10. Uma Prova CBR terá duração máxima de dois dias, será realizada em rodovias brasileiras abertas e respeitará o **CTB - Código de Trânsito Brasileiro**.

Parágrafo 01. **Recomendação**. Uma Prova CBR não deve ultrapassar 350 km por dia.

Parágrafo 02. Uma Prova CBR deve percorrer pelo menos 120 km.

Parágrafo 03. Mediante consulta e aprovação prévia do Regulamento do Evento pela Diretoria Esportiva da FBVA, uma Prova poderá ser parcialmente ou totalmente realizada em rodovias brasileiras fechadas ou circuitos brasileiros fechados (como autódromos).

Artigo 11. O **Horário Oficial do Evento CBR** deve obedecer a hora brasileira, marcada para a cidade de Brasília (Brasil UTC−3, www.horariodebrasilia.org/)

estabelecida pela *Divisão Serviço da Hora* (*DSHO*) do *Observatório Nacional – Hora Legal Brasileira*: http://www.horariodebrasilia.org

Parágrafo 01. Um **Relógio Padrão**, aferido pela Hora Oficial do Evento, será exibido de forma acessível e clara a todos os participantes pelo menos uma hora antes da **Largada da Prova,** a qual corresponde ao horário oficial de largada da primeira Equipe.

Parágrafo 02. Os **GPS** fornecidos pela Organização às Equipes participantes obrigatoriamente devem estar aferidos pela Hora Oficial da Prova.

Artigo 12. A medição de distância das **Pernas** ou **Zonas Controladas** 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).

Artigo 13. Relativamente às Pernas:

a) Cada perna terá no mínimo 3 (três) e no máximo 40 (quarenta) km de extensão;
b) Cada dia de prova deverá ter no mínimo 4 (quatro) e no máximo 8 (oito) pernas.

Artigo 14. Cada perna terá uma ou mais **Médias Impostas,** as quais serão limitadas como segue:

a) **Máxima 50 km/h,** em estradas vicinais e pequenas, geralmente estradas municipais secundárias (de velocidade máxima de 60km/h por lei);
b) **Máxima 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) **Máxima 50 km/h**, se houver uma prova em estrada fechada, denominada "estágio especial" (*special stages*);
d) **Máxima 80 km/h,** em circuitos fechados, tipo autódromo ou similares;
e) **Mínima 25 km/h** em qualquer caso.

Parágrafo 01. As médias impostas em qualquer trecho ao longo da Prova sempre respeitarão a sinalização indicada, bem como todos os limites estipulados pelas autoridades rodoviárias ou urbanas.

Parágrafo 02. Uma perna não contemplará semáforos, lombadas, pedágios ou quaisquer dispositivos que imponham parada ou redução de velocidade abaixo da média imposta no trecho.

Parágrafo 03. Em uma perna, se ocorrer alguma restrição de velocidade abaixo da média imposta e que não esteja prevista no Livro de bordo, os PCs, a partir deste ponto, e até que se permita uma plena retomada da média, devem ser anulados.

Parágrafo 04. As **Médias Sugeridas** nos **Deslocamentos** podem ser superiores às velocidades estipuladas no *caput*.

Artigo 15. Cada Prova terá no mínimo 40 (quarenta) **PCs válidos**.

Parágrafo 01. O **primeiro PC** de uma perna deverá estar localizado após pelo menos duas referências exatas (portanto, a referência de início da perna não poderá ser considerada para tal).

Parágrafo 02. Em uma perna, o **tempo mínimo entre PCs** é de 30 (trinta) segundos.

Parágrafo 03. Em uma perna com **Mudança de Média**:

a) o **tempo mínimo do *último* PC** imediatamente *anterior* à nova média imposta é de 10 (dez) segundos;
b) o **tempo mínimo para o *próximo* PC** imediatamente *posterior* à nova média imposta é de 30 (trinta) segundos.

Artigo 16. A **Numeração da Equipe** em uma Prova CBR corresponde à **Ordem de Largada na Prova**, cabendo preferencialmente aos carros mais antigos a numeração mais baixa.

Parágrafo 01. Caso o Clube Anfitrião opte por incluir a Classe Turismo, as numerações das Equipes dessa Classe serão as finais e serão as últimas na Ordem de Largada.

Parágrafo 02. 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 CTE.

Parágrafo 03. 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 CTE poderá ser mantida essa numeração. Nesse caso, a Ordem de Largada será mantida como prevista (embora eventualmente não usada) na Numeração da Equipe.

Artigo 17. 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 a Numeração da Equipe e o **Minuto de Largada da Equipe**.

Parágrafo 01. Para facilitar a organização de largada e a disseminação de informações, a numeração poderá refletir o horário de largada de cada Equipe. Assim, por exemplo, a Equipe que larga às 9:15 terá a numeração 915.

Parágrafo 02. Intervalos de largada diferentes de um minuto poderão ser aceitos, mediante aprovação prévia pela Diretoria Esportiva da FBVA.

Planejamento e Organização de Evento CBR

Artigo 18. As rodovias das pernas devem ser todas asfaltadas e em bom estado de conservação. No caso de ser usado algum trecho/desvio não asfaltado, como terra ou paralelepípedo, que seja trecho de deslocamento e que seja dado o tempo necessário para uma direção cuidadosa e zelosa.

Artigo 19. **Recomendação.** Para as pernas, devem ser usados trechos de rodovias onde o trânsito permita a média imposta para os horários previstos, evitando situações como trânsito lento de caminhões (em rodovias simples), paradas de ônibus que bloqueiem parcialmente a rodovia, etc.

Artigo 20. **Recomendação.** A prova deve ter um número total de PCs com certa folga, de tal forma que, se uma perna inteira ou trechos de pernas forem cancelados por razões de segurança (obras de última hora, trânsito intenso não previsto, condições climáticas fora do normal, etc.), ainda assim seja possível validar o número mínimo de PCs.

Recomendação. A Polícia Rodoviária e demais autoridades competentes pertinentes devem ser devidamente notificadas sobre o evento e sua passagem.

Artigo 21. **Recomendação**. O tempo máximo de prova sem uma parada para relaxamento e banheiro deve ser de duas horas corridas.

> **Parágrafo 01.** **Sugestão**. Realizar a inspeção de higiene e limpeza de banheiros masculinos e femininos bem como dos ambientes de alimentação.

Artigo 22. **Recomendação**. Os locais de alimentação do evento devem ser dimensionados e estarem devidamente preparados para o volume de pessoas e carros, nos horários e nos tempos de atendimento, prevendo inclusive questões como agilidade do pagamento de despesas, limpeza e manutenção dos banheiros, etc.

> **Parágrafo 01.** **Sugestão**. Considerando que muitos participantes possuem idade avançada, recomendar que a alimentação disponibilizada aos participantes seja temperada de forma moderada, especialmente em relação ao sal.

Artigo 23. **Recomendação**. Utilizar mídias sociais para comunicações pertinentes ao evento, inclusive durante a prova, sobre questões de interesse ou em situações excepcionais, como bloqueio de rodovias, condições climáticas adversas, etc.

Artigo 24. **Recomendação**. Uma semana antes do evento e nos mesmos dia (da semana) e horário do evento, realizar uma **Prova Experimental**, simulando as condições previstas da prova, verificando a viabilidade das médias, trânsitos, mudanças ocorridas entre o levantamento e a situação atual, etc. A prova experimental deve ser realizada por equipe/carro não participante do evento e distinta da do levantamento

Artigo 25. **Sugestão**. No dia do evento, uma equipe/carro deve seguir na frente dos participantes e eventualmente alertar a organização e/ou participantes de situações ocorridas de última hora.

Artigo 26. **Recomendação**. O Clube Anfitrião deve disponibilizar serviço de apoio mecânico ou plataforma (ou ambos), acompanhando o percurso da prova.

Livro de Bordo

Artigo 27. O **Livro de Bordo da Prova** conterá, para cada dia, todos os horários, trechos, distâncias, médias 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 **Média 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 têm tempo determinado para refeições, descanso, abastecimentos, etc.

Artigo 28. 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.

Artigo 29. No Livro de Bordo, o Trecho de Aferição objetiva permitir que as Equipes possam aferir e calibrar o odômetro e o velocímetro.

Parágrafo 01. O Trecho de Aferição deve ter no mínimo 4 (quatro) km de extensão e deve estar no roteiro de deslocamento da primeira perna.

Parágrafo 02. O Trecho de Aferição deve conter pelo menos 10 (dez) **Referências Exatas**, com um intervalo mínimo de 200 (duzentos) metros entre elas.

Artigo 30. 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 01. 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 02. Ao longo da Prova, no caso de situações de força maior, como bloqueio ou desvio não previsto de rodovia e consultando o CTE, alterações do Livro de Bordo poderão ser passadas quando possível (inclusive verbalmente) e serão consideradas Anexo ao Livro de Bordo.

Aspectos do Livro de Bordo

Artigo 31. Todas as referências usadas no Livro de Bordo devem estar no campo visual do Piloto e do Navegador

Artigo 32. **Recomendação**. Para evitar que ocorra qualquer benefício indevido a participantes das Categorias Clássicas, o Livro de Bordo da Categoria PRO deve ser diferente do Livro de Bordo das Categorias Clássicas.

Parágrafo 01. **Sugestão**. Diferenças nos tempos dos neutros, deslocamentos e/ou outros detalhes podem ser suficientes e não dificultam a confecção de dois Livros de Bordo distintos.

Artigo 33. **Recomendação**. Em uma Zona Controlada, não realizar desvios do fluxo natural, como mudar de rodovia, dobrar uma esquina, etc.

Artigo 34. **Recomendação**. Em uma Zona Controlada, a distância máxima entre referencias deve ser de 4 km.

Artigo 35. Em uma Zona Controlada, ao usar referências não unívocas, como placa de sinalização comum:

a) **Sugestão**. Sempre que possível indicar que ocorre imediatamente após (ou até antes, se visualmente ficar claro) uma referência unívoca, como por exemplo: "a primeira placa de 80km/h, após o marco quilométrico XX";
b) **Recomendação**. Não usar referencias duplas (iguais ou de mesmo sentido) próximas. Se for inevitável, que seja usada a primeira do tipo

Artigo 36. O Livro de Bordo deve ter as distâncias expressas em quilômetros e em milhas. No caso de qualquer dificuldade técnica para tal, então devem ser disponibilizadas duas versões do Livro de Bordo: uma em quilômetros e outra em milhas.

Artigo 37. **Recomendação**. Nos deslocamentos em cidade, e considerando que muitos carros antigos não possuem odômetro parcial e nem odômetro com fração de km/milha, indicar no Livro de Bordo de forma clara, e com frequência adequada, referências para que se permita um deslocamento seguro e tranquilo, sem a necessidade do uso de odômetro.

Parágrafo 01. **Recomendação**. Incluir os nomes das ruas ao dobrar/sair/entrar em uma via.

Parágrafo 02. **Recomendação**. Além das distâncias totais, incluir a diferença entre as referências.

Artigo 38. **Recomendação**. Nos deslocamentos em rodovias e antes de uma mudança de rodovia, incluir uma referência clara e sempre que possível unívoca, como marco quilométrico, para alertar da eminente mudança.

Parágrafo 01. **Recomendação**. Ao ingressar em uma rodovia, incluir o quanto antes uma referência clara e sempre que possível unívoca, como marco quilométrico, nome da rodovia ou outra placa bem específica, confirmando que ingressou na rodovia correta.

Prova CBR – Classificação

Artigo 39. No caso da necessidade de arredondamento do número de Descartes de PCs, esse será para o valor inteiro imediatamente seguinte (a maior).

Evento CBR – Premiação

Artigo 40. Quando da divulgação dos resultados do Evento, deve ser fornecida a apuração dos participantes do CBR nas categorias previstas no Regulamento CBR.

Artigo 41. A **Premiação de Evento CBR** será de responsabilidade do Clube Anfitrião.

Parágrafo 01. **Sugestão.** Se a premiação respeitar as Categorias CBR, ocorrendo poucas inscrições em algumas categorias, sugere-se, para efeito de premiação, o agrupamento dessas com categorias subsequentes.

Parágrafo 02. **Recomendação.** Caso a premiação não siga as categorias previstas no Regulamento CBR, recomenda-se manter a premiação da Categoria PRO em separado.

Patrocinadores e Adesivos

Artigo 42. O **Adesivo das Numerações das Equipes** terá as medidas máximas de 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.

Artigo 43. Cada lateral do carro da Equipe participante de Prova do CBR será obrigatoriamente adesivada com a correspondente Numeração da Equipe.

Artigo 44. A critério do CTE, Carros Históricos ou Carros Homenagem poderão ser dispensados da adesivagem numérica, devendo, entretanto, colocar os adesivos dos patrocinadores.

Artigo 45. No caso de Patrocinadores do CBR/FBVA, é obrigatória a colagem dos correspondentes adesivos nos Carros das Equipes, sob pena de não poderem participar da prova.

Artigo 46. **Sugestão**. 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 serem agrupados mais de um patrocinador no mesmo adesivo.

Adiamento, Interrupção ou Cancelamento

Artigo 47. 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, nesse caso, a FBVA não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

Artigo 48. No caso de **adiamento de Evento/Prova do CBR** ou **cancelamento de Evento/Prova do CBR** pelo Clube Anfitrião, a FBVA não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

Artigo 49. A critério do Diretor Esportivo da FBVA ou seu, se durante uma Prova do CBR o presente Regulamento for descumprido, se ocorrer situação que comprometa a segurança, ou de força maior, a prova poderá ser **Desconsiderada como Prova do CBR** e, nesse caso, a FBVA não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

Artigo 50. No caso de situação grave ou que inviabilize tecnicamente a continuidade da Prova, como acidente ou condição climática extrema, a critério do CTE, a prova será considerada **Prova Interrompida,** podendo ter o restante do roteiro transformado em **Evento Turístico** ou cancelado.

Parágrafo 01. 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 da metade realizada), a Prova não pontuará no CBR. Entende-se por metade da prova ter sido atingido pelo menos um dos seguintes critérios: metade do tempo de prova decorrido, metade da distância percorrida ou metade do número de PCs atingidos.

Parágrafo 02. Em caso de Prova Interrompida, a FBVA não se responsabiliza por quaisquer eventuais prejuízos ou ressarcimentos.

Considerações Finais

Artigo 51. Os casos omissos neste Regulamento CBR serão resolvidos pelo CTE.

Siglas

CBR - Campeonato Brasileiro de *Rally* de Regularidade Histórica
CTE - Comitê Técnico de Evento CBR
FBVA - Federação Brasileira de Veículos Antigos
FIVA - Fédération Internationale des Véhicules Anciens
PC - Posto de Cronometragem

Paulo Blauth Menezes – Diretor Esportivo
Altair Manoel – Presidente
Juiz de Fora, MG 11/02/2019