



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

MITSUBISHI CUP NORDESTE 2010

REGULAMENTO GERAL DESPORTIVO 2010

Artigo 1 - DEFINIÇÃO

1.1 - Campeonato de automobilismo monomarca disputado em 04 (quatro) etapas, com provas de rally de velocidade, especificamente para veículos Mitsubishi L200RS e PAJERO TR4R de acordo com o calendário promocional da CBA.

1.2 - As provas são constituídas por trechos de deslocamento e cronometrados (provas especiais) que serão definidos em livro de bordo (planilha de roteiro), que será entregue a cada veículo competidor.

Artigo 2 - PERCURSO DAS PROVAS

2.1 - O percurso deverá apresentar sensíveis dificuldades, de modo a valorizar a perícia de pilotos, navegadores e o desempenho dos veículos.

2.2 - Será realizada, sempre que possível, em locais de pouco movimento, tais como áreas particulares, estradas secundárias, trilhas abandonadas entre outros, prevalecendo em vias públicas às leis de trânsito local.

2.3 - Respeitando-se o item 2.1 o percurso deverá ser definido tomando-se o cuidado de minimizar eventuais quebras ou paralisação de concorrentes.



2.4 Deverá ser respeitado o sentido da competição e em hipótese alguma haverá trechos cronometrados da prova (provas especiais) em que os concorrentes poderão andar em sentido contrário. (Não haverá cruzamento em sentido contrário em provas especiais).

Artigo 3 - CATEGORIAS

A Mitsubishi Cup Nordeste será disputada em 03 (três) categorias assim definidas:

- L200RS - Aberta a pilotos devidamente filiados a CBA.
- Pajero TR4R - Aberta a pilotos devidamente filiados a CBA.
- Pajero TR4R Light - Aberta a pilotos devidamente filiados a CBA, que se enquadram nas seguintes condições:
 - Não ter se classificado entre os 08 (oito) primeiros na categoria Pajero TR4R da Mitsubishi Cup Nordeste 2009 ou entre os 10 (dez) primeiros classificados na categoria Pajero TR4R na Mitsubishi Cup Sudeste em 2009;
 - Não ter se classificado entre os 03 (três) primeiros de qualquer categoria em Campeonatos oficiais de rallye de velocidade em 2009 ou 2008.

Artigo 4 - INSCRIÇÕES

4.1 - As condições para um competidor realizar a sua inscrição na prova são:

- Ter um veículo Mitsubishi L200RS ou PAJERO TR4R homologado, conforme os respectivos Regulamentos Técnicos do Campeonato Mitsubishi Cup Nordeste;
- O piloto deve ser maior de 18 (dezoito) anos e estar devidamente habilitado para a condução de veículos;
- O navegador deverá ter idade acima de 16 (dezesseis) anos, porém se tiver entre 16 e 18 anos, deverá competir com prévia autorização dos pais ou responsáveis;
- Tanto o piloto quanto o navegador deverão estar filiados a CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) através de uma Federação de Automobilismo Estadual e possuírem as suas respectivas cédulas desportivas do ano 2010;



- Não ter nenhuma pendência financeira, legal ou processual com a MMC Automotores do Brasil SA.

4.2 - A taxa de inscrição, de cada etapa da Mitsubishi Cup Nordeste 2010 é de R\$ 600,00 (seiscentos reais), que deverá ser paga durante a vistoria administrativa na secretaria da prova. Não será considerado inscrito o competidor que não tiver pago a taxa.

4.3 - A inscrição deverá ser realizada pela internet e será aberta 12 (doze) dias antes do dia do evento e serão encerradas às 18:00 horas da quarta-feira, antes do dia do evento ou quando for atingido o número limite de inscritos.

4.4 - A critério da organização e com a concordância dos Comissários Desportivos poderão ser aceitas inscrições após o seu encerramento, e a taxa de inscrição neste caso será de R\$ 1.000,00 (hum mil reais) por veículo e os inscritos desta forma largarão após o último inscrito de sua categoria.

Artigo 5 - RESPONSABILIDADES

5.1 - No ato de inscrição para a prova, o piloto e seu navegador deverão assinar o Termo de Responsabilidade onde declaram estar cientes do presente e das normas e leis de trânsito que preceituam o Código Nacional de Trânsito Brasileiro, além de assumirem total responsabilidade por danos materiais, pessoais ou morais que possam vir a sofrer ou que sejam causados a terceiros em decorrência de acidente no qual venha se envolver durante a realização do evento, renunciando ao direito de pleitear da MMC AUTOMOTORES DO BRASIL LTDA, de qualquer membro da equipe organizadora do MITSUBISHI CUP Nordeste, da Confederação Brasileira de Automobilismo, das Federações Estaduais, dos patrocinadores ou dos concessionários MITSUBISHI, qualquer espécie de indenização.



Artigo 6 - VISTORIAS E PARQUE FECHADO

6.1 - Em todas as etapas do Campeonato será feita uma vistoria administrativa e uma vistoria técnica.

6.2 - Vistoria Administrativa

Será feita por pelo menos um representante da dupla, tendo em mãos toda a documentação do piloto, co-piloto e veículo. Após a regularização da inscrição, será entregue o material promocional de uso obrigatório. Isto feito, o concorrente receberá uma autorização para o procedimento da Vistoria Técnica. O Termo de Responsabilidade deverá ser assinado pelo piloto e pelo navegador na secretaria de prova, durante o horário de funcionamento da mesma, que será divulgado no Regulamento Particular de Prova sob pena de multa de 02 (duas) UP's.

6.3 - Vistoria Técnica

6.3.1 - Esta vistoria será feita no dia que antecede o evento, ou seja, as sextas-feiras no horário a ser estipulado pela organização entre 10:00 e 16:00 hs., conforme programação por categoria e divulgado através do Regulamento Particular de Prova. Deverá estar presente na vistoria, pelo menos um representante da dupla, tendo em mãos uma autorização dos mesmos e o veículo em condições de utilização, com os respectivos números e adesivos afixados. Os veículos recusados e/ou que se apresentarem fora do horário estabelecido pela organização para a primeira vistoria técnica incorrerá em multa de 02 (duas) UP's para a realização de uma nova vistoria.

Parágrafo Único: Na vistoria prévia deverá ser apresentado o "Passaporte Técnico do Veículo", que será fornecido pela CNR-CBA, quando da apresentação do veículo em sua primeira prova, nas provas seguintes caso não apresente o Passaporte, será emitido 2ª. Via do mesmo e será cobrado o valor de 01 (uma) UP.

6.3.2 - Será afixado na "gaiola" de cada veículo, um selo de aprovação na vistoria, sem o qual não será permitida a sua participação na prova.



6.3.3 - A qualquer momento, após o início da prova, os Comissários poderão efetuar vistorias em todos os itens pertinentes aos Regulamentos Técnico e Desportivo, sem a necessidade de aviso prévio ou a existência de reclamações contra o competidor. Os Comissários poderão realizar uma vistoria entre as provas de uma etapa de até 10 (dez) minutos no momento da chegada, sendo que este tempo não será compensado para a manutenção do veículo.

6.3.4 - O veículo, para ser aprovado, na vistoria deverá estar em plena conformidade com os Regulamentos Técnicos específicos para as categorias L200RS e Pajero TR4R. A aprovação do veículo na vistoria não isenta o mesmo de uma nova vistoria técnica que poderá ser executada pelo Comissário Técnico a qualquer momento da prova.

6.3.5 - Qualquer irregularidade técnica, detectada durante as provas, implicará na desclassificação do concorrente nas provas já disputadas até o momento e na vistoria final implicará na desclassificação do concorrente na etapa (3 provas).

6.4 - Parque de Largada Técnica

Quando houver Parque de Largada será obrigatória a entrada do veículo no mesmo com uma antecedência mínima de 30 (trinta) minutos em relação ao horário de largada do primeiro carro, ou em horário pré-estabelecido pela organização a ser determinado e informado no Regulamento Particular de Prova ou no "briefing". O não cumprimento deste prazo acarretará em multa ao concorrente de 02 (duas) UP's até o máximo de 20 (vinte) minutos. A partir deste atraso o competidor largará em último lugar em sua categoria e, além da multa, será penalizado em tempo no que exceder a 20 (vinte) minutos. Este atraso fica limitado à hora ideal da saída do Parque Fechado do último carro da sua categoria. Após este horário, o concorrente só poderá largar na prova subsequente depois do último concorrente da sua categoria. Fica a critério dos Comissários Desportivos de analisar eventuais atrasos mediante justificativa dirigida ao Diretor de Prova. A organização poderá não realizar este Parque de Largada se assim entender conveniente.



6.5 - Parque Fechado Final

6.5.1 - Local onde deverá estar somente o veículo, devidamente fechado, sem que ninguém a ele possa ter acesso. Somente os Comissários da prova terão acesso a este local, além dos participantes convocados pelos Comissários ou Diretor de Prova para aí adentrarem.

6.5.2 – A penalidade por atraso ou não entrada do veículo no Parque Fechado será de 10 (dez) seg. por minuto de atraso ou fração de minuto até o limite de 20 (vinte) minutos. A penalidade será aplicada na última prova (da etapa) válida completada pelo competidor. A não entrada do veículo no Parque Fechado Final ou atrasos superiores a 20 (vinte) minutos, implicam na desclassificação do concorrente da etapa, salvo em caso de quebra do veículo durante uma prova especial e que não possa ser removido da pista.

6.5.3 - Haverá Parque Fechado ao final da última prova da etapa e os veículos serão liberados após a divulgação dos resultados e o vencimento do prazo regulamentar para as reclamações técnicas. Permanecerão no Parque Fechado, os veículos sobre os quais incidirem algum tipo de reclamação. O prazo para a liberação do veículo se prolongará até o posicionamento final por parte dos Comissários. Caso seja determinado pelo Comissário Técnico os veículos deverão ser deslocados até um local mais apropriado, por exemplo uma concessionária. Este deslocamento será feito em comboio e cada concorrente deverá disponibilizar um responsável que irá conduzir o veículo.

6.5.4 - No Parque Fechado é proibido qualquer tipo de reparo ou manutenção dos veículos incluindo abastecimentos, trocas de peças, lubrificantes ou acessórios, etc. Será permitida apenas a limpeza de vidros e números de identificação ou troca de pneu que se apresente sem condições de uso, desde que autorizado pelo Comissário Técnico, que a seu critério poderá ou não autorizar a troca. Os infratores serão automaticamente desclassificados.



Parágrafo Único: Os veículos deverão entrar e sair do Parque Fechado por seus próprios meios mecânicos, com o seu motor e transmissão funcionando. Na impossibilidade disto, seus ocupantes deverão solucionar o problema por seus próprios meios, se isso for impossível o veículo poderá ser empurrado pela dupla até a entrada ou saída dos parques. Se algum veículo adentrar o Parque Fechado rebocado, será penalizado em 10 (dez) minutos, penalidade que será aplicada à última prova (da etapa) válida completada pelo competidor. No Parque Fechado do final da prova, após a liberação dos veículos, estes poderão ser retirados pela equipe de apoio.

6.6 - Regime de Competição

6.6.1 - Um veículo encontra-se em “Regime de Competição” sempre que estiver inscrito na prova e estiver com alguma identificação que possa relacioná-lo a participação da prova tais como: adesivo de patrocinador oficial e/ou número de competidor.

6.6.2 - O veículo deverá respeitar todas as regras de trânsito e comportamento adequado às vias públicas de tráfego. Não será permitida a execução de testes de motor, suspensão entre outros com um veículo em regime de competição, independente de quem o estiver conduzindo e será aplicada multa de 03 (três) UP's ao concorrente na primeira ocorrência e exclusão na reincidência.

6.6.3 - Caso algum veículo, portando qualquer tipo de identificação que possa relacioná-lo com a competição realizada pela MMC Automotores do Brasil Ltda., for flagrado pela organização ou qualquer representante desta em desacordo com as normas do item anterior, poderá ser desclassificado / excluído da etapa. O procedimento após análise por parte da organização poderá ser a desclassificação / exclusão do competidor da etapa.

Artigo 7 - ORDEM DE LARGADA

7.1 - O critério para a ordem de largada de cada etapa, válida para as 03 (três) provas será o seguinte:



- Por categoria, na seguinte seqüência:
Pajero TR4R Light, Pajero TR4R e L200RS.
- Em cada categoria, a ordem de largada será a classificação do piloto no Campeonato, atualizada até a etapa anterior e o critério de desempate será o mesmo do Campeonato.

7.2 - A ordem de largada dos competidores que não tiverem pontos na classificação do Campeonato será definida pela organização, com a anuência dos Comissários Desportivos da prova.

7.3 - Para a primeira etapa do Campeonato a ordem de largada seguirá a classificação do Campeonato Mitsubishi Cup Nordeste em 2009. Pilotos não classificados, ou que mudaram de categoria, terão a ordem de largada definida pela organização da prova, com a anuência dos Comissários Desportivos da prova.

Artigo 8 - LIVRO DE BORDO (Planilha de Roteiro) e BRIEFING

8.1 - Cada veículo concorrente receberá no “briefing” ou na secretaria de prova, uma planilha contendo o roteiro, tempos, distâncias a serem seguidas (livro de bordo) e demais informações necessárias sobre a etapa. É de responsabilidade do concorrente a conferência desta planilha (livro de bordo) quanto à legibilidade e número de páginas antes da largada.

8.2 - Poderá haver um “briefing” informativo em horário e local definido no Regulamento Particular de Prova com a presença obrigatória de pelo menos 01 (um) membro da dupla competidora que deverá assinar a lista de presença e retirar o livro de bordo, podendo o mesmo ser recolhido pela organização ao fim do “briefing”. O não comparecimento ao “briefing” implica na penalização de uma multa de 03 (três) UP,s conforme o CDA e perda do direito de reclamações sobre as informações passadas no mesmo. A critério da organização o “briefing” poderá ser por escrito e divulgado na secretaria de prova em horário e local definido no Regulamento Particular de Prova.



8.3 - Será informado no livro de bordo (planilha) os locais específicos para os neutralizados, postos de abastecimentos entre outros.

8.4 - A simbologia será sempre simples e clara, procurando informar o necessário para a identificação do roteiro. O símbolo utilizado será o “Código Tulipa”, padrão para este tipo de prova, de acordo com as normas FIA para Livro de Bordo, anexo ao mesmo.

Artigo 9 - TRECHOS DA PROVA

9.1 - PROVAS ESPECIAIS (PE)

São trechos do percurso em que é cronometrado o tempo de cada competidor para efeito de classificação. Deverá estar fechado ao trânsito normal, durante o tempo necessário para a passagem de todos os competidores por todo o percurso da prova especial.

Deverão ter um mínimo de 10 (dez) Kms. e um máximo de 60 (sessenta) kms. de extensão podendo variar em 20 (vinte) %.

A velocidade média máxima de uma prova especial não deverá exceder a 100 (cem) Km/h. Se isso ocorrer, deverão ser tomadas providências para diminuir a velocidade.

É terminantemente proibido o tráfego de veículos de apoio nos trechos das provas especiais dentro do horário de fechamento exercido pelas autoridades policiais e a organização, sob a pena de desclassificação do veículo por ele representado. Para o livre trânsito dos carros de apoio, respeitando as condições acima estipuladas, os concorrentes deverão identificá-los, e aos ocupantes, assumindo inteira responsabilidade pelos seus atos em relação ao desenvolvimento da prova.

9.2 - DESLOCAMENTOS

São trechos representados no livro de bordo pela letra “D” e servem para que os competidores transladem até o início dos trechos especiais. O tempo para percorrer este trecho deve ser calculado com velocidades médias dentro das normas de trânsito. O tráfego de veículos estará sempre liberado nos trechos de deslocamento devendo o competidor respeitar a mão de direção, e as leis de trânsito local.



Os trechos de deslocamentos devem ser percorridos integralmente. Poderá haver postos de controle para anotar a passagem dos veículos (PCP) sendo penalizados em tempo os veículos que não cumprirem o percurso de acordo com o livro de bordo. A penalidade aplicada será de acordo com o item 10.21 deste Regulamento.

9.3 - NEUTRALIZADOS

São trechos representados no livro de bordo pela letra “N” que servem para uma eventual parada do competidor, que poderá usá-lo para abastecimento, reparo mecânico ou outras atividades.

Artigo 10 - HORÁRIOS, POSTOS e ZONAS DE CONTROLE

10.1 - O horário oficial da prova será fornecido pela organização no quadro de avisos da prova e poderá ser solicitado pelo competidor ao fiscal no controle de largada.

10.2 - O competidor receberá um cartão de controle com as seguintes informações:

- a) Horário de saída do parque fechado;
- b) Intervalo de tempo entre as provas especiais;
- c) Tempo máximo de chegada em cada especial;
- d) Tempo máximo de chegada no parque fechado ao final da prova.

10.3 - O concorrente é o único responsável pelo transporte e o bom estado do cartão de controle sendo que o mesmo deverá ser entregue ao fiscal de chegada no Parque Fechado ao final da prova ou no local em que a organização assim o solicitar. A perda ou rasura do cartão de controle será penalizada em 10 (dez) minutos que serão somados na prova onde ocorreu o fato e um novo cartão de controle será entregue ao concorrente no caso de perda.

10.4 - Zona de controle

É um local (região) que será identificado, de acordo com o Anexo 1 onde deverá ser respeitado o acesso de acordo com o horário de largada a ser indicado pela mesa de controle.



10.5 - Para facilitar a operação da largada todos os concorrentes devem posicionar seus veículos em ordem de largada.

10.6 - No caso de um competidor chegar atrasado na largada, o controlador estipulará um novo horário de largada. Ele deverá procurar o fiscal de largada e se apresentar avisando-o. O fiscal irá anotar o horário em que o concorrente se apresentou e este será penalizado em 10 (dez) segundos para cada minuto, e ou fração de minuto, de atraso até o limite de 20 (vinte) minutos após o qual não poderá mais largar.

Ex.: o competidor deveria se apresentar para a largada às 10:06:00 hs., o mesmo se apresentou às 10:08:10 hs.; portanto atraso de 02:10 min., sua penalização será de 30 segundos.

10.7 - No caso de adianto a penalização será de 01 (um) minuto para cada minuto ou fração de minuto adiantado.

10.8 - O controle de largada funcionará de acordo com o item 17 do Regulamento FIA para eventos Cross Country que se encontra no Anexo 1 deste Regulamento.

10.9 - O cartão de controle deverá ser entregue ao fiscal de largada no minuto do seu horário de controle.

Ex.: o competidor com o horário para se apresentar 10:06:00 hs., deve se apresentar das 10:06:00 até às 10:06:59 hs.. Se ultrapassar este prazo será penalizado de acordo com o artigo 10.6.

10.10 - Em caráter especial e somente mediante autorização do Diretor de Prova com anuência dos Comissários Desportivos, o competidor poderá solicitar a mudança de posição de largada apenas, por motivos de segurança ou por problemas de saúde do navegador ou piloto, desde que confirmado pelo médico da organização. A largada será feita de acordo com determinação do Diretor de Prova. O competidor permanecerá nesta nova posição até o fim da etapa.



10.11 - O PC de largada estará aberto 05 (cinco) minutos antes do 1º carro largar.

10.12 - Haverá um sistema automático de largada em que um relógio digital indicará o horário ideal de largada, em contagem regressiva de cada competidor mediante seqüência numérica e lâmpadas indicativas. Em caso de falha do sistema automático a largada poderá ser feita de forma manual em contagem regressiva.

10.13 - No momento da largada da especial, o veículo deverá estar com o motor funcionando e deve deslocar-se com seus próprios meios, sob pena de desclassificação da prova.

10.14 - O fiscal de largada poderá por motivos de segurança interromper a qualquer momento a largada e recomeçar assim que possível. Os tempos serão recalculados tomando como referência o novo horário de largada.

10.15 - O intervalo de largada entre os competidores será definido pela organização.

10.16 - O final da prova especial será “lançado” e a cronometragem será feita na placa vermelha com bandeira quadriculada por meio de fotocélula.

10.17 - Ao final da prova especial o competidor deverá parar na placa STOP, e apresentar ao fiscal da mesa, o seu cartão de controle até 01(um) minuto após a sua chegada, recebendo uma anotação em seu cartão de controle de tempo ou um boleto contendo a informação e qual foi o seu horário de passagem por este posto de controle. Poderá a organização a seu critério entregar este boleto, em horário posterior e ou em outro local devidamente informado a todos os competidores.

10.18 - O controle do horário de chegada em cada prova especial, será feito em horas, minutos, segundos e centésimos de segundo. A divulgação



dos tempos será em décimos de segundos. Em caso de empate de tempo o desempate levará em consideração os centésimos de segundo.

10.19 - Todas as anotações de tempo ao final de cada especial, devem ser duplas, isto é, será feita uma anotação no cartão de controle do competidor e outra na folha de controle do PC de chegada em poder do fiscal. O competidor deve rubricar a folha de controle comparando se o tempo anotado no cartão corresponde ao anotado na ficha de controle horário do PC. Caso haja algum problema de comunicação ou outro, que impossibilite do controlador anotar o tempo do competidor, ele dará somente um visto em seu cartão de controle e informará o tempo depois.

10.20 - O PC de chegada funcionará até completar o tempo máximo da especial, do último competidor que largou nesta especial ou até determinação do Diretor de Prova.

10.21 - Poderá haver durante o deslocamento um ou mais PCP (posto de controle de passagem) de roteiro que visa apenas confirmar a passagem do participante. A não passagem neste PCP implicará na aplicação de uma penalidade de 10 (dez) minutos a ser acrescentada na prova. Este PCP estará aberto até 20 (vinte) minutos após o término do horário ideal de passagem levando-se em conta a média horária prevista para o cálculo dos tempos do deslocamento. Este PCP estará fornecendo um boleto de confirmação de passagem identificando o horário de passagem do concorrente, portanto o mesmo terá que parar nestes postos para retirar o boleto. O PCP será identificado pela placa Carimbo.

10.22 - Dentro dos trechos das provas especiais poderão existir PCP's (postos de controle de passagem) que estarão anotando se o competidor percorreu o trajeto completo da prova. A perda deste PC acarretará em uma penalização de tempo de no máximo 10 (dez) minutos, acrescido no tempo obtido pelo competidor na prova. Este PCP não fornecerá boleto de passagem para evitar que o competidor tenha que parar durante a prova e será controlado por fotocélula. Os dados dos GPS do competidor poderão servir de prova em caso de reclamação para este item, desde que



o tracking tenha sido gravado na prova completa com resolução mínima de 01 (um) ponto a cada 02 (dois) segundos.

10.23 - Durante o percurso da prova poderá haver “Zonas de Radar” e “Zonas de Velocidade Máxima Controlada”.

10.24 - Na zona de radar o competidor deverá respeitar a velocidade máxima estipulada no livro de bordo. O controle será feito entre um ponto de entrada e outro de saída desta zona de radar através de fotocélula. Além da velocidade máxima será estipulado um tempo mínimo para se percorrer este trecho. Para cada “Zona de Radar” deverá ser determinada uma tolerância (em % ou tempo) sobre o tempo mínimo da referida zona, antes do início da prova. O competidor que percorrer este trecho em tempo inferior ao tempo mínimo pré-estabelecido será penalizado no dobro do tempo ganho em relação ao tempo mínimo até o limite máximo da tolerância, após o qual será penalizado em 10 (dez) minutos. O competidor deverá percorrer toda a extensão da “Zona de Radar” na velocidade determinada, podendo ser feitos controles intermediários onde será aplicada à mesma penalização acima.

Ex.: “Zona de Radar” de 1 km com velocidade de 60 km/h, portanto tempo mínimo = 1 minuto. Tolerância de 10% = 06 segundos.

Se o competidor percorrer o trajeto em 70 segundos = nenhuma penalização.

Se o competidor percorrer este mesmo trajeto em 60 segundos = nenhuma penalização.

Se o competidor percorrer este mesmo trajeto em 56 segundos = 08 segundos de penalização.

Se o competidor percorrer este mesmo trajeto em 54 segundos = 12 segundos de penalização.

Se o competidor percorrer este mesmo trajeto em 50 segundos = 10 minutos de penalização.

Todas as penalizações referidas neste item serão acrescidas ao tempo obtido na prova em que ocorreu a penalização. A precisão dos tempos do radar será em décimos de segundos.



10.25 - Na “Zona de Velocidade Máxima Controlada” o início e o final de cada ZVMC serão identificadas por referências da planilha (IZVMC/FZVMC), bem como indicações visuais posicionadas na trilha (placas: “Início de Zona “de Radar/Final de Zona de Radar”). No interior de cada zona os competidores não poderão trafegar em velocidades acima das especificadas na planilha para aquele trecho. A “Zona de Velocidade Máxima Controlada” não poderá ter extensão maior de que 500 (quinhentos) metros e o seu controle será obrigatoriamente pelo sistema de Rastreamento por GPS.

Haverá tolerância de 10% na velocidade.

Ex.: ZVMC de 60 Km/h - O competidor poderá trafegar até 66.0 Km/h (10%) sem ser penalizado;

Haverá uma tolerância de 50 (cinquenta) metros para a desaceleração a partir da placa de Início de Zona de Radar.

10.25.1 - Será aplicada a penalização a seguir:

Cada vez que o competidor atingir uma velocidade acima de 10 (dez) %, será aplicada uma penalização de 01 (um) minuto acumulativa.

Ex.: ZVMC de 60 Km/h. O competidor atingiu dois picos de 66,1 Km/h, registrados no equipamento de rastreamento no interior da ZVMC, penalização de dois minutos acrescida ao tempo final da prova em que foi registrado o ocorrido.

10.26 - No caso do trecho especial ser interrompido pela organização por algum problema, fica estabelecido que o tempo de cada competidor deverá seguir os seguintes critérios:

A) Ser validado pelos tempos obtidos pelos competidores em um posto de controle colocado antes da interrupção em que todos tenham sido cronometrados;

B) Os competidores que não tiverem sua largada autorizada em uma das provas, receberão o tempo da melhor prova por ele realizada;

C) O Diretor de Prova com a anuência dos Comissários Desportivos poderá, a qualquer momento, cancelar esta prova em que houve o impedimento e as seguintes se assim for necessário.



Parágrafo Único: Se o impedimento for causado por algum competidor este será penalizado em 05 (cinco) minutos adicionado ao seu tempo da prova onde ocorreu o fato.

10.27 - Sistema de rastreamento via satélite

10.27.1 - A organização poderá adotar em qualquer etapa do Campeonato um sistema de rastreamento via satélite - GPS.

10.27.2 - A instalação do equipamento será de cunho obrigatório para todos os concorrentes inscritos e será feito durante a vistoria técnica ou na entrada do Parque Fechado de largada por membros da equipe técnica devidamente identificados.

10.27.3 - A responsabilidade do equipamento será do concorrente desde o momento da instalação até a remoção. A perda ou danificação do equipamento poderá ser penalizada em até 10 (dez) Up's destinados para a reposição do equipamento.

10.27.4 - A remoção do equipamento se dará na saída da Zona de Controle de chegada na última prova da etapa ou na entrada do Parque Fechado final.

10.27.5 - O concorrente que porventura não completar a última prova deverá remover o equipamento do seu veículo e entregar ao Diretor de Prova antes da premiação, podendo ser penalizado em até 10 (dez) Up's caso não proceda assim.

10.27.6 - No final de cada prova, os dados do equipamento serão extraídos. A não parada no local identificado para a extração de dados implicará na desclassificação do concorrente desta prova.

10.28 - PC Virtual

10.28.1 - No caso de adoção do sistema de rastreamento via satélite conforme o Artigo 10.27 a organização poderá criar quantos PCs Virtuais



forem necessários para garantir o correto cumprimento do roteiro pré estabelecido.

10.28.2 - O PC Virtual é um waypoint estabelecido pela organização que se encontra no roteiro da prova especial (PE).

10.28.3 - A penalidade pela não passagem em um PC Virtual é de 03 (três) minutos que serão somados ao tempo da prova em que ocorreu o fato, caso o competidor complete a prova.

10.28.4 - A tolerância de passagem em um PC Virtual é um círculo com raio de 15 (quinze) metros.

10.28.5 - A divulgação da localização dos PC(s) Virtual(ais) pela organização é opcional.

10.28.6 - Se um competidor não passar por 75 (setenta e cinco) % dos PCs virtuais definidos no roteiro da Prova Especial a sua classificação não será considerada e não pontuará na prova.

Artigo 11 - PREMIAÇÃO

11.1 - O Campeonato será disputado em 12 (doze) provas que resultam em 04 (quatro) etapas disputadas em forma de Taça para cada Categoria.

11.2 - Cada etapa do Campeonato representa a disputa de uma Taça que será disputada da seguinte forma:

11.2.1 - As etapas serão realizadas em 03 (três) provas na mesma pista;

11.2.2 - A pontuação a cada prova, do piloto e navegador separadamente, será conforme disposto a seguir:

1º. colocado recebe 15 pontos;

2º. colocado 14 pontos;

3º. colocado 13 pontos;

e assim sucessivamente até o 15º. colocado que recebe 01 ponto.



11.2.3 - A pontuação das etapas será a soma dos pontos conquistados somando-se as provas válidas realizadas durante a etapa.

11.2.4 - Será considerada vencedora da etapa a dupla que somar o maior número de pontos em todas as provas válidas da etapa.

Não haverá descarte de resultado para a etapa. Se houver empate de pontos entre os competidores o desempate será feito pelo confronto da melhor prova vencendo aquele que obtiver o melhor tempo (média horária). Persistindo o empate será comparada a segunda melhor prova e assim sucessivamente. Persistindo o empate será considerado vencedor o carro com o menor número de porta.

No caso de haver alguma prova que por algum motivo a organização fechou o tempo válido para todos os competidores antes do ponto final ideal, esta prova poderá ser considerada como a prova mais rápida para critério de desempate, através da média horária.

11.2.5 - O Competidor que não completar a prova por seus próprios meios de locomoção, dentro do tempo máximo de prova divulgado no cartão de controle, ou for auxiliado pela organização, não receberá pontuação ou classificação na referida prova.

11.3 - Para a disputa do Campeonato Mitsubishi Cup Nordeste, em todas as categorias, serão computados os pontos obtidos nas 12 (doze) provas com o descarte dos 03 (três) piores resultados (N-3).

O desempate será feito pelo maior número de pontos descartados, depois pelo maior número de 1º lugares, 2º e assim sucessivamente até se obter o vencedor. Em caso de persistir o empate será o melhor classificado o que obteve a melhor pontuação na última prova em que um dos empatados tenham participado. Caso não sejam realizadas as 12 (doze) provas, o número de descartes seguirá a seguinte tabela:

Número de provas válidas - Número de descartes

11 a 09

N-2

08 ou 07

N-1

06 ou menos

Não haverá descarte



11.4 - O competidor que for excluído ou desclassificado em qualquer prova do Campeonato, não poderá utilizá-la para descarte.

11.5 - Dos concorrentes que terminarem a prova, pelo menos 01 (um) integrante da dupla deverá estar presente até o final da entrega de prêmios, sob pena de perderem o direito aos mesmos, desde que a premiação seja iniciada no horário pré-determinado no Regulamento Particular de Prova com tolerância máxima de 01 (uma) hora de atraso.

11.6 - Os resultados oficiais serão publicados até no máximo 30 (trinta) minutos antes da premiação, no mesmo local. Qualquer reclamação referente aos resultados oficiais deverá ser apresentada ao Diretor de Prova ou aos Comissários Desportivos, até no máximo 30 (trinta) minutos após a divulgação oficial, por escrito e acompanhado da caução de acordo com o CDA/CBA 2010.

11.7 - Premiação por Etapa

As etapas do Campeonato Mitsubishi CUP Nordeste 2010 terão troféus para os 05 (cinco) primeiros classificados de cada categoria.

11.8 Premiação do Campeonato

A premiação final do Campeonato Mitsubishi Cup Nordeste será conforme divulgado no nosso site: www.mitsubishimotors.com.br.

Artigo 12 - PENALIZAÇÕES

12.1 - O competidor que queimar a largada, ou seja, partir antes do seu horário ou da autorização do fiscal será penalizado de acordo com a seguinte tabela:

de 0,3 a 1,0 seg. = 3 seg.

de 1,1 a 2,0 seg. = 5 seg.

de 2,1 a 3,0 seg. = 10 seg.

de 3,1 a 60 seg. = 10 min.

acima de 60 seg. = desclassificação

O controle de largada será feito por meio de fotocélula.



12.2 - No caso de um competidor largar antes do seu horário ideal com a intenção de prejudicar a organização da prova ou algum competidor este será automaticamente desclassificado / excluído (da etapa).

12.3 - Se o competidor estiver na posição de largada e demorar em largar mais de 30 (trinta) segundos após o sinal de largada, deverá ser retirado do local pela organização ou pelos fiscais de largada para fora da Zona de Controle.

12.4 - Nos controles de chegada no final da prova e PC de passagem nos deslocamentos, não haverá penalização por passagem adiantada.

12.5 - As eventuais penalizações por adianto ou atraso são irrecuperáveis.

12.6 Penalidades especiais

Veículos flagrados com algum dos ocupantes transitando sem os itens de segurança durante todo o percurso da prova (o uso do capacete no deslocamento é opcional) ou que tumultuar o trabalho dos PC's será imediatamente desclassificado / excluído.

12.7 Penalização de cerca

Quando especificado no livro de bordo, o concorrente que danificar uma cerca ou mourão de cerca durante a prova será penalizado em 30 (trinta) segundos que serão acrescidos ao seu tempo na prova onde ocorreu a infração. A penalização será comprovada por um fiscal de pista e informada via rádio à Direção de prova.

Artigo 13 - RECLAMAÇÕES

Reclamações Técnicas e Desportivas

13.1 - Referente a parte técnica e desportiva, as reclamações deverão obedecer ao que determina o Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da CBA 2010.

13.2 - O desmonte e a montagem de equipamentos mecânicos dos veículos reclamados serão realizados pela equipe e acompanhada pelo



Comissário Técnico da CBA e pelos membros da Comissão Técnica da organização do Campeonato Mitsubishi Cup Nordeste.

13.3 - No caso de reclamações que necessitem de exames de terceiros para satisfazer a sua conclusão, o reclamante arcará com os custos da execução destes exames.

Ex.: análise de combustível entre outros.

Artigo 14 - CUIDADOS E SOCORRO OBRIGATÓRIO A ACIDENTES

14.1 - Todos os concorrentes deverão portar uma bandeira de cor amarela fornecida pela organização na primeira prova da qual o competidor participar que estará sob sua responsabilidade durante todo o Campeonato sendo devolvida ao fiscal do Parque Fechado no final da última etapa. Esta bandeira deverá ser utilizada quando o competidor tiver que parar o seu veículo pôr qualquer motivo, servindo dessa maneira para avisar aos competidores que vierem logo em seguida. O porte desta bandeira é obrigatório em todas as provas do Campeonato e será verificada na vistoria técnica. O custo de reposição para esta bandeira será de R\$ 50,00 (cinquenta reais).

14.2 - O concorrente acidentado ou com problemas mecânicos, deve tentar o mais rápido possível sinalizar com a bandeira amarela aproximadamente 100 (cem) metros antes do local e de preferência do mesmo lado em que seu veículo estiver parado, avisando aos concorrentes que vierem logo atrás para que reduzam a velocidade e passem pelo local sem problemas.

14.3 - O concorrente acidentado, se possível, deve comunicar por rádio URGENTE com a organização da prova, relatando a gravidade do ocorrido. Deverá ser informado de forma sucinta e objetiva o número do veículo, sua localização pelo km da planilha e a situação da tripulação e do veículo.

14.4 - No caso de um competidor que parou para ajudar em um acidente, ele terá o seu tempo nesta prova corrigido da seguinte forma:



- 1ª opção: será considerado o tempo tomando-se como referência à proporcionalidade de tempo ao melhor tempo da especial no PC de passagem imediatamente anterior ao local do acidente.

Ex.: No PC de roteiro o primeiro colocado passou com 1:00:00 hs. e quem prestou o socorro passou com 1:06:00 hs.. No fim da especial o tempo do primeiro foi de 2:00:00 hs. portanto o tempo corrigido de quem ajudou no acidente será de 2:12:00 hs.. Mantendo assim a proporcionalidade de tempos, independentemente se o tempo for maior ou menor.

- 2a. opção: Se a especial estiver sendo repetida será considerado o mesmo tempo de sua volta mais rápida.

- 3ª. opção: Na impossibilidade da segunda opção será adotada o melhor tempo do competidor da sua categoria.

14.5 - O competidor que tiver problemas no veículo e quiser retornar ao Parque de Apoio, só poderá deixar o roteiro original da planilha mediante autorização e orientação da Direção de Prova via rádio e/ou com auxílio dos veículos de apoio da organização. Qualquer tentativa de “corte de caminho” sem este auxílio, o competidor poderá ser penalizado com até a sua desclassificação / exclusão.

Artigo 15 - PUBLICIDADE E CESSÃO DE IMAGENS

15.1 - É obrigatória a fixação dos adesivos dos órgãos desportivos oficiais (CBA), dos patrocinadores e colaboradores da prova em local demarcado conforme croquis que será entregue junto com os adesivos. A não obediência desta regra implicará na reprovação na vistoria técnica e automaticamente na proibição da largada. Caso alguma irregularidade na adesivagem seja detectada após a largada o concorrente será multado e poderá ser até desclassificado / excluído.

15.2 - Será reservado um espaço livre em cada veículo para a fixação de adesivos de patrocinadores particulares de cada concorrente conforme croquis entregue junto com os adesivos. A não obediência desta regra implicará na reprovação na vistoria técnica e automaticamente na proibição de largada. Se por acaso o patrocínio pessoal do competidor



estiver ofuscando ou dificultado a visibilidade de algum patrocinador oficial da prova este deverá cobrir o seu patrocinador pessoal com adesivo branco (contact branco) ou retirá-lo, permitindo a total visualização dos patrocinadores da prova. Estes casos serão julgados pelo fiscal da vistoria que indicará o modo mínimo de cobertura.

15.3 - Os organizadores do Mitsubishi Cup Nordeste são as únicas autoridades que permitem qualquer tipo de publicidade com respeito à prova.

15.4 - Os concorrentes, membros da organização, todos os demais participantes e ou envolvidos neste evento, autorizam o uso de sua imagem, cinética e eletronicamente para fins comerciais, editoriais, promocionais e publicitários.

15.5 - Caso um competidor tenha um patrocinador de produto ou marca conflitante com algum patrocinador da prova, este será proibido de expor seu patrocinador. O desrespeito desta regra, no veículo, implicará na reprovação na vistoria técnica e automaticamente na proibição de largada. Será obrigatório o uso da camiseta oficial do evento durante a cerimônia de premiação e os concorrentes que não estiverem usando a mesma perderão o direito aos prêmios, não podendo subir ao Podium, porém não perderão os pontos obtidos na etapa. A relação dos patrocinadores oficiais das provas, assim como o croqui do veículo com a posição dos adesivos oficiais e espaços destinados aos patrocinadores particulares, serão publicados no Regulamento Particular de Prova. Caso algum competidor tenha seu veículo aprovado na vistoria e for comprovado que após esta aplicou adesivos de produto ou marca conflitante com os patrocinadores da prova este será penalizado com uma multa de 05 (cinco) Up's e desclassificado / excluído da etapa (3 provas).

15.6 - Os patrocinadores particulares de cada veículo deverão ser cadastrados no ato da inscrição do veículo. Deverá ser informado o nome fantasia de cada patrocinador assim como o seu ramo de atuação.



15.7 - A pintura dos veículos é livre.

15.8 - Equipamentos de filmagem

É proibido o uso de qualquer equipamento de filmagem e transmissão de imagens (câmera de vídeo, filmadora, máquina fotográfica e similares) ou gravação de áudio (gravadores analógicos, digitais e similares) nas seguintes condições:

- Nas 02 (duas) primeiras provas de uma etapa quando todas as provas forem no mesmo sentido;
- Na 1ª. (primeira) prova de uma etapa quando houver inversão de sentido entre a primeira e segunda prova.

Obs.: Será permitido o uso de equipamento de filmagem (camera on-board) nos carros determinados pela assessoria de imprensa antes do início da primeira prova e divulgado no quadro de avisos do evento. As fitas destes equipamentos só poderão ser manipuladas por membros credenciados pela organização e suas imagens não serão divulgadas antes do final da terceira prova.

O não cumprimento das determinações acima implicará na desclassificação / exclusão do concorrente na etapa.

Artigo 16 - DISPOSIÇÕES GERAIS

16.1 - Será obrigatória a utilização de capacete, HANS (Head and Neck Support System - Sistema de Apoio para a Cabeça e Pescoço), macacão, sapatilha e bala clava (para pilotos e navegadores com barba) anti-chama homologados pela CBA/FIA e dentro da validade para piloto e co-piloto (navegador) durante todas as provas, estando liberado durante os deslocamentos a utilização do conjunto capacete + HANS.

16.2 - É terminantemente proibido o treino ou a circulação (reconhecimento) em eventuais locais onde se realizarão as provas especiais, sob pena de desclassificação / exclusão imediata do competidor flagrado pela organização da prova, com eventuais penalizações posteriores pela CBA.



16.3 - Em todas as etapas será fornecido pela organização um local para a aferição de hodômetro.

16.4 - Os veículos de competição deverão ter a identificação da tripulação da seguinte maneira:

- na parte inferior do teto sobre a porta dianteira informando os nomes e o tipo sanguíneo de cada competidor.

16.5 - Em caso de imprevistos nos deslocamentos, (rio cheio, barreiras ou nova estrada e etc.) que impossibilitem a passagem dos veículos ou que provoquem alterações no roteiro, os concorrentes deverão entrar em contato por rádio imediatamente com a organização da prova que orientará o procedimento a ser adotado. Caso não seja possível o contato por rádio, o competidor deverá achar um roteiro alternativo mantendo os tempos originais do seu cartão de controle, salvo decisão em contrário do Diretor de Prova com anuência dos Comissários Desportivos.

16.6 - Se por qualquer motivo de força maior ou de segurança a prova não puder ser realizada, os organizadores não serão obrigados a nenhum tipo de indenização.

16.7 - Não haverá restrição na utilização de quaisquer tipos de instrumento de navegação.

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

Rio de Janeiro, 09 de Março de 2010.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Cleyton Tadeu Correia Pinteiro
Presidente