



CBR – CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY DE REGULARIDADE HISTÓRICA

REGULAMENTO GERAL

DEFINIÇÃO E REGRAS

Artº 1º - A FBVA – Federação Brasileira de Veículos Antigos organiza o CBR – Campeonato Brasileiro de Regularidade Histórica (tida como *Organização*), que terá no mínimo 3 (tres) provas, sempre em rodovias abertas, com trechos cronometrados na modalidade rally de regularidade com caráter cultural e histórico, com velocidades cronometradas (50km/h ou até 80km/h em casos específicos), destinada a automóveis clássicos. Este rally será regido pelo presente Regulamento, tendo como regras adicionais, interpretativas e no que forem conflitantes, as normas da FIVA (última edição publicada dos Events Code e do Standard Rules for Regularity Events e FIA-Historic anexo K).

Artº 2º - Para participar e pontuar no CBR o concorrente deverá fazer uma pré-inscrição (ficha no site da FBVA www.fbva.com.br) independente da inscrição em cada prova organizada pelo Clube Anfitrião. O pré-inscrito não está obrigado a participar de todas as provas do campeonato.

Parágrafo Primeiro - Ao confirmar a pré-inscrição, os concorrentes submetem-se automaticamente às disposições deste Regulamento, que estará disponibilizado ao público, no site da FBVA - www.fbva.com.br.

Parágrafo Segundo - No ato da pré-inscrição deverá ser definido a dupla de piloto e copiloto, bem como a categoria do carro participante, podendo ser alterada, a dupla e categoria, durante a competição e nos termos deste regulamento.

Artº 3º - A pré-inscrição para a participação no CBR estará aberta, no site da FBVA - www.cbrfbva.org.br , entre os dias 15 de Janeiro a 20 de Março (ou data informada pela FBVA) , independentemente da participação em todas as provas ou não.

Artº 4º - Para confirmar a pré-inscrição o competidor deverá pagar o valor previamente definido, através de depósito em conta corrente bancária da FBVA e constantes na “ficha de pré-inscrição”. Este valor será revertido aos clubes igualmente para redução de custos das provas.

Artº 5º - Os competidores receberão um bônus de 5 pontos (piloto e copiloto) em cada prova realizada. Não será atribuído o bônus se o competidor apenas fizer a inscrição e não realizar a prova.

Artº 6º - Todos os horários, trechos diários e distância entre eles, serão colocados no livro de bordo e poderão ser objeto de informação em anexo aos participantes antes da sua largada. As provas poderão ser de um ou dois dias sendo o ideal que não ultrapassem a distância de 300 km por dia.

Parágrafo Único – o livro de bordo poderá ser disponibilizado por meio eletrônico até 72 horas antes da largada.

Artº 7º - As participações em cada prova estarão limitadas a 100 carros, podendo ser superado em até 30% (30 carros), a critério da Organização.

Artº 8º - O calendário das provas para o CBR deverá ser divulgado anualmente até 15 de dezembro.

OBSERVADOR DA FBVA

Artº 9º - O observador é a pessoa indicada pelo Diretor Esportivo da FBVA para acompanhar a prova durante toda a sua duração.

Parágrafo Primeiro - A prova não poderá ser iniciada ou realizada sem a presença do observador que poderá participar como competidor ou não.

Parágrafo Segundo – O Observador deverá relatar ao Diretor Esportivo da FBVA por escrito toda a atividade da prova, notificando as irregularidades caso ocorram.

DIRETOR DE PROVA

Artº 10º - O Diretor de Prova é a pessoa designada pelo Clube-Anfitrião para acompanhar a prova durante toda a sua duração.

Parágrafo Primeiro - O Diretor de Prova não poderá participar da prova como competidor.

Parágrafo Segundo - Cabe ao Diretor de Prova, fazer cumprir este regulamento e toda a legislação pertinente.

Artº 11º - Todos os competidores deverão respeitar, sem restrições, ao estabelecido neste Regulamento, ao Regulamento do Clube-Anfitrião (prova local) e às normas e disposições legais do Código de Transito Brasileiro, bem como as aplicáveis no trânsito do local da prova.

Artº 12º - A FBVA reserva-se no direito de modificar ou alterar este regulamento a qualquer momento, por julgar necessárias ou por razões alheias à sua vontade, inclusive cancelar ou adiar o CBR.

Parágrafo Primeiro - As alterações ao Regulamento serão levadas ao conhecimento de todos os interessados e competidores, imediatamente a sua ocorrência, com registro no ato

da inscrição (que confirma o recebimento), e ficarão arquivadas na Secretaria da FBVA e com o diretor da prova.

Parágrafo Segundo – No caso de cancelamento do Rally pela FBVA, ressalvado o caso fortuito ou força maior, o valor das inscrições será devolvido aos inscritos.

Artº 13º - A critério único e exclusivo do Diretor de Prova ou da FBVA, poderá ser cancelado por inteiro ou parcialmente o CBR (ou uma de suas etapas) ou ser transformado em um evento turístico e não competitivo, mediante justificativas aos competidores inscritos e com antecedência de 15 dias antes do dia marcado para a largada.

Artº 14º - Todos os competidores (piloto ou copiloto), participantes de qualquer categoria, do CBR, o fazem por sua própria conta e risco e assumem total responsabilidade penal e civil, por qualquer consequência e/ou acidente/incidente que porventura venham a causar ou envolver-se de forma direta ou indireta, entre os dias destinados à prova, quer com outros participantes, quer com terceiros.

Parágrafo Primeiro - Os competidores isentam a FBVA, o Clube Anfitrião e seus membros, Patrocinadores e Colaboradores do CBR, de todas e quaisquer responsabilidades ou ônus e indenizações, por atos diretos ou indiretos, inclusive pelo não atendimento deste Regulamento e outras regras aplicáveis e aqui mencionadas.

Parágrafo Segundo - A FBVA e o Clube Anfitrião, também não se responsabilizam por acidentes, incidentes ou qualquer avaria causada pelo transporte dos carros durante a prova, por caminhão “prancha” e/ou caminhão “cegonha”.

Parágrafo Terceiro - Nos casos do Clube-Anfitrião disponibilizar “cegonha” para o transporte dos carros do seu local de origem até o local da prova a responsabilidade será definida e declarada no contrato com o transportador e proprietário do carro.

Artº 15º - Os competidores do CBR declaram que seus veículos estão em dia com seus documentos de registro e com seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT) e/ou com o seguro *Carta Verde* (competidores vindos do exterior), além de se responsabilizarem exclusivamente por quaisquer danos, que possam causar às rodovias e/ou bens públicos brasileiros.

VEÍCULOS ADMITIDOS NO CBR

Artº 16º - Só serão admitidos para participar do CBR os carros originais com 30 anos ou mais de fabricação, com o certificado de registro e licenciamento expedido pelo Detran válido, com Certificado de Originalidade emitido por clube filiado a FBVA, com placa preta e/ou passaporte FIVA (*FIVA Identity Card*). Como forma adicional e comprobatória do estado do veículo, pode ser apresentado o *FIA Historic Regularity Car Pass (Passaport)*.

Parágrafo Primeiro - Os veículos que não possuem os documentos exigidos no *caput* poderão participar da prova como convidados do Clube-Anfitrião.

Parágrafo Segundo - A documentação Certificado de Originalidade, Passaporte FIVA ou FIA, deve ser apresentada no dia da vistoria técnica.

Parágrafo Terceiro - Para serem aceitos como participantes do CBR, os carros têm que passar por uma verificação técnica e documental.

Artº 17º - Não serão admitidos no CBR os veículos fora dos padrões de originalidade, assim como, motocicletas, veículos comerciais, utilitários, caminhões ou caminhonetes, de quaisquer espécies.

CATEGORIAS E CLASSES

Artº 18º - Os carros admitidos a participar no CBR serão classificados nas seguintes Categorias e classes:

I - Categorias:

C - Vintage – Construídos até 31/12/1930

D - Pós Vintage – Construídos entre 1931 e 31/12/1945

E - Pós Guerra – Construídos entre 1946 e 31/12/1960

F - Contemporâneos I – Construídos entre 1961 e 31/12/1970

G - Contemporâneos II – Construídos entre 1971 até 1980

H – Contemporâneos III – Construídos entre 1981 até o limite de 30 anos

PASSEIO - carros que não atendam os requisitos das categorias acima, até o limite de 10, desde que mantenham os requisitos de originalidade e aceitos pelo Clube-Anfitrião.

II - Classes:

A classe é composta de duas médias de velocidade dispostas no Livro de Bordo, sendo média *baixa* e média *alta*, sendo obrigatória para o veículo abaixo de 1.300cc a média *baixa*. A diferença entre a média baixa e a média alta, será de 20%, não sendo obrigatória a sua aplicação quando a média for de 50km/h.

Classe 1 – Média Baixa - Cilindrada até 1300cc

Classe 2 – Média Alta - Cilindrada acima de 1300cc

Parágrafo Primeiro - O Diretor de Prova está autorizado a agrupar os participantes da Classe 1 e 2, caso houver poucos inscritos em uma ou outra classe.

Parágrafo Segundo - O fato de um Veículo ser admitido na Categoria Passeio de uma determinada prova do CBR, não lhe dá o direito adquirido a participar nas demais provas do CBR.

Parágrafo Terceiro - Os carros da Categoria Passeio não serão numerados e largarão no mínimo 5 minutos após a saída do último participante do CBR, não podendo interferir ou impedir os carros competidores de realizar a prova livremente.

Parágrafo Quarto - Réplicas e Reproduções de carros serão enquadradas, necessariamente na categoria Passeio, desde que mantida a maior fidelidade em relação aos modelos originais.

HANDICAP

Artº 19º - O *handicap* é uma forma de corrigir distorção de desempenho, entre um carro mais antigo e de baixa potência e um carro mais moderno e de alta potência.

Artº 20º - Sobre os resultados obtidos será aplicado um *handicap*, correspondente a data de fabricação dos carros inscritos no CBR, exemplo, um carro ano 1985 terá multiplicado aos seus pontos 1,85.

Artº 21º - Após a aplicação do *handicap* será aplicado, ainda uma penalização de 30% para os carros fabricados acima de 1980, exemplo, um carro ano 1981 terá multiplicado aos seus pontos 1,30.

NÚMERO DE COMPETIÇÃO, CHAPAS, ADESIVAGEM E PROPAGANDA

Artº 22º - Os números de competição serão estabelecidos por ordem numérica crescente, cabendo aos carros mais antigos a numeração mais baixa, em forma de adesivos e terão as medidas de no máximo 30cm x 30cm, com ou sem a marca figurativa e/ou nominativa do Clube-Anfitrião ou de patrocinadores.

Parágrafo Primeiro - Os números serão colocados obrigatoriamente nas portas dianteira independente da denominação da categoria estabelecida pelo Clube-Anfitrião.

Parágrafo Segundo - O carro já adesivado ou pintado com um número tido como histórico para aquele modelo (veículo-homenagem) poderá manter este número desde que autorizado pelo Diretor de Prova e a largada seguirá a ordem que lhe seria determinado originalmente, ou seja, a sequência numérica da prova.

Parágrafo Terceiro - Será permitido até 6 (seis) adesivos de patrocinadores nas medidas máximas de 44cm (largura) X 12 cm (altura) podendo agrupar mais de um patrocinador no mesmo adesivo.

PILOTO E COPILOTO

Artº 23º - As duplas de competidores (piloto e copiloto) são subdivididas por categoria de acordo com utilização dos equipamentos de navegação, sendo:

I - Categoria LIVRE: Nesta categoria os participantes poderão dispor, durante a prova, dos aparelhos e equipamentos sem restrição desde que não estejam conectados ao carro por

cabos, fios, radiofrequência, GPS ou sensores, salvo em caso único e exclusivo, para fornecimento de energia. Nesta categoria, os participantes que por ela optarem, receberão um “handicap” de 1,20 que deverá ser aplicado como fator ao ser multiplicado pelo total de pontos atingidos na prova, passando este novo número como pontuação do participante na prova.

II - Categoria BÁSICA: Nesta categoria os participantes somente poderão utilizar-se de cronometro e calculadora com no máximo, quatro funções básicas. Nesta categoria serão vetados todos os aparelhos e equipamentos que tiverem qualquer tipo diferente do citado acima, com acesso ao sistema GPS, inclusive celulares de qualquer modelo e que para tal, deverão ser lacrados em sacos plásticos e não poderão ser usados durante a prova. Os mesmos deverão ser deslacrados na entrega dos aparelhos de GPS da organização na chegada. Caso os sacos plásticos tenham sido violados sem a autorização do Diretor de Prova, os participantes deverão ser desclassificados.

III - Categoria PASSEIO: Nesta categoria os participantes apenas seguem os horários e o roteiro estipulado no Livro de Bordo, sem pontuar e concorrer à premiação do rally.

Parágrafo Primeiro - Os carros participantes da categoria passeio podem até quatro (4) ocupantes.

Artº 24º - O Piloto e copiloto têm que ser maiores de 18 anos, possuidores de carteira de habilitação válida para dirigir no Brasil, e o veículo deverá estar com sua documentação em ordem e válida.

Artº 25º - O Piloto e o copiloto, só podem ser substituídos antes da verificação técnica e depois da largada do primeiro carro, somente poderá ser substituído um dos competidores e mediante autorização expressa do Diretor da Prova.

Artº 26º - O carro que contiver em seu interior pessoas estranhas as declaradas na ficha de inscrição e/ou não autorizados pelo Diretor da Prova, será desclassificado e excluído do rally, sem direito ao reembolso do valor da inscrição.

SEGURO

Artº 27º - O Clube-Anfitrião deverá contratar um seguro de responsabilidade civil contra terceiros, cujo prêmio está incluído na taxa de inscrição.

Parágrafo Primeiro - Não se consideram "terceiros", para efeitos deste seguro, os carros participantes, bem como os seus ocupantes.

Parágrafo Segundo - Este seguro terá a sua validade até o termino da prova e com relação ao participante excluído até o momento da sua desistência ou exclusão.

CONTROLE DE HORÁRIO (CH)

Artº 28º - A largada e chegada dos carros deverá ser controlada por cartões denominado de “*controle de horário (CH)*” com registro obrigatório da hora e local de partida e de chegada; controle de passagem; e assinatura dos competidores e das autoridades fiscalizadoras.

Parágrafo Primeiro - Os concorrentes deverão portar obrigatoriamente o cartão de *controles de horários (CH)* e apresenta-lo a autoridade fiscalizadora, nos locais determinados (parque fechado), em hora e minutos designados.

Parágrafo Segundo - O check-in é o tempo obtido pela soma do tempo permitido para completar o percurso do dia, mais a hora e minuto que foi verificada na largada anterior (permitido somente a chegada à zona de controle de horário, dentro do minuto – 60 segundos – da hora determinada objeto da soma aqui mencionada). Se a largada do veículo, por exemplo, for as 07h00 e for estabelecido pelo livro de bordo que o total do percurso a ser realizado em todo o dia de rallye, levará 10 horas, então este veículo deve se apresentar entre 17h00 e 17h59s.

CONTROLE DE PASSAGEM (CP)

Artº 29º – O *controle de passagem (CP)* será marcado pelas autoridades de fiscalização nas saídas de todas as paradas para almoço.

VELOCIDADE

Artº 30º - A velocidade máxima em trecho cronometrado será de até 50km/h. Determinados trechos (autopista) cronometrados, essa velocidade pode chegar ao máximo de 80km/h (estipulação FIA Anexo K). Trechos não cronometrados podem ter velocidades superiores a estas, respeitando o limite estipulado pela autoridade rodoviária ou urbana. Os trechos cronometrados são chamados de pernas (*legs*), que serão estabelecidos entre 10 a 35 km, por perna. Por dia haverá no mínimo 5 legs controladas. Este rally não é considerado uma prova de velocidade contra o cronometro. Se houver uma prova em estrada fechada esta será denominada “estágio especial” (*special stages*), e terá como velocidade máxima 50km/h.

Artº 31º - O Clube-Anfitrião disponibilizará, durante a prova, um Caminhão Prancha ou Guincho e um Carro Oficina ou Socorro (sem prancha, com ou sem reboque – com 1, 2 ou 3 mecânicos – esse Carro pode ser um Caminhão Oficina), sendo certo que, tais apoios móveis não são para uso particular dos competidores, devendo acompanhar o rally desde o início até o seu final, estando a disposição, indiscriminadamente, de todos. Em caso de avaria em mais de um veículo oficialmente participante, quaisquer dos apoios móveis deverá providenciar a remoção do primeiro veículo avariado, até um local seguro (posto de combustível, garagem, oficina, posto policial, parque fechado, etc.), e só depois, fazer o socorro do outro veículo avariado, e assim por diante.

Artº 32º - Haverá no Livro de Bordo um trecho urbano e/ou em rodovia aberta, no itinerário do rally, para aferir e calibrar o hodômetro, com toda a marcação em distância e tempo, que não ultrapassará os 10km em trecho rodoviário e 2km em trecho urbano. A medição destes trechos será realizada com o mesmo equipamento calibrado, que serviu para a elaboração do Livro de Bordo.

PENALIDADES

Artº 33º - Ao competidor que descumprir este regulamento ou que se comportar de forma a desabonar a sua conduta ser-lhe-á aplicado pelo Diretor de Prova as seguintes penalidades:

I – Advertência verbal,

II – exclusão da competição sem direito a devolução da inscrição ou qualquer indenização.

Artº 34º - Além das penalidades estabelecidas no artº 32º deste regulamento, aplicar-se-á, ainda as seguintes penalizações (cada ponto representa um segundo):

I - Se os competidores deixarem de marcar o seu cartão de CH e CP no local devido, a penalidade será de 200 pontos;

II - Todo o atraso na apresentação do carro concorrente na partida, em qualquer etapa ou seção, será penalizado com 1 segundo por minuto de atraso até ao limite de 10 minutos, não sendo permitida a largada após esse limite de 10 minutos (exclusão). Cada minuto representa 1 ponto.

III - Se houver mais de 2 integrantes por veículo, exceto na categoria Passeio ou autorizado pelo Diretor de Prova, os competidores perdem 1000 pontos, ou serão excluídos do rally, a critério exclusivo do Diretor de Prova.

IV - O veículo ou a dupla que utilizar deliberadamente outra rota que não a indicada no Livro de Bordo, será penalizada em 500 pontos;

V - Na Zona Controlada a cada segundo adiantado será perdido 2 pontos e a cada segundo atrasado será perdido 1 ponto;

VI - Parar o veículo no campo de visão do PC será perdido 100 pontos;

VII - Não passar pelo PC será perdido 300 pontos;

VIII - Não cumprir total ou parcialmente uma etapa – 1.000 pontos;

IX - Utilizar equipamentos vetados neste Regulamento – 20.000 pontos ou exclusão do rally, a critério exclusivo do Diretor de Prova.

Artº 35 - Serão excluídos do rally os competidores que:

I - Não apresentem o veículo para a verificação técnica;

II - Tenham seu veículo reprovado na verificação técnica e não seja sanado o problema até o final do prazo para a vistoria técnica;

III - Cometerem qualquer ato tendente a falsear o espírito deste Regulamento;

IV - Cometerem infração ao Código Trânsito Brasileiro apurada e comprovada durante a prova;

V - Atentarem comprovadamente contra qualquer Comissário, Diretor de Prova ou qualquer integrante da Organização;

VI - Praticarem atos antidesportivos, no entender exclusivo do Diretor de Prova;

VII - Bloquearem a rodovia e/ou a largada em cada dia de prova, impedindo qualquer outro competidor de passar, ou não dar deliberadamente a devida preferência de passagem, quando pedida por outro competidor;

VIII - Não tiverem ao alcance do piloto ou copiloto chave geral interna ou ao alcance de terceiros uma chave geral externa devidamente identificada;

IX - Fazer uso de equipamentos substituídos e/ou vetados por esse Regulamento;

X - Deslacrar o saco plástico contendo o telefone celular ou equipamento similar.

CLASSIFICAÇÃO

Artº 36º - Finalizado o rally, todos os pontos, inclusive as penalidades se houver, serão somados para cada carro. O carro ou a dupla com o mais baixo número de pontos será declarada a ganhadora na Classificação Geral e na Classificação por Categoria, do primeiro ao terceiro lugar.

Parágrafo Único - Os pontos perdidos em todos os PCs serão corrigidos pelo fator de *handicap*, contido neste Regulamento.

Parágrafo Segundo - A ordem de classificação do melhor até ao pior classificado será a ordem crescente.

Artº 37º - Todos os competidores terão direito a descartar a passagem por um PC (por dia de prova) que lhe acarretou um maior número de pontos perdidos por atraso ou antecedência de passagem, e a critério do Diretor de Prova, pode haver mais de um descarte, não podendo ultrapassar o limite de 5 (cinco) PC's.

Artº 38º - Os desempates serão apurados primeiramente pelo ano de fabricação do carro, considerando o mais antigo, permanecendo o empate considerar-se-á os pontos obtidos no *último* PC, no *penúltimo* e assim por diante.

Artº 39º - Os concorrentes que não realizarem a totalidade das provas cronometradas ou não cumprirem total ou parcialmente uma ou varias etapas, dentro dos horários e tolerâncias previstas serão igualmente classificados, com a aplicação das penalizações previstas neste regulamento.

Artº 40º - Os melhores colocados estarão disputando, em boas condições o CBR. O quadro de pontuação para os melhores classificados:

1º	Lugar	25 pontos
2º	Lugar	20 pontos
3º	Lugar	15 pontos
4º	Lugar	10 pontos
5º	Lugar	05 pontos

PREMIAÇÃO


Artº 41º - Os participantes (piloto e copiloto) classificados nos termos deste regulamento serão premiados com troféus, sendo:

I - Troféu individual ao piloto e ao copiloto, cujo carro ficou em primeiro, segundo e em terceiro lugar nas Categorias C, D, E, F, G e H;

II - Troféu individual ao piloto e ao copiloto que ficou em primeiro, segundo e em terceiro lugar na Classificação Geral;

Parágrafo Único - Não haverá premiação por Classe.

HORA OFICIAL

Artº 42º - Todos os horários contidos neste regulamento, são os oficiais e devem obedecer a hora brasileira, marcada para a cidade de Brasília (Brasil UTC -3) (<http://www.horariodebrasil.org/>) estabelecida pela *Divisão Serviço da Hora (DSHO)* do *Observatório Nacional – Hora Legal Brasileira*. Um relógio padrão, aferido pela referida hora, estará à disposição dos participantes, para consulta, na largada e na chegada ao parque fechado, em cada etapa da prova.

Artº 43º - *UTC (Universal Time Coordinated)*, para efeitos deste Regulamento são entendidos, também, como *GMT (Greenwich Mean Time - <http://www.greenwichmeantime.com/>)*, *Greenwich Time*, *Zulu Time* e, se a prova for realizada em horário de verão – *DST* – será *UTC -2* (<http://pcdsh01.on.br/HoraLegalBrasileira.asp>).

VISTORIA TÉCNICA (SEGURANÇA)

Artº 44º - Os carros inscritos somente poderão participar do Rally após a vistoria técnica e conferência dos itens obrigatórios.

Artº 44º - são itens de porte obrigatório no carro para a realização do Rally:

I - Um extintor de incêndio normal, de carga não inferior a um quilograma (1kg), em perfeito estado de funcionamento e validade;

II - Macaco (original ou não);

III - Chave de roda (original ou não);

IV - Triângulo refletivo;

V - Estar em pleno funcionamento todos os faróis (alto e baixo), todas as lanternas, ambas as luzes de freio e se for o caso, ambas as luzes de ré e pisca-pisca;

VI - Chave geral (*bipolar* ou *tripolar*), para ligar e desligar a parte elétrica toda do veículo (localizada dentro ou fora do veículo, com chave removível ou não – padrão FIA). Se a chave ficar dentro do veículo essa deve ser instalada ao alcance da mão do piloto ou do copiloto, porém, se ficar fora, deve haver sinalização internacional do seu local e ser instalada em fácil acesso a terceiros.

Artº 45º - Sendo uma das provas de regularidade realizada em autódromo (pista), piloto e copiloto deverá obrigatoriamente, usar capacete, não sendo necessário o seu uso nas demais provas em rodovia aberta.

Artº 46º - Os pneus devem obrigatoriamente ter a designação DOT e/ou U.T.Q.G. para ser usado em todo o percurso do Rally. Em pista de autódromo, não pode ser utilizado pneu especial de corrida, seja de chuva, misto ou liso (tipo slick).

Artº 47º - Todos os itens de segurança instalados na parte externa do veículo tais como chave geral, cabo de acionamento do extintor, ganchos de reboque, local da bateria, devem ser identificados por cores, desenhos e de forma clara, através de pinturas ou adesivo, dentro do padrão FIA.

PROTESTOS

Artº 48º - Os protestos ou reclamações de qualquer natureza devem ser formalizados por escrito, devidamente justificado, em até 15 (quinze) minutos depois do anúncio dos resultados (parcial ou total), oral e/ou impresso e/ou publicação eletrônica (o que ocorrer primeiro), dirigido ao Diretor de Prova, acompanhado do importe equivalente de R\$ 2.000,00 (Dois mil Reais) em moeda nacional.

Artº 49º - Decorridos 15 minutos do recebimento, se o protesto/reclamação for procedente e o erro reconhecido pelo Diretor de Prova, o valor do depósito (taxa de protesto) será devolvido ao reclamante e corrigido o erro protesto/reclamação, caso contrário, será mantido a situação e o valor depositado não será devolvido. As decisões do Diretor de Prova são de caráter definitivo.

Parágrafo Único – O valor do depósito de protesto/reclamação será revertido ao clube-anfitrião.

Artº 50º - Não será objeto de protesto e mantido os erros existentes, após 48 horas do termino do Rally.

Parágrafo Primeiro - Decorrido às 48 horas, o Diretor de Prova, por sua exclusiva vontade, poderá solucionar ou reverter erros apontados ou não pelos participantes.

Parágrafo Segundo - Se o erro for considerado pelo Diretor de Prova e influenciarem na classificação da dupla (piloto e copiloto), os mesmos serão inseridos na classificação correta e será confeccionado outro troféu para premiá-los, se não for o caso de troca de troféus entre os competidores.

SIGLAS

CBR	Campeonato Brasileiro de Rally de Regularidade Histórica
FBVA	Federação Brasileira de Veículos Antigos
FIVA	Federação Internacional de Veículos Antigos
FIA	Federação Internacional do Automóvel
PC	Ponto de Cronometragem
PC	Ponto de Controle
PP	Ponto de Passagem
CP	Controle de Passagem

DOT	Department of Transportation (Data de fabricação do pneu)
U.T.Q.G	Uniform Tire Quality Grading (nível de rendimento de um pneu)

GLOSSÁRIO

- **Briefing:** palestra a ser feita pela organização da prova, indicando regras gerais, cuidados e peculiaridades da prova antes de seu início;
 - **Clube:** Clube ou Associação filiada a Federação Brasileira de Veículos Antigos;
 - **Clube – Anfitrião:** Clube ou Associação que liderará a Prova integrante do CBR
 - **Trajetos:** Curso rodoviário da Prova, composto por Trechos de Deslocamentos, Trechos Cronometrados e Trechos de Neutros. Durante todo o trajeto, o relógio da prova continua correndo, sem suspensões ou interrupções;
 - **Trecho de Deslocamento:** Etapas do Trajeto com distância e tempo total definido para serem realizados, e que não serão cronometrados e aferidos por PC's;
 - **Trecho Cronometrado:** Etapas do Trajeto com as Zonas Controladas e aferidas por PC's;
 - **Trecho de Neutralizados:** Etapas do Trajeto as quais não há movimento do Veículo, com tempo determinado de parada e não aferidos por PC's;
 - **Veículo:** Veículo automotor terrestre que participará do Campeonato Brasileiro de Regularidade, de acordo com os critérios neste regulamento;
- Fevereiro de 2015.