

*Carta de
São Paulo*



Workshop realizado de 24 a 26 de Novembro de 2005 em São Paulo - SP

Participantes

Diretores Executivos

Jose Aurélio Affonso Filho - VCC – Rio de Janeiro

Presidente

Tel. : 21.2743 0229

aurelioaffonso@terra.com.br

Jorge Roberto Porcaro - VCC – Rio de Janeiro

Vice Presidente

Tel. : 21 2210 2172 com - 21 9948 4728

Porcaro@rio.com.br

Otavio Pinto de Carvalho - VCC - Minas Gerais

Vice Presidente

Tel. : 31 3225 9911 - 31 9984 8003

marian@gcsnet.com.br

Roberto Suga - Chevrolet Clube do Brasil de Carros Antigos

Vice Presidente

Tel. : 11 9986.0915

robertosuga@yahoo.com.br

Adolpho Sergio Ramos Massa - MG Clube do Brasil

Diretor de Esportes Motorizados

Tel. : 113884 6824

smassa@terra.com.br

Cleomar J. Slaviero - Sociedade Caxiense de A.Antigos

Diretor Adjunto

Tel. : 54 225 1333 - 54 9136 4125

Cleomar@imatron.com.br

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Luiz Eduardo Ribeiro dos Santos - Três Cilindros Clube de São Paulo

Diretor de Comunicações

Tel. : 11 3673 5388 - 11 9638 3878

eduardo@matel.com.br

Renato Malcotti - VCC - Brasília

Diretor de Assuntos Governamentais

Tel. : 61 9983 8463

rm@rmassessoria.srv.com

Wilson Monteiro Saraiva - VCC – Rio de Janeiro

Diretor Tesoureiro

Tel. : 21 2242 2247

Wilson@ferragensuniversal.com.br

Diretores Regionais

Altair Manoel - VCC - Florianópolis

Diretor Regional para o Estado de Santa Catarina

Tel. : 48 3225 4959 - 48 9982 4127

altairmanoel@hotmail.com

Diogo Martins Boos - VCC - Novo Hamburgo

Diretor Regional para o Estado do Rio Grande do Sul

Tel. : 51 9113 8005

Diogo@topmark.com.br

Eugenio de Camargo Leite - Clube do Fordinho

Diretor Regional para o Estado de São Paulo

Tel. : 12 3832 2131

e.c.leite@uol.com.br

Geronco Jorge Braganca - VCC - Vitória

Diretor Regional para o Estado do Espírito Santo

Tel. : 27 9981 4160 - 27 3337 7056 res.

jciabraganca@bol.com.br

gjbraganca@uol.com.br

Gustavo Linhares Beuttenmuller Neto - VCC - Ceará

Diretor para a Região Nordeste

Tel. : 85 3226 8330 - 85 9981 5253

Rua Major Facundo, 705

60025-100- Fortaleza – CE

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Henrique Nehrer Thielmann – VCC – Juiz de Fora

Diretor Regional para o Estado de Minas Gerais

Tel. : 32 9987 7109

melpoejo@melpoejo.com.br

Jose Candido S. Muricy Neto - VCC – Rio de Janeiro

Diretor Regional para o Estado do Rio de Janeiro

Tel. : 21 2205 3485

Muricy@ism.com.br

Jose Maria Vasques Galende - VCC - Bahia

Diretor Regional para o Estado da Bahia

Tel. : 71 9986 2600 - 71 3367 2988

jmgalende@yahoo.com.br

Paulo Mostardeiro Werberich - VCC - Brasília

Diretor Regional para o Distrito Federal

Tel. : 61 9982 2501 - 61 3368 2718

paulo.mostardeiro@uol.com.br

Ronay de Andrade Pereira - VCC A. de Goiás

Diretor Regional para o Estado de Goiás

Tel. : 62 3249 5507

cvago@cvago.com.br

Rubens Ronald Hay Junior - VCC - Paraná

Diretor Regional para o Estado do Paraná

Tel. : 41 3244 6785

sucessohay@onda.com.br

Tiago Simões Ferreira (Songa) - Clube do A. A. de Franca

Diretor Regional para o Estado de São Paulo

Tel. : 16 9123.4921

abiela@terra.com.br

Mateus Polizel - Clube do Fordinho

Diretor Regional para o Estado de São Paulo

Tel.: 11 9937 0406 – 11 6914 1929

polizelm@uol.com.br

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Colaboradores Convidados

Claudia Floriano Barbosa - Confraria do Fusca

Jose Ricardo de Oliveira - Confraria do Fusca

Tel. : 11 9292 0255

zr-solucoes@uol.com.br

João Roberto Rodrigues - Alfa Romeo Clube do Brasil

Tel. : 11 9611 1179

jrr@milare.adv.br

Jose Pereira da Luz Filho - VCC - Brasília

Dir. Esportes

Tel. : 61 3233 6447

jpereira@uniceub.br

Julio A Penteado - Alfa Romeo Clube do Brasil

Tel. : 11 9980 1278

jp17@terra.com.br

Rosário V. da R. Veppo - Classic Car Club - RS

Tel. : 51 9953 4365

classic@classiccarclub-rs.com.br

Carta de São Paulo

Abertura dos Trabalhos Palavras do Presidente

São Paulo, 29 de Novembro de 2005.

Abertura do Workshop da FBVA em São Paulo, com a presença de toda a Diretoria eleita para o período 2005/2007:

Abrindo os trabalhos, proferi uma palestra para todos os presentes, cujo resumo segue abaixo:

Iniciei fazendo uma exposição do que era a FBVA, dividindo sua existência em 3 fases:

A primeira fase, que vai desde sua fundação até 1995; período em que todo e qualquer clube, mesmo informal, desde que solicitasse, tornava-se membro da Federação. Não havia contribuição financeira e a FBVA vivia das doações eventuais dos Clubes; tudo estava muito no início, o antigomobilismo ainda era muito incipiente: já eram feitos no entanto contactos visando o emplacamento especial (atual Placa Preta), importação de automóveis antigos, etc.

A segunda fase, que durou de 1995 até os dias de hoje, foi a fase da grande expansão: saltou de 12 para cerca de 80 Clubes membros; passou a ter uma arrecadação trimestral paga por todos os clubes associados; tornou-se

Federação Brasileira de Veículos Antigos

membro da FIVA, Federation Internationale de Vehicules Anciens; passou a emitir os Certificados de Originalidade para concessão do emplacamento especial para veículos de coleção, tendo participado ativamente da elaboração da legislação reguladora; passou a participar ativamente nos processos de importação de veículos com mais de 30 anos, junto ao Decex; criou Site na categoria ORG,; participa e auxilia na criação dos calendários nacionais de eventos; criou toda a apresentação gráfica hoje existente, desde papel de carta, adesivos, emblemas, camisas, bottons, etc.; realizou com tremendo sucesso o 1º Rally Sulamericano FIVA/FBVA, com participação de Steward internacional da Fiva; realizou junto com o VCC de Minas Gerais o 1º Concurso de Prêmios (não exatamente um Concurso de Elegância = ainda!!!) com um júri apoiado por dois enviados FIVA, um europeu e outro Sul Americano, etc. etc.

A terceira fase, que ora se inicia teve sua origem em um fato inusitado, ou seja , minha sexta reeleição para Presidente, o que ao mesmo tempo em que me dá uma grande alegria, por ver um trabalho reconhecido, me constrange, pois pode dar uma idéia de continuísmo, que sinceramente não desejo, pois creio firmemente que tanto tempo em um cargo de Presidente não é bom nem para a entidade nem para o re-eleito.

Fiz então uma análise e cheguei à conclusão de que havia entre as pessoas que eu considerava capaz de assumir a FBVA, um receio em fazê-lo, por absoluta falta de possibilidade financeira da entidade em caminhar com suas próprias pernas, tendo então sido criada uma idéia de mecenato a meu respeito, o que não é de todo verdadeiro. Realmente se a FBVA hoje ainda sobrevive com as condições atuais é porque muitas das despesas que seriam de sua responsabilidade são absorvidas por minha empresa, e, para o futuro, realmente isto não deve continuar, sob pena de ninguém querer assumir a Presidência.

Resolvi então expor a situação real da FBVA e propor soluções:
Este é o quadro de necessidades mínimas mensais para sobrevivência da entidade:

1) aluguel de sala + taxas	R\$	1.800,00
2) secretária júnior + encargos	R\$	1.500,00
3) luz, telefone, fax	R\$	1.000,00
4) despesa c/ computador + mat. Escritório	R\$	500,00
5) Despesas de custeio + viagens + troféus	R\$	2.000,00
6) Despesas extras + site + assinaturas	R\$	1.500,00
Total	R\$	8.300,00

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Que, divididos pelos 73 membros atuais	= R\$ 113,00/mês
Receita atual	= <u>R\$ 50,00/mês</u>
Déficit mensal	= R\$ 63,00/mês

Qualquer pessoa que administre uma pequena empresa ou mesmo um modesto escritório sabe que estes números são extremamente conservadores, mas penso também que devemos pesar bem os aumentos para não onerar muito os Clubes.

De onde então tirar os recursos para cobrir estas necessidades?

Depois de muitas propostas, chegou-se à conclusão que a trimestralidade deveria passar de R\$ 150,00 para R\$ 225,00, que seria um pequeno aumento se considerarmos que este valor vem sendo cobrado nos últimos 10 anos, sem reajuste. Isto ainda seria insuficiente, pois 73 x R\$ 75,00 seriam R\$ 5475,00 mensais ainda longe do valor de R\$ 8.300,00 necessários.

O restante sairia então da contribuição dada pelo associado que pusesse a Placa Preta em seu carro, que passaria a pagar R\$ 40,00 por Certificado para a FBVA.

Talvez estes valores ainda não fossem suficientes, mas seria um primeiro passo e em um ano teríamos um panorama real da nova situação financeira.

Para tornar mais eficiente esta nova fase, resolvi sustenta-la em um tripé, que seria: eventos estáticos, rallyes, raids e enduros e placa preta. Estes três itens, terão de dar retorno e grande visibilidade ao automóvel de coleção no Brasil e terão de ser tratados pelos Clubes e pelos Diretores Regionais dentro de um enfoque de "Qualidade Total" e "Tolerância Zero" para os erros.

Assim para este Workshop foram criados 3 grupos de trabalho, um para cada área mencionada e os resultados passam a fazer parte desta CARTA DE SÃO PAULO que passamos agora às vossas mãos.

Fiz questão de deixar bem clara a grande importância do Diretor Regional daqui por diante, pois ele será os olhos e ouvidos da FBVA em sua região e deverá participar ativamente de todos os atos locais e terá autoridade bastante para qualificar eventos, tomar decisões nas Certificações para as Placas Pretas, buscar novos associados, etc.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Está sendo também criado um Conselho Consultivo, que terá como Presidente nosso ilustre companheiro Og Pozoli. Tão logo todos os nomes escolhidos estejam confirmados, informaremos a todos.

Foi decidido ainda que uma vez ao ano esta reunião deverá se repetir, já então com pauta bem formada e tendo como foco principal a aferição e aperfeiçoamento das medidas aqui tomadas e que entram em vigor em janeiro de 2006.

Ficou decidido que o próximo Workshop será realizado em agosto de 2006 no Rio Grande do Sul e em tempo hábil todos serão avisados da data e em que cidade será realizado .

Ao final deste novo Workshop, outro Estado deverá candidatar-se a sediar o evento de 2007, que deverá ser sempre em agosto.

Fiquei extremamente satisfeito com a maciça presença de toda a diretoria e com o entusiasmo com que todos participaram das decisões, ficando claro que uma grande sinergia nasceu ali e espero que realmente dê os frutos pretendidos em prol e benefício do antigomobilismo nacional.

Muito grato a todos

J. Aurélio Affonso F.
Presidente

Carta de São Paulo

Placa Preta

Manual de Avaliação

- PLANILHA DE AVALIAÇÃO
- PLANILHA ESPECIAL PARA MOTOCICLETAS
- CONHEÇA OS ITENS QUE VALEM MAIS PONTOS
- ENTENDA MAIS SOBRE A PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA
- CONHEÇA OS ITENS EXCLUDENTES QUE IMPEDEM A PLACA PRETA

Novembro de 2005

Participantes dos trabalhos

Mediador e líder do grupo: Jose Candido S. Muricy Neto

Altair Manoel
Eugenio de Camargo Leite
Geronço Jorge Bragança
Gustavo Linhares Beuttenmuller Neto
Jose Maria Vasques Galende
Otavio Pinto de Carvalho
Paulo Mostardeiro Werberich
Ronay de Andrade Pereira
Rubens Ronald Hay Junior
Tiago Simões Ferreira (Songa)

Manual do Avaliador

Para a correta avaliação de um automóvel antigo é necessário que o avaliador se atenha a alguns fatores que podem levar, ou não, a emissão de um Certificado de Originalidade (C.O.) ao referido veículo.

1 – Itens excludentes – Impeditivos para a avaliação – Alguns itens descaracterizam a aparência do veículo e impedem sua avaliação, desclassificando-o para a obtenção da placa preta, conforme abaixo:

- Qualquer modificação ou alteração na carroceria – Serão aceitas apenas modificações feitas por encarroçadoras, sob encomenda do fabricante, como por exemplo: Karmann-Ghia, Bertone e Brasinca;
- Pinturas extravagantes ou fora dos padrões de fábrica do veículo – Serão aceitas, neste caso, cores opcionais de catálogo do fabricante, desde que da mesma época;
- Rebaixamento de suspensões;
- Motores e coletores de épocas diferentes ou de outras marcas – O motor poderá ser igual (se não for o original), porém com características estéticas originais. A cor do Motor também será excludente. Será aceito apenas o motor na cor original com ressalvas à diferença tonalidade do original.
- Bancos individuais ou esportivos em carros de bancos inteiriços – Se o banco não for o mesmo da linha de produção do modelo, será considerado item excludente.
- Rodas inadequadas – (tolerar opcionais de fábrica) – A mudança de aro e de tala será item excludente indiscutível. Caso como as rodas do Ford modelo “A” com a borda virada ou não, poderá ser aceito, mas os pontos da roda serão dados como zero. Exemplares exclusivos de um modelo especial serão aceitos apenas para o modelo especial em questão (como o Fusca 1600 S, que possuía rodas 14” e não 15” como dos outros modelos de Fusca).
- Carros muito originais porém mal conservados, pois fogem ao princípio básico de preservação e cuidado.
- Carros ainda em recuperação.
- Ausência de equipamentos obrigatórios, pois a segurança ao rodar, preservando o seu patrimônio e a integridade de terceiros, deve ser regra básica entre os colecionadores.
- Réplicas – Não serão aceitas reproduções de outros modelos de épocas diferentes. Serão ponderadas réplicas fabricadas sob licença das fabricantes primárias.
- Adaptações à gás – Veículos adaptados ao sistema de GNV não serão aceitos, porém em casos como o gasogênio, este será considerado como acessório de época.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

2 – Procurar avaliar os automóveis que conheça bem – Como é difícil saber-se com detalhes os acabamentos de todas as marcas, em todos os anos de fabricação, é conveniente que cada clube possua avaliadores especializados em determinadas marcas ou décadas. Também é interessante conhecer antecipadamente o veículo que será avaliado, pois isto permitirá uma consulta prévia aos manuais.

3 – Marcar dia e local combinado para as avaliações – Concentrar os trabalhos em um único dia e solicitar o funcionamento do veículo, bem como analisar funcionamento de freios, etc. A FBVA sugere que o tempo entre o pedido do C.O. e a entrega à FBVA não ultrapasse 15 dias.

- Quanto aos avaliadores, o mínimo de três avaliadores será exigido para a avaliação, porém, a assinatura será feita por apenas duas pessoas, o Presidente do Clube e o especialista escolhido para a avaliação do mesmo.

4 – Graduação na pontuação – A pontuação máxima deverá ser dada ao item que seja original (ou de reposição semelhante ao original) em perfeito estado. Não se pontuará aquele item alterado grosseiramente. Situações intermediárias levarão a pontuação entre os valores máximo e mínimo.

- No item cores, serão excluídas as cores diferentes e analisar-se-á apenas a diferença de tonalidade destas em comparação com a cor básica original.

5 – Capotas – Aqui serão analisados os conversíveis e os veículos com teto de vinil. Para os conversíveis, analisar a cor, o tipo de tecido, as costuras, o desenho das costuras, a posição da armação das ferragens e seu funcionamento,. Os demais modelos que não se enquadrarem nessas categorias deverão receber a totalidade de pontos deste quesito.

6 – Na identificação do veículo, marcar se é original ou restaurado – Os carros originais, sem restauração e em excelente estado de Conservação, poderão ser avaliados com menos rigor em itens que se deterioram com o tempo.

7 – Dúvidas – Deverão ser esclarecidas com o Diretor Regional da FBVA, que consultará especialistas na área em questão. Caberá aos Clubes filiados orientar os associados a respeito dos itens avaliados, quais itens são excludentes, etc.

8 – Automóvel nota 100 – Os critérios da FBVA dificultam a obtenção dos 100 pontos, devendo a nota máxima ser reservada a excelentes restaurações, que sigam rigorosamente os padrões de originalidade (cuidado com as restaurações acima dos padrões de originalidade). Todavia os novos critérios não impedem a obtenção do C.O., que é conseguido com pelo menos 80 pontos.

9 – Valor da Avaliação – A FBVA sugere que um processo de placa preta tenha o valor máximo de R\$ 120,00 dos quais R\$ 40,00 será destinado à Federação para custos operacionais e o restante ao Clube. O valor é apenas uma sugestão, podendo o clube cobrar o que achar melhor, desde que reserve a parcela destinada à FBVA.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

10 – Acessórios e Opcionais – Serão permitidos apenas acessórios originais de época ou opcionais de fábrica, desde que apropriados para o modelo em questão e que estes não façam parte do rol de itens excludentes.

DOCUMENTAÇÃO

1 – O Documento do veículo (CRV) que será avaliado, deverá estar já registrado em nome do sócio do Clube. Serão aceitos casos onde o titular seja o cônjuge ou parentes em grau de ascendência com o sócio e, para veículos registrados em nome de pessoa jurídica, o sócio do Clube deverá ser pelo menos o sócio-gerente da empresa também.

Serão tolerados casos de nova aquisição, onde o nome do associado deverá constar inscrito no recibo de venda do veículo.

2 – O C.O. emitido pela FBVA em conjunto com os clubes membros, pertence ao carro e não ao proprietário do carro. Assim, é um documento que acompanhará o CRV (documentos) nos casos de venda do veículo, ou vendas. Neste caso, conforme o termo de responsabilidade assinado pelo proprietário no processo de placa preta, a FBVA e o Clube responsável pelo certificado do mesmo, deverão ser informados sobre a mudança de proprietário.

O novo dono deverá também ser associado a um clube membro da FBVA, pois, se não o for, o C.O. deverá ser cancelado pelo Clube vistoriador, por ofício ao Ciretran/Detran com cópia à FBVA que por sua vez oficiará ao Denatran confirmando o seu cancelamento.

A FBVA e clubes associados tornam-se responsáveis por um C.O. ao emití-lo, e assim, deverão manter estreita vigilância e observação sobre o veículo portador. Face a isso, a mesma responsabilidade que assumirão ao emitir o C.O. lhes autorizará cancelá-lo perante as autoridades, sempre que alguma norma for desrespeitada ou o automóvel beneficiário desapareça de seus quadros. Isso valerá aos autos vendidos ou aos sócios que deixarem de pertencer aos clubes.

3 – No processo de avaliação não mais será obrigatório constar o item R.G. nos espaços referentes aos dados do proprietário.

APLICAÇÃO DA PONTUAÇÃO

EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS:

Como o próprio nome indica, a falta de qualquer desses itens impedirá a avaliação. Deverão ser verificados os itens pertinentes a cada modelo ou época do veículo. Serão exigidos os que equipavam o auto em análise, quando de sua fabricação, em perfeito funcionamento.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

1 – mecânica (31 pontos)

Motor:

Bloco do Motor / Coletores (10 pontos): Atribuir unicamente ao automóvel que estiver com motor original, em perfeito estado, inclusive de apresentação, cor correta, limpeza, etc.

Ou o motor é original ou não. As exceções que cada avaliador poderá aceitar ou não serão decididas em função da qualidade do próprio veículo ou sua raridade e julgada em separado pela Comissão FBVA.

O motor não original poderá gerar duas situações distintas:

- **a)** desclassificar o automóvel, impedindo sua avaliação, se for inadequado, como de épocas e cilindradas diferentes, de outras marcas, etc.
Ex: Ford modelo “T” com motor do modelo “A”; Chevrolet Impala com motor de Corvette; Morris Oxford com motor de Chevette, etc..
- **b)** Permitir a avaliação, perdendo o total de pontos correspondentes, recebendo 0 (zero).
Ex: Chev. Belair 1955 6 cil. Com motor V8 que saiu também no Belair 55. Fusca 1200cc utilizando o 1300cc será permitido, mas os pontos serão “zero”.
Motor do Fusca 1200cc alterado para 1500cc, será item desclassificatório.

Carburador / Filtro de ar (3 pontos): Cada peça tem valor de 1,5 pontos. Carburador correto e filtro de ar não, ou vice-versa, pontuar com a metade (1,5).

Distribuidor / Cabos de velas: (3 pontos): Não serão aceitos cabos de velas coloridos se não originais, de alta voltagem, tampas de distribuidor transparentes, etc.

NÃO HÁ PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA: OU TRÊS PONTOS OU ZERO

Transmissão:

Caixa de Câmbio / Diferencial (2 pontos): Só para conjuntos originais. Carros automáticos ou flid-drive transformados em mecânicos (ou o contrário), caixas over-drive suplementares quando não acessórios de época, perderão os dois pontos.

SEM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA: OU 2 OU ZERO

Suspensão:

Amortecedores / Elementos Essenciais (2 pontos): Deverão ser os corretos do carro. Autos com amortecedores de “bracinho” substituídos por “garrafa”; a ausência de amortecedores; amortecedores a gás ou ar comprimido quando não existiam, etc, zerar pontos.

SEM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA: OU 2 OU ZERO

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Rodas (5 pontos): Só originais. Deverá ser verificado o estado das mesmas; só aceitar rodas esportivas que forem opcionais de fábrica, na época. Exigir rodas perfeitas e bem pintadas.
COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA: considerando a aparência e estado de conservação

Pneumáticos (2 pontos): As medidas deverão ser corretas; o tipo (radial, Wide-Oval, ou diagonal, etc) idem. O estado de segurança deverá ser observado.

Ex: em um Chevrolet 1947 os pneus deverão ser 600x16 ou 650x16; no Impala 1961, 700x14 – 750x14 ou 800x14, sempre diagonais. Não aceitar pneus radiais onde o equipamento original era de pneus diagonais. Poderão ser aceitos ajustes em alguns poucos carros europeus cujas medidas intermediárias já não são mais fabricadas, como alguns modelos Citroen, Alfa-Romeo, etc.

Faixas brancas não serão exigidas, pois eram opcionais.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA: vai de “0” a “2” pontos

Freios:

Freios (4 pontos): só para os sistemas originais. Freios a disco ou hidrovácuos quando não os havia; substituição de travão por sistema hidráulico, etc. zerar pontos.

SEM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA: OU 4 PONTOS OU ZERO

2 – Parte Elétrica (10 pontos)

Voltagem (03 pontos): unicamente para voltagem original. Se modificada, zerar ponto.

SEM INTERMEDIÁRIA: OU 3 OU ZERO

Dínamo / Alternador (03 pontos): só para o sistema original. Se substituído o dínamo por alternador ou alternador por outro que não o do carro, independentemente da voltagem, zerar a pontuação.

Assim, por exemplo, o automóvel que passou de 6 para 12 volts e houve a substituição do dínamo por alternador, perderá 6 pontos (3 da voltagem + 3 do alternador), não perdendo mais nenhum ponto por lâmpadas, motor de arranque, bobina, etc..

Em casos de troca de voltagem mas com permanência do dínamo (substituição do dínamo de 6 volts por um outro dínamo de 12 volts da mesma marca) será considerada a pontuação intermediária.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA: DE 3 PONTOS ATÉ ZERO (considerar a mudança de voltagem mas a não troca de dínamo por alternador)

Instalação Elétrica (02 pontos): Deverão ser verificados a qualidade e o estado da fiação, sem emendas desnecessárias com fita isolante, etc, sua correta posição na parede de fogo, terminais adequados, etc..

COM INTERMEDIÁRIA: DE 0 ATÉ 2 PONTOS

Bobina / Magneto (02 pontos): Deverão ser idênticas às originais, não sendo aceitas bobinas especiais de alta performance, coloridas, etc..

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA: DE 0 ATÉ 2 PONTOS

Federação Brasileira de Veículos Antigos

3 – Parte Externa do Veículo (38 pontos)

Pintura (08 pontos): as cores e o esquema de pintura deverão ser os originais da época. Não serão aceitas cores que definitivamente não se aplicavam ao modelo em exame, carros maquiados com faixas ou semelhanças características de determinado modelo só serão aceitos no modelo original. A pintura deverá estar em bom estado, sem manchas de retoques ou outras. A cor correta do motor deverá ser também avaliada. Quanto mais original e antiga (sem restauração) mais será tolerado o desgaste.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 8 PONTOS, PORÉM CUIDADOSAMENTE AVALIADA.

Carroceria (05 pontos): Perfeição na funilaria, alinhamento de lataria e partes móveis, etc. Não deverão ser aceitos autos grosseiramente lanternados, com partes deformadas, etc.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 5 PONTOS.

Cromados, Frisos e Adornos (05 pontos): Deverão ser observados a qualidade e estado das partes cromadas: não deverão ser aceitas partes muito enferrujadas, cromados descascando ou mesmo disfarçados com tinta metálica. Ao avaliar-se este item, deverão ser verificados também se eram adequados ao carro em análise os adornos, frisos, espelhos exteriores, etc.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 5 PONTOS.

Pára-Choques (05 pontos): Dever-se-á verificar se são os corretos do carro, bem como suas garras e protetores. O aspecto cromação já foi analisado no item anterior.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 5 PONTOS.

Calotas (03 pontos): Só serão aceitas as originais do carro. Deverá ser avaliado seu estado de conservação. Se não forem as calotas corretas, a pontuação deverá ser zerada.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 3 PONTOS.

Faróis / Lanternas (05 pontos): Deverá ser verificado se são os originais e em que estado se encontram. Ex. Não deverão ser aceitos faróis selados em Ford 29; faróis de lâmpadas onde o original deveria ser Sealed-Bean, etc. Faróis auxiliares, considerados acessórios de época, serão avaliados no item adornos.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 5 PONTOS.

Vidros (02 pontos): Deverão estar em bom estado de apresentação e segurança. Não poderão estar quebrados, rachados ou muito riscados, principalmente sulcados por limpadores de pára-brisa.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 2 PONTOS.

Capotas (05 pontos): Neste item serão avaliados duas situações distintas, para carros conversíveis e veículos com teto de vinil:

a- Conversíveis: Deverá ser verificada correção do desenho, armação, cajados, fixação, tipo de tecido ou plástico usado, costura correta, funcionamento do mecanismo e estado de conservação.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

b- Teto de Vinil: Deverá ser analisado se o vinil do teto é original ou do mesmo tecido e estampa, analisados a cor, estado de conservação e a posição correta das costuras.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 5 PONTOS (Carros não conversíveis e que não possuem o teto de vinil, somar os 5 pontos).

Caçambas (05 pontos): Item exclusivo para pick-ups (veículos que não possuem caçamba adicionar os 5 pontos), Deverão ser analisadas as condições do assoalho, originalidade dos mesmos, a correta posição das dobras da lata, o material dos pára-lama, a posição correta da placa traseira, etc..

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 5 PONTOS.

4 – Parte Interna do Veículo (21 pontos)

Painel (06 pontos): Parte muito importante. Deverá conter, e somente conter, todos os relógios e instrumentos de origem, em bom estado e com boa grafia, o rádio (quando houver) nos lugares corretos (serão tolerados relógios adicionais de temperatura “termostato” desde que escondidos da visibilidade do painel). Painéis em cores extravagantes que destoem do conjunto harmonioso do painel, serão considerados item excludente. Rádios modernos serão aceitos desde que escondidos, afinal, o proprietário também tem o direito de visar o prazer ao dirigir o seu antigo. COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 A 6 PONTOS, PORÉM CUIDADOSAMENTE AVALIADA

Estofamento (06 pontos): somente para os originais, refeitos ou substituídos no desenho e com materiais idênticos aos originais. Poderão ser tolerados sinais de desgaste quando o estofamento for o original do carro..

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 6 PONTOS,

Volante e Aro da Buzina (onde houver) (3 pontos): somente para os originais e em bom estado. Não sendo o original, a pontuação deverá ser zerada.

COM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA DE 0 ATÉ 3 PONTOS

Forração do Assoalho, Tapetes e Carpetes (02 pontos): somente para os originais, refeitos ou substituídos no desenho, na cor e com materiais idênticos aos originais.

SEM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA

Maçanetas (06 pontos): somente para os originais ou idênticos aos originais.

SEM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA

Porta Malas (02 pontos): somente para os originais ou idênticos aos originais.

SEM PONTUAÇÃO INTERMEDIÁRIA

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Planilha de Pontuação para Motocicletas (Proposta)

Pontuação:

1 - Mecânica (34 pontos)

motor:

bloco do motor _____ (06) :

escapamento _____ (04) :

carburador/filtro de ar _____ (3) :

distribuidor/cabos de velas _____ (3) :

transmissão _____ (2) :

suspensão Dianteira _____ (5) :

rodas _____ (4) :

pneumáticos _____ (2) :

freios: (cubos) _____ (5) :

2 - Parte elétrica (11 pontos)

voltagem _____ (2) :

instalação elétrica (correção e aspecto) _____ (2) :

dínamo/alternador _____ (3) :

bobina/magneto _____ (4) :

3 - Elementos gerais (38 pontos)

estrutura do quadro _____ (8) :

pintura ou cromo do tanque _____ (12) :

cromados, frisos e adornos _____ (6) :

pára-lamas _____ (6) :

faróis/lanternas _____ (6) :

4 - Outros elementos (17 pontos)

painel _____ (6) :

banco _____ (6) :

Guidão _____ (3) :

Manetes _____ (2) :

Total:

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Planilha de pontuação para Automóveis e Pick-ups

1 - Mecânica (31 pontos)

motor:

bloco do motor/coletores _____ (10) :

carburador/filtro de ar _____ (3) :

distribuidor/cabos de velas _____ (3) :

transmissão:

caixa de câmbio/diferencial _____ (2) :

suspensão:

amortecedores/elementos essenciais _____ (2) :

rodas _____ (5) :

pneumáticos _____ (2) :

freios _____ (4) :

2 - Parte elétrica (10 pontos)

voltagem _____ (3) :

instalação elétrica (correção e aspecto) _____ (2) :

dínamo/alternador _____ (3) :

bobina/magneto _____ (2) :

3 - Parte externa do veículo (38 pontos)

carroceria _____ (5) :

pintura _____ (8) :

cromados, frisos e adornos _____ (5) :

pára-choques _____ (5) :

calotas _____ (3) :

faróis/lanternas _____ (5) :

vidros _____ (2) :

Capotas (para conversíveis). – Teto de Vinil –

Caçambas (para Pick-ups) Outros modelos somar 5 pontos _____ (5) :

4 - Interior do veículo (21 pontos)

painel _____ (6) :

estofamento _____ (6) :

volante _____ (3) :

tapetes _____ (2) :

maçanetas _____ (2) :

porta-malas _____ (2) :

Total:

Carta de São Paulo

Esportes Motorizados

Manual de Orientação

Novembro de 2005

Participantes dos trabalhos

Mediador e líder do grupo: Adolpho Sergio Ramos Massa

Henrique Nehrer Thielmann
João Roberto Rodrigues
Jose Maria Vasques Galende
Jose Pereira da Luz Filho
Julio A Penteado
Renato Malcotti
Rosário V. da R. Veppo

Federação Brasileira de Veículos Antigos

ÍNDICE

1 – Objetivo

2 – Participação da FBVA

3 – Divulgação

4 – Estratégia de Viabilidade

5 – Tipos de Prova

6 – Programação de eventos da FBVA para Rallies

7 - Veículos Admitidos

8– Passaporte FIVA

9 – Regulamento Geral

10 - Regulamento Particular da Prova

11- Equipe Participante

Federação Brasileira de Veículos Antigos

1 – Objetivo

A FBVA desenvolve um projeto para seus clubes filiados que visa a incentivar a prática de eventos que venham a estimular os proprietários de carros antigos a movimentar seus veículos. Estimular a prática de passeios, rallies turísticos, rallies esportivos, proporcionando aos seus proprietários oportunidades de utilização de seus carros em movimento.

2 – Participação da FBVA

- Orientar e auxiliar os clubes locais para a realização das provas por eles promovidas
- Elaborar a normatização mínima a ser observada pelos clubes filiados na realização de suas provas
- Promover um programa nacional de provas de Rally (Rally Máster), de forma a divulgar em todo território nacional a prática esportiva para os carros antigos.
- Orientar e verificar o cumprimento das regras básicas e elaborar relatórios de orientação ao final de cada prova

3 – Divulgação

- A adesão de participantes ao evento depende fortemente do programa de divulgação a ser implementado
- A divulgação deve observar:
 - Antecipação de pelo menos 30 (trinta) dias na divulgação por carta, folheto, etc.
 - Duração e roteiro da prova
 - Estado das rodovias de passagem:
 - Inscrição, prazos, custos, etc.
- Curso de Rally. Melhora a adesão, difundindo o conhecimento de navegação.

4 – Estratégia de Viabilidade

Deverá ser buscada a máxima redução de custo por participante, com obtenção de empresas patrocinadoras, através de:

- Ações prévias de divulgação do calendário máster junto à mídia, buscando despertar interesse de Participação.
- Negociação direta com empresas e órgãos de divulgação de porte nacional, visando assegurar condições de participação.
- Selecionar empresa de publicidade para venda do projeto.

5 – Tipos de Prova

- As provas devem atender os interessados em competições de regularidade, com maior ou menor complexidade técnica, ao mesmo tempo ou alternadamente deve atender também aos interessados em realizar percursos em trechos com características turísticas, com paisagens, locais históricos, etc.
- Os rallies poderão ser combinados ou separadamente Turísticos ou Esportivos.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Turísticos

Não haverá competição. Os tempos serão apenas os de largada e de chegada, em pontos intermediários ou finais, apenas para reunião do grupo.

Esportivos

Rallies de Regularidade

- P.C Oculto
- P.C Ostensivo
- Sem P.C. com autocontrole

As planilhas podem apresentar ou não combinações entre as seguintes informações:

- Referência Geográfica (Observações)
- Sinal convencional de ponto e seta
- Distância em Km e milhas.
- Velocidades médias
- Tempos decorridos entre as referências
- Deslocamentos
- Neutralizados

Zona de controle

São pequenos trechos onde os participantes devem percorrer a determinada velocidade. A medição do tempo do percurso é feita entre a largada e a passagem em uma marcação no solo, com precisão de medição de tempo adequada.

6 – Programação de eventos da FBVA para Rallies

A FBVA com o objetivo de divulgar a prática dos rallies, elaborou uma programação, de acordo com os clubes locais para realização de rallies Máster, abrangendo o território nacional. Esses rallies serão preparados pela FBVA e os clubes locais e deverão ser as referências em termos de padronização de qualidade, adaptadas às condições específicas da região onde se realizam.

Agenda Máster de Rallies FBVA

O calendário anual de eventos FBVA será composto de

- 1.1 Maio – Rally do Centro-Oeste
Minas Gerais / Goiânia
- 1.2 Julho – Rally do Nordeste
Bahia

Federação Brasileira de Veículos Antigos

1.3 Agosto - Rally Sul Brasileiro
Rio Grande do Sul

1.4 Setembro – Rally de Brasília
Brasília

1.5 Novembro – Rally de Campos do Jordão
São Paulo

7 - Veículos Admitidos

Com o objetivo de estimular a preservação de qualidade e originalidade dos carros antigos, a FBVA recomenda aos eventos preparados pelos clubes associados os seguintes critérios de admissão:

- Veículos com mais de 25 anos de produção respeitando os critérios básicos de originalidade
- Atendem automaticamente a estes critérios básicos os veículos que possuem placa preta e/ou passaporte FIVA
- Outros veículos não enquadrados nas categorias abaixo dependerão de aprovação da Comissão Organizadora da prova
- Os eventos preparados pela FBVA ou por clubes locais que adotem a legislação da FIVA para suas prova deverão atender os seguintes critérios para admissão e classificação:

A - Antigos – construídos até 31/12/1904

B - Veteranos - construídos até 31/12/1918

C - Vintage – Construídos até 31/12/1930

D - Pós Vintage – Construídos até 31/12/1945

E - Pós Guerra – Construídos até 31/12/1960

F - Contemporâneos I – Construídos até 31/12/1970

G - Contemporâneos II – Construídos até o limite de aceitação.

8– Passaporte FIVA

Regras Gerais

- 1 – Estimular a preservação e manutenção dos carros antigos em condições de originalidade e movimentação.
- 2 – Um veículo histórico preservado é um veículo fabricado há mais de 20 anos, preservado e mantido em condições historicamente corretas e de uso. Eles devem ser conservados e utilizados nas condições em que foram oferecidos ao mercado pelo seu fabricante.
- 3 – Todas as modificações e alterações devem ser efetuadas se necessárias. Elas seriam, no entanto, efetuadas dentro do espírito da época, quando o veículo era normalmente utilizado e de tal maneira que o veículo possa retornar à condição original.

Os interessados que desejarem o Passaporte FIVA devem procurar os clubes locais para avaliação e encaminhamento à FBVA.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

9 - REGULAMENTO GERAL

Art. 1º - Todos os inscritos respeitarão, sem restrições ou exceções, o presente regulamento, comprometendo-se a não recorrer a qualquer jurisdição civil, comercial ou internacional.

Art. 2º - A FBVA (Federação Brasileira de Veículos Antigos) ou clubes locais organizadores deste rally, reserva-se o direito de introduzir as alterações que julgar convenientes ou as impostas por razões alheias à vontade, incluindo o cancelamento ou adiamento da competição, sob reserva de aprovação das entidades competentes. Essas alterações ao Regulamento serão levadas ao conhecimento de todos os inscritos, por meio de comunicação escrita e constarão do site da prova.

Art. 3º - Todos os casos não previstos e todas as dúvidas de interpretação, serão resolvidos pela Comissão Organizadora da Prova e Equipe Técnica que detém o exclusivo poder de decisão.

Art. 4º - Só serão admitidos automóveis com 25 anos, ou mais, de fabricação, inscritos antecipadamente e aptos a circular legalmente na via pública (lacrados e com licenciamento em vigor).

Art. 5º - Todos os automóveis inscritos serão submetidos a uma verificação técnica, destinada a comprovar especialmente, as condições de segurança e circulação, os acessórios obrigatórios à forma do Código Brasileiro de Trânsito.

§1º Não será dada a partida aos automóveis que não tenham sido submetidos à verificação técnica nos termos deste artigo, ou que, por razões de segurança ou documentação tenham sido reprovados. Por tais motivos nada poderão reclamar da Organização e da Equipe Técnica.

§2º - Somente serão aceitos carros com equipamentos de medição (velocímetro, odômetro, e conta-giros) originais e instalados nos locais originais.

§3º - Calculadoras : será permitido o uso de qualquer tipo de calculadora, científica ou não, bem como as programáveis, palmtops, laptops e assemelhados.

§4º - Cronômetros: será permitidos o uso de qualquer tipo de cronômetro, mecânico ou eletrônico.

§5º: Os equipamentos dos parágrafos 3 e 4 deverão ser autônomos, não podendo estar conectados ao veículo, nem mesmo para geração de energia.

§6º - Não será permitido o uso de qualquer equipamento de navegação, medição de velocidade/distância, conectado ou não ao carro, fios ou sensores (rádio frequência), tais como Halda Computer, Tripmaster, Twinmaster, Terra Trip, Compass, Cateye, Totem, Colosso e outros. Também não será permitido o uso de equipamento de navegação via satélite, tipo GPS e assemelhados existentes ou que possam vir a ser produzidos.

Art. 6º - Em caso de igualdade, o desempate será assim definido:

A – A favor do automóvel mais antigo, de menor cilindrada ou de placa preta, se foram do mesmo ano de fabricação.

B – Pelo Último PC, pelo penúltimo, etc.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Art. 7º - Será excluído de alinhar o concorrente que:

A- Não apresente o automóvel (veículo mais condutor) à verificação técnica, 30 (trinta) minutos antes da largada;

B- Seja reprovado na verificação técnica

Será desclassificado o concorrente que:

A - Cometer qualquer ato tendente a falsear o espírito deste Regulamento

D - Cometer qualquer infração grave ao Código Brasileiro de Transito e aos Regulamentos de Trânsito e Regras de circulação.

E - Ameaçar qualquer Comissário, agente da equipe Técnica ou da Organização.

F - Praticar atos anti-desportivos

G - Utilizar ou tiver a bordo equipamento mecânico, elétrico ou eletrônico, de avaliação de média, velocidade e distância (vide artigo ...)

Art. 8º - Os automóveis deverão estar equipados com, pelo menos um extintor de incêndios de carga não inferiores a um quilograma e triângulo de segurança.

Art. 9º - É indispensável que, no decorrer da prova, os dispositivos de sinalização acústica e luminosa funcionem normalmente.

Art. 10º - Os carros deverão ostentar os números de identificação fornecidos pelo organizador no ato da inscrição, que deverão ser afixados conforme prevê o regulamento particular.

Art. 11º - Os participantes concorrem por conta e riscos próprios não responsabilizando a entidade nem os patrocinadores e organizadores por qualquer acidente que lhes venha ocorrer.

Art. 12 - Será obrigatória a afixação de publicidade de patrocinadores da prova nos locais especificados pelos organizadores

Art. 13 - A organização da prova poderá complementar este regulamento geral ou o regulamento particular através de adendos que entrarão em vigor no momento de sua publicação.

Art. 14 - Os casos omissos serão resolvidos unicamente pelas autoridades.

10 - Regulamento Particular da Prova

Adendo ao Regulamento Geral Cada prova de Rally deverá ter sua programação divulgada através do “Regulamento Particular da Prova”, que conterà pelo menos os itens abaixo indicados:

FBVA – Federação Brasileira de Veículos Antigos

Clube Promotor

(Nome do Rally)

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Regulamento Particular da Prova

Adendo ao Regulamento Geral

Programação da Prova

Autoridades Desportivas:

Presidente da FBVA:

Presidente do Clube Promotor:

Autoridades da Prova:

Diretor de Prova:

Comissários Desportivos:

Programação

Inscrições:

Local:

Período: De: XX/XX/XXX à XX/XX/XXXX

Valor:

Largada

Local:

Data: XX/XX/XXXX

Horário: XX:XX

Grid: XX carros

Chegada

Local:

Data: XX/XX/XXXX

Horário: XX:XX

Divulgação de Resultados e Premiação

Local:

Data: XX/XX/XXXX

Horário: XX:

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Patrocinadores:

Apoio:

Pontuação Máxima de Perda por PC:

N-1:

Pontuação Máxima:

Apuração dos Resultados:

Premiação:

Prova regida pelo Regulamento Geral e Legislação de Trânsito vigente.
Modalidade da prova: Rally de Regularidade.

Carta de São Paulo

Eventos

Manual de Orientação

Novembro de 2005

Participantes dos trabalhos

Mediador e líder do grupo: Cleomar J. Slaviero

Altair Manoel
Claudia Floriano Barbosa
Cleomar J. Slaviero
Diogo Martins Boos
Jose Ricardo de Oliveira
Wilson Monteiro Saraiva

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Critérios e sugestões para a realização de eventos através de clubes filiados a Federação Brasileira de Veículos Antigos – FBVA.

- 1 – Ser filiado ou ter apoio de um clube ligado a FBVA.
- 2 – Solicitar a disponibilidade da data ao Diretor Regional que encaminhará o pedido à FBVA.
- 3 – O evento deverá ser dirigido aos veículos antigos originais com mais de 25 anos de fabricação.
- 4 – Para receber o apoio da Federação o evento deverá respeitar, em âmbito estadual as datas dos eventos Máster conforme apresentado abaixo:

Encontros Máster

São os que cobrem os grandes feriados e se realizam nas mais diversas regiões do Brasil:

Feriado de Tiradentes (Abril 21)

Sociedade Feminina de Automóveis Antigos
Águas de Lindóia, SP.

Feriado de Corpus Christi (variável)

Encontro Nacional
VCC Minas Gerais, MG e FBVA • anos ímpares,
Encontro Brasileiro
VCC Brasília, DF • anos pares.

Feriado da Independência (Setembro 7)

Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro VCC Rio de Janeiro, RJ.

Feriado N. S. Aparecida (Outubro 12)

VCC Vitória, ES.

Finados (Novembro 2)

Encontro do Nordeste Brasileiro, clubes de Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte, alternando o Estado a cada ano.

Proclamação da República (Novembro 15)

Encontro Sul Brasileiro (clubes de Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, alternando o Estado a cada ano).

- 4 – Para os eventos regionais não haverá exclusividade de datas por parte da Federação, pois são normalmente realizados em fins de semana. Como são muitos clubes e muitas cidades interessadas em realizar encontros, não há como evitar a sobreposição de datas, ocorrendo por vezes mais de um evento por fim de semana, contudo os organizadores deverão evitar ao máximo, eventos na mesma data.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

- 6 – Os eventos deverão ser identificados dentro da seguinte classificação:
- Encontro: evento que reúne veículos antigos junto com seus proprietários e familiares, onde são realizadas atividades sociais que visam a intercâmbio de idéias e experiências.
 - Exposição: evento que reúne veículos antigos, sem a necessidade da presença de seus proprietários e familiares. Geralmente com a duração maior que um encontro e ocorrem em Centros de Exposições e Shoppings Center, etc...
 - Mostra: é um evento com a mesma formatação de uma exposição, porém reúne um número limitado de veículos normalmente não superando o número de 10 unidades.
- 7 – Na ficha de inscrição e material do evento deverá constar sempre, que o clube promotor e a FBVA estão isentos de qualquer responsabilidade por danos pessoais e/ou materiais que por ventura ocorram.
- Sugestão para o Termo de responsabilidade
“Os participantes e seus acompanhantes, ao fazerem suas inscrições para o Encontro isentam os organizadores, promotores, patrocinadores e demais empresas envolvidas no evento, de qualquer responsabilidade por danos de qualquer natureza que por ventura vierem a ocorrer durante a realização do evento, dentro do local reservado para tal em todas as atividades a ele relacionadas”.
- 8 – Na área de exposição não poderão existir veículos identificados para venda, salvo se existir uma área isolada destinada exclusivamente para este fim. Veículos a venda não podem participar da premiação.
- 9 – Os veículos expostos deverão estar devidamente identificados, constando às características principais, como: marca, modelo, ano, potência, nome do proprietário e clube filiado, número de inscrição, etc...
- 10 – O organizador deverá providenciar todas as exigências legais necessárias para a realização do evento.
- 11 – A FBVA sugere que seja concedido um desconto em caso de cobrança de inscrição para os integrantes dos demais clubes filiados que estejam devidamente identificados através de sua carteira social, dentro da validade.
- 12 – Em caso de cobrança de inscrição o promotor do evento deverá conceder um desconto para antecipação por parte do expositor, a FBVA sugere um prazo de aproximadamente 15 (quinze dias) dias.
- 13 – Sugestão para o crachá de identificação e programação do evento:

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Parte frontal:

Nome do participante
Número de inscrição
Nome do Clube a que pertence
Cidade – Estado –País

Parte frontal – inferior

Conter de forma picotada e ordenado de baixo para cima em ordem cronológica das atividades, em cores diferentes, os tickets relativos a cada programação que compõe a inscrição, que tenham a necessidade de controle de presença.

Verso:

O verso deverá conter todas as informações do evento, tais como : programação, horários, local e horário da premiação, encerramento do evento, retirada dos veículos do local da exposição e outras informações que forem úteis ao participante.

14 - Clipping do evento:

Catalogar todo o material, pré e pós-evento, divulgado pela imprensa escrita (comentários e reportagens), enviando uma cópia à FBVA.

15 - Pesquisa de opinião, por amostragem:

Colher opinião de um percentual dos inscritos a respeito de suas impressões sobre o evento, para avaliar possíveis sugestões e suprimir possíveis falhas.

Critérios e sugestões para premiação:

- 1 – A premiação nos encontros Máster deverão contemplar um mínimo de 20% dos veículos expostos até um número máximo de 100 premiados. A duração da entrega da premiação não deverá ser maior que duas horas e meia;
- 2 – A Comissão Julgadora devere ser formada por integrantes de clubes federados, com suficiente conhecimento sobre o tema;
- 3 – Somente serão premiados veículos originais, preferencialmente portadores do Certificado de Originalidade expedido pela FBVA, devidamente inscritos e portadores da identificação padrão do evento, preenchida e afixada de forma visível aos avaliadores;
- 4 – Muitas vezes ocorre que nas décadas de 10, 20 e 30 não são encontrados carros em número suficiente. Neste caso, os prêmios não atribuídos podem ser distribuídos por outras décadas ou categorias, já que as de 50 e 60 normalmente são as que maior número de carros apresentam;

Federação Brasileira de Veículos Antigos

- 5 – Os veículos eleitos devem ter apresentação impecável, principalmente nos cromados, na pintura em cores corretas da época, no interior com materiais, desenhos e cores adequadas, nas rodas e pneus nas dimensões certas, etc.;
- 6 – Em caso de desempate, o veículo mais antigo prevalece sobre o mais moderno, assim como veículo com placa preta prevalece sobre o comum;
- 7 – Evitar-se-á premiar veículos iguais quanto à marca, modelo e ano, prevalecendo a originalidade e a conservação;
- 8 – Atribuir mais de um prêmio a um mesmo proprietário (em casos excepcionais, dar um prêmio e mencionar e até fazer desfilar os outros carros da mesma pessoa). O mesmo pode-se aplicar, por exemplo, em caso de premiação de um colecionador por haver levado o maior número de carros;
- 9 – Não devem ser premiados autos modificados, como réplicas não oficiais, Street-roads, Hot Rods, etc.;
- 10 – As categorias de premiação serão conforme abaixo:
 - A- Antigos** - veículos construídos até 31-12-1904
 - B- Veteranos** - Veículos construídos até 31-12-1918
 - C- Vintage** – Veículos construídos até 31-12-1930
 - D- Pós-vintage** – Veículos construídos até 31-12-1945
 - E- Pós-Guerra** – veículos construídos até 31-12-1960
 - F- Contemporâneos 1** - Veículos construídos até 31-12-1970
 - G- Contemporâneos 2** – Veículos construídos até 31-12-1979
 - H- Classe aberta** – Veículos não previstos em outras categorias (comerciais, militares, veículos de competição e baby cars motorizados)
 - I- Nacionais** – Veículos construídos até 31-12-1979

Prêmios Especiais.

Nos encontros considerados Másteres, são sugeridos:

- **Prêmio Máster Regional FBVA** – Oferecido pela FBVA , unicamente durante os Eventos Máster, ao veículo que:

Federação Brasileira de Veículos Antigos

- A - Pertencer a um sócio de Clube membro da FBVA, da região anfitriã do Máster.
 - B - O veículo deverá ter mais de 30 anos e se possível Placa Preta, que será também item desempataador.
 - C - Deverá ter uma história familiar, ou algum tipo de projeção na região, como ter pertencido a alguma prefeitura, ou alguma pessoa importante da região, ou estar na mesma família há muito tempo, etc.
- **Prêmio The Best** – Troféu oferecido pelos organizadores do evento ao melhor automóvel clássico do encontro.

Sugestões :

- que seja elaborada uma planilha com itens necessários para a avaliação, tais como categoria, marca, modelo, ano, proprietário, número de inscrição.
- Para cada categoria sugere-se um mínimo de 3 juizes por categoria.
- Que a Planilha de julgamento tenha no mínimo o dobro de espaço para anotação dos automóveis que serão premiados.

Ex. 2 automóveis por categoria a serem premiados, a planilha deverá ter espaço mínimo para 4 anotações, e será distribuída a cada um dos julgadores.

Exemplo:

Categoria: _____ ano inicial: _____ ano final: _____

	marca	modelo	ano	proprietário	Nº de inscrição

Best in Show					
--------------	--	--	--	--	--

Conferente: _____ Juiz: _____
Clube Filiado: _____
Cidade: _____ Estado: _____

A premiação deverá seguir as categorias estabelecidas pela FIVA (Federation Internationale de Vehicules Anciens), com adequação às particularidades do evento.

Carta de São Paulo

Estatuto Proposta para Filiação

Por : **Jorge Roberto Porcaro**
Vice Presidente da FBVA

Modelo de Estatuto para estabelecimento de Clube de
Veículos Antigos

Proposta para Filiação à FBVA

Novembro de 2005

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Minuta de Estatuto de Clube

Estatuto doClube

Capítulo I – Denominação, Sede, Fins e Duração

Artigo 1º

O clubeé uma associação civil, de caráter cultural, sem fins lucrativos com sede na , com prazo de duração indeterminado.

Artigo 2º

O objetivo da associação é :

- a- congregar os possuidores de veículos antigos de coleção, como conceituado na lei,
- b- promoção de eventos culturais com utilização do automóvel antigo;
- c- a difusão pública do interesse e significação dos veículos antigos, como elementos do patrimônio histórico, cultural e tecnológico nacional;
- d) exigir e difundir a necessidade da preservação da originalidade do automóvel antigo de coleção em sua máxima possibilidade.

Capítulo II - Associados

Artigo 3º

Os associados serão admitidos por deliberação da diretoria mediante proposta feita por dois sócios.

§ 1º - Cabe à Diretoria decidir a exclusão de sócio, quer por conduta contrária a Associação quer por deixar de preencher os requisitos necessários à condição de associado, quer por inadimplência.

§ 2º - Antes de sua decisão, a Diretoria dará prazo de 10 (-) dias para defesa do associado e idêntico prazo de recurso à Assembléia.

§ 3º - O título de associado é intransferível e cada associado poderá renunciar ao título, estando em dia com suas obrigações.

Artigo 4º

Os associados, em dia com suas obrigações, terão iguais direitos de participar de todos os eventos da Associação se obrigando ao pagamento da contribuição mensal e ao cumprimento dos estatutos.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Capítulo III – Patrimônio Social

Artigo 5º

O patrimônio da Associação será constituído por:

- a- contribuições dos Sócios;
- b- doações que obtiver;
- c- receitas de atividades próprias.

§ **único** - A Associação não distribui lucros, não remunera administradores e aplica toda sua receita em sua atividade

Capítulo IV – Administração

Artigo 6º

A Associação será administrada por uma diretoria sem remuneração, com mandato de anos, composta de tantos membros quantos sejam eleitos pela assembléia, sendo um presidente e os demais com a designação que for dada pela assembléia, com as correspondentes funções.

Artigo 7º

Competem à Diretoria todas as funções da administração social, cabendo a representação ativa e passiva da sociedade ao Diretor Presidente ou, ainda, a outro Diretor designado pela Diretoria, para o ato.

§ **1º** - A Diretoria deliberará por maioria dos membros presentes previamente convocados por qualquer meio escrito que comprove a convocação.

§ **2º** - A Diretoria deliberará sobre qualquer assunto que não seja da competência legal e estatutária da Assembléia.

Capítulo V – Conselho Fiscal

Artigo 8º

O Conselho Fiscal, que é facultativo, será integrado por três membros efetivos e três suplentes, eleitos pela Assembléia que aprovar sua instalação ou manutenção.

Capítulo VI – Assembléia Geral

Artigo 9º

A Assembléia de associados é o órgão máximo da Associação e deliberará sobre todos os assuntos de interesse da Associação., inclusive:

- a- eleger e destituir administradores;
- b- aprovar as contas;
- c- alterar os estatutos;
- d- autorizar a alienação de bens patrimoniais.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

§ 1º - a Assembléia Geral é ordinária e extraordinária aquela realizada nos quatro meses seguintes ao término do exercício social, em 31 de dezembro, e esta para alterar estatutos, destituir administradores ou qualquer assunto do interesse social..

§ 2º - A Assembléia poderá ser ordinária/extraordinária, em conjunto, cabendo sempre à ordinária a eleição de administradores e aprovação de contas.

§ 3º - A Assembléia será convocada por aviso epistolar a todos os associados e se reunirá em 1ª convocação com ½ dos associados e em 2ª convocação com qualquer número, na sede social ou em evento da Associação.

§ 4º - A Assembléia deliberará sempre por maioria de Associados presentes.

Capítulo VII – Disposições Finais

Artigo 10º

Em caso de dissolução da Associação, solvidas suas responsabilidades, o saldo de seu patrimônio será atribuído à entidade (s) congênere(s) de escolha da Assembléia e em não havendo esta, à instituição municipal, estadual ou federal, de fins idênticos ou semelhantes.

Obs.

Procurou-se atender às exigências da lei, em texto menor possível.

Deve haver acréscimos conforme o caso específico, p.e.: determinar o número de diretores, discriminar a atribuição de cada diretor, criar outros órgãos, etc.



Solicitação de Filiação

Desejamos afiliar-nos a esta Federação e, para tanto, estamos anexando cópias de nossos Estatutos Sociais, do CNPJ e relação com o nome dos atuais Diretores.



Clube				
Data de fundação	/	/	Número atual de sócios	
CNPJ:				
Endereço:				
C.E.P.		Cidade:	Estado:	
Telefone:	()	Fax : ()		
E-mail		Site :		
Local e data:				
Nome e cargo:				
Assinatura:				
Membro proponente:				
Local e data:				
Nome:				
Assinatura:				

Carta de São Paulo

Encerramento

Roberto Suga – Vice Presidente

Novembro de 2005

Carta de São Paulo

Ao completar 18 anos da sua fundação, a FBVA - Federação Brasileira de Veículos Antigos passa por uma histórica transformação.

Como bem relatado pelo nosso Presidente, Dr. José Aurélio Affonso Filho, passamos da fase do romantismo para a fase do profissionalismo.

O período do romantismo foi aquele que o hobby de colecionar automóveis era organizado por poucas agremiações, confrarias ou clubes.

Seus encontros e eventos eram realizados de forma muito pontual no calendário do antigomobilismo brasileiro e em locais tradicionalmente sabidos.

A fase do profissionalismo começou com o crescimento geométrico de adeptos desta modalidade de lazer que fez, por sua vez, crescer o número de novas confrarias e clubes de veículos antigos e mais ainda inúmeros eventos, exposições e encontros sobrepondo uns aos outros. Evidentemente houve uma evolução gradual entre estes dois períodos.

Um momento muito significativo foi com a conquista do benefício do Certificado de Originalidade para Veículos de Coleção, mais conhecido como a "Placa Preta" e a da importação de veículos de coleção com mais de 30 anos.

Estes benefícios foram concedidos aos atuantes deste hobby e pleiteados pela FBVA junto aos órgãos federais competentes durante esta transição.

Concomitantemente a esta transição, tivemos a honrosa filiação da FBVA a FIVA - Fédération Internationale des Véhicules Anciens, assim como exposições e ralis supervisionados por representantes desta Instituição, colocando o Brasil efetivamente no contexto internacional.

Federação Brasileira de Veículos Antigos

Já mais recentemente, uma gama infindável de ralis, passeios, eventos, exposições e encontros não só organizados por antigomobilistas de espírito altruísta que participam em clubes, mas também por governos estaduais e municipais, shoppings centers, empresas de eventos etc.

Desta forma, fez-se necessário uma ação mais incisiva e profissional por parte da FBVA para coordenação, organização e elaboração de documentos orientativos relacionados às atividades do veículo antigo de coleção.

O vanguardismo e ousadia do Dr. J. Aurélio em realizar o I Workshop Nacional da FBVA em São Paulo passa a ser o marco da transição entre a fase do romantismo e do profissionalismo no antigomobilismo brasileiro.

O vanguardismo por captar as transformações e rapidamente tentar adequar a Instituição ao novo contexto nacional e internacional e ousadia em por em prática as adequações da FBVA em uma reunião de trabalho com limitada disponibilidade de recursos financeiros e grande dependência da abnegação de seus colaboradores.

Certamente as realizações e conclusões deste workshop passam a ser o primeiro passo para atender as inúmeras demandas do antigomobilismo brasileiro e oxalá tenhamos sempre colaboradores dispostos a contribuir para a FBVA no monitoramento profissional e no trabalho de orientação da arte de preservar este, que foi sempre, objeto de transformação da vida do ser humano: o automóvel.

Roberto Suga
Vice Presidente da FBVA