

# TRANSPARANA 2011

24 a 29 de janeiro de 2011

## Art. 1º - DEFINIÇÃO

O TRANSPARANÁ 2011 é um evento off-road de rally de regularidade específicas para veículos 4X4, constituídas por trechos variáveis e médias horárias a serem definidas em uma planilha de roteiro, a fim de proporcionar igualdade de condições de vitória a todos os competidores inscritos na competição. Idealizado pelo JEEP CLUBE DE CURITIBA, com supervisão da FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO.

## Art. 2º - PERCURSO

**2.1** - Estradas pavimentadas, secundárias, privadas ou abandonadas, circuitos especiais e trajetos fora de estrada prevalecendo nas vias públicas as leis de trânsito locais. Poderá haver trechos diferentes para cada categoria. Os detalhes do roteiro, hospedagem, locais de largada, chegada, camping, apoio etc. serão divulgados antecipadamente no site oficial do evento e em adendo específico deste regulamento.

## Art. 3º - INSCRIÇÕES E PARTICIPANTES

**3.1** - As condições para a inscrição serão pilotos maiores que 18 anos com carteira nacional de habilitação. Para as categorias denominadas, Máster, Graduado, só serão aceitas inscrições de pilotos e navegadores devidamente capacitados a estas categorias.

**3.2** - O Organizador, com a anuência do Diretor de Prova em conjunto com o Júri de prova ou FAU poderá se recusar a aceitar a inscrição de um concorrente (piloto e/ou navegador), desde que justifique o motivo.

**3.3** - A taxa de inscrição será conforme segue abaixo:

<b>MASTER, GRADUADOS E JUNIOR</b>						
	<b>JUL</b>	<b>AGO</b>	<b>SET</b>	<b>OUT</b>	<b>NOV</b>	<b>DEZ</b>
<b>A VISTA</b>	R\$ 1.900,00	R\$ 1.900,00	R\$ 1.900,00	R\$ 2.300,00	R\$ 2.300,00	R\$ 2.300,00
<b>A PRAZO</b>	R\$ 2.300,00	R\$ 2.300,00	R\$ 2.300,00	R\$ 2.300,00	R\$ 2.300,00	R\$ 2.300,00
	R\$ 384,00	R\$ 460,00	R\$ 575,00	R\$ 767,00	R\$ 1.150,00	R\$ 2.300,00
	6X	5X	4X	3X	2X	1X
<b>JEEP E TURISMO</b>						
	<b>JUL</b>	<b>AGO</b>	<b>SET</b>	<b>OUT</b>	<b>NOV</b>	<b>DEZ</b>
<b>A VISTA</b>	R\$ 1.000,00	R\$ 1.000,00	R\$ 1.000,00	R\$ 1.300,00	R\$ 1.300,00	R\$ 1.300,00
<b>A PRAZO</b>	R\$ 1.300,00	R\$ 1.300,00	R\$ 1.300,00	R\$ 1.300,00	R\$ 1.300,00	R\$ 1.300,00
	R\$ 217,00	R\$ 260,00	R\$ 325,00	R\$ 434,00	R\$ 650,00	R\$ 1.300,00
	6X	5X	4X	3X	2X	1X

**3.4** - É vedada a participação de menores de doze (12) anos nas categorias de competição. Os menores deverão ter autorização por escrito, com firma reconhecida por cartório e assinada pelo pai e pela mãe.

**3.5** - Obrigatório a entrega de 01 (uma) cesta básica por veículo participante, no ato da inscrição.

## **Art. 4º - RESPONSABILIDADES**

**4.1** - O ato da inscrição para a prova, caracteriza a declaração dos concorrentes (piloto, navegador e zequinha, se houver) e seus responsáveis legais assumindo todos os riscos da mesma, consigo ou com outrem, com seus veículos e equipamentos, isentando Organizadores e Patrocinadores de quaisquer acidentes, independentemente do tipo ou natureza, que possam ocorrer antes, durante ou depois da prova.

**4.2** - Todas as dificuldades encontradas no percurso, tais como pontes precárias, areões, lamaçais, riachos cheios, pedras, tocos de madeira, arvores, etc., serão de inteira responsabilidade dos concorrentes em transpô-las, mesmo que para tal tenha que se desviar do roteiro, permanecendo imutável o tempo programado para o trecho, salvo instruções do diretor da prova, que poderá notificar através de fiscais e adendos escritos.

## **Art. 5º - CATEGORIAS**

**5.1** - As definições de cada categoria:

### **5.1.1 - Categoria MASTER**

As médias de velocidades deverão ser superiores às das demais categorias, será a primeira categoria a largar nas etapas. Categoria de alto grau de competitividade, própria para pilotos e navegadores com vasta experiência em provas off - Road de regularidade de reconhecimento nacional, devidamente comprovado através de currículo esportivo a ser analisado pela Organização. Com veículos devidamente preparados, de qualquer marca, modelo e ano de fabricação, inclusive Pick-Up, com sistema de tração 4x4, utilizando qualquer produto combustível legal.

### **5.1.2 - Categoria GRADUADO**

As médias de velocidades serão inferior às da Máster, será a segunda categoria a largar nas etapas, Categoria de competição própria para pilotos e navegadores com experiência em provas off - Road de regularidade promovidas por clubes especializados, experiência esta devidamente comprovada através de currículo esportivo a ser analisado pela Organização, com veículos devidamente preparados, de qualquer marca, modelo e ano de fabricação, inclusive Pick-Up, com sistema de tração 4x4, utilizando qualquer produto combustível legal.

### **5.1.3 - Categoria JUNIOR**

As médias de velocidade poderão ser menores que as médias de velocidade da categoria Graduado. Será a terceira categoria a largar nas etapas, Categoria de competição própria para pilotos e navegadores com pouca experiência em provas off - Road de regularidade, com veículos devidamente preparados, de qualquer marca, modelo e ano de fabricação, inclusive Pick-Up, com sistema de tração 4x4, utilizando qualquer produto combustível legal.

### **5.1.4 - Categoria JEEP**

As médias de velocidades deverão ser menores que as médias de velocidades das categorias Graduado. Será a quarta categoria a largar nas etapas, podendo ter trajeto diferenciado das demais categorias. Categoria de competição para pilotos e navegadores com experiência em provas off - Road de regularidade promovidas por clubes off - Road, devidamente comprovadas através de currículo esportivo a ser analisado pela

Organização. Destinada somente aos participantes com veículos Jeep, Rural e F-75 Willys e Ford, originais ou não, com sistema de tração 4x4. Os veículos deverão estar devidamente preparados, utilizando qualquer produto combustível legal.

#### **5.1.5 - Categoria Turismo**

Categoria Turismo: Esta categoria largará após a largada de todas as categorias de competição, em forma de comboio, comandada por “carro guia” da Organização que os conduzirá até o final do evento. Nesta categoria não há controle de tempo de passagem por PC’s sendo que as velocidades e trajetos serão determinados pelo veículo da Organização responsável pela condução do comboio, com veículos devidamente preparados, de qualquer marca, modelo e ano de fabricação, inclusive Pick-Up, com sistema de tração 4x4, utilizando qualquer produto combustível legal.

#### **Art. 6º - IDADES**

**6.1** - Para todas as categorias somente serão aceitas inscrições de Pilotos maiores de 18 (dezoito) anos devidamente habilitados e Navegadores maiores de 12 (doze) anos, sendo que neste caso, o menor deverá ter uma autorização por escrito de seu responsável.

**Parágrafo único** - Nas categorias denominadas, Máster, Graduado não será autorizada a inclusão de Zequinha (acompanhante) no veículo, exceto jornalista, fotógrafo ou cinegrafista devidamente autorizado pelo Diretor de prova.

**6.2** - Nas demais categorias a participação de Zequinha por veículo esta liberada.

**Parágrafo Único** - No caso da autorização a participação de Zequinha, deverá ser respeitada a idade mínima de 10 (dez) anos, desde que os mesmos sejam acompanhados dos pais e possuam autorizações por escrito dos seus responsáveis, onde deverá constar o nome do evento, número da etapa, nome da cidade em que ela se realiza, nome completo de cada um, números de R.G. e C.P.F. e assinatura do responsável.

#### **Art. 7º - INSTRUMENTOS DE NAVEGAÇÃO**

**7.1** – Para todas as categorias, fica liberado o uso de qualquer instrumento de navegação.

#### **Art. 8º - AUTORIDADES DE PROVA**

**8.1** - Todo concorrente, ao se inscrever em uma prova, declara obrigatoriamente conhecer o Regulamento e a ele submeter-se, reconhecendo integralmente as autoridades da prova, as quais devem dirigir-se com dignidade e respeito sob pena de desclassificação.

#### **8.2 – Autoridades**

- |                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| - Diretor Geral Transparaná 2011 | – Rone Branco         |
| - Diretor de Prova               | – Alex Kolling        |
| - Diretor Técnico                | – Ivan Bertagna       |
| - Júri de Prova                  | – João Odair Oliveira |
| - Júri de Prova                  | – Sergio Filardo      |
| - Júri de Prova                  | – Luciano Maia Bastos |

#### **Art. 9º - BRIEFING**

9.1 - Será realizado um briefing antes da prova, para informar aos participantes sobre os objetivos do esporte, características da prova, alterações da planilha, peculiaridades do percurso e infra-estrutura organizacional, sendo obrigatória a presença de pelo menos 01 (um) integrante de cada dupla.

Parágrafo Primeiro - As informações dadas no briefing têm poder de regulamento e poderão ser afixadas no quadro de Avisos oficial da prova.

Parágrafo Segundo - A dupla que não estiver presente ao briefing perderá o direito a reclamação sobre as informações passadas no mesmo e poderá ser penalizada pelo Júri de Prova.

### **Art. 10º - VEÍCULOS ADMITIDOS**

10.1 - Os veículos que serão admitidos deverão ter tração 4x4 não importando o ano e modelo do mesmo, sendo que devesse estar licenciado em órgão competente. Em caso de dúvidas, será analisado pela Direção Técnica em conjunto com a equipe de Vistoriadores.

### **Art. 11º - PUBLICIDADE**

11.1 - Os veículos deverão ostentar números de identificação e as publicidades que serão fornecidos pela Organização da prova e colocados em locais determinados pela Organização da prova. Será informado no site oficial e em adendo mapa de adesivagem.

Fica vetado qualquer tipo de publicidade e afins nos vidros das portas dianteiras e no pára-brisa dianteiro.

Será vetado qualquer tipo de publicidade racista, religiosa e política.

11.2 - Os Organizadores do evento são as únicas autoridades que permitem qualquer tipo de publicidade com respeito à prova.

Os concorrentes, membros da Organização e todos os demais participantes e/ou envolvidos com o evento, autorizam o uso de sua imagem, cinética e eletrônica, para fins comerciais, editoriais, promocionais e publicitários.

### **Art. 12º - ITENS OBRIGATÓRIOS DE SEGURANÇA E VISTORIA**

12.1 - Itens obrigatórios de segurança que poderão ser vistoriados e deverão estar em perfeito estado de funcionamento:

- faróis;
- lanternas;
- luzes de freio;
- cinto de segurança;
- extintor de incêndio, com carga e no prazo de validade;
- triângulo;
- pneus em bom estado, com no mínimo 6,0 mm na banda de rodagem;
- buzina;
- **CAPACETE USO OBRIGATORIO EM TRECHOS NAVEGADOS PARA TODOS OS OCUPANTES;**
- demais itens obrigatórios por lei.

### **12.2 - Segurança Pessoal**

Em todas as categorias, o uso de capacete é **obrigatório**, devendo ser homologado pelo Inmetro, sendo critério de desclassificação de cada etapa o competidor que não estiver utilizando.

### **12.3 - Vistoria**

Será realizada a fim de ser verificado, se o veículo encontra-se em condições de participar com segurança de todo o percurso do evento, bem como os demais itens obrigatórios.

A Organização poderá proibir a participação do veículo que, a seu critério, não reunir as condições mínimas de segurança.

## **Art. 13º - TRECHOS DA PROVA**

### **13.1 - Trechos de regularidade**

São trechos representados por números inteiros ou pela letra "V", indicando a velocidade média a ser mantida, em km por hora.

### **13.2 - Deslocamentos**

São trechos representados pela letra "D" e servem para as travessias de cidades, povoados e vilarejos, onde não haverá média de velocidade imposta, e sim um tempo pré-determinado para a travessia.

### **13.3 - Neutralizados**

São trechos de parada, representados pela letra "N", onde o participante tem um tempo estipulado para recuperar o seu tempo de prova, transpor algum obstáculo, descanso, abastecimento ou reparos.

## **Art. 14º - PLANILHA DE ROTEIRO (LIVRO DE BORDO)**

**14.1** - Cada concorrente receberá uma planilha por dia de prova contendo o roteiro, velocidades e distâncias a serem seguidas.

Esta planilha poderá ser entregue desde a abertura da secretaria de prova, até o momento da largada, ficando o horário de entrega a critério da Direção de prova.

É de responsabilidade dos participantes a conferência quanto à categoria, ao número de folhas, a ordem das folhas e a legibilidade da planilha, antes da largada.

Constará também na planilha a localização dos neutralizados, postos de abastecimentos e deslocamentos.

**14.2** - A simbologia da planilha deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro. Os símbolos utilizarão o código tulipa, já padronizado para este tipo de prova.

**14.3** - No símbolo usado, a "bolinha" (que indica o local onde o concorrente está) deverá estar sempre na posição inferior do retângulo. O sentido do desenho será sempre de baixo para cima.

**14.4** - Os ângulos da simbologia deverão apresentar, com a melhor fidelidade possível, os reais ângulos das curvas, cruzamentos e bifurcações.

**14.5** - Na coluna da direita poderão constar as observações, chamando a atenção para os locais perigosos (vala, barranco, pedra, etc.), ou quaisquer informações quando puderem surgir dúvidas ao caminho a seguir, por exemplo, quando a prova atravessar plantações, canaviais etc.

**14.6** - O início de um trecho sempre coincide com o final do trecho anterior.

**14.7** - Nas provas a velocidade média imposta será representada por números inteiros. Poderá haver 02 (duas) velocidades de médias horárias diferentes na planilha de prova, procurando distinguir as categorias ou como prevenção em caso de chuva forte.

A média a ser usada será decidida pelo Diretor de prova por ocasião da largada e deverá ser mantida até o término da prova.

**14.8** - O levantamento do roteiro deverá ser feito com aparelho(s) eletrônico(s) de precisão mínima de 01 (um) metro, devendo ser utilizado somente um valor de calibre para efetuar toda a medição da prova.

O ponto de referência do carro para a medição do PC é a coluna da porta.

Parágrafo Primeiro - O ponto de fixação do coletor de dados (GPS) deverá ser no pára-brisa dianteiro lado esquerdo parte inferior.

**14.9** - A Organização deverá, ao confeccionar a planilha de prova, evitar o uso de gírias e limitar ao máximo a utilização de abreviações.

**14.10** - Indicações Quilométricas

**14.10.1** - As medidas serão sempre em quilômetros, com subdivisão de metros e dezenas de metro.

Ex.:

2,328 (dois quilômetros e trezentos e vinte oito metros);

0,03 (trinta metros);

10,74 (dez quilômetros e setecentos e quarenta metros).

**14.10.2** - As indicações quilométricas para os finais de trecho deverão ser exatas, para os cálculos de finais de trechos fechados.

**14.10.3** - As indicações quilométricas para aferições e finais de trecho exato serão fornecidas com precisão em metros e representadas com 03 (três) casas após a vírgula. Caso estejam com 02 (duas) casas decimais deverá ser utilizada a distancia básica, ou seja, acrescenta-se 0 (zero) na terceira casa.

Ex.:

AFER 8,32 na planilha, utilize o valor 8,320.

Parágrafo Primeiro - As referências de roteiro serão fornecidas em dezenas de metros, sendo aproximadas.

Parágrafo Segundo - Somente as referências apresentadas com 03 (três) casas decimais e que contiverem a palavra "AFER", poderão ser utilizadas como aferição.

Caso uma referência apresente a terceira casa decimal, mas não a palavra "AFER", esta deverá ser desconsiderada para tal.

Parágrafo Terceiro – O levantamento será feito pela coluna do veículo.

**14.10.4** - Referências para as aferições serão fornecidas com intervalos de no máximo 04 (quatro) km entre elas, exceto em trechos de deslocamento, sem que as mesmas tenham obrigação de localização específica ou proteção para colocação de PC's.

**14.10.5** - A não ser quando expresso em contrário a medição quilométrica refere-se ao ponto inicial da respectiva referência, tanto no caso de cruzamento, como no caso de pontes, mata-burro, abrigo de ônibus, etc.

**14.11** - Sempre que estiver avisado na planilha situação de perigo com a palavra "PERIGO" não haverá PC 50 (cinquenta) metros antes e 200 (duzentos) metros após a referência.

**14.12** - Quando não houver Adendo para aferição, o primeiro trecho deverá ser obrigatoriamente um deslocamento para aferição e não conter PC de tempo.

**14.13** - A seqüência das referências no livro de bordo deve respeitar a ordem pela qual elas ocorrem.

**14.14** - Nas provas onde é fornecida previamente a ficha técnica dos trechos programados (anteriormente a entrega da planilha), em caso de discrepância entre os valores da planilha e da ficha técnica, deverão ser consideradas as medidas fornecidas na planilha para os fechamentos dos trechos.

Em caso de entrega de dados em memória eletrônica (Smart Memo ou similar), se houver diferença entre os dados e a planilha valerá também as medidas fornecidas na planilha.

### **Art. 15º - ALTERAÇÕES NO ROTEIRO**

**15.1** - Apenas o Diretor de Prova, o júri de Prova ou os Diretores Adjuntos estão autorizados a realizar alterações no roteiro da prova após a sua largada.

Para isso deverão estar devidamente uniformizados e identificados e posicionados em local de fácil visibilidade no roteiro original da planilha.

Deverá ser informado de forma clara o novo roteiro a ser seguido e caso houver as alterações nos tempos ideais, o navegador deverá assinar o formulário de recebimento da alteração.

**15.2** - No caso de imprevistos (rio transbordado, barreira caída na estrada, ponte caída ou similar), que impossibilitem a passagem dos veículos ou que provoquem alterações no roteiro, correrá por conta dos participantes procurarem os meios que os conduzam o mais brevemente ao roteiro original da prova. Os seus tempos ideais continuarão os mesmos.

Parágrafo Único - A prova poderá ser paralisada, ou o roteiro original alterado a critério do Diretor da prova, sendo que esta informação só poderá ser feita por um dos integrantes da Equipe Técnica da Prova.

**15.3** - Todas as porteiras e colchetes a serem atravessados constarão na planilha, sendo de responsabilidade do concorrente a travessia sem ocasionar danos, sob pena de desclassificação / exclusão, tendo que, em qualquer caso, arcar com os danos de responsabilidade civil.

**15.4** - Em caso de mudança de horários por força maior, ou por motivos técnicos, a Direção da prova deve comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os participantes.

**15.5** - 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 ou devolução dos valores já acertados com os concorrentes inscritos.

### **16º - COLETORES DE DADOS (GPS)**

**16.1** - Serão usados os equipamentos de rastreamento via satélite (GPS RASTRO TOTEM).

**16.2** - O(s) equipamento(s) será(ão) fornecido(s) pela Organização antes da largada da prova e deverá(ão) ser instalado(s) no(s) local(is) indicado(s), conforme as instruções fornecidas.

Parágrafo Único - A Organização não se responsabilizará se o competidor largar sem o(s) equipamento(s), caso em que o competidor estará automaticamente desclassificado / excluído.

**16.3** - A Organização informará o número de equipamentos que deverão ser colocados em cada veículo inscrito na prova.

Não será necessária nenhuma instalação elétrica no veículo.

**16.4** - O competidor deverá assinar um Termo de Responsabilidade, no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s).

**16.5** - Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc.), o mesmo deverá reembolsar o valor de R\$ 1.200,00 por equipamento especificado no Termo de responsabilidade para a Organização, em até no máximo 10 (dez) dias corridos após a realização do evento, sob pena de ser proibida a sua participação nas demais etapas do Campeonato ou de outras provas.

**16.6** - Os dados de cada competidor serão coletados por um ou mais coletores de dados GPS, em todo o trajeto da prova, desde a largada até a chegada.

A apuração será realizada através dos dados coletados pelo primeiro equipamento.

Só será utilizado o segundo equipamento de backup (Organização) ou o GPS do competidor, caso ocorra perda de dados do primeiro equipamento - hora com precisão de segundos e posição geográfica (latitude e longitude).

Parágrafo Único - Poderá ser usado, a critério do diretor de prova, o GPS do competidor como backup para coleta de dados, caso ocorra perda de dados no equipamento da Organização. Este GPS terá que estar configurado para coleta de dados a cada 01 (um) segundo e o competidor terá que fornecer as ferramentas necessárias para descarregar os dados do GPS (cabos, drives, etc.).

**16.7** - O coletor de dados será removido na chegada do competidor, ou em outro local especificado pela Organização e divulgado no briefing ate 30 minutos do horário ideal de sua chegada.

Se o aparelho não for devolvido no local especificado pela Organização em 30(trinta ) minutos do seu horário ideal de chegada será de responsabilidade do competidos a entrega dos RASTROS na sala de apuração até às 20:00 hs, após este horário o competidor não terá direito a sua classificação nas etapas do dia.

Será da responsabilidade exclusiva do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido no Termo de Responsabilidade, nas condições do Art. 16.5.

Parágrafo Único - Mesmo se o competidor for desclassificado / excluído, será sua a responsabilidade de devolução do(s) aparelho(s).

**16.8** - A coleta de dados será feita em segundos, com interpolação alcançando a precisão de centésimos de segundos. A interpolação será feita pelos dados coletados nos 02 (dois) pontos, anterior e posterior, mais próximos a linha do PC.

Para efeito do cálculo de pontos perdidos o tempo será em décimos de segundos.

**16.9** - O equipamento poderá ser vistoriado por oficiais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova.

**16.10** - Qualquer interferência eletromagnética gerada pelo veículo do competidor (deliberadamente ou não) que inibir o funcionamento do coletor de dados via GPS, poderá implicar em até a desclassificação / exclusão do competidor.

Estes casos serão julgados pelo Diretor de Prova e pelo Júri de prova.

### **Art. 17º - ORDEM DE LARGADA**

Os concorrentes terão a sua ordem de largada determinada preferencialmente por ordem numérica crescente. No primeiro dia será pelo resultado do Super Prime a ser realizado no dia 23/01/2011, nos demais dias de competição será pela ordem de classificação obtida na etapa da manhã do dia anterior.

A ordem de largada das categorias serão: Master, Graduado, Junior e Jeep.

### **Art. 18º - CRONOMETRAGEM E POSTOS DE CONTROLE (PCs)**

**18.1** - A cronometragem será feita com base em um tempo padrão (hora oficial) fornecido pela Organização da prova, pelo menos 30 (trinta) minutos antes da largada, sendo utilizado hora, minuto, segundo e centésimo de segundo (hh: mm: ss:, cc), onde cada segundo vale 10 (dez) pontos, ou seja, 01 (um) ponto por décimo de segundo.

**18.2** - Os postos de cronometragem serão posicionados no decorrer do roteiro, em posições e quantidades não conhecidas previamente pelos competidores e sua coleta de tempo será feita via satélite.

Eles serão divulgados, através da ficha técnica. Tal ficha será entregue ao Júri de Prova em envelope lacrado antes da largada e divulgado aos concorrentes na chegada.

Parágrafo Único - Todos os PC's deverão ser colocados junto a referências físicas de fácil entendimento (ex: árvore, mourão, mata-burro, abrigo de ônibus, pedras, palanques, bandeiras, etc.) de modo a possibilitar sua conferência em caso de necessidade posterior.

**18.3** - O PC visa medir a navegação e confirmar o caminho e o sentido correto da prova.

**18.4** - Os pontos adiantados serão representados com o sinal (-) e serão somados pelo seu valor absoluto.

**18.5** - Não serão modificados nem criados novos PC's após a largada da prova.

**18.6** - Cada PC válido que constar na ficha técnica deverá ter as seguintes informações: categoria, trecho, medida (número inteiro em metros, em relação a coluna do veículo), velocidade do trecho, tempo teórico de passagem da posição real do PC.

**18.7** - Cada etapa deve ter no mínimo 20 (vinte) % de PC's válidos do total programado (números inteiros, sem arredondamentos, desprezando-se a fração decimal) para todas as categorias.

Caso a prova não atinja este número ela não será considerada válida para o Campeonato.

**18.8** - Para ser considerado classificado em uma prova ou etapa do Campeonato, o competidor terá obrigatoriamente que passar por 2/3 dos PC's válidos da mesma. O cálculo destes 2/3 dos PC's será feito utilizando-se a parte inteira do número final.

Ex.:

16 pc's válidos,  $16 * 2/3 = 10,6$  neste caso serão utilizados 10 como 2/3 dos pc's válidos.

**18.9** - Os PC's funcionarão de 10 (dez) minutos antes da passagem teórica ideal do primeiro participante, até 10 (dez) minutos após o tempo de passagem teórico ideal do último participante.

**18.10** - O participante perderá 01 (um) ponto por décimo de segundo de atraso até o limite de 10 (dez) minutos, após o que, perderá fixo 6000 (seis mil) pontos. Perderá 01 (um) ponto por décimo de segundo de adianto, também até o limite de 10 (dez) minutos, a partir do que perderá o limite máximo de 6000 (seis mil) pontos com sinal negativo.

Ex.:

1,3 seg de atraso = 13 pontos perdidos

0,4 seg de adianto = - 4 pontos perdidos

3,1 seg de adianto = - 31 pontos perdidos.

**18.11** - A não passagem por um PC será representada por quatro asteriscos (\*\*\*\*) e será somada a pontuação máxima (6000 pontos) ao total e não poderá ser descartada ((N-1) e (N-i)).

**18.12** - Os concorrentes que passarem mais de uma vez num mesmo PC, será considerado a primeira passagem no sentido correto da prova para efeito de pontuação no PC.

**18.13** - Os concorrentes que passarem em sentido contrário será computada como a não passagem no PC.

**18.14** - As provas poderão ter um PC de chegada em seu último trecho (deslocamento), sendo que este não penalizará o concorrente que chegar ao seu final adiantado.

Caso chegue com mais de 20 (vinte) minutos de atraso o concorrente será desclassificado.

**18.15** - Poderá existir PC de roteiro, sendo computada somente a passagem efetuada entre 10 (dez) minutos antes e 10 (dez) minutos após o seu horário ideal, excluindo os limites inferiores e superiores. O competidor perderá 0 (zero) pontos pela passagem e a pontuação máxima pela não passagem ou passagem fora do limite de 10 (dez) minutos.

**18.16** - Qualquer PC de tempo poderá ser transformado em PC de roteiro, a critério do Diretor de Prova.

**18.17** - A apuração será feita com os seguintes Critérios de Descarte (N-1) + (N-i) cumulativamente:

**18.17.1** - No critério (N-1) será descartado o pior PC válido com no máximo 03 (tres) segundos ( $\leq 03$  seg.) de adianto ou até 10 (dez) minutos de atraso ( $< 10$  min.).

**18.17.2** - No critério (N-i) serão descartados os "i" piores PC's válidos de cada concorrente com no máximo 03 (tres) segundos ( $\leq 03$  seg.) de adianto ou até 03 (tres) segundos ( $\leq 03$  seg.) de atraso.

O valor "i" refere-se a 07 (sete) % dos PC's válidos da prova arredondado para baixo.

Ex.:

184 PC's válidos 7% = 12,88, portanto  $i = 12$  PC's.

**18.18** - Se por algum motivo o(s) equipamento(s) de coletas de dados não vier a funcionar, ou registrar menos de 30 (trinta) % do trajeto navegado da prova, o competidor terá a sua pontuação computada posteriormente da seguinte forma:

Sua pontuação será a média com arredondamento dos pontos por ele obtida nas demais provas do Campeonato, de acordo com as classificações alcançadas, sem os descartes previstos.

Ex.:

Na 1ª. etapa o competidor ficou em 3º. lugar conquistando 13 pts.

Na 2ª. etapa o equipamento apresentou falha e não registrou o trajeto.

Na 3ª. etapa, 5º. lugar = 11 pts.

Na 4ª. etapa, não participou = 0 pt.

Na 5ª. etapa, 15º. lugar = 1 pt.

Soma de pts =  $( 13 + 11 + 0 + 1 ) / 4 = 6,25$

Pontos a serem computados na 2ª. etapa = 06 pts.

**18.19** - Caso o(s) equipamento(s) de coletas de dados vier a falhar, mas registrar 30 % ou mais do trajeto navegado da prova, o competidor terá sua pontuação final definida pela média de pontos perdidos em cada PC da prova existente no trajeto computado pelo equipamento, utilizando-se o critério de (N-1) e (N-i) até o ponto onde existir o registro, fazendo-se o arredondamento somente ao final da multiplicação.

Ex.:

O competidor teve 40 % do trajeto computado, com 30 PC's registrados de um total de 80 PC's válidos na prova.

Aplica-se o critério de (N-1) e (N-i) no trajeto registrado no equipamento, 1 PC descartado no critério (N-1) e 7 % de 30 PC's = 2,1 = 2 PC descartado no critério (N-i).

Divide-se a pontuação resultante obtida pelos 27 PC's válidos e tem-se a média de pontos perdidos por PC's.

Este valor será multiplicado pelos outros PC's válidos da prova, no caso:

80 PC's - 1 = 1 PC's (N-1).

80 PC's - 7% = 5,6 = 5 PC's (N-i).

Resultando 80 PC's - 6 PC's = 74 PC's válidos.

No caso de ter:

perdido em 30 PC's = 360 pts.

valor do descarte de 2 Pc's = 90 pts.

Pontos perdidos em 28 PC's = 270 pts - Média de 9,64285 pts/PC

Resultado final em 74 PC's válidos da prova =  $74 \times 9,64285 = 713,57$  pts =

713 pts.

**18.20** - Será colocada a disposição dos participantes, a listagem de tempos reais de passagem, para a devida conferência, sempre 30 (trinta) minutos antes da declaração dos resultados ou entregue uma ficha individual com os dados de cada competidor.

**18.21** - Quando houver cancelamento de PC, deverá anteriormente a divulgação dos resultados e a premiação, serem divulgados aos competidores os dados e os motivos deste cancelamento e estes fatos deverão constar do relatório do Diretor de Prova a ser anexado à Pasta da Prova.

#### **18.21 - DIVULGAÇÕES DO DESEMPENHO OBTIDO NO DIA**

Os horários abaixo poderão ser alterados a critério do Diretor de Prova.

21h00min h – Até este horário a Organização divulgará as Performances individuais de cada Etapa.

21h15min h – Até este horário Os Competidores poderão apresentar reclamações ao Diretor de Prova, devendo ser formalizadas por escrito pagar taxa de R\$ 200,00 (duzentos reais).

21h45min h – Até este horário o Diretor de Prova deverá divulgar o resultado da análise das reclamações.

22h00min h – Até este será entregue o resultado oficial das duas etapas do dia.

#### **19º - VELOCIDADE MÁXIMA (RADAR)**

Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados no briefing oficial do evento e / ou constarão no livro de bordo (planilha).

Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho, implicará em uma penalidade de 1000 (um mil) pontos por pico atingido.

Haverá uma tolerância de 10 (dez)% na velocidade máxima estabelecida e na faixa de tolerância não haverá penalidade.

Parágrafo Único - Pico de velocidade: Sempre que a velocidade exceder a velocidade máxima acrescida de sua tolerância em mais de 10 (dez) segundos.

No caso do competidor permanecer por mais de 20 segundos ininterruptos em "pico de velocidade" será punido, nesta ocorrência, por cada grupo contínuo e ininterrupto de 10 segundos com a penalização de 1000 pontos;

#### **Art. 20º - SINALIZAÇÃO**

**20.1** - Poderão ser utilizadas as seguintes bandeiras:

- bandeira amarela - Aviso de atenção
- bandeira vermelha – Aviso de Perigo;
- bandeira preta - Exclusão;
- bandeira quadriculada (verde e amarela) - Largada;
- bandeira quadriculada (preta e branca) - Chegada.

#### **20.2** - Sistemas de Comunicação

Fica liberado e aconselhável o uso de rádios de comunicação, celulares ou quaisquer dispositivos de comunicação entre a equipe e a equipe organizadora.

Comunicação com competidores durante a prova fica restrita a questões de segurança podendo ser fiscalizado pela organização, sendo comprovada comunicação para beneficiar outro competidor este será desclassificado.

Haverá apoio e limpa trilha percorrendo todo o trajeto da planilha, caso necessário o competidor será rebocado até a via urbana ou local com infra-estrutura de comunicação para solicitação de apoio mecânico extra.

## **Art. 21º - PONTUAÇÃO**

**21.1** - Para efeito de Campeonato, serão atribuídos pontos para cada colocação, conforme definido abaixo:

### **21.2 - - PONTUAÇÕES DO CAMPEONATO**

Para efeito de Campeonato, serão atribuídos pontos para cada colocação:

1 º - 25 pontos	9 º - 07 pontos
2 º - 20 pontos	10 º - 06 pontos
3 º - 17 pontos	11 º - 05 pontos
4 º - 15 pontos	12 º - 04 pontos
5 º - 13 pontos	13 º - 03 pontos
6 º - 11 pontos	14 º - 02 pontos
7 º - 09 pontos	15 º - 01 ponto
8 º - 08 pontos	

**21.3** - As pontuações serão sempre atribuídas a equipe piloto e navegador.

**21.3** - A adoção do critério de descarte de etapas, sendo descartado o pior resultado da dupla em uma das etapas (N-1, incluindo a não participação).

**21.4** - O concorrente que for excluído ou desclassificado não poderá usar este resultado para descarte (N-1).

**21.5** - A pontuação para o campeão GERAL será pela somatória de pontos ganhos (resultado da etapa sem descarte) em todas as etapas sem descarte de etapa.

**21.6** - Caso haja empate na etapa, o critério de desempate será:

- vencerá a dupla que perder menos pontos nos PCs de (descarte N-1 + N-i).
- persistindo o empate, será considerada vencedora a dupla que apresentar o maior número de PC's zerados;
- caso o empate persista, vencerá a dupla que apresentar o maior número de PC's com 01 ponto, 02 pontos, sucessivamente até o desempate;
- caso o empate persista, vencerá a dupla que perder menos pontos no último PC;
- caso o empate ainda persista, vencerá a dupla que perder menos pontos no penúltimo PC e assim sucessivamente até o desempate.

**21.7** - Caso haja empate no final do Campeonato, o critério de desempate será:

- vencerá a dupla com o maior valor de N-1;
- se persistir o empate será considerada campeã a dupla com maior número de 1ºs lugares;
- caso o empate persista, será considerado o maior número de 2ºs lugares, 3ºs e assim sucessivamente;
- caso o empate ainda persista, será declarada campeã a dupla melhor colocada na última etapa do Campeonato em disputa.

## **Art. 22º - PREMIAÇÃO**

**22.1** - Serão premiadas as dez primeiras duplas da categoria Máster, Graduados, Junior e Jeep, no campeonato.

**22.2** - Serão premiadas as três primeiras duplas da categoria Máster, Graduados, Junior e Jeep em cada dia de prova.

Parágrafo Único: o ultimo dia de prova não terá premiação.

**22.3** – Será premiada a dupla campeão Geral Transparana 2011.

### **Art. 23º - RECLAMAÇÕES**

**23.1** - Todo concorrente que se julgar prejudicado terá direito a apresentar reclamações individuais que serão encaminhadas ao Diretor de Prova e julgadas pelo mesmo com a maior brevidade possível.

Enquanto a reclamação não for julgada, o resultado não será oficializado, ficando sub-judice, porém a premiação poderá ser entregue.

As reclamações individuais deverão ser por escrito e acompanhadas de um depósito caução no valor de R\$ 200,00 (duzentos reais).

**23.2** - As reclamações deverão ser apresentadas dentro dos seguintes prazos:

a - Ficha Técnica / Livro De Bordo / Posicionamento De Pc's Até 30 (trinta) minutos após a entrega da ficha técnica ou da chegada teórica do concorrente, o que acontecer depois.

b - Resultados

Até 30 (trinta) minutos após a publicação da lista ou ficha de passagem.

Parágrafo Primeiro - Durante os prazos acima, o Diretor de Prova e/ou o Júri de Prova deverão estar presentes no local dos respectivos eventos, à disposição dos concorrentes, para o recebimento de reclamações / protestos.

Parágrafo Segundo - Os procedimentos para as reclamações e recursos seguem acima e se for julgado procedente será devolvido o valor ao competidor, sendo indeferido o valor fica a cargo do Júri de Prova.

**23.3** - Recomenda-se aos concorrentes utilizarem o GPS, gravando o tracking de no mínimo 01 (um) em 01 (um) segundo, que poderá ser utilizado em caso de reclamação.

### **Art. 24º - PENALIDADES**

Será desclassificada / excluída a dupla que:

- Romper cercas, porteiros e colchetes, tráfegar sobre plantações, hortas etc. ou exercer qualquer ato de desrespeito a propriedade alheia.

Esta penalidade não isenta a dupla de responder e arcar com as responsabilidades, decorrentes do ato, perante aos prejudicados.

- Cujos integrantes (inclusos os Zequinha) ingerirem ou transportarem em seus veículos bebidas alcoólicas, durante o transcurso da prova.

- Que trocar os participantes inscritos por outros.

- Que obstruir propositadamente a passagem de outro concorrente.

- Que partir antes do sinal de largada e não atender a solicitação para a repetição da partida.

- Que desacatar os membros e as decisões das autoridades de prova.

- Que apresentar informações incorretas ou falsas em sua ficha de inscrição, bem como inscrever-se em categoria inferior à sua.

- Que promover atitudes ou atos anti-desportivos contra outra dupla inscrita na competição, contra a Organização da prova, Promotor ou Patrocinador durante todo o transcorrer da mesma (desde a abertura da secretaria de prova até o final da festa de premiação ou encerramento do evento).
- Todo e qualquer lixo deverá ser mantido dentro do veículo até o final da prova. A equipe que for flagrada jogando lixo em qualquer ponto do trajeto será desclassificada / excluída.
- Afixar ou realizar propagando política, religiosa ou racista em seu veículo de competição, ou nos locais da prova, durante o transcorrer do evento.
- Os casos omissos serão julgados pelo Júri de Prova.

#### **Art. 25º - CASOS OMISSOS**

Os casos omissos ao Regulamento serão resolvidos e julgados de acordo com regulamento da CBA.

#### **Art. 26º - CONSIDERAÇÕES GERAIS**

Alguns trechos deste tipo de competição são feitos no interior de propriedades particulares. Portanto, dependerá do comportamento de cada participante a imagem que a prova trará aos moradores, proprietários e curiosos. Espera-se dos participantes um comportamento que contribua para que o Rally seja um esporte sadio e de alto nível, para que sempre seja possível contarmos com boas trilhas e angariar a simpatia do público para os próximos eventos.

O presente Regulamento foi elaborado pelo Jeep Clube de Curitiba e o Diretor de Prova, aprovado pelo Júri de Prova.

Rone Branco  
Presidente Jeep Clube Curitiba

Alex Kolling  
Diretor de Prova

**TRANSPARANÁ**  
2011