

Confederação Brasileira de Motociclismo

Comissão Nacional de Rally



Regulamento Rally Baja 2026

Publicação 13/01/2026

ART. 01 - ENTIDADE REGULAMENTADORA.....	3
ART. 02 - PRAZO.....	3
ART. 03 - RALLY BAJA.....	3
ART. 04 - PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO.....	4
ART. 05 - INSCRIÇÕES.....	6
ART. 06 - INCLUSÃO DE NOVAS ETAPAS NO CAMPEONATO.....	6
ART. 07 – REGULAMENTAÇÃO.....	7
ART. 08 – TERMINOLOGIA.....	12
ART. 09 – CLASSES E CATEGORIAS.....	13
ART. 10 – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.....	26
ART. 11 – RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES.....	34
ART. 12 – IDENTIFICAÇÃO.....	34
ART. 13 – ORDEM DE LARGADA.....	36
ART. 14 – CIRCULAÇÃO.....	38
ART. 15 – ASSISTÊNCIA:.....	43
ART. 16 – PROCEDIMENTO DE ULTRAPASSAGEM.....	45
ART. 17 – SEGURANÇA.....	47
ART. 18 – PUBLICIDADE.....	49
ART. 19 – FICHA DE ANOTAÇÃO.....	49
ART. 20 – ZONAS DE CONTROLE.....	50
ART. 21 – CONTROLES HORÁRIOS.....	51
ART. 22 – CONTROLE DE PASSAGEM.....	53
ART. 23 – LARGADA E CHEGADA DAS PROVAS ESPECIAIS.....	54
ART. 24 – REAGRUPAMENTO.....	55
ART. 25 – SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES.....	56
ART. 26 – PENALIZAÇÃO EM TEMPOS.....	57
ART. 27 – PARQUE FECHADO.....	58
ART. 28 – VERIFICAÇÕES (VISTORIA TÉCNICA).....	59
ART. 31 – RECLAMAÇÕES E APELO.....	60
ART. 32 – CLASSIFICAÇÃO.....	61
ART. 33 – CRONOMETRAGEM.....	62
ART. 34 – COMBUSTIVEL.....	62
ART. 35 – CÓDIGO DISCIPLINAR.....	62
ART. 36 – MULTAS:.....	65
ART. 37 – CASOS OMISSOS.....	65
ART. 38 – ALTERAÇÕES.....	65



CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY BAJA 2026

REGULAMENTO

ART. 01 - ENTIDADE REGULAMENTADORA

A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO, é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclísticas e de Utvs (SSV) no território nacional e, em consequência, elaborar o presente regulamento. Assim sendo este campeonato é de propriedade da CBM.

ART. 02 - PRAZO

Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela CBM junto aos filiados.

ART. 03 - RALLY BAJA

O Rally Baja é uma prova esportiva disputada em terrenos variados com o objetivo de colocar em mérito a velocidade e a resistência dos pilotos, assim como a resistência das máquinas. Para chegar ao fim de cada etapa, o piloto deve seguir as indicações sobre a rota feita através de **placas sinalizadoras**. Poderá ser utilizado bumping adicional para reforçar e melhorar a visibilidade da sinalização.

O terreno é composto de paisagens naturais e geralmente não modificados pelo organizador, nem se limitando a montanhas, seções rochosas, dunas, rios, leitos secos de rios, trilhas de lama, vias públicas abertas, vegetação natural, arbustos, gramas altas, florestas, estrada de asfalto, trilhas off road,

A prova poderá ser dividida em etapas e as etapas em um ou mais setores seletivos. O número, tamanho das etapas e dos setores seletivos deverão ser adaptados às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova se desenrole de dia para todos os concorrentes. A distância máxima recomendada é de 500 km por cada dia de prova. A organização das etapas poderá fornecer planilha ou mapas de orientação, tracklogs e waypoints de GPS para os deslocamentos caso haja necessidade de complementar a

sinalização.

Um Rally Baja é composto de trechos de deslocamento, trechos cronometrados chamados Provas Especiais (PEs) e Controles Horários (CHs).

A duração máxima é de 3 (três) dias de prova e o percurso máximo total permitido é de 600km, e o mínimo de **100km de especial por dia de competição, excluindo-se os radares.**

ART. 04 - PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO

4.1 - Para participar no Campeonato Brasileiro será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro/Rally; caso participe com motos não próprias para o Enduro/Rally, a mesma deverá estar de acordo com este regulamento; e UTVs (SSVs) disponível no mercado Nacional;

4.2 - De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de pilotos menores de idade nas provas do Campeonato Brasileiro nas categorias motos e quadris.

4.3 - O piloto **e o navegador**, deve obrigatoriamente ser portador de uma licença desportiva emitida pela CBM e estar de acordo com as normas das entidades envolvidas na prova.

4.4 - O piloto deverá apresentar na primeira prova em que for participar o atestado médico e termos de cessão de direitos de imagem obrigatórios. (modelos e condições encontrados no site www.cbm.esp.br).

4.5 - Qualquer ação fraudulenta ou imprópria ao espírito esportivo da prova por parte de um concorrente será julgada pelo Júri da prova que decidirá a penalidade a ser imposta ao mesmo.

4.6 - O participante é aconselhado a possuir **seguro saúde** com a mais ampla cobertura para acidentes pessoais, inclusive os advindos de atividades esportivas, sem restrições de qualquer natureza, e ideal que tal seguro deverá possuir cobertura de UTI, bem como transporte aéreo em qualquer localidade do país, sendo de sua total responsabilidade a contratação do mesmo, bem como sua manutenção.

4.7 - Toda manobra desleal, incorreta ou fraudulenta realizada pelo piloto, poderá ser julgada pelo júri que se pronunciará sobre eventuais penalidades incluindo até mesmo a

desclassificação da prova.

4.8 - A participação de pilotos estrangeiros pontuando no Campeonato será obrigatoriamente em equipes, e está sujeita à apresentação dos documentos abaixo citados:

- Autorização da Federação de origem permitindo a transferência do referido piloto para a CBM;
- Contrato, registrado, de trabalho ou de prestação de serviço e/ou de patrocínio para com a equipe, de acordo com a legislação brasileira;
- Contrato de trabalho ou de prestação de serviço e/ou patrocínio de **1 (um) piloto brasileiro**, nas mesmas condições técnicas e equipamentos (motocicletas e peças).

4.8.1 - É possível a participação de pilotos estrangeiros como **convidados** em provas do campeonato, porém não marcarão pontos. Os pilotos, durante toda a competição deverão manter elevado espírito esportivo. Esta participação é passível de proibição nas 2 últimas provas do Campeonato, somente sendo permitida a participação com a expressa autorização **ESCRITA** da federação de origem e CBM.

4.9 - Solenidade de premiação do evento. Os vencedores da prova deverão estar presentes na solenidade de premiação do evento. Os ausentes perdem o ponto de largada das etapas da prova e podem estar sujeitos a multa conforme descrito no RPP.

4.10 - No momento da premiação os competidores devem se apresentar com roupas adequadas para a solenidade, e calçado fechado. Os competidores da categoria UTV devem vestir o macacão de corrida. Quem não estiver de acordo com a regra não poderá subir ao pódio.

4.11 - O organizador se compromete a cumprir o horário de premiação previsto na programação, com uma tolerância máxima de 30 minutos, salvo quando atraso seja decorrente de acontecimentos e ocorrências de prova, e o diretor de prova solicite este tempo para julgar as ocorrências.

ART. 05 - INSCRIÇÕES

5.1 - As inscrições devem ser feitas conforme indicação do regulamento suplementar, nos prazos estabelecidos, obedecendo ao presente regulamento;

5.2 - O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM e inscrito na CBM no exercício do corrente ano para a participação no campeonato. Todos os concorrentes que desejam participar de uma prova devem encaminhar à secretaria da prova uma ficha de inscrição preenchida corretamente e acompanhada do valor da inscrição dentro do prazo estabelecido no regulamento particular da mesma;

5.3 - Até o momento das verificações, o concorrente poderá substituir livremente o veículo inscrito;

5.4 - Durante a vistoria técnica, um veículo que não corresponda ao veículo inscrito poderá, sob proposta dos comissários técnicos, ser remanejado a outra classe;

5.5 - O valor da inscrição deverá ser reembolsado nos casos de recusa da inscrição ou não realização da prova;

5.6 - Ao assinar a ficha de inscrição da prova, o concorrente aceita submeter-se aos regulamentos aplicáveis à mesma;

5.7 - No caso de desistência, o piloto inscrito só terá direito ao reembolso das taxas de inscrição pagas, se houver condições previstas no Regulamento Particular.

ART. 06 - INCLUSÃO DE NOVAS ETAPAS NO CAMPEONATO

6.1 - A CBM mediante sua comissão examinará, a cada ano, os pedidos de inscrição para o calendário do Rally **Baja**, que deverão ser protocolados até **30 de agosto** do ano precedente pelas Federações interessadas. Uma prova não poderá estar inscrita se um intervalo de **14 dias** não existir entre ela e o final da prova que a precede ou segue.

6.2 - Para um novo organizador ser credenciado a realizar uma etapa do campeonato Brasileiro, será necessário a realização de uma prova homologatória antes de solicitar sua inclusão no campeonato do próximo ano.

ART. 07 – REGULAMENTAÇÃO

O Rally Baja é disputado em conformidade com:

- Código Esportivo da Federação Internacional de Motociclismo (FIM);
- Regulamento CBM para o Rally Baja;
- Regulamento Particular da Prova.

7.1 - O Diretor de Prova (licenciado pela CBM/FIM) está encarregado da aplicação dos regulamentos durante o decorrer da prova, e poderá consultar o Júri, constituído por Comissários Desportivos caso haja necessidade;

7.2 - Dentro das provas comportando mais de 100 pilotos, a presença de um Diretor de Prova adjunto, titular de uma licença CBM válida, é recomendável;

7.3 - Toda a prova, deverá ter um comissário técnico CBM, que deverá acompanhar a prova da melhor forma possível, será o responsável pelas verificações técnicas nos veículos e equipamentos dos competidores;

7.4 - Um dos comissários desportivos da CBM será o presidente do colégio de comissariado da prova (JÚRI);

7.5 - Toda reclamação sobre a aplicação dos citados regulamentos, adendos e demais atos da direção de prova e seus representantes devem ser encaminhados por escrito ao júri da prova através do Diretor de Prova conforme **artigo 31 deste regulamento**;

7.6 - Todas as eventuais modificações e disposições suplementares serão feitas através de adendos, datados, numerados e assinados pela organização e pelo diretor de prova;

7.7 - Estes adendos farão parte integrante do regulamento e serão afixados no quadro oficial do Rally. Eles serão também comunicados dentro dos prazos e o mais breve possível, diretamente às equipes;

7.8 - A CBM poderá designar observadores e comissários desportivos para trabalharem junto com os organizadores;

7.9 - Os oficiais que constituem os quadros desportivos e técnicos da manifestação deverão ser titulares de uma licença CBM/FIM, tendo participado de um seminário sobre

Rally Baja, organizado pela CBM;

7.10 - O alvará da CBM não poderá ser concedido ao organizador se o mesmo não tiver requisitado a inscrição da prova no calendário geral, e depositado os valores referente ao alvará e despesas para a CNR;

7.11 - Além do custo da taxa de autorização da prova (Alvará), serão de responsabilidade do organizador da prova os encargos de hospedagem, alimentação e todo o deslocamento dos comissários, incluindo passagens aéreas e uso do carro, quando houver necessidade, e deverão ser pagos na semana que antecede o evento;

7.12 - O ALVARÁ do evento engloba a taxa da CBM e os cachês dos oficiais que trabalharão na prova;

7.13 - O **Regulamento Particular** da prova será estabelecido pelo organizador da prova e deverá ser publicado no mínimo 15 dias antes do evento;

Deverão constar no regulamento Particular da prova:

- a. *Especificar claramente quem são os promotores do evento;*
- b. *Especificar claramente quem são as autoridades: Membros do Júri, Diretor de Prova, Comissários Desportivos e Técnicos, Diretor Médico, Responsável pela Secretaria de Prova, Diretores Adjuntos (se houver), e outras autoridades;*
- c. *Programação completa do evento, com horários e locais;*
- d. *Inscrições: deverão ser informados prazos, valores e datas limites. Em caso de cancelamento/anulação ou atraso na realização do evento, quais serão os procedimentos da organização;*
- e. *Descrição detalhada dos meios de segurança durante a prova, equipe médica e de resgate e o chefe responsável, e nome do Médico Responsável do evento;*
- f. *Descrição técnica da prova, deslocamentos e especiais;*
- g. *Procedimentos para resgates na prova;*
- h. *Detalhes da Equipe médica e de resgate da prova, equipamentos e veículos para o resgate;*
- i. *Detalhes do seguro de responsabilidade civil contra terceiros, conforme legislação em vigor, o qual deverá estar regularizado oito dias antes da prova;*
- j. *Itens obrigatórios na vistoria técnica e administrativa como documentos obrigatórios e itens obrigatórios (GPS / Rádio, etc.);*
- k. *Classes / Categorias concorrentes no evento, devendo estar claro quais serão as classes e como serão disputadas;*
- l. *Zonas de Radar, qual o critério será utilizado (way points, placas, etc.);*

- m. Programação e Largada Promocional, Prólogo, Super Prime, quando houver, deve ser clara quanto às regras, a validade ou não para a prova, critério para ordem de largada, em que momento acontecerá e penalidades cabíveis;*
- n. A Ordem de Largada para as especiais, poderá ser diferente do presente regulamento desde que informado no regulamento particular e aprovado pela CNR;*
- o. A adesivagem do veículo e/ou Jaleco – deverá constar no regulamento particular, um modelo (layout) de adesivagem;*
- p. Penalizações extras – todas as penalizações possíveis de serem imputadas a um competidor e não constarem neste regulamento devem estar claras no regulamento particular;*
- q. Regras gerais, outras considerações que o organizador achar importante, avisar os competidores;*
- r. O organizador de um Rally autorizado pela CBM deverá explicitar dentro do regulamento particular que a prova se desenrole conforme este presente Regulamento de Rally Cross Country 2026;*
- s. Sistemas de GPS, rastreamento e ultrapassagem da prova, e os custos se existir.*

7.14 - O Plano de segurança deverá ser apresentado na véspera da largada às autoridades de prova e deverá conter: posicionamento de ambulâncias, médicos, socorristas, equipe técnica e de resgate.

7.15 - O organizador deverá obter todas as autorizações de proprietários, prefeituras, governo e entidades que se façam necessárias ou que a legislação em vigor determinar. O organizador deve assegurar que todos os cuidados de aspecto ambiental, por onde passe o evento estejam sendo respeitados de acordo com o código ambiental e exigências das autoridades locais.

7.16 - Toda a prova deverá ter um “piloto zero”, que percorrerá o percurso da prova antes da largada, para verificar se as condições de prova e de segurança estão como previstas. Devendo estar em contato com o diretor de prova para repassar as condições.

7.17 - CAMPEONATO BRASILEIRO

- O Campeonato Brasileiro será constituído de no mínimo quatro e no máximo oito provas.
-

7.18 - PONTUAÇÃO

7.18.1 - Aos pilotos classificados em cada etapa, serão atribuídos os pontos de acordo com o seu posicionamento nas classificações em suas classes.

Classificação	Pontos	Classificação	Pontos
1º	25	11º	10
2º	22	12º	9
3º	20	13º	8
4º	18	14º	7
5º	16	15º	6
6º	15	16º	5
7º	14	17º	4
8º	13	18º	3
9º	12	19º	2
10º	11	20º	1

7.18.2 - Em provas com mais de 01 dia ou mais de 01 PE a classificação da prova é determinada pela somatória dos tempos obtidos + devidas penalizações quando houver;

7.18.3 - Os vencedores da prova deverão estar presentes na solenidade de premiação do evento, sujeitos a multa em valores especificados no regulamento particular da prova;

7.18.4 - Para efeito de pontuação do campeonato cada dia de competição será considerada uma etapa, desde que a distância percorrida de especial seja maior que 100 km;

7.18.5 - Somente pilotos que passam por um mínimo de 50% da etapa cronometrada, podem figurar nos resultados como classificados;

7.18.6 - Será atribuído 1 (um) ponto ao piloto que efetuar o procedimento de largada, em cada etapa do campeonato 2026, independente se pontuar ou não na etapa, e será

somado ao total de pontos obtidos no ano (não será utilizado no descarte). Para a penúltima prova serão atribuídos 3 (três) pontos por etapa, e na última prova serão atribuídos 5 (cinco) pontos por etapa. O piloto que não estiver presente na solenidade de premiação perderá os pontos de largada;

7.18.7 - O número de pontos obtidos em cada etapa deverá ser atribuído conforme tabela acima, e poderá ser utilizada no descarte (N-2) da somatória final, desde que tenha sido realizada de 8 a 12 etapas, (N-3) desde que aconteçam mais de 12 etapas;

7.18.8 - O resultado do campeonato corresponde ao somatório dos resultados de prova (pontos marcados), menos os pontos dos descartes; **O descarte deve ser, um de evento participado**, e os demais resultado de descartes independe da participação no evento em questão;

7.18.9 - Serão declarados vencedores, os pilotos que obtiverem o maior número de pontos durante o campeonato, obedecendo a regra acima, dentro das respectivas categorias. Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato, os resultados serão definidos a favor do piloto que houver obtido nas provas (independente de seu peso) o maior número de vitórias, maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente. Caso ainda persista o empate valerá o melhor resultado na última prova em que no mínimo um dos envolvidos tenha participado;

7.18.10 - O piloto deve ter participado de no mínimo 50% das etapas para pontuar no resultado final;

7.19 - PERCURSO

7.19.1 - Os percursos das Provas Especiais deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito (proibido trecho em sentido contrário na Especial, exceto zona de radar) e com no mínimo 100km de especial, retirando as áreas de radar, para valer como etapa do campeonato, **exceto por força maior e aprovado pelo júri de prova**;

7.19.2 - Define-se trecho de deslocamento (enlace ou transferência) um setor de ligação fora das Provas Especiais;

7.19.3 - Uma PE será considerada válida se for cumprido o percurso no mínimo até o primeiro posto de controle de passagem (CP). Este posto de controle de passagem deverá estar posicionado entre 20% e 30% da prova especial;

7.19.4 - As PE's e as provas de classificação (Prólogos) deverão ser realizadas em

roteiros fechados ao trânsito normal, devendo este fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Os organizadores devem providenciar também médicos, ambulâncias, bombeiros e veículos de resgate para atender a eventuais acidentes. Estes deverão estar posicionados em pontos estratégicos, e sem custo adicional para o concorrente. Na medida do possível é recomendável um helicóptero para resgate ou transporte da equipe médica ao ponto do acidente;

7.19.5 - Os problemas com fechamento de estradas e impedimentos temporários podem determinar o atraso da prova antes ou após o seu início. Estes atrasos deverão ser cumpridos, retendo-se as cartelas dos concorrentes e aumentando-se o intervalo de tempo previsto aos concorrentes para sua largada no próximo setor;

7.19.6 - Os atrasos de largada não poderão exceder o tempo de 1 (uma) hora após o previsto, sendo passível de cancelamento de etapa, conforme posicionamento do júri da prova;

7.19.7 - O atraso de uma etapa incrementa automaticamente (com o tempo de atraso) os horários máximos dos CHs sucessivos do dia.

ART. 08 – TERMINOLOGIA

- a. PROVA ESPECIAL (PE): Prova de velocidade contra o relógio;
 - b. DESLOCAMENTO: Trechos de ligação do roteiro oficial da prova fora das PEs;
 - c. ETAPA: Cada um dos estágios do Rally Baja separados por uma parada de descanso;
 - d. TEMPOS MÁXIMOS PERMITIDOS: Tempo máximo permitido para cada trecho de ligação e PEs, o qual se ultrapassado resultará na aplicação de uma penalidade fixa;
 - e. PENALIDADE FIXA: Uma penalidade em tempo a ser acrescida às penalidades por acaso já incursas pelos pilotos em casos precisos e especificados nos regulamentos suplementares;
 - f. PRÓLOGO: Prova de velocidade com intuito de formar a ordem de largada e pode valer como tempo de especial;
 - g. REAGRUPAMENTO: Parada prevista pela organização para permitir o reagrupamento das equipes que se mantenham em prova e ou retorno ao horário ideal de prova. Os tempos de parada podem ser diferentes para cada concorrente;
 - h. NEUTRALIZADO: Tempo durante o qual as equipes são paradas pela direção de prova por qualquer razão;
 - i. PARQUE FECHADO: Zona em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida,
-

salvo em casos expressamente previstos pelo Regulamento Particular do Rally Baja;

- j. ADENDO: Boletim oficial datado e numerado. Os adendos passam a fazer parte do regulamento particular da prova. Devem ser afixados no quadro de informações oficiais e comunicados aos concorrentes o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vistoria técnica, e pelo Júri no decorrer da prova. Os pilotos devem dar recibo no ato do recebimento dos adendos, exceto em caso de impossibilidade material durante o desenrolar do Rally Baja;
- k. CARTÃO DE CONTROLE: Ficha na qual serão feitas as anotações dos diferentes controles previstos no percurso;
- l. CH: Controle Horário;
- m. CP: Controle de Passagem;
- n. CHP: Controle de Horário de Partida;
- o. IZVC: Início de Zona de Velocidade Controlada (Início Zona de Radar);
- p. FZVC: Final de Zona de Velocidade Controlada (Fim Zona de Radar);
- q. DESCLASSIFICAÇÃO DA PROVA: Pena de exclusão decidida pelo Júri em caso de infração importante prevista ou não no Regulamento Desportivo.
- r. SUPER PRIME: Prova em circuito fechado onde é permitida largada coletiva. Pode valer como PE ou apenas promocional devendo estar definida no Regulamento Particular.

ART. 09 – CLASSES E CATEGORIAS

O Rally Baja é aberto a motos, quadris e utvs, apropriadas para o uso fora de estrada (trail, enduro, rally, cross). Estes veículos devem estar adequados a normas de segurança impostas pelo regulamento da CBM e pelos países dentro dos quais se desenrole a prova.

O campeonato será disputado por categorias, não existirá mais a **GERAL**.

As máquinas serão classificadas como:

CLASSE MOTOS E QUADRICICLOS

- **RALLY MOTO 1 (antiga super production)**
 - **RALLY MOTO 2 (antiga production)**
 - **RALLY MOTO 3 (antiga marathon)**
 - **RALLY MOTO OVER 40**
 - **RALLY MOTO BRASIL**
 - **RALLY MOTO BIG TRAIL**
 - **RALLY QUADRICICLOS**
-

9.1 – RALLY MOTO 1

Motocicletas e Protótipos com motorização a partir de 250cc até 1300cc com preparação livre. A preparação de toda motocicleta é livre; O piloto poderá vistoriar 01 (um) motor reserva, sendo que o mesmo pode ser trocado a qualquer momento da prova, podendo ainda o piloto retornar posteriormente o motor retirado, ou seja, ficar trocando os motores vistoriados e lacrados. Será marcado apenas um chassi durante todo o Rally Baja, e existindo a confirmação da alteração da marca ou substituição do chassi, o piloto será desclassificado da prova. O número do chassi deve ser anotado pelos comissários durante a vistoria técnica.

9.2 – RALLY MOTO 2

Motocicletas de até **700cc** 2 e 4 tempos, seguindo as normas FIM;. Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, pára-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador. A motocicleta deve ser original de fábrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 116 db; preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; transmissão secundária livre; freios livres, mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres. pedaleiras e controles de marcha e freio livres. A troca da embreagem é permitida somente se autorizada pelo comissário técnico da prova e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada. Apenas um motor poderá ser utilizado durante todo o Rally Baja, o qual será lacrado ou marcado durante a vistoria técnica pela organização. A substituição de peças internas do motor é permitida. A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada.

Os pilotos com 2 títulos de campeão nesta categoria devem passar para a próxima Categoria que se enquadrar.

9.3 - RALLY MOTO 3

Motocicletas com motorização 2T até 350cc ou motorização 4T até 450cc e motocicletas off road produzidas no Brasil de até 300cc. Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, pára-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador. A motocicleta deve ser original de fábrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento

livre, inclusive curvas com limite de 116 db; preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; transmissão secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres. Pedaleiras e controles de marcha e freio livres. A troca da embreagem é permitida somente se autorizada pelo comissário técnico da prova e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada. Apenas um motor poderá ser utilizado durante todo o Rally Baja, o qual será lacrado e ou marcado durante a vistoria técnica pela organização. A substituição de peças internas do motor é permitida. A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada.

Os pilotos com 2 títulos de campeão nesta categoria devem passar para a próxima Categoria que se enquadrar.

Não serão aceitas inscrições na Rally Moto 3 (Marathon) de pilotos que:

- Se classificaram entre os cinco primeiros do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country e Baja em 2019 a 2025 nas demais categorias exceto Brasil e Moto 3;
- Foram campeões ou vice-campeões brasileiros na geral entre 2015 a 2025 nas modalidades Rally CC, Baja, Enduro FIM, Cross Country;
- Foram campeões ou vice-campeões brasileiros de Enduro de Regularidade na categoria Masters entre 2015 a 2025.

9.4 - RALLY MOTO OVER

Destinada a pilotos com idade de 40 anos ou mais, completos até a data da prova, com motocicletas de fabricação nacional ou importadas. Permitida a participação de pilotos Femininas com idade acima de 18 anos.

9.5 - RALLY MOTO BRASIL

Motocicletas de trail e enduro, de até 350cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre. Poderão participar exclusivamente motocicletas de fabricação nacional, street ou trail, de até 350cc. As motos deverão ter no conjunto do motor, carburador ou injeção e chassis de um mesmo modelo, original ao do chassis (quadro). É permitido o livre trabalho nos mesmos. É liberado o intercâmbio total das demais peças do quadro e componentes entre as motocicletas desde que sejam peças nacionais. Os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 116 db; intercâmbio e preparação interna da suspensão dianteira e amortecedor traseiro livre, desde que nacionais; transmissão secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres; pedaleiras e controles de marcha e freio.

9.6 - RALLY QUADRI

Quadríciclos com motorização até 1300 cc com preparação livre com tração 4x2 ou 4x4.

9.7 - RALLY MOTO BIG TRAIL

Categoria destinada a motos de uso misto de alta cilindrada, com motores acima de 660cc, bicilíndrica, com os itens básicos de segurança deste regulamento.

9.8 - Características técnicas gerais da categoria Motos:

- a. Iluminação - obrigatório farol.
- b. Corta Corrente funcionando.
- c. Comandos de Freio e embreagem com as proteções sem pontas vivas.
- d. Protetor de mão.
- e. Protetor de Pinhão.
- f. Guia de corrente.

9.9 - Equipamentos obrigatórios ao piloto - Moto

- a. Capacete, Homologado INMETRO ou de acordo com regulamento técnico FIM
- b. Óculos de proteção
- c. Botas
- d. Luvas
- e. Colete

CLASSE UTVs (SSVs)

UTV - é um veículo de todo-o-terreno com quatro rodas tendo uma em cada extremidade. É tripulado por um piloto; e opcional um copiloto desde que em caráter promocional, sem experiência e devidamente autorizado pela organização. **Navegador com experiência somente nas categorias permitidas.**

Categorias:

- RALLY UTV ULTIMATE
 - RALLY UTV 1
 - RALLY UTV 2 .
 - RALLY UTV 3
-

- RALLY UTV Over 50
- RALLY UTV OVER PRÓ
- RALLY UTV OVER 55
- RALLY UTV DOUBLE
- RALLY UTV DOUBLE PRÓ
- RALLY UTV START
- RALLY UTV EXPERIMENTAL

Para a categoria ser validada para o campeonato deverá ter no mínimo 5 inscritos na primeira etapa, exceto Start e Experimental.

9.10 - Características técnicas da categoria UTV:

1. Obrigatório o uso de redes laterais protetoras travadas nas 4 faces; que feche toda a lateral do veículo;
2. Obrigatório o uso de bancos conchas para competição e ser ou terem sido homologados pela entidade competente para tal. No caso destes últimos devem estar em excelente estado de uso e conservação **e estarem fixados ao chassi ao menos em 4 suportes, 2 na parte dianteira e 2 na parte traseira;**
3. Portas (Em alumínio, plástico, material composto ou similar) fechadas, desde que proteja a área delas nas laterais do UTV. Devem possuir um dispositivo de abertura da porta pelo lado externo, em local de fácil acesso e devidamente sinalizado;
4. Obrigatório a existência de cintos de segurança de 4 (quatro) pontos fixos a estrutura do veículo e/ou 5 (pontos) opcional, fabricados e homologados para uso em competição;
5. Estes veículos devem ter instalado um dispositivo de corta-corrente (com sinalização adequada) capaz de fazer parar o motor do veículo em qualquer situação, quer pelo piloto no interior ou outras pessoas no exterior;
6. O UTV deverá estar munido de um corta-cinto no seu interior;
7. É obrigatório a existência de no mínimo 2 extintores no veículo somando no mínimo **4,0 kg** de pó químico tipo ABC, sendo que um dos extintores deve estar de fácil acesso ao piloto e ou navegador, e outro de acesso visível pelo exterior do veículo;
8. O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos, luvas e indumentária (macacão) de matéria antichamas homologados para competição;
9. Por razões ambientais, não está permitido o uso de lâminas tear off, nos capacetes ou óculos;
10. A distância entre o capacete do piloto e a armação de segurança no teto deve ser de no mínimo 5 cm;
11. A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com

- travamento;
12. Pneus livres dentro da dimensão aceita para cada categoria, é obrigatório largar com no mínimo um estepe. **É proibido o estepe ser transportado no interior do veículo;**
 13. Sistema de câmbio original de série do modelo em questão, não sendo permitido alterar de câmbio CVT para câmbio de marchas ou vice-versa;
 14. Reforço na estrutura tubular do veículo, conforme Artigo 10;
 15. Um espelho retrovisor no mínimo, com boa visão;
 16. Poderá ser obrigatório o uso de sistema de alerta para ultrapassagem, que será definido no regulamento particular da prova;
 17. Cinta de Reboque com mosquetões;
 18. Buzina auditiva;
 19. Tanque de combustível original e/ou homologado pelo departamento técnico da CNR-CBM, com sistema de abastecimento pelo lado externo do veículo, e laudo com assinatura de um engenheiro responsável pela sua fabricação;
 - a. **O sistema de transferência de combustíveis entre tanques não deve gerar pressão na linha ou no tanque;**
 - b. **Para os tanques FABRICADOS a partir de 2026, será exigido do fabricante a homologação da CNR - CBM Tanque com homologação tipo FIM ou FIA ou equivalente;**
 20. Sinalizador de acidente (bandeira amarela de no mínimo 50 por 50 centímetros com haste);
 21. Entende-se por original somente as peças dos modelos específicos, conforme Nota Fiscal de fábrica, comercializado no mercado Brasileiro, assim cada piloto deverá portar a Nota Fiscal, que poderá ser exigida na vistoria técnica, para ter certeza que vieram no modelo específico;
 22. Eletrônica conforme Categoria;
 23. Freios conforme categoria;
 24. Correia do CVT livre;
 - a. **Caixa do CVT deve portar a tampa;**
 25. Motor conforme a categoria do veículo;
 26. Escapamento obrigatório possuir o abafador;
 27. Rádio VHF BASE ou PORTÁTIL – sintonizado na frequência da organização e da prova fornecidas por cada organizador para a comunicação com a organização, em caso de acidentes e/ou emergências e com os demais pilotos para avisos de relevante importância a segurança aos competidores;
 28. Um protetor de chapa metálica ou Kevlar deve ser colocado no piso dianteiro logo atrás das rodas dianteiras, para proteger o piloto (chapão);
 29. Locais apropriados para a colocação do número fornecido pela prova, “number plate” no total de 4, sendo 2 nas laterais, acima dos pneus traseiros, um frontal ao
-

- lado direito do piloto, logo acima do capô dianteiro, junto a gaiola e um na parte traseira;
30. Uma lanterna visível, fixada na parte superior traseira do veículo para que possa ser mais visível em situação de poeira e escuro;
31. O nome do piloto, navegador e tipo sanguíneo devem estar escritos nas portas do veículo;
32. Os tripulantes dos veículos devem estar no interior do mesmo, protegidos e seguros com o cinto quando o veículo estiver em movimento. Infração sujeita a penalidades que podem chegar a desclassificação, conforme análise do júri;
33. Vedado o uso de sistema de tyreball nos pneus dos utvs;
34. Aconselhável o uso de protetor cervical (HANS);
35. **Equipamento de monitoramento e ultrapassagem - antena:**
- a. O competidor é responsável pela correta instalação do equipamento de monitoramento e ultrapassagem em seu veículo;
 - b. Nos UTVs a antena de ultrapassagem deverá ser instalada no teto do veículo e sem anteparos que obstruem o sinal pela frente e por trás;
 - c. O competidor deve se certificar que seu equipamento foi testado via repetidora após instalado;
 - d. Deve se reportar à equipe do Equipamento de monitoramento e ultrapassagem em caso de qualquer anomalia, manutenção ou avaria feita no veículo que possa ter interferido no pleno funcionamento do equipamento;
 - e. Recomenda-se sistema de proteção contra quebras da antena.

9.11 - RALLY UTV ULTIMATE

Categoria destinada a pilotos e veículos profissionais, com resultados expressivos em anos anteriores, incluindo campeões e vice-campeões na classificação geral de SSVs (UTVs), além de outros títulos relevantes em competições de motociclismo e automobilismo de alto nível de competitividade e performance. A seleção de pilotos e veículos é avaliada pela Comissão Nacional de Rally, e esta categoria inclui veículos com preparação que não se enquadram nas categorias anteriores.

Esta categoria segue as mesmas características técnicas da UTV1, com alterações específicas para a categoria. Permite a participação de veículos originais de fábrica, disponíveis no mercado brasileiro, com preparação livre, desde que a originalidade dos modelos seja mantida. A substituição de itens é permitida conforme a tabela abaixo.

Os novos lançamentos de veículos no mercado brasileiro participarão nesta categoria em seu primeiro ano, preservando sempre a sua originalidade.

Características Técnicas:  **Tabela de Preparações Rally 2026.xlsx**

9.12 - RALLY UTV 1

Categoria destinada a pilotos e veículos profissionais, que possuem resultados expressivos em anos anteriores, incluindo campeões e vice-campeões na classificação geral de SSVs (UTVs), assim como outros títulos relevantes na modalidade e em competições de motociclismo e automobilismo de alto nível de competitividade e performance, avaliados pela Comissão Nacional de Rally. Esta categoria inclui veículos com preparação que não se enquadram nas categorias anteriores.

Tabela de Preparações Rally Baja 2026	
UTV ULTIMATE - UTV 1 - OVER PRO	
UTV ULTIMATE - UTV 1 - OVER PRO	
Veículo	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre
Chassis Tipo	-Chassis igual ao original no tocante a dimensões gerais, como: pontos e ângulos de fixação do motor, câmbio, diferenciais, suspensão e desenho estrutural. Espessura dos tubos iguais ou superiores ao original. Permitido acréscimo de reforços. Permitido Chassis homologado FIA para categoria T4 SSV fabricado até 2023.
Chassis Preparação	Segue item anterior
Chassis Dimensões	Bitola máxima de eixo de 2100mm na extremidade do pneu;
Cubos	Cubo de Roda: Livre
Rodas	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 16"
Motor especificações	Motor Original do modelo do veículo mantendo a capacidade cúbica de original do veículo, com livre preparo.
Motor Tipo de Admissão	Turbo ou aspirado conforme característica Original do Veículo
Motor Turbina	Original do veículo, Permitido adição de carga no turbo;
Motor Intercooler	Intercooler: Original do veículo reposicionamento livre
Motor Admissão	Filtro de Ar Livre, coletor de admissão livre
Motor Sistema de Lubrificação	Filtro de óleo livre
Motor Sistema de Lubrificação Refrigeração	Permitido Radiador de óleo
Motor Eletrônica	Eletrônica livre, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo
Motor Sistema de Refrigeração	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre
Motor exaustão	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.
Sistema de Direção	Caixa de Direção: Original do veículo e preparação livre.
Sistema de Direção: Barras e Terminais	Barras de Direção e Terminais: Preparação Livre
Sistema de Freios	Sistema de freio e discos livres.
Suspensão Fixação	Pontos fixação suspensão: Bandejas Barras e Balanças, originais do modelo permitido reforço. Pontos de fixação dos amortecedores - Livre
Suspensão Bandejas, Braços e barras estabilizadoras e Pivôs	Livres, respeitando o limite máximo da largura.
Suspensão Amortecedores	Amortecedores e Molas: livre.
Transmissão CVT	CVT com preparação livre
Transmissão Cx de Câmbio Transferência	Original do veículo, preparação interna livre
Transmissão Refrigeração	Refrigeração Livre
Diferenciais	Diferenciais/engrenagem : Originais do veículo e preparação livre.
Chicote Elétrico, relês e módulo de gerenciamento de elétrica Módulo PDM	livre

Características Técnicas: **X** Tabela de Preparações Rally 2026.xlsx

- Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro

9.13 - RALLY UTV 2

Destinada a pilotos profissionais (PRÓ), com SSVs (UTVs) originais de fábrica disponíveis no mercado brasileiro, permitindo preparação livre.

Tabela de Preparações Rally Baja 2026		
UTV2 - Double, Over 50 e Over 55		
	UTV 2 até 1050cc turbo e 2000cc aspirado	UTV 2 sem CVT com Cambio
Veículo	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com CVT , preparação livre	Modelos de UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro até 2025 com com cambio sem CVT.
Chassis Tipo	Chassis igual ao original no tocante a dimensões gerais, como: pontos e ângulos de fixação do motor, câmbio, diferenciais, suspensão e desenho estrutural. Espessura dos tubos iguais ou superiores ao original. Permitido acréscimo de reforços. Permitido Chassis homologado FIA para categoria T4 SSV fabricado até 2023.	-Chassis igual ao original no tocante a dimensões gerais, como: pontos e ângulos de fixação do motor, câmbio, diferenciais, suspensão e desenho estrutural. Espessura dos tubos iguais ou superiores ao original. Permitido acréscimo de reforços.
Chassis Preparação	Segue item anterior	Segue item anterior
Chassis Dimensões	Bitola máxima de eixo de 2100mm na extremidade do pneu;	Bitola máxima de eixo de 2100mm na extremidade do pneu;
Cubos	Cubo de Roda: Livre	Cubo de Roda: Livre
Rodas	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 16"	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 16"
Motor especificações	Motor com livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc) para veículos com motor turbo, e 2000CC para veículos aspirados.	Motor com livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc) para veículos com motor turbo, e 2000CC para veículos aspirados.
Motor Tipo de Admissão	Turbo ou aspirado	Turbo ou aspirado conforme característica Original do Veículo
Motor Turbina	Original do Veículo permitido adição de carga no turbo;	Original do veículo, Permitido adição de carga no turbo;
Motor Intercooler	Intercooler: Original do veículo reposicionamento livre	Intercooler: Original do veículo reposicionamento livre
Motor Admissão	Filtro de Ar Livre, coletor de admissão livre	Filtro de Ar Livre, coletor de admissão ORIGINAL reforço permitido
Motor Sistema de Lubrificação	Filtro de óleo livre	Filtro de óleo livre
Motor Sistema de Lubrificação Refrigeração	Permitido Radiador de óleo	Permitido Radiador de óleo
Motor Eletrônica	Eletrônica livre, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo	Eletrônica ORIGINAL, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo
Motor Sistema de Refrigeração	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre
Motor exaustão	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.
Sistema de Direção	Caixa de Direção: Original do veículo e preparação livre.	Caixa de Direção: Original do veículo preparação não permitida.
Sistema de Direção: Barras e Terminais	Barras de Direção e Terminais: Preparação Livre	Barras de Direção e Terminais: Preparação Livre
Sistema de Freios	Sistema de freio e discos livres.	Sistema de freio e discos original.
Suspensão Fixação	Pontos fixação suspensão: Bandejas Barras e Balanças, originais do modelo permitido reforço. Pontos de fixação dos amortecedores - Livre	Pontos fixação suspensão: Original do Modelo.
Suspensão Bandejas, Braços e barras estabilizadoras e Pivôs	Livres, respeitando o limite máximo da largura.	Bandejas Originais permitido reforço; Braços e barras estabilizadoras Livres, Pivô livres respeitando o limite máximo da largura.
Suspensão Amortecedores	Amortecedores e Molas: livre.	Amortecedores ORIGINAIS PERMITINDO RETRABALHO INTERNO, molas livres
Transmissão CVT	CVT com preparação livre	Câmbio original preparação interna livre
Transmissão Cx de Câmbio Transferência	Original do veículo, preparação interna livre	Original do veículo, preparação interna livre
Transmissão Refrigeração	Refrigeração de CVT livre deve, tampa obrigatória.	Refrigeração Livre
Diferenciais	Diferenciais: Originais do veículo e preparação livre.	Originais do veículo, reforços permitidos, engrenagens do tamanho original.
Chicote Elétrico, relês e módulo de gerenciamento de elétrica Módulo PDM	livre	livre

X Tabela de Preparações Rally 2026.xlsx



A Categoria poderá aceitar **SSVs (UTVs)** lançados pela **fábrica** no decorrer do ano, que não se enquadrem em outras categorias, desde que aprovados pela CNR.

Pilotos campeões por 2 anos devem subir para a categoria superior.

- Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro;

9.14 - RALLY UTV 3

Categoria destinada a pilotos iniciantes, considerada a categoria de acesso à modalidade.

É proibida a participação na "Classe RALLY UTV 3" aos pilotos que tenham sido campeões ou vice-campeões de qualquer categoria PRÓ- UTV1, UTV 2 do Campeonato Brasileiro de Rally Raid ou Rally Baja nos anos anteriores (2018 a 2024), ou por duas vezes na categoria UTV 3 (super production) dentro do mesmo período.

Tabela de Preparações Rally Baja 2026		
	UTV 3 e Start	
	UTV 3 até 1050cc Turbo	UTV 3 Acima de 1051 até 2000
Veículo	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com CVT	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com CVT
Chassis Tipo	Chassis original do modelo , permitidos reforços;	Chassis original do modelo , permitidos reforços;
Chassis Preparação	Pontos de fixação de motor originais do veículo.	Pontos de fixação de motor originais do veículo.
Chassis Dimensões	Bitola máxima de eixo de 2000mm na extremidade do pneu;	Bitola máxima de eixo de 2000mm na extremidade do pneu;
Cubos	Cubo de Roda deve ser Original do veículo.	Cubo de Roda deve ser Original do veículo.
Rodas	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 15"	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 15"
Motor especificações	Motor com livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc) para veículos com motor turbo.	Motor aspirado e original do veículo de até 2000cc preparação livre
Motor Tipo de Admissão	Turbo ou aspirado	Aspirado
Motor Turbina	Turbo: Original do veículo e não permitido adição de carga	Não se Aplica
Motor Intercooler	Intercooler: Original do veículo reposicionamento livre	Não se Aplica
Motor Admissão	Filtro de Ar igual ao do veículo, coletor de admissão livre	Filtro de Ar Livre, coletor de admissão ORIGINAL reforço permitido
Motor Sistema de Lubrificação	Filtro de óleo do Motor: Do modelo original	Filtro de óleo do Motor: Do modelo original
Motor Sistema de Lubrificação Refrigeração	Permitido Radiador de óleo	Permitido Radiador de óleo
Motor Eletrônica	Eletrônica ORIGINAL, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo	Eletrônica ORIGINAL, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo
Motor Sistema de Refrigeração	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre
Motor exaustão	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.
Sistema de Direção	Caixa de Direção: Original do veículo. Preparação não permitida	Caixa de Direção: Original do veículo. Preparação não permitida
Sistema de Direção: Barras e Terminais	Barras de Direção e Terminais: Preparação Livre	Barras de Direção e Terminais: Originais do veículo e permitido reforços.
Sistema de Freios	Sistema de freio e discos original do modelo, pastilhas livres.	Sistema de freio e discos original do modelo, pastilhas livres.
Suspensão Fixação	Pontos fixação suspensão: Original do Modelo.	Pontos fixação suspensão: Original do Modelo.
Suspensão Bandejas, Braços e barras estabilizadoras e Pivôs	Bandejas Originais permitido reforço; Braços e barras estabilizadoras Livres, Pivô livres respeitando o limite máximo da largura.	Bandejas Originais permitido reforço; Braços e barras estabilizadoras originais, Pivôs livres respeitando o limite máximo da largura.
Suspensão Amortecedores	Amortecedores ORIGINAIS PERMITINDO RETRABALHO INTERNO, molas livres	Amortecedores ORIGINAIS PERMITINDO RETRABALHO INTERNO, molas livres
Transmissão CVT	Original do veículo com preparação livre	Original do veículo com preparação livre
Transmissão Cx de Câmbio Tranferência	Original do veículo com engrenagens tamanho original	Original do veículo com engrenagens tamanho original
Transmissão Refrigeração	Refrigeração de CVT livre deve, tampa obrigatória.	Refrigeração de CVT livre deve, tampa obrigatória.
Diferenciais	Originais do veículo, reforços permitidos, engrenagens do tamanho original.	Originais do veículo, reforços permitidos, engrenagens do tamanho original.
Chicote Elétrico, relês e módulo de gerenciamento de elétrica Módulo PDM	livre	livre

Características Técnicas: X Tabela de Preparações Rally 2026.xlsx

- Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro
- **Os pilotos campeões e vice-campeões da categoria por 2 anos, deverão trocar de categoria.**

9.15 - RALLY UTV OVER 50

A quem se destina: pilotos com idade de 50 anos ou mais, completos em 2026, com

qualquer tipo de veículo desde que descrito nas categorias acima referidas.

- Especificações técnicas da categoria igual a RALLY UTV 2.
- Os pilotos campeões e vice-campeões da categoria por 2 anos, deverão trocar de categoria.

9.16 - RALLY UTV OVER PRÓ

A Quem se Destina: pilotos com idade de 50 anos ou mais, completos em 2026, com qualquer tipo de veículo desde que descrito nas categorias acima referidas. E resultados em anos anteriores de campeões e vice-campeões na geral e categorias de UTVs, assim como com outros títulos expressivos em competições motociclistas e ou automobilística e de alto nível de competitividade e performance, avaliados pela Comissão Nacional de Rally.

- Especificações técnicas da categoria iguais a RALLY UTV Ultimate.

9.17 - RALLY UTV OVER 55

Essa categoria será constituída pelos pilotos com idade de 55 anos ou mais completos em 2026, com especificações técnicas igual a do UTV2, desde que tenhamos no mínimo 5 pilotos inscritos na primeira prova.

- Opcional a participação de um navegador.
- Poderá utilizar a planilha da prova.

9.18 - RALLY UTV DOUBLE

A quem se destina: pilotos que queiram participar com a presença de um navegador e utilizar a planilha oficial da prova.

- Especificações técnicas da categoria iguais a RALLY UTV 2;
 - Esta categoria só existirá se tivermos no mínimo 3 inscritos e em eventos onde exista a planilha oficial da prova, e o percurso a ser percorrido será o informado pela planilha;
 - O navegador deverá ter idade mínima de 16 anos , e portador de uma licença
-

desportiva da CBM de 2026;

- Esta Categoria somente acontecerá quando a prova fornecer planilhas impressas, podendo não acontecer em todas as etapas;

9.19 - RALLY UTV DOUBLE PRÓ

A quem se destina: pilotos que queiram participar com a presença de um navegador e utilizar a planilha oficial da prova. Com veículos com preparação diferentes da acima.

- Especificações técnicas da categoria iguais a **RALLY ULTIMATE**;
- Esta categoria só existirá se tivermos no mínimo 3 inscritos e em eventos onde exista a planilha oficial da prova, e o percurso a ser percorrido será o informado pela planilha;
- O navegador deverá ter idade mínima de 16 anos, e portador de uma licença desportiva da CBM de 2026;
- Esta Categoria somente acontecerá quando a prova fornecer planilhas impressas, podendo não acontecer em todas as etapas;

9.20 - RALLY UTV START

A quem se destina: pilotos menores de idade, acima de 12 anos de idade e devidamente autorizado pelos pais e reconhecido em cartório ou juiz, conforme modelo oficial.

- A Categoria percorrerá um trajeto definido pela direção de prova e organizador do evento, e terá regras específicas para cada etapa;
- Deverá sempre estar acompanhado de um navegador habilitado, que deverá pilotar o UTV em trajetos de deslocamento e ligações, definidas pelo organizador e ou direção de prova;
- Especificações técnicas da categoria iguais a RALLY UTV 3.

9.21 - RALLY UTV EXPERIMENTAL

Poderão acontecer em caráter experimental provas permitindo a participação de:

- SSVs (UTVs) de fabricação artesanal, com preparação livre, desde que obedeça aos itens de segurança obrigatórios conforme este regulamento. Serão admitidos em etapas onde os organizadores querem disponibilizar a participação na prova, e que tenha um número mínimo de inscritos, conforme regulamento particular.
 - Com motores e caixa provenientes de motocicleta a cilindrada máxima permitida é de 1399cc desde que comprovado sua procedência perante documentação legal.
 - Com motores e caixa provenientes de UTVs a limitação de cilindrada segue a especificação do veículo de origem do motor.
-

- Veículos de série que possuem modificações ou itens que não se enquadram nas categorias acima também podem participar, mas precisam ser aprovados pela CNR e organizadores. Esses veículos não pontuam no campeonato.
- Os itens de segurança devem ser os mesmos das categorias acima.
- Poderão também participar, veículos de SÉRIE, com modificações ou itens que não se enquadrem nas categorias acima, desde que aprovados pela CNR e organizadores, não contando pontos para o campeonato.

ART. 10 – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

10.1 - ESTRUTURA DO CHASSI / ARCO DE SEGURANÇA / GAIOLA

É **obrigatório** a estrutura tubular (arco de segurança/ gaiola) dos veículos em competição, a fim de fortalecer a estrutura da gaiola, visando maior segurança aos competidores em caso de acidente.

1. **Arco principal** - O material utilizado no arco principal deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020) 1”3/4 x 0,008202ft (44,45mm x 2,5mm);
2. **Reforços estruturais** - O material utilizado no reforço estrutural deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020) 1”1/2 x 0,008202ft (38,10mm x 2,5mm). Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos conforme normas internacionais de fabricação (DIN 2391);
3. Os reforços a aplicar deverão estar ligados pelo mesmo método de união que o arco de segurança original - soldadura ao longo de todo o perímetro de união entre tubos conforme figura seguinte, com total penetração no material base, ou deverão ser através de braçadeiras desde que aprovada pela vistoria técnica;
4. Os gaiolas devem ser homologados pela comissão técnica da CBM, através de um **processo de homologação**, onde deverá constar um relatório detalhado por itens, do material utilizado e pontos de fixação aplicados na estrutura original.
5. **Todos os veículos são aconselhados a respeitar uma das seguintes estruturas principais (destacados) do arco de segurança/ gaiola:**



6. Os tubos (destacados) da estrutura do Arco Principal deverão seguir as especificações do quadro abaixo:

- a. Definida a estrutura principal do arco de segurança/gaiola é aconselhado a aplicação de todos os seguintes reforços em material equivalente ao anterior, mas com dimensões mínimas de **1 "1/2 x 0,008202ft (38,10mm x 2,5mm)**.

Gaiola em Aço Carbono	Gaiola em Cromo
Arco principal (Fig 1) • O material utilizado no arco principal deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020) 1 "3/4 x 0,008202ft (44,45mm x 2,5mm) com ou sem costura; • Tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).	Arco principal (Fig 1) • O material utilizado no arco principal deve ser no mínimo com tubos de Cromo Molibdênio 4130 sem costura apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 1 " 3/4 (44,45mm x 1,9 mm); • Tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).
Reforços estruturais (Fig 2.1 a 2.5) • O material utilizado no reforço estrutural deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020) 1 "1/2 x 0,008202ft (38,10mm x 2,5mm) com ou sem costura; • Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos conforme normas	Reforços estruturais (Fig 2.1 a 2.5) • O material utilizado no reforço estrutural deve ser no mínimo com tubos de Cromo Molibdênio 4130 sem costura apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 1"1/1/2 (38,10mm x 1,9 mm) com ou sem costura; • Tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).

internacionais de fabricação (DIN 2391).	
--	--

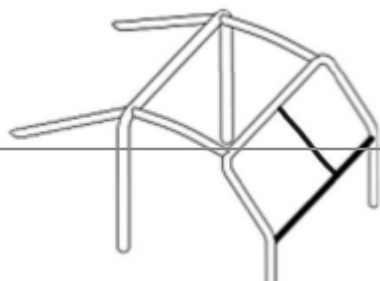
7. Reforço lateral-abdominal:



8. Reforços traseiros aos ocupantes



9. Reforço Frontal



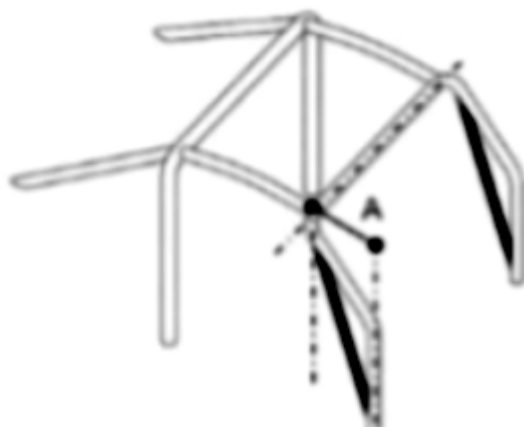


OBS: É obrigatória a utilização da barra anti-intrusão na seção frontal da gaiola.

10. Reforços superiores



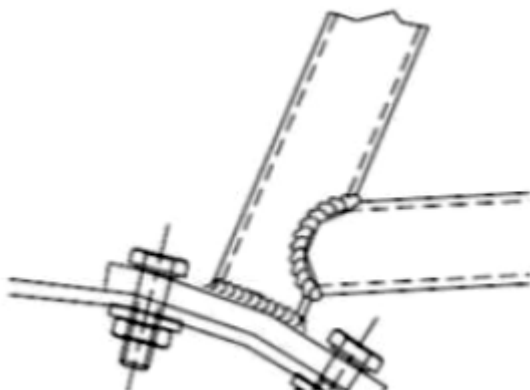
11. Reforço frontal lateral superior



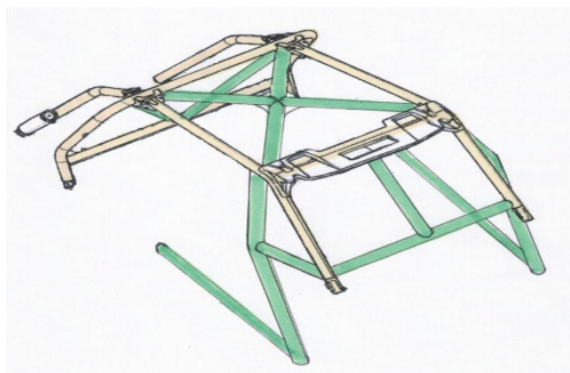
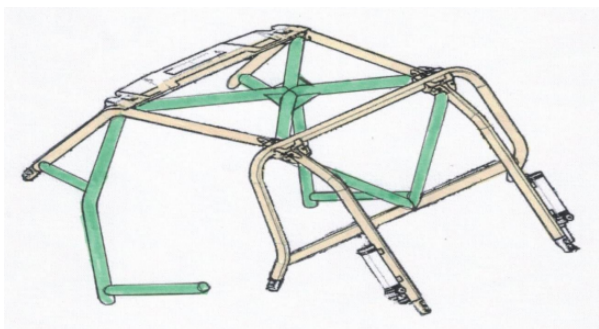
12. A distância entre os capacetes dos pilotos e os reforços superiores do arco de segurança tem de ser no mínimo de 5 cm.

13. A parte de cima do teto do veículo tem que ser fechada (chapa, fibra ou plástico);

14. Os reforços a aplicar deverão estar ligados pelo mesmo método de união que o arco de segurança original - soldadura ao longo do perímetro de união entre tubos conforme figura seguinte, com total penetração na material-base.



15. O arco de segurança/gaiola tem de ser homologado pela CBM, sendo necessário apresentação de comprovativo do material usado na construção (ficha técnica do aço) a fim de ser entregue o certificado numerado pela CBM.
16. É fortemente recomendada a fabricação do arco de segurança/gaiola por um soldador qualificado/empresa certificada e responsável pela aplicação das informações acima.



- 17. Para os veículos fabricados de 2021 em diante, serão cobrados a gaiola fabricada em sua totalidade, não serão aceitos reforços em cima de gaiolas originais.**
18. O chassi não poderá ser alterado nem substituído durante o desenrolar da prova. Ele poderá, no entanto, ser removido ou desmontado para revisão ou reparo. A ausência ou falsificação de uma marca de identificação acarretará na desclassificação da prova.

19. Em caso de impactos sofridos de situações que possam danificar e comprometer a eficiência da segurança da gaiola ou chassi, a Direção de prova deve analisar e definir se autoriza ou não a participação do veículo na prova.

10.2 - CILINDRADAS

1. Na medição de cilindrada admite-se a tolerância máxima de 0,5mm no diâmetro devido à retificação de fábrica;
2. Qualquer dúvida quanto à classe a que deva pertencer um concorrente será avaliada e decidida pelo Júri da prova.
3. A mudança de classe durante a prova pode ser feita unicamente após autorização do Júri e o piloto será sempre penalizado em 30 minutos.

10.3 - SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO

1. As motocicletas, Quadris e SSVs (UTVs) deverão estar equipados com sistema de iluminação adequado durante todo o Rally em funcionamento do início até o fim de cada prova;
2. O sistema de iluminação deverá funcionar através da geração de energia pelo próprio veículo;
3. Para os SSVs (UTVs) é obrigatório uma lanterna de luz, fixada na parte superior traseira, para facilitar a visualização do veículo em caso de poeira;
4. No início de cada etapa, nenhum veículo poderá largar sem que os faróis estejam acesos e os mesmos deverão permanecer acesos durante todo o Rally;
5. Não será permitido provocar durante a prova nível de ruído superior aos limites especificados nos códigos de trânsito e nos regulamentos CBM e FIM, maior que 116dB;

6. Os veículos poderão ser vistoriados a qualquer momento, conforme o procedimento da Federação Internacional de Motociclismo - FIM;
7. Para o controle de ruído, durante a competição o equipamento que provocar o ruído superior aos estipulado para o momento de medição, o piloto será penalizado em:
 - a. 15 minutos (1ª infração);
 - b. 30 minutos (2ª infração);
 - c. Desclassificação (3ª infração);
 - d. Outras penalidades conforme o júri da prova.

10.4 - TANQUES DE COMBUSTÍVEL

1. Será permitido o uso de tanque(s) auxiliar (es) na motocicleta desde que esteja(m) fixado(s) junto ao chassi, laterais, da moto, na região traseira da perna do piloto (é proibido tanque na frente da moto);
2. A capacidade máxima de combustível para motos e quadris, carregado dentro dos tanques, não poderá exceder 35 litros;
3. Para os UTVs, são permitidos Tanque de combustível original e/ou outro homologado pelo departamento técnico da CNR-CBM, com o laudo e a assinatura de um engenheiro responsável pela fabricação do mesmo;
4. Para o ano de 2026 os fabricantes de novos tanques deverão ter a homologação da CNR-CBM dos tanques tipo FIM ou FIA;
5. Nos reservatórios dos utvs é aconselhável o uso de uma blindagem (liga de alumínio de 6 mm ou chapa de aço com 4 mm de espessura mínima);
6. O bocal de enchimento do reservatório de combustível deve estar localizado fora da cabine (cockpit);
7. O sistema de transferência de combustível não deve gerar pressão e/ou vazamento de combustível caso a bomba permaneça ligada após completar o tanque receptor;
8. Qualquer reservatório de combustível deve estar localizado dentro da estrutura principal do veículo;
9. A autonomia mínima recomendada é de 110 km (exceto UTVs);

10. Se o fiscal de prova verificar a ocorrência de vazamentos nos tanques auxiliares, ele irá esvaziar o tanque e aplicar uma advertência, para que o piloto conserte ou cancele este tanque. Fica o piloto proibido de largar no dia seguinte caso ainda exista o problema;
11. O piloto é o único responsável por pane seca (falta de combustível) sendo a organização isenta de qualquer responsabilidade nestes casos.

ART. 11 – RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

1. Os responsáveis pelas relações com os concorrentes devem estar identificados e presentes:
 - a. Nas verificações técnicas e administrativas;
 - b. Nas largadas e chegadas das etapas;
 - c. Nas neutralizações e reagrupamentos;
 - d. Nos pontos de abastecimento.
2. Compete aos responsáveis pelas relações com os concorrentes:
 - a. Informar os pilotos e agir constantemente em colaboração com eles;
 - b. Fornecer todas as informações e indicações relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
 - c. Evitar a transmissão ao Júri da Prova de questões que possam ser resolvidas através de explicações precisas. Esta função pode ser confiada a um diretor de prova adjunto.

ART. 12 – IDENTIFICAÇÃO

1. **A numeração dos pilotos será definida conforme a classificação geral do ano anterior;**
2. As placas de identificação deverão estar fixadas visivelmente à frente e nas laterais da moto na hora das verificações técnicas, antes da largada e mantidas durante toda a etapa do Rally Baja;
3. Os adesivos oficiais dos patrocinadores da prova deverão estar fixados visivelmente à frente e nas laterais dos veículos durante todo o Rally, nos locais determinados pelo RPP. Elas não deverão em nenhum caso encobrir ainda que parcialmente a placa do veículo;

4. A qualquer momento, a ausência ou o mau posicionamento de um adesivo oficial dos patrocinadores da prova, acarretará uma penalização em tempo como previsto no Regulamento Particular. Antes da largada de cada etapa a ausência ou o mau posicionamento simultâneo de pelo menos duas placas ou números, poderá acarretar até na desclassificação da prova, definido pelo júri da prova;
5. Para os utvs será obrigatória a existência de 4 placas “number plate” de tamanho mínimo de 30x22cm, para fixação dos números oficiais da prova, Sendo:
 - a. Duas fixadas nas laterais do veículo acima das rodas traseiras;
 - b. Uma fixada na dianteira, na lateral inferior direita do veículo em frente ao passageiro;
 - c. Uma na parte traseira do veículo;
 - d. E um espaço para a testeira do evento conforme layout abaixo:

GUIA ADESIVAGEM UTV



6. A ausência de uma ou mais placas em virtude de quebra por acidente ou outro motivo imprevisível deverá ser comunicada à organização para fins de substituição, sob risco de penalização ou impedimento de largar na próxima etapa;
7. Serão marcados os motores (no cárter da caixa do motor). Um motor de reserva com caixa de câmbio também pode ser marcado durante os controles técnicos.

ART. 13 – ORDEM DE LARGADA

1. Para a definição da ordem de largada, poderá existir um prólogo cujos resultados contarão ou não para a classificação do Rally Baja, devendo constar no Regulamento Particular; A ordem de largada no prólogo, quando houver, será definida pela Direção de Prova;
2. A ordem de largada do dia (PE) seguirá o resultado do prólogo em ordem crescente de tempo obtido.
3. Para a categoria Quadris, a largada da primeira especial acontecerá após a última moto inscrita na etapa do Campeonato Brasileiro em disputa, com intervalo mínimo de 5 minutos e máximo de 15 minutos a ser definido pela Direção de Prova. Para as demais etapas da prova, a largada segue a ordem de classificação de tempos geral da etapa anterior entre as motos e quadris;
4. A ordem de largada será confirmada e publicada em listagem oficial de largada autorizada pela Direção de Prova;
5. Caso a última PE seja feita em circuito fechado (ex: Super Prime) a ordem de largada poderá ser definida a critério dos Organizadores juntamente com a Direção de Prova;
6. O Super Prime, quando houver, poderá ou não valer como Prova Especial e sua definição, obrigatoriedade e penalizações devem constar no Regulamento Particular. Em caso de problemas de segurança identificados pela ordem de largada em questão, uma reunião será organizada entre o Presidente do Júri e o Diretor de Prova de modo a ajustar a ordem de largada. Em caso de opiniões divergentes, prevalecerá o voto do Presidente do Júri;
7. Apenas uma largada coletiva por evento será permitida.
8. Qualquer atraso na chegada à largada do prólogo ou de um estágio, será penalizada à razão de um minuto para cada minuto de atraso
 - a. Quando ocorrer a chegada com atraso do piloto para a largada da especial, o mesmo deve se apresentar normalmente no CH e aguardar sua autorização pelo Fiscal de Largada;
 - b. Para um atraso acima de 30 minutos em relação à hora ideal de largada, o piloto incorrerá em uma penalidade fixa de uma hora;
 - c. Acima de uma hora de atraso com respeito a sua hora ideal de apresentação

o piloto não será autorizado a largar no setor, exceto quando o atraso seja decorrente de auxílio a acidente;

9. Para as secções com várias PEs a ordem de largada será baseada no horário de chegada na PE anterior. No caso de reagrupamento a ordem de largada será aquela da chegada ao CH no local;
10. Em Rallies envolvendo carros e motocicletas/quadriciclos, o tempo mínimo entre a largada da última motocicleta/quadriciclo ou UTV e a largada do primeiro carro deve ser no mínimo de 30 minutos;
11. Quando não existir um prólogo, a ordem de largada será definida pela classificação geral do campeonato ou no caso da primeira etapa da temporada pela classificação geral do campeonato do ano anterior;
12. Para a categoria UTVs será utilizada a classificação geral ou o resultado do prólogo (quando houver), para definir a ordem de largada;
13. As 10 primeiras motos e os 15 primeiros UTVs colocados na geral do campeonato, terão direito a pedir apenas 01 (um) reposicionamento de largada por prova desde o prólogo. A nova posição será definida pela direção de prova;
14. O pedido de reposicionamento deve ser feito pelo piloto ou chefe de equipe, para o diretor de prova ou júri, através de um documento escrito e entregue até o horário do briefing;
15. Na etapa do dia seguinte os 5 primeiros colocados do dia anterior largarão na ordem de classificação, independente da sua categoria;
16. Na largada de cada etapa, os 10 primeiros pilotos partirão obrigatoriamente um por um com intervalo de 2 minutos em 2 minutos. Após isto, os pilotos seguintes largarão com intervalo de 1 minuto. O benefício do intervalo de 2 minutos permanece com o piloto durante todas as secções do dia;

17. Os UTVs largarão após os últimos quadris ou motos inscritos na prova, com um intervalo definido no regulamento particular da prova;

18. Outros tipos de largada poderão ser utilizados desde que aprovados pelo Júri da Prova.

ART. 14 – CIRCULAÇÃO

- a. O briefing é obrigatório para todos os concorrentes. Informações de última hora passadas durante um briefing terão valor de adendo;
- b. Os participantes devem seguir o percurso passando em sucessão, como indicado, pelos postos de Controle Horário (CH), posto de Controle de roteiro (CR), largadas das Provas Especiais (IPE) e linhas de chegada das Provas especiais (FPE);
- c. Devem cumprir os tempos fixados para percorrer as distâncias entre os postos de CH;
- d. Os pilotos deverão seguir o percurso oficial sinalizado, casos contrários receberão uma penalidade de tempo, podendo chegar à desclassificação;
- e. Todo Deslocamento ou PEs deve ser cumprido dentro do tempo indicado. Isso deve ser observado por todos os participantes. Esse tempo será calculado de acordo com a extensão e dificuldades do percurso. Todos os participantes terão o mesmo tempo para percorrer um Deslocamento ou PE. O tempo máximo para cada trecho constará no Cartão de Controle do piloto;
- f. Em áreas agrícolas e zonas florestais sensíveis à segurança e ao meio ambiente, o itinerário e todas as recomendações passadas pela organização devem ser absolutamente respeitadas, podendo ter WP de seguranças a serem respeitados para preservar as áreas;
- g. Os agentes ou comissários que constatarem uma infração às normas de trânsito cometido por um piloto do Rally Baja, poderão ou não parar o piloto em infração e pedir à Direção de Prova que aplique as penalizações previstas. Tal penalização deverá ser comunicada ao piloto no final da etapa;

- h. Um sistema de GPS homologado pela comissão de rally da CBM, poderá ser utilizado para controle de velocidade, zona de radar, controle de passagem e confirmação de roteiro conforme descrito no regulamento particular da prova. Poderá também servir como cronometragem de final de trecho, caso haja algum impedimento dentro da especial (ponte caída, rio cheio, etc.);

14.1 - CORTE DE PERCURSO E PENALIDADES

1. Qualquer corte de caminho será penalizado conforme os parâmetros previstos no Regulamento Desportivo, todavia cortes feitos sobre plantações em áreas sensíveis e devidamente demarcadas na planilha como "A S" (Área Sensível), comprovados por imagens, equipamentos ou fiscais de prova, acarretará multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais);
2. O valor será dobrado em caso de reincidência sem prejuízos das demais sanções desportivas podendo chegar até a desclassificação do concorrente conforme avaliação da Direção de Prova.

14.2 – INTERRUPTÃO OU OBSTRUÇÃO DO TRECHO

1. Em caso de interrupção de passagem no trajeto original da prova caberá ao competidor encontrar mais rapidamente um desvio que o recoloque no percurso;
2. Não havendo condições de desvio, os competidores deverão se organizar para uma relargada assim que for feita a desobstrução, havendo ou não algum membro da organização presente. O intervalo de relargada entre os competidores será de no mínimo 1 minuto, e máximo de 2 minutos. Estes intervalos serão confirmados pelo GPS oficial da prova e caso algum competidor saia adiantado será penalizado usando o critério de queima de largada previsto em regulamento. Largadas atrasadas serão analisadas pela Direção de Prova;
3. Caso a obstrução seja causada por outro competidor e a passagem fique interrompida, os comissários poderão autorizar a bonificação do tempo parado aos competidores prejudicados. O responsável pela obstrução não terá seu tempo bonificado. Casos não previstos serão analisados pela direção de prova;
4. Ocorrendo uma interrupção de passagem causada por porteira ou colchete fechado, o tempo gasto para liberar a passagem (abrir o colchete ou porteira) poderá ser bonificado, desde que comprovado pelo gps oficial da prova ou organização, até o limite de 20 segundos.

14.3 - ZONAS DE VELOCIDADE CONTROLADA (RADAR) E VELOCIDADE MÁXIMA

Quando ocorrerem Zonas de Velocidade Controlada (Zona de radar - ZVC), as mesmas deverão ser claramente explicadas, no regulamento particular, adendos e no briefing, detalhando-se a distância correta e o tempo mínimo exato em que deverão ser percorridas, e sinalizadas fisicamente através de placas de Início (IZVC) e Fim (FZVC).

Uma Zona de Velocidade Controlada poderá conter um tempo mínimo de permanência e um ou mais setores com diferentes limites de velocidade, que devem ser estritamente observados e cumpridos pelos competidores.

O sistema de rastreamento - **GPS**, presente em todas as provas do Campeonato Brasileiro de Rally Baja para verificação dos itinerários, fará igualmente o controle da velocidade instantânea e do tempo gasto em todos os percursos de ligação e nas zonas previamente definidas nas Provas Especiais, a cada segundo.

14.3.1 - VERIFICAÇÃO ATRAVÉS DO TEMPO MÍNIMO DE PERMANÊNCIA

1. Deverá ser utilizado o registro da hora, minuto e segundo de entrada (IZVC - Início) e saída (FZVC - Fim) na Zona de Velocidade Controlada, para o cálculo do tempo de permanência do competidor;]
2. Não há tolerância, em metros ou segundos, para esta verificação. O tempo do competidor será obtido através do registro de passagem no waypoint correspondente de Início e Fim da ZVC.
3. Para cada segundo a menos, em relação ao tempo mínimo de permanência da ZVC, serão acrescentados três (03) segundos em seu tempo realizado na especial;

Exemplo:

- a. O competidor concluiu a especial com o tempo realizado de 02h17m35s **(duas horas, dezessete minutos e trinta e cinco segundos);**
- b. **Porém, havia uma zona de radar de 1.500 metros**, com tempo mínimo de permanência de 00h03m00s (três minutos);
- c. Foi aferido que o competidor percorreu esta Zona de Radar em 00h02m55s (dois minutos e cinquenta e cinco segundos), **ou seja**, saiu da Zona de Radar

- cinco segundos **adiantado** em relação ao tempo mínimo determinado;
- d. Desta forma ele terá acrescentado ao seu tempo realizado na especial, 15 (quinze) segundos, como penalização;
 - e. O tempo total do competidor após somada a penalidade será de 02h17m50s (duas horas, dezessete minutos e cinquenta segundos).

Poderá ser determinado um limite (pico) na velocidade a ser cumprida na zona de radar, onde o piloto que exceder ao limite será penalizado no seu tempo acumulado. Neste caso exclusivamente, será criada uma zona de desaceleração de 90mts, do IZVC em diante, para o piloto entrar na velocidade máxima autorizada para esta zona de radar.

14.3.2 - VERIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO AO LIMITE DE VELOCIDADE DA ZVC

1. Uma infração ou pico, será o indicador para a penalização e essa será composta de 3 (três) segundos consecutivos acima da velocidade máxima permitida.
2. Haverá uma tolerância de 90 (noventa) metros no início (IZVC) da Zona de Radar de tempo;
3. Para velocidades até 5 (cinco) km/h acima da velocidade estabelecida para o setor ou zona a penalidade será de 10 (dez) segundos por infração.

Exemplo: Zona de velocidade com limite de 30 km/h;

Exemplo:

- Zona de Velocidade Controlada com limite de 30 km/h;
 - Velocidades iguais ou superiores a 31 km/h, por 3 segundos consecutivos ou mais, serão penalizadas.
 - Velocidades entre 31 e 35 km/h serão penalizadas com 10 (dez) segundos por infração;
4. Para velocidades superiores a 5 (cinco) km/h acima da velocidade estabelecida para o setor ou zona a penalidade será de 1 (um) minuto por infração, mais a penalidade referente ao pico de excesso.
 - a. No caso de uma série de infrações consecutivas, o pico de velocidade elegível para a penalização será o maior das infrações que compõem a série, desprezando os registros que não são suficientes para formar uma nova infração.

- b. O pico de excesso acima de 5 km/h da velocidade estabelecida, dentro de uma mesma zona de radar acarretará as seguintes penalizações:
- Entre 6 e 20 km/h acima da velocidade máxima: 30 (trinta) segundos de penalização + multa de $\frac{1}{2}$ UP;
 - Entre 21 e 40 km/h acima da velocidade máxima: 1 (um) minuto de penalização + multa de $\frac{1}{2}$ UP;
 - Superior a 40 km/h acima da velocidade máxima: 3 (três) minutos de penalização + multa de $\frac{1}{2}$ UP.

Exemplo: Zona de velocidade com limite de 50 km/h;

- É aferida ao competidor uma série de infrações, totalizando 7 (sete) segundos consecutivos acima da velocidade máxima, com um pico de 61 km/h;
- Série com velocidade superior a 5 km/h, penalidade de 2 (dois) minutos, um para cada infração consecutiva;
- Pico de velocidade da série de infrações consecutivas: 61 km/h; penalidade de 30 (trinta segundos);
- Penalização do competidor: 00h03m00s (três minutos), sendo dois minutos pela série de infrações + um minuto pelo pico.

14.3.3 - VERIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO AO LIMITE DE VELOCIDADE MÁXIMA

1. A velocidade máxima permitida na prova para os UTV's será de 140 km/h para todas as categorias;
2. O sistema de rastreamento – GPS oficial da prova, fará verificação dos itinerários e igualmente o controle da velocidade instantânea, onde registrará um pulso a cada segundo apurando a velocidade real do veículo neste pulso;
3. Uma infração será o indicador para a penalização e essa será composta de 3 (três) segundos consecutivos acima da velocidade máxima permitida;
 - a. Velocidades entre 141 e 145 km/h, serão penalizadas em 10 (dez) segundos por infração;

- b. Velocidades superiores a 146 km/h serão penalizadas em 1 (um) minuto por infração;
- c. No caso de uma série de infrações consecutivas, o pico de velocidade elegível para a penalização será o maior das infrações que compõem a série, desprezando os registros que não são suficientes para formar uma nova infração.

ART. 15 – ASSISTÊNCIA:

- 1. É proibida a assistência dentro das Especiais, inclusive ZVCs e dentro das Zonas de Controle;
- 2. São permitidos livremente os reparos e reabastecimentos nos setores de deslocamento, exceto em casos expressamente proibidos por uma disposição do regulamento;
- 3. Os veículos de apoio devem ter um kit de identificação fornecido pelos organizadores e seus ocupantes em função de apoio devem estar cadastrados na secretaria de Prova;
- 4. Toda ajuda aérea ou terrestre de um veículo não inscrito como assistência dentro da prova entre a largada e a chegada de uma etapa está proibida sob pena de desclassificação do piloto socorrido, exceto em caso de acidente grave;
- 5. Não é permitido aos veículos de apoio operar ou trafegar no percurso das especiais uma hora antes da passagem do primeiro competidor e até a liberação do trecho pela Organização;
- 6. Os pilotos serão responsáveis pelas suas equipes e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova, por parte das pessoas que integram uma assistência, poderão sofrer as sanções aplicadas ao piloto decididas pelo Júri da Prova;
- 7. O não cumprimento das presentes cláusulas dará lugar a penalizações e multa, que podem chegar até à desclassificação da Prova, definido pelo júri;

8. REABASTECIMENTO:

- a. O reabastecimento dos veículos durante as PEs só poderá ser feito pelo apoio exclusivamente em local determinado pela organização. Nesse momento o piloto poderá receber apenas líquidos sob pena de desclassificação. O procedimento deve ser feito com o motor desligado e é obrigatória a presença de um extintor de incêndio a postos e um tapete ecológico;
- b. Por razões de segurança, é de responsabilidade do piloto e equipe, no momento do reabastecimento estar instalado num local não inflamável (longe de grama seca, por exemplo), utilizando um TAPETE ECOLÓGICO, e numa distância segura de outros veículos;
- c. Obrigatório o uso de tapetes “ecológicos” para os veículos da competição, geradores térmicos e reservatórios de combustíveis, nos pontos de apoio, abastecimentos;
- d. De acordo com a aprovação da F.I.M., Artigo 4.1 do Código Ambiental, deve ser colocado no solo, por baixo dos veículos, evitando possíveis derramamentos. O tapete deve ser composto por duas faces: a face superior é constituída por material absorvente e a face inferior por material impermeável. A não utilização ou má utilização deste, implicará em penalização;
- e. Os tapetes devem ocupar o máximo da superfície do solo pela qual o veículo ocupa;
- f. A área será restrita apenas ao abastecimento. Não sendo permitido outros veículos de apoio, que não estejam diretamente envolvidos no processo de abastecimento;
- g. Nenhum competidor ou equipe poderá obstruir a via de circulação do local;
- h. A responsabilidade do abastecimento é do piloto. O motor deverá estar obrigatoriamente desligado durante a operação;
- i. Não será tolerado o derramamento de combustível ou lubrificantes no solo;
- j. Os pilotos serão responsáveis pelas suas equipes e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova, por parte das pessoas que integram uma assistência, poderão sofrer as sanções aplicadas ao piloto decididas pelo Júri da Prova;
- k. O não cumprimento das presentes cláusulas dará lugar a penalizações e multa, que podem chegar até à desclassificação da Prova, definido pelo júri;
- l. O compartilhamento do combustível entre pilotos/Equipes está permitido;
- m. Durante o neutralizado para reabastecimento, NÃO será permitida nenhuma intervenção no veículo, exceto pelo próprio competidor, com as ferramentas

portadas por este;

- i. Qualquer infração a esta norma será penalizada a critério do Júri, com multa e podendo chegar à desclassificação do Evento;
9. A conduta das equipes de apoio deve ser regrada pela ética desportiva com atenção à legislação vigente. Toda infração ou conduta que prejudique algum concorrente, o evento em si, a população local, patrimônio público ou privado ou mesmo a própria tripulação do veículo poderá incorrer em penalizações ao piloto responsável sem prejuízo de sanções legais.
10. **IMPORTANTE:** é permitido, durante o percurso da prova, o reboque e a ajuda apenas entre os pilotos que ainda estiverem competindo.

ART. 16 – PROCEDIMENTO DE ULTRAPASSAGEM

1. O procedimento para aproximação deve se dar quando o piloto avistar o competidor à frente, deve buscar meios de ser visto pelo competidor da frente, como o uso de buzina e sinal de luz, ou quando disponível, o equipamento de sinalização de aproximação oficial;
2. O competidor quando alcançado deve facilitar a ultrapassagem com segurança. Não serão aceitas atitudes como toque no veículo da frente (totós), que poderão ser interpretadas pelo diretor e júri da prova como passíveis de penalidades de tempo, podendo chegar até a desclassificação do competidor;
3. O competidor que não facilitar a ultrapassagem, constatado pelas informações das autoridades da prova e da organização, e comprovado através dos dados do GPS oficial do evento, por uma distância superior a 3 km, receberá uma penalidade de tempo de no mínimo 10 minutos, a ser definido pelo júri, podendo ainda sofrer outras penalidades que poderá a chegar até a desclassificação do competidor na etapa;
4. Recomendamos a utilização de câmeras on-board filmando à frente e para trás a fim de documentar as ultrapassagens. As imagens poderão ser aceitas como documentação oficial e deverão estar com data e hora oficial da prova.

16.5 - ULTRAPASSAGENS UTILIZANDO SISTEMA OU EQUIPAMENTO DE MONITORAMENTO E ULTRAPASSAGEM

1. A partir da distância que pode ser de 300 a 600 metros, definidos no RPP da prova, o piloto pode iniciar o pedido de ultrapassagem ao piloto à sua frente, acionando seu dispositivo de monitoramento via GPS (Equipamento de monitoramento e ultrapassagem);
2. O piloto à frente deve facilitar a ultrapassagem com segurança, parando seu veículo em local seguro, do lado direito, a fim de permitir a ultrapassagem;
3. O piloto à frente tem 45 segundos entre o pedido de ultrapassagem e a permissão de ultrapassagem. Caso isto não aconteça, o piloto solicitará novamente a ultrapassagem, tendo o piloto à frente mais 45 segundos para ceder a ultrapassagem;

Parágrafo Primeiro – Caso a autorização de ultrapassagem não aconteça dentro de 90 segundos este piloto sofrerá uma penalização automática de 10 minutos;

Parágrafo Segundo – Caso a autorização de ultrapassagem, e a ultrapassagem não aconteça dentro de 135 segundos, este piloto será penalizado como Não Classificado na prova que estiver sendo percorrida, podendo ter a pena agravada até a Desclassificação/Exclusão do Evento conforme decisão do Júri de Prova;

Parágrafo Terceiro - todo o processo deverá ocorrer no intervalo máximo de 4 minutos;

Parágrafo Quarto - O piloto quando ultrapassado, não poderá acionar o Equipamento de monitoramento e ultrapassagem, para pedido de ultrapassagem nos próximos 4 minutos seguintes.

Acionamento	Evento	Penalidade
00:00:00	Botão 1ª vez	00:00:00
00:00:45	Botão 2ª vez	00:00:00
00:01:30	Botão 3ª vez	00:10:00
00:02:15	Botão 4ª vez	NC

4. OS INTERVALOS DE SOLICITAÇÃO E PENALIZAÇÕES PODERÃO SER REDUZIDOS CONFORME AS CONDIÇÕES DE PROVA, EQUIPAMENTOS E TERRENOS, DEFINIDOS NO REGULAMENTO PARTICULAR E OU PELO JURI DE PROVA;
5. Outros dispositivos oficiais, que sinalizam a aproximação, poderão ser usados para comprovar o procedimento, desde que aprovado pela Comissão Nacional de Rally da CBM, para este fim;
6. **OUTRAS REGRAS E ESPECIFICAÇÕES REFERENTES A ESTA CATEGORIA SERÃO PUBLICADAS EM ADENDOS A ESTE REGULAMENTO, CONFORME A CNR-CBM ACHAR NECESSÁRIO.**

ART. 17 – SEGURANÇA

1. ABANDONO / ACIDENTE

- a. Para controle da Direção de Prova, visando também à segurança, durante o Rally Baja os abandonos devem ser reportados o mais rápido possível, diretamente pelo piloto ou seu assistente (apoio). A não observância dessa norma poderá penalizar o piloto pela Direção de Prova e pela CBM;
- b. No caso de abandono da prova, o piloto além de comunicar a Organização, deverá tirar o jaleco, quando houver, e os adesivos numerados e devolvê-los;
- c. Em caso de acidente, o piloto deve obrigatoriamente parar e prestar socorro ao acidentado, se constatada a gravidade do acidente, o piloto deve permanecer no local até a chegada do atendimento médico, e solicitar ao próximo competidor que avise a um fiscal, médico ou qualquer membro da organização da ocorrência do acidente;
- d. Caso contrário, (acidente sem gravidade, onde o piloto não corra risco), o piloto deverá seguir a prova e, somente avisar a um membro da organização sobre o ocorrido;

2. SINALIZAÇÃO

- a. Em caso de acidente ou quebra é **obrigação do competidor** efetuar a sinalização do local e garantir a sua segurança e dos demais.
 - i. Nos UTVS deve ser utilizada a **bandeira amarela**.

3. **IMPORTANTE:** a comunicação de qualquer acidente deve ser rápida, clara e

objetiva. Quanto melhores forem as informações, melhor será a condição de atendimento ao piloto. A omissão de atendimento ao participante acidentado implicará na desclassificação imediata do piloto omissor.

4. O piloto que estiver envolvido na prestação de auxílio ao acidentado, nas condições descritas acima, sob confirmação do setor médico ou de resgate, terá seu tempo restabelecido pelo Júri de Prova que observará os critérios possíveis conforme situações abaixo descritas:
 - a. **Através da informação do sistema de GPS, onde será apurado e devolvido o tempo parado para prestar o auxílio.** Salvo em casos especiais, somente os dois primeiros pilotos que prestaram atendimento ao acidentado, terão seu tempo devolvido.
 - b. Caso não seja utilizado o GPS:
 - i. No caso de existir apenas uma Especial no dia: toma-se sua colocação do dia anterior na classificação geral e esta classificação corresponderá a sua nova posição referente ao dia do acidente;
 - ii. No caso de existir mais de uma Especial no dia: toma-se sua colocação na especial anterior ou posterior, que tenha percorrido normalmente e se utiliza na classificação geral, passando a ser essa classificação a sua nova posição na especial em que prestou socorro;
 - iii. No caso de haver apenas uma Especial na prova, o Júri poderá recorrer às cronometragens parciais físicas ou por GPS para encontrar o tempo mais justo e coerente a ser creditado. Para isto será levado em consideração a média de tempo do 1º piloto anterior a esta posição e o 1º piloto posterior a ele.
5. A COMUNICAÇÃO DO OCORRIDO DEVE SER TAMBÉM ATRAVÉS DO EQUIPAMENTO DE MONITORAMENTO E ULTRAPASSAGEM, QUANDO UTILIZADO, ACIONANDO CORRETAMENTE A OCORRÊNCIA:
 - a. QUANDO O ALERTA RECEBIDO FOR O **'SOS'** E APARECER EM VERMELHO SIGNIFICA QUE É UMA EMERGÊNCIA MÉDICA, SENDO OBRIGADO O PILOTO SEGUINTE PARAR E AUXILIAR;
 - b. O TEMPO GASTO PARA ESTE AUXÍLIO SERÁ DEVOLVIDO AO COMPETIDOR QUE PAROU;
 - c. CASO O COMPETIDOR NÃO PARAR PARA AUXILIAR E IGNORAR O ALERTA, SERÁ PENALIZADO, EM TEMPO, QUE PODERÁ CHEGAR ATÉ A DESCLASSIFICAÇÃO DO PILOTO QUE NÃO PAROU;
 - d. CASO O PILOTO ACIONE DE FORMA INCORRETA O ALERTA **'SOS'**, EM

OCORRÊNCIA QUE NÃO JUSTIFICA EMERGÊNCIA MÉDICA, SERÁ PENALIZADO EM MULTA DE DUAS UPs, E PODERÁ RECEBER SANÇÕES MAIORES CONFORME DIREÇÃO E JÚRI DE PROVA.

6. A organização fará o resgate terrestre e aéreo (quando possível) do ponto do acidente até o hospital mais próximo, a partir daí, o piloto passará a ser medicado ou transferido pelo seu próprio seguro hospitalar. Em casos do uso do carro de resgate, o mesmo só transportará o veículo quebrado até a cidade mais próxima e a partir daí o piloto deverá agir por seus próprios meios.

ART. 18 – PUBLICIDADE

1. É permitido aos pilotos colocar livremente toda publicidade sobre suas motos, contanto que:
 - a. Seja autorizado através dos regulamentos da CBM e da legislação dos países atravessados;
 - b. Não sejam contrários (conflitantes) aos bons hábitos e costumes;
 - c. Não avance, passando sobre os locais reservados às placas numerais;
2. As regras concernentes à aplicação da publicidade obrigatória pelos organizadores deverão estar conformes à regulamentação CBM e a legislação dos países atravessados;
3. Nos espaços reservados para a organização, os pilotos são obrigados a colocar a publicidade dos patrocinadores da prova em seus veículos.

ART. 19 – FICHA DE ANOTAÇÃO

Na largada de cada etapa o concorrente receberá um **Cartão de Controle** onde encontrará os tempos parciais para percorrer cada setor de deslocamento e os tempos máximos de cada Prova Especial;

1. Este cartão deverá ser apresentado à organização sempre que solicitado, e nele serão anotadas as informações sobre os diversos controles realizados na etapa. Ao final da etapa a ficha será recolhida pela organização da prova;
2. Apenas os controladores podem fazer anotações na ficha de anotação e toda anotação marcada ou retificada deverá conter a assinatura do controlador;
3. O piloto é o único responsável por sua Ficha de Anotação;

4. Todas as informações anotadas na Ficha de Anotação têm caráter oficial e, para efeito de apuração dos resultados, prevalecerão às informações nela contidas;
5. Os pilotos são obrigatoriamente requeridos, sob pena que pode resultar em até a desclassificação do evento, a serem controlados na passagem de todos os pontos mencionados no Cartão de Controle, na ordem em que estejam listados;
6. A falta de marca de qualquer controle, seja qual for, resultará numa penalidade fixa, podendo chegar à desclassificação do evento como indicado nos regulamentos suplementares. Estas penalidades fixas podem variar de um estágio para outro;
7. A perda de um Cartão de Controle resultará em uma penalidade de **05 minutos**, somadas as possíveis penalizações existentes na prova;
8. Ao apresentar seu Cartão no posto de controle o piloto deverá estar próximo ao seu veículo.

ART. 20 – ZONAS DE CONTROLE

1. Todos os controles, sejam eles horários, de passagem, de largada e chegada das Especiais, serão indicados com painéis padronizados de acordo com artigo 25;
2. As placas deverão sempre se encontrar à direita da zona de controle;
3. A largura desta zona não poderá exceder 30 metros e estará delimitada por um duplo painel ou outro meio qualquer disponível;
4. Toda zona de controle é considerada como parque fechado, e a duração da parada não deve exceder o tempo necessário para a operação de controle;
5. O piloto está estritamente proibido de penetrar em uma Zona de Controle por outra direção que não a estabelecida pelo roteiro da prova, ou de reentrar em uma Zona de Controle quando seu Cartão de Controle já estiver anotado;
 - a. No caso de uma primeira infração a penalização será de 1 hora;
 - b. No caso de reincidência a penalização será desclassificação da prova;
6. A hora ideal é de responsabilidade do concorrente que poderá verificá-la a pé no relógio oficial do controle;
7. Os concorrentes devem seguir todas as instruções do responsável pelo posto de controle. O não cumprimento deste item implica em desclassificação.

ART. 21 – CONTROLES HORÁRIOS

1. Os postos de Controles Horários (CHs) começarão a funcionar 30 minutos antes da hora ideal da passagem do primeiro piloto, salvo decisão em contrário do Diretor de Prova. Eles cessarão de operar 30 minutos após o tempo ideal de passagem do último piloto, levando em consideração:
 - a. O tempo disponível;
 - b. O prazo de atraso referente à exclusão da prova;
 - c. O tempo máximo autorizado;
2. Nos CHs os controladores anotarão na ficha de anotação a hora da apresentação que corresponderá ao momento exato da apresentação do Cartão do piloto ao oficial da mesa de controle. A anotação no Cartão só será efetuada se o piloto estiver com seu veículo se achar próximo da mesa de controle;
3. Entre a placa de entrada da zona e o posto de controle, está proibido ao piloto parar ou adotar uma velocidade lenta demais. O procedimento começa no momento que a moto passa no painel de entrada da zona de controle;
4. A hora ideal da anotação é aquela obtida em acréscimos de tempos ideais para percorrer o setor de ligação ao horário de início deste setor. Estes tempos são expressos em horas e minutos e são indicados de 00:01 a 24:00;
5. O piloto não será penalizado se entrar com o veículo dentro da zona de controle no minuto correspondente ao seu tempo ideal ou no minuto imediatamente anterior;
6. Para os deslocamentos, o piloto não receberá penalização por atraso se a hora da apresentação da ficha de anotação ao controlador, corresponder ao desencadeamento do minuto ideal de anotação.

Exemplo:

- a. O Competidor deverá passar em um controle às 18h58m, será considerado na hora se a anotação for efetuada entre 18h58m e 18h59m;
7. Toda diferença entre a hora real e a hora ideal de anotação, o piloto será penalizado em um minuto por minuto ou fração de minuto;

8. Para as especiais, os tempos de chegada serão contados em segundos. No Controle Horário final das etapas, onde serão recolhidos os Cartões, os pilotos estão autorizados a adentrar ao CH adiantados sem penalização;
9. Todas as observações relevantes ao controle de um piloto concernente às regras e procedimentos de anotação acima definidas (notadamente o fato de penetrar dentro de uma zona de controle mais de um minuto antes do desenrolar da hora efetiva de anotação), farão parte de um relatório escrito, que será transmitido ao Diretor de Prova, pelo chefe do posto de controle;
10. O tempo máximo de determinado setor ou Especial definido dentro do Regulamento Particular, pode ser modificado a todo o momento por decisão do Júri sob a proposta do Diretor de Prova. As equipes serão informadas o quanto antes possível. A aplicação da desclassificação da prova por ultrapassar o tempo máximo autorizado, não pode ser pronunciada antes do final da etapa;
11. Em uma Prova Especial cronometrada, seguida de um deslocamento, a hora de anotação na ficha constituirá a hora de chegada ao fim da Especial e é considerada como a hora de partida do novo setor;
12. Quando um controle horário é seguido de uma largada de uma Especial, os dois postos serão combinados dentro de uma única zona de controle, cujos painéis serão dispostos de acordo com o artigo 25;
13. No controle de tempo no final do setor de deslocamento, o cronometrista marcará no Cartão de Controle em primeiro lugar o tempo de chegada do piloto e em segundo lugar o tempo previsto para a largada da Especial;
14. Ele deve observar um intervalo no mínimo de 5 minutos entre os dois de modo a permitir ao piloto se preparar para largar;
15. Depois de marcar seu tempo no Cartão de Controle, o piloto deve imediatamente se deslocar para a largada da Especial. O cronometrista deve marcar o tempo real de largada da Especial e depois instruir o piloto a largar. Caso necessário o diretor de prova poderá retardar a largada, isto acontecerá no momento da anotação de horário de largada da especial, permanecendo o procedimento de controle de início de especial;
16. Se, em caso de incidente, houver divergência entre as inscrições, a anotação válida será a do horário de largada da Especial, a não ser se for decidido de outra forma

pelo Júri da Prova;

17. A cada controle horário, o cronometrista responsável deve imediatamente informar o Diretor de Prova se um competidor ultrapassou o tempo máximo de atraso;
18. Toda zona de controle de largada ou chegada, será considerada parque fechado e não é permitida a manutenção de veículos.

ART. 22 – CONTROLE DE PASSAGEM

1. A organização da Prova poderá determinar tantos Postos de Controle de Roteiro quantos achar necessário para a certificação do cumprimento do trajeto estabelecido. Tais PCR poderão ser físicos, com anotações no Cartão de Controle dos Pilotos, ou virtuais (way points pré-determinados) computados por GPS oficial;
2. A falta de uma marcação de passagem em PCR físico no Cartão de Controle do concorrente acarretará em penalização de tempo da seguinte forma:
 - a. Especial até 50Km – 00:30 minutos por marca faltante;
 - b. Especial até 100Km – 01:00 hora por marca faltante;
 - c. Especial acima de 100Km – 02:00 horas por marca faltante.
3. As penalidades para cada Waypoint não cumprido será determinado no regulamento particular ou comunicado no briefing;
4. Todo o desvio superior à distância em metros definida no RPP, do waypoint de controle de passagem, resultará em uma penalização do tempo previsto no regulamento particular ou definido pelo júri da prova (perda do waypoint);
5. Poderão existir “Waypoints de segurança”, descritos no regulamento particular ou briefing, que deverão ser cumpridos sem desvios, e será considerado um controle de passagem, e penalizado como tal;
6. Durante todo o rally, o piloto é o único responsável pelo correto funcionamento do seu GPS, e pelas informações baixadas pela organização;
7. A perda ou não utilização do GPS oficial acarretará numa penalidade de 01h00min (uma hora) ao competidor;

22.8 - HORÁRIO DE FECHAMENTO DOS CONTROLES DE PASSAGEM

1. A hora de fechamento dos controles de passagem será definida, levando em consideração: - a distância percorrida a partir da largada do trecho em questão;
2. A média horária do trecho considerado (especial ou horário), imposta pelo tempo máximo autorizado, da hora individual do último concorrente acrescida de 30 minutos.

ART. 23 – LARGADA E CHEGADA DAS PROVAS ESPECIAIS

1. Na largada das Especiais, quando o veículo estiver parado em frente ao controle de largada, o controlador do posto escreverá sobre a ficha de anotação do piloto, a hora real da largada do concorrente (hora e minutos). Depois ele anunciará os 30 segundos, 15 segundos, os cinco últimos segundos e dará o sinal de partida que deverá ser seguido da partida do competidor. Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, o piloto será penalizado em 2 minutos;
2. A largada de uma especial na hora indicada sobre a ficha de anotação, não poderá ser atrasada, pelo controlador exceto em caso de força maior;
3. Uma largada efetuada antes que o controlador dê o sinal, o piloto será penalizado em no mínimo um minuto, definido pelo diretor de prova;
 - a. Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelo Júri, especialmente em caso de reincidência;
4. A chegada das especiais será lançada, e os painéis estarão dispostos conforme o artigo 25;
5. Uma parada voluntária entre o painel vermelho de advertência e o painel de STOP está proibida sob pena de desclassificação da prova;
6. A cronometragem se fará sobre uma linha de chegada mediante aparelhos de cronometragem. Estes aparelhos deverão ser duplos, preferencialmente eletrônicos e registradores;
7. A uma distância de 150 a 300 metros após a chegada o piloto deverá parar em um

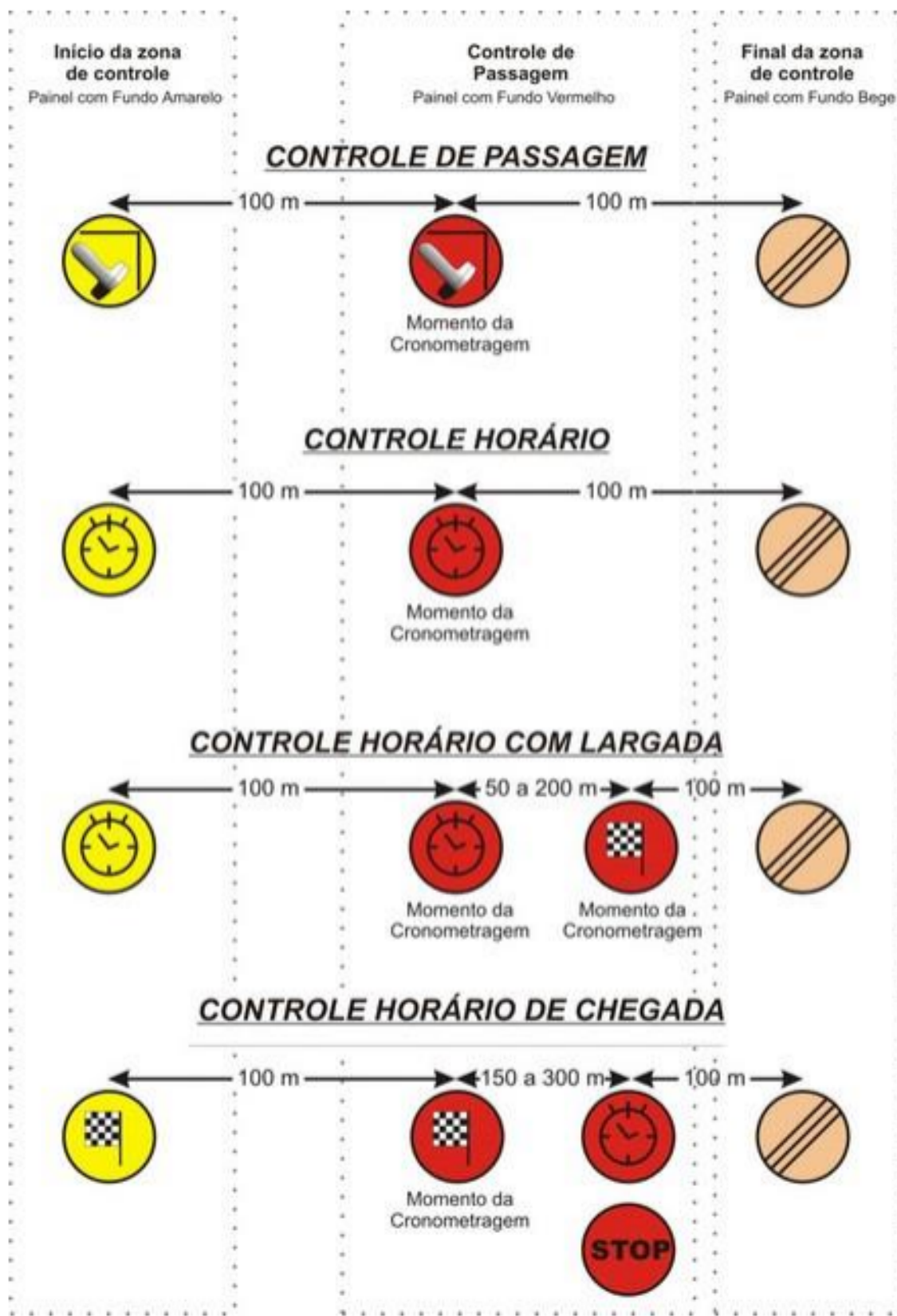
Controle Horário sinalizado através de um relógio vermelho e através de um painel vermelho STOP;

8. O controlador no posto escreverá sobre a ficha de anotação a hora de chegada (hora, minutos e segundos) que será também a hora de partida do deslocamento seguinte (hora e minutos);
9. **É proibido o acesso a equipes de apoio dentro das Zonas de Controle de Chegada e Largada, podendo seu descumprimento acarretar penalizações ao piloto da equipe infratora;**
10. Os intervalos de tempos de largada para as Especiais deverão respeitar as mesmas disposições que estão previstas para a largada das etapas;
11. Todo piloto que se recusar a partir na largada de uma Especial na hora e na posição a ele atribuída, receberá uma penalização, podendo chegar à desclassificação da prova;
12. Quando os Comissários Técnicos constatarem que um veículo está em um estado incompatível com uma utilização normal, eles deverão informar imediatamente ao Diretor de Prova que poderá pedir sua reparação. Neste caso, os minutos empregados para efetuar a intervenção serão considerados como minutos de atraso registrados em um deslocamento;
13. A fim de não permitir ao piloto buscar sua recuperação de atraso após a reparação, este receberá uma nova hora de largada, em condição que seu atraso seja inferior a 30 minutos.

ART. 24 – REAGRUPAMENTO

1. A finalidade dos reagrupamentos é reduzir os intervalos mais ou menos importantes, que se criem entre os pilotos como consequência de atrasos ou abandonos;
2. Na chegada aos reagrupamentos, os pilotos entregarão ao controlador seu Cartão de Anotação e receberão instruções sobre seu novo horário de largada. Eles deverão, em seguida, conduzir imediatamente e diretamente sua moto ao parque fechado ou área determinada, e sua ordem de partida será a mesma da chegada;
3. Por razões de segurança (tempestade, alagamentos ou outros casos), a organização pode determinar o deslocamento final desse setor interrompido em comboio, dentro do qual todos os pilotos deverão percorrer o trajeto total.

ART. 25 – SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES



ART. 26 – PENALIZAÇÃO EM TEMPOS

Essa penalização foi criada a fim de substituir a aplicação de desclassificação da prova. A penalização em tempos pode ser atribuída para a ultrapassagem dos tempos máximos autorizados ou não respeitar certos artigos esportivos.

Seu valor e seu modo de atribuição poderão ser complementados dentro do Regulamento Particular.

26.1 - A penalidade de tempo será aplicada nos seguintes casos:

1. Queima de Largada: Largada realizada antes do sinal do fiscal terá uma penalidade de 01 (um) minuto.
 - a. Esta penalidade não exclui sanções mais sérias, que podem ser aplicadas pelo Júri de Comissários Desportivos, principalmente no caso de infrações reincidentes;
2. Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, o piloto será penalizado em 02 (dois) minutos;
3. Rebocar ou transportar o veículo gera penalidade de 01 (uma) hora;
4. Não apresentar seu veículo com motor funcionando em CH ou Largada de PE penaliza em 01 (um) minuto por minuto de atraso;
5. Perder o cartão de controle : 5 (cinco) minutos;
6. Perder ou chegar no final da especial sem o GPS oficial da prova: 1 (uma) hora de penalização;
7. Exceder o tempo máximo permitido para os deslocamentos: Penal de um minuto por minuto de atraso, até o limite de 30 minutos de penal.
8. Exceder o tempo máximo da PE gera penalidade de Tempo Máximo mais Forfait que corresponde ao tempo que excedeu acima do estipulado como penal, de até o limite de 30 minutos como penal..

26.2 - Penalidades de tempo com valor a ser definido pelo Júri de prova:

1. Bloquear ou dificultar intencionalmente a passagem de outros concorrentes;
2. Deslocar-se fora do percurso ou em sentido contrário da prova;
3. Alterar a ficha de anotação (Cartão de Controle);
4. Ao piloto que não respeitar o regulamento oficial;
5. Manobras desleais contra outro piloto;
6. Transporte e auxílio não autorizado na especial: Forfait + penalização em tempo conforme Regulamento Particular;
7. Chegar a um posto de controle pelo sentido contrário;
8. Deixar de passar por um PCR físico ou virtual;
9. O horário limite para concluir a especial será o de fechamento do posto de controle;
10. Desvio superior a **20 metros** do waypoint de controle de passagem: penalidade de

tempo definida no RPP;

11. Outros tipos de waypoint podem haver na etapa, e seu limite de desvio, e penalizações será definido no regulamento particular, ou anunciado no briefing;

26.3 - Penalidades de Abandono ou Forfait

1. Não largar para a prova especial: Tempo máximo + duas horas;
2. Não completar e abandonar a especial: Tempo máximo, mais uma penalidade em tempo, de acordo ao percentual do trajeto de especial cumprido, conforme tabela abaixo.

Percorreu:

- a. Até 25% do trecho da especial: Tempo Máximo + 60 minutos de penal.
- b. Mais que 25% até 50%: Tempo Máximo + 45 minutos de penal.
- c. Mais que 50% até 75%: Tempo Máximo + 30 minutos de penal.
- d. Mais de 75% do trecho especial: Tempo Máximo + 15 minutos de penal.
3. **OBSERVAÇÃO:** Em Etapas com mais de uma prova especial, os valores acima serão divididos pela quantidade de Provas Especiais.

ART. 27 – PARQUE FECHADO

1. Parque fechado é a área onde não se pode operar nenhuma manipulação nos veículos;
2. Os veículos poderão estar em regime de parque fechado, quando constar no Regulamento Particular (interdição de proceder com reparação ou reabastecimento):
 - a. Desde a entrada no parque de largada, de reagrupamento ou do fim de uma etapa e até a largada da mesma, se eles estiverem demarcados;
 - b. Desde a entrada em uma zona de controle e até a saída da mesma;
 - c. Desde a chegada ao fim do Rally Baja até a expiração dos prazos para a entrega das reclamações ou liberação por parte do comissário responsável;
3. Toda infração ao regime do parque fechado acarretará na desclassificação da prova;
4. Entrar em velocidade alta, ou manobras exibicionistas no interior do parque fechado, ou em regime de parque, será sujeito a multa e penalizações;
5. Como exceção ao regime do parque fechado, mas sob a responsabilidade de um controlador, o Diretor de Prova ou o comissário técnico poderá dar permissão ao piloto, dentro dos parques fechados de partida, de reagrupamento ou do fim da

etapa, de mudar ou consertar, por seus próprios meios um farol ou lanternas avariados. Estas intervenções deverão estar totalmente terminadas antes da hora de largada;

6. Após ter estacionado seu veículo no parque fechado, o piloto deverá deixar imediatamente o parque, que será desde então interditado a toda a entrada;
7. Para sair de um parque fechado de partida, de reagrupamento ou de um fim da etapa, o piloto será autorizado a adentrar ao parque 10 minutos antes do seu horário de largada.

ART. 28 – VERIFICAÇÕES (VISTORIA TÉCNICA)

1. Todos os participantes devem apresentar seus veículos para vistoria técnica no horário previsto no Programa de Prova. Os pilotos devem usar capacetes homologados durante todo o Rally Baja;
2. **Caso exista um atraso do piloto para o horário de vistoria do veículo, o júri e direção de prova poderá liberar a vistoria extra, mediante ao pagamento de multa de uma UP.** As verificações efetuadas antes da largada serão de ordem geral: controles das licenças, modelo do veículo em conformidade com a sua classe de inscrição e conformidade dos elementos de segurança;
3. Após a vistoria o veículo será marcado em partes específicas e poderá ser liberado ou encaminhado a um parque fechado, no qual ficará à disposição dos fiscais. A largada será recusada ao concorrente cujo veículo não estiver em conformidade com as prescrições dos regulamentos da CBM, do Regulamento Particular do evento e para os pilotos que chegarem para a vistoria após o horário previsto, a menos que sejam autorizados pela Direção de Prova;
4. A todo instante, no decurso do Rally Baja poderão ser efetuadas verificações complementares ao piloto e ao veículo. O piloto é responsável, a todo o momento da prova, pela manutenção da conformidade técnica de sua moto e das marcas de identificação da mesma;
5. Apesar de não obrigatória, uma verificação técnica completa e detalhada incluindo até a desmontagem do motor poderá ser exigida dos pilotos a critério do Júri, seja atuando por iniciativa própria, seja atendendo a uma reclamação ou protesto;

6. Se um controle completo com desmontagem do motor tiver que ser efetuado e, as condições técnicas locais ao fim do Rally Baja não forem apropriadas, os veículos serão carregados a um local adequado. As desmontagens e controles se efetuarão na presença do comissário técnico da prova;
7. O piloto deverá obrigatoriamente instalar e manter em perfeito estado todos os itens de segurança da sua motocicleta responsabilizando-se por todo e qualquer acidente que venha a ser causado, inclusive pelas despesas médico - hospitalares e indenizações judiciais ou extrajudiciais que possam advir no caso de morte, invalidez ou danos a terceiros.

ART. 29 – COBERTURA MÉDICA

1. A organização deverá providenciar a presença de no mínimo duas viaturas com médico e socorristas com comunicação permanente com a Direção de Prova ou um PC da organização;
2. Cada viatura médica deverá estar dotada de material para pronto atendimento e pelo menos uma delas deverá conter equipamento de reanimação cardiovascular e oxigênio;
3. A logística de distribuição de pessoal e veículos de resgate deve ser apresentada à Direção de Prova antes da largada, podendo a Direção reter a largada se entender que a estrutura montada é inadequada ou insuficiente;
4. A organização deve investir tanto quanto possível no aparato de segurança da prova, incluindo, na medida do possível, resgate aéreo.

ART. 31 – RECLAMAÇÕES E APELO

1. Os protestos contra pilotos, veículos e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 minutos após a chegada do último piloto de cada categoria;
2. Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 30 minutos após a divulgação do resultado final;

3. Todos os protestos devem ser específicos por item e acompanhados de uma taxa no valor de **R\$ 3.000,00** (três mil reais);
4. Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; no caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da CBM, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe do veículo reclamado;
5. Não cabem protestos contra as decisões das autoridades da prova;
6. Conforme estatutos da CBM e Código Disciplinar da FIM para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso à Comissão Disciplinar no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 salários mínimos;
7. No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

ART. 32 – CLASSIFICAÇÃO

1. A cronometragem e a apuração estão sob a responsabilidade do Diretor de Prova. Somente pilotos que terminam o evento e passam por um mínimo de 50% do roteiro da especial, podem figurar nos resultados como classificados;
2. A partir do segundo dia do evento, pilotos que não tenham completado os 50% do roteiro da especial podem ser desqualificados. O piloto que não tiver mais a possibilidade de atingir o 50% do roteiro da especial do evento deve largar após os que ainda estão na prova;
3. Os tempos cronometrados serão expressos em horas, minutos e segundos. A classificação final será estabelecida através da adição dos tempos realizados dentro das especiais e das penalizações (ocorridos no curso dos deslocamentos, ZVCs e outras penalizações expressas em tempos);
4. Piloto que obtiver o tempo total mais baixo será proclamado vencedor da classificação na categoria, o seguinte em segundo e assim sucessivamente.
5. Em caso de empate, será proclamado vencedor aquele que realizou o melhor tempo da última PE (fora o Super Prime quando houver). Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos da penúltima e antepenúltima especial serão, portanto

levados em consideração. As classificações oficiais da prova deverão ser afixadas ao quadro oficial, no mais tardar 01 (uma) hora após a chegada do último veículo;

6. O prazo de reclamação será de 30 (trinta) minutos, a partir do momento de publicação da classificação geral oficial do Rally Baja.

ART. 33 – CRONOMETRAGEM

Será realizado por um aparelho eletrônico de precisão, registrador de tempos, comandados mecanicamente, sincronizados com os tempos reais, registrando os tempos em décimos de segundos no mínimo.

ART. 34 – COMBUSTIVEL

Disponível no comércio brasileiro.

ART. 35 – CÓDIGO DISCIPLINAR

É dever de todos os pilotos participarem dos Briefings e manter o mais alto espírito esportivo para os demais concorrentes, antes, durante e após a competição e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos e do RPP, bem como o Código Nacional de Trânsito. Podendo ser penalizados ou desclassificados dependendo da infração.

TODAS AS INFRAÇÕES E MANIFESTAÇÕES SERÃO JULGADAS E PENALIZADAS, DURANTE O EVENTO, PELA DIREÇÃO DE PROVA E JÚRI, QUE PODEM CHEGAR ATÉ A DESCLASSIFICAÇÃO DA ETAPA OU PROVA E MULTAS, E MAIS AS PREVISTAS ABAIXO

35.1 - Das Infrações contra pessoas

1 - Das Ofensas Físicas:

- a. Praticar vias de fato contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo:
 - PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias;
- b. Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado ao motociclismo:
 - PENA: suspensão de um (1) a dois (2) anos e eliminação na reincidência;

- c. Contra Diretor de Prova ou auxiliar em função:
- PENA: suspensão de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias; na reincidência, de trezentos e sessenta (360) a setecentos e vinte (720) dias, até eliminação. Para os efeitos do disposto no inciso III, o Diretor de Prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade;
- d. As vias de fato, quando praticadas por Diretor de Prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de noventa (90) a trezentos e sessenta (360) dias de suspensão.

2 - Das Ofensas Morais:

- a. Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo:
- PENA: suspensão de dez (10) a noventa (90) dias;
- b. Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaçá-los de mal injusto grave:
- PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias;
 - Parágrafo único – Quando a manifestação for feita por meio de redes sociais, veículos de imprensa, rádio ou televisão, a pena será de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias;
- c. Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva:
- PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias;
- d. Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra Diretor de Prova, em razão de suas atribuições:
- PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias;
- e. Ofender moralmente diretor de prova ou auxiliar em função:
- PENA: suspensão de dois (2) a cinco (5) eventos, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores;
 - Parágrafo único – Para os efeitos deste artigo, aplica-se o disposto no artigo 2.
- f. A ação disciplinar relativamente às infrações previstas deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado por redes sociais, veículos de

imprensa, rádio ou televisão.

35.2 - Das Infrações relativas à Competição

1 - Das Infrações dos Atletas:

1. Proceder de forma desleal ou inconvenientemente durante a competição:
 - PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos e multa;
2. Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da Direção de Prova:
 - PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos e multa;
3. Desrespeitar, por gestos ou palavras, o diretor de prova ou seus auxiliares:
 - PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos ou multa;
4. Praticar ato violento:
 - PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos ou multa;
 - Parágrafo único – Se do fato gerador resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois (2) a seis (6) eventos;
5. Praticar ato de hostilidade contra o adversário:
 - PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos ou multa;
6. Praticar vias de fato contra companheiro de equipe ou componente de equipe adversária:
 - PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos;
 - Parágrafo único – Se da infração resultar lesão corporal grave, a pena será de suspensão de trinta (30) a noventa (90) dias;
7. Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento:
 - PENA: suspensão de cento e vinte (120) a trezentos e sessenta (360) dias;
8. Participar de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento:
 - PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos;
9. Assumir atitude contrária à disciplina ou à moral desportiva, em relação a componente de sua representação, representação adversária ou de espectador:
 - PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos e multa;
10. Dar ou transmitir instruções a atletas dentro da pista ou nas linhas limítrofes, durante o evento; assumir em praças de desportos, atitude inconveniente ou contrária à

disciplina ou à moral desportiva:

- PENA: multa a ser definida pelo Júri de Prova ou suspensão de vinte (20) a sessenta (60) dias.

ART. 36 – MULTAS:

As multas terão o valor inicial de R\$1.500,00 (um mil e quinhentos reais) para primeira aplicação e em caso de reincidência o valor será o dobro da última multa aplicada.

ART. 37 – CASOS OMISSOS

Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo comissário da CBM (quando necessário) ou pelo Diretor de Prova.

ART. 38 – ALTERAÇÕES

O presente regulamento não esgota o assunto, podendo ser complementado ou retificado por meio de adendos homologados pela CBM.

Janeiro 2026

Comissão Nacional de Rally – CBM

Adilson N. Kilca

Diretor CNR