REGULAMENTO RALLY CROSS COUNTRY 2020

REGULAMENTO RALLY CROSS COUNTRY 2020

Índice

1. DEFINIÇÃO..... 1
2. INSCRIÇÕES 3
3. REGULAMENTAÇÃO 5
4. TERMINOLOGIA 12
5. CLASSES E CATEGORIAS 14
6. RELAÇÕES COM OS PILOTOS E CONCORRENTES 27
7. IDENTIFICAÇÃO 28
8. ORDEM DE LARGADA 29
9. CIRCULAÇÃO 31
10. ASSISTÊNCIA.....33
11. SEGURANÇA..... 34
12. PUBLICIDADE 36
13. CARTÃO DE ANOTAÇÃO 37
14. ZONAS DE CONTROLE..... 37
15.CONTROLES HORÁRIOS.....38
16. CONTROLE DE PASSAGEM 40
17. ESPECIAIS..... 41
18.REAGRUPAMENTO 43
19.SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES..... 43
20.PENALIZAÇÕES EM TEMPO..... 44
21. PARQUE FECHADO 48
22. VERIFICAÇÕES (VISTORIA TÉCNICA) 49
23.COBERTURA MÉDICA.....51
24.EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA 52
25.SEGURANÇA MÉDICA 52
26.RECLAMAÇÕES ERECURSOS..... 52
27.CLASSIFICAÇÃO..... 53
28. COMBUSTIVEL..... 53
29. CÓDIGO DISCIPLINAR..... 54
30. CASOS OMISSOS 55

REGULAMENTO DE RALLY CROSS COUNTRY 2020

A Confederação Brasileira de Motociclismo (CBM) é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional e em consequência, elabora o presente regulamento, vigente para o ano de 2020.

ARTIGO 01 – DEFINIÇÃO:

Art. 01.1 – RALLY CROSS COUNTRY

O Regulamento de Rally Cross Country 2020 (RRCC) é um conjunto de regras e procedimentos estabelecidos pela Confederação Brasileira de Motociclismo (CBM), de acordo com os códigos e regulamentos da Federação Internacional de Motociclismo (FIM), e que rege todas as manifestações desportivas de Rally Cross Country dentro do território nacional.

O **Rally Cross Country** é uma prova esportiva disputada em terrenos variados e com percurso secreto,com objetivo de colocar em mérito a habilidade e a resistência dos pilotos bem como a resistência das máquinas.

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 e/ou trilhas off road.

Art. 01.2 – CALENDÁRIO PREVISTO PARA O RALLY CROSS COUNTRY 2020:

Data	Prova	UF	Etapas
	Rally RN 1500	**RN**	
	Rally de São Paulo	**SP**	
	Rally Jalapão	**TO**	
	Rally dos Sertões	**SP a CE**	
	Rally Caminho das Neve	**SC**	
	Rally Rio de janeiro	**RJ**	
	Rally Rota Sul	**RS**	

A temporada 2020 do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country só terá validade se forem realizadas no mínimo 03 (três) provas com o mínimo de 7 (sete) etapas completas.

A temporada 2020 do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country será disputada por pilotos e navegadores individualmente, respeitadas suas categorias.

Art. 01.3 – A PROVA

- Uma prova de Rally Cross Country é **composta de Etapas e deverá ser disputada em no mínimo dois dias de provas.**
- O organizador deverá obter alvará das Federações Estaduais **dos estados que serão atravessados.**
- **Etapa** é o conjunto de trechos de uma prova de Rally formado por 1 (uma) ou mais Especiais e 1 (um) ou mais Deslocamentos, 1 (uma) Etapa deve corresponder a 1 (um) dia de prova.
- **Especial** é o trecho cronometrado da prova de Rally, devidamente indicado pelo organizador com este título ("Especial" ou "Prova Especial"), a ser cumprido no menor tempo possível e cujo resultado e tempo são válidos para classificação.
- **A distância total percorrida contra o cronometro em especiais numa prova, não deve ser inferior a 100 km.**
- **As especiais devem ter o mínimo possível, de trechos repetidos durante a prova.**
- **Deslocamento** é o trecho da prova de Rally que interliga as especiais entre si ou entre os Controles Horários (CH's) de partida e chegada das etapas, devidamente indicado pelo organizador com este título ("Deslocamento"), a ser cumprido dentro de tempo máximo previamente determinado pelo organizador. O tempo do Deslocamento não é válido para classificação, maseventuais penalidades incorridas em seu trecho e o **não cumprimento** dele, serão válidas para classificação.
- Para chegar ao fim de cada etapa, será obrigatório o uso de um suporte para planilha (Road Book), e um hodômetro (marcador de distância)**e/ou um roadbook digital (tablet ou aparelho de telefonia celular) desde que não proibido pelo RPP.** O itinerário poderá transpor o território de um ou mais estados ou países.
- Para cada etapa do rally, os competidores receberão uma planilha (mapa) com a sinalização de referências ou pontos de GPS que indiquem o caminho que deverá ser seguido.
- O comprimento máximo das especiais recomendado é de 600 km para cada dia de prova.
- A quilometragem das etapas diárias deverá estar adaptada às dificuldades do traçado de forma que os concorrentes possam chegar de dia, dentro das condições normais da prova. As etapas com mais de 600 km, poderão ser autorizadas se os pedidos estiverem justificados e com as medidas de segurança apropriadas.
- Caso haja etapas com largada noturna, as mesmas devem estar informadas no Regulamento Particular ou Briefing.

01.3.1.Um sistema de GPS oficial, com transmissão de dados deverá obrigatoriamente ser utilizado para controle de velocidade, zona de radar, controle de passagem e confirmação de roteiro conforme descrito no regulamento particular da prova.

01.3.2.Um máximo de 3 (três) etapas "Maratona" não consecutivas poderão ser autorizadas por prova. As etapas "Maratona" são etapas com assistência limitada ao fim

do dia. Para a realização de uma etapa “Maratona” a organização deverá providenciar um local fechado para manutenção e guarda dos veículos, com controle de acesso.

01.3.3.A cada etapa, um repouso de seis horas no mínimo é obrigatório. Uma jornada de repouso mínimo é obrigatória após dez etapas ou 6.000 km de prova. Durante essas dez etapas poderá o diretor de prova, com concordância do médico responsável, permitir ao piloto largar, apenas 1 (uma) vez, sem prova do descanso. Neste caso, o piloto deve comparecer uma hora antes do horário de largada da etapa.

ARTIGO 02 – INSCRIÇÕES:

A inscrição será feita conforme determina o dispositivo do Código Esportivo da CBM.

Em todas as provas o campeonato, serão admitidos a participar: motos, quadriciclos e UTVs(SSVs), desde que em conformidade com as normas impostas por este regulamento. É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

Todas as provas deste campeonato serão organizadas sob a chancela da CBM e deverão obedecer a este regulamento naquilo que for aplicável.

As inscrições deverão ser feitas isoladamente a cada prova. Sempre serão feitas pela Internet no site oficial do evento ou de forma determinada previamente pelo promotor do mesmo através do Regulamento Particular de Prova (RPP).

Todos os concorrentes que desejam participar de uma prova devem encaminhar a Secretaria da Prova uma ficha de inscrição preenchida corretamente e acompanhada do valor da inscrição e documentação exigida dentro do prazo estabelecido no regulamento particular da mesma.

Somente até o momento das verificações, o concorrente poderá substituir livremente o veículo inscrito.

Durante a vistoria técnica, um veículo que não corresponda ao veículo inscrito poderá sob proposta dos comissários técnicos, ser remanejado a outra classe, desde que aprovado pelo Júri da prova.

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

O valor da inscrição deverá ser reembolsado nos casos de recusa da inscrição ou não realização da prova, de acordo com o previsto no RPP.

Até mesmo no caso de desistência no último minuto, o piloto inscrito só terá direito ao reembolso, parcial ou total das taxas de inscrição pagas, de acordo com o previsto no RPP.

Art. 02.1 – PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO:

- **Para participar no Campeonato Brasileiro será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro/Rally e UTVs de fabrica, vendidos no mercado Brasileiro. Caso participe com motos ou UTVs não próprias para o Enduro/Rally, a mesma deverá estar de acordo com este regulamento.**
- **De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de menores de idade nas provas do Campeonato Brasileiro como piloto. Para navegador, a idade mínima é de 16 anos, completos na data da prova.**

- **O piloto e ou navegador, deve obrigatoriamente ser portador de uma licença esportiva emitida pela CBM com validade para o ano vigente,e estar de acordo com as normas das entidades envolvidas na prova.**
- **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).**

- **Um capacete é feito para fornecer proteção. Um capacete não é uma plataforma para anexar objetos estranhos. Câmeras ou outros acessórios NÃO são permitidos nem devem ser preso ao capacete do motociclista.**
- **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.**
- **O participante deverá possuir seguro saúde e/ou plano de saúde com a mais ampla cobertura para acidentes pessoais, inclusive os advindos de atividades esportivas, sem restrições de qualquer natureza, sendo 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.**
- **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.**
- **A confirmação da inscrição somente será concluída após os procedimentos da secretaria de prova e a entrega do numeral do veículo, conforme regulamento particular de prova.**
- ***Filiação e Participação de Pilotos Estrangeiros à CBM, marcando pontos no Campeonato Brasileiro**:*

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 técnica e equipamentos (motocicletas e peças).

- **É possível a participação de pilotos estrangeiros como convidados em provas do campeonato, porém não marcarão pontos e deverão apresentar a autorização e a licença de piloto da federação de origem e autorização da CBM.**

ARTIGO 03 – REGULAMENTAÇÃO:

O Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country é disputado em conformidade com:

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

O Diretor de Prova (licenciado pela CBM) está encarregado da aplicação dos regulamentos durante o decorrer da prova, e poderá consultar o Júri, constituído por Comissários Desportivos em conformidade com o Código Esportivo da CBM caso haja necessidade. Dentro das provas comportando mais de 100 pilotosé obrigatória a presença de um Diretor de Prova adjunto, titular de uma licença CBM válida.

Todas as eventuais modificações e disposições suplementares serão feitas através de adendos, datados, numerados e assinados pela organização e diretor de prova. Estes adendos farão parte integrante do regulamento e serão afixados no quadro oficial de informativos do evento. Eles serão também comunicados dentro dos prazos e o mais breve possível, diretamente às equipes.

Nas provas deverão estar presentes **um comissário técnico e dois comissários desportivos** que deverão acompanhar toda a prova da melhor forma possível. Um dos comissários desportivos da CBM será o presidente do colégio de comissariado da prova, e o comissário técnico será responsável pelas vistorias técnicas nas motocicletas.

Toda reclamação sobre a aplicação deste regulamento, do regulamento particular de prova, adendos e demais atos da direção de prova e seus representantes deve ser encaminhada por escrito ao júri da prova através do diretor de prova conforme este regulamento.

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 quando houver necessidade, e deverão ser pagos na semana que antecede o evento.

O ALVARÁ do evento engloba a taxa da CBM e os Caches dos oficiais que trabalharão na prova.

Os oficiais que constituem os quadros desportivos e técnicos da manifestação deverão ser titulares de uma licença CBM/FIM, obtida sob avaliação pós seminário oficial sobre Rally / Baja.

O alvará da CBM não poderá ser concedido ao organizador se o mesmo não tiver requisitado a inscrição da prova no calendário geral.

A Comissão de Rally da CBM examinará, a cada ano, os pedidos de inscrição para o calendário do RALLY CROSS COUNTRY, que deverão ser protocolados até 30 de agosto do ano precedente pelas Federações interessadas.

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

Uma prova não poderá estar inscrita se um intervalo de 15 dias não existir entre ela e o final da prova que a precede ou segue.

Art. 03.1 – REGULAMENTO PARTICULAR (RPP).

Todas as provas deverão ter um regulamento particular, com informações características de cada etapa**. O regulamento particular deverá ser publicado com um mínimo de 30 dias de antecedência em relação a data de início da prova.**

Deverão constar no regulamento Particular da prova:

1)Especificar claramente quem são os promotores do evento.

2)Especificar claramente quem são as autoridades: Membros do Júri, Diretor de Prova, Comissários Desportivos e Técnicos, Responsável pelo Percurso, conferente de planilha, Diretor Médico, Responsável pela Secretaria de Prova, Diretores Adjuntos (se houver), e outras autoridades.

3) Programação completa do evento, com horários e locais com respectivas coordenadas geográficas (way points).

4) Inscrições: deverão ser informados prazos, valores e datas limites. Em caso de cancelamento/anulação ou atraso na realização do evento, qual serão os procedimentos da organização.

5) Descrição detalhada dos meios de segurança durante a prova, equipe médica e de resgate e o chefe responsável.

6) nome do **Médico Responsável** do evento.

7) Projeto e procedimentos para resgates na prova.

8) Detalhes da Equipe médica e de resgate da prova, equipamentos e veículos para o resgate.

9) Detalhes do **seguro de responsabilidade civil contra terceiros,** conforme legislação em vigor, o qual deverá estar regularizado **oito** dias antes da prova.

10) Itens obrigatórios na vistoria Técnica e administrativa como documentos obrigatórios e itens obrigatórios (GPS / Rádio, etc.).

11) Classes / Categorias concorrentes no evento, devendo estar claro quais serão as classes e como serão disputadas.

12) Zonas de Radar, qual o critério será utilizado (way points, placas, etc.).

13)Programação e Largada Promocional, Prólogo, SuperPrime, 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.

14) Ordem de Largada para as especiais, poderá ser diferente do presente regulamento desde que informado no regulamento particular.

15)Adesivagem do veículo e/ou Jaleco – deverá constar no regulamento particular, um modelo (layout) de adesivagem.

16) Penalizações extras – todas as penalizações possíveis de serem imputadas a um competidor e não constarem desse regulamento deve estar claro no regulamento particular.

17) Regras Gerais, outras considerações que o organizador achar importante, avisar os competidores.

18) 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 2020.

O organizador deverá obter todas as autorizações de proprietários, prefeituras, governo e entidades que se façam necessário 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 respeitadas de acordo com o código ambiental e exigências das autoridades locais.

O organizador deverá publicar a lista final de inscritos até dois dias antes da data de início da prova.

Art. 03.2 – CAMPEONATO BRASILEIRO:

O Campeonato Brasileiro será constituído de um mínimo de três e um máximo de oito provas, totalizando o máximo de até 25 etapas.

Os percursos deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito. É proibido qualquer trecho em sentido contrário.

A prova especial será considerada válida se for cumprido o percurso no mínimo até o primeiro posto de controle de passagem (CP) e respeitada a quilometragem mínima de100km de prova especial. Este posto de controle de passagem deverá estar posicionado entre 20% e 30% da prova especial.

As Especiais (PEs ou SSs), provas de classificação, deverão ser realizadas em roteiros fechados ao trânsito normal, devendo este fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública.

Toda a prova deverá ter um "piloto zero", que percorrera 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.

Os organizadores devem providenciar também médicos, ambulâncias, bombeiros e veículos de resgate para atenderem aos eventuais acidentes, que deverão estar posicionados na largada de cada especial, e sem custo adicional para o concorrente.

Na medida do possível será exigido no mínimo um helicóptero para resgate.

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 (cartão de controle) dos concorrentes e aumentando-se o intervalo dado aos concorrentes entre sua chegada e sua partida (neutralizado). O atraso de uma etapa incrementa automaticamente (com o tempo de atraso) os horários máximos de chegada da etapa, largada e chegada de todas provas especiais sucessivas daquele dia.

Os atrasos de largada não poderão exceder o tempo de **1 hora** após o previsto, sendo passível de cancelamento de etapa, conforme posicionamento do diretor de prova e membros do júri da prova.

Art. 03.3 – PONTUAÇÃO

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

01º lugar	25 pontos	11º lugar	10 pontos
02º lugar	22 pontos	12º lugar	09 pontos
03º lugar	20 pontos	13º lugar	08 pontos
04º lugar	18 pontos	14º lugar	07 pontos
05º lugar	16 pontos	15º lugar	06 pontos
06º lugar	15 pontos	16º lugar	05 pontos
07º lugar	14 pontos	17º lugar	04 pontos

08º lugar	13 pontos	18º lugar	03 pontos
09º lugar	12 pontos	19º lugar	02 pontos
10º lugar	11 pontos	20º lugar	01pontos

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

Será atribuído 1(um) ponto ao piloto que efetuar o procedimento de largada, em cada etapa do campeonato 2020 independente sepontuar ou não na etapa, e será somado ao total de pontos obtidos no ano. Para a última prova serão atribuído 3 (tres) pontos por etapa.

Somente pilotos que terminem o evento ou passem por um mínimo de 50% dos controles de roteiro podem figurar nos resultados como classificados.

Solenidade de premiação do evento.

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

Art. 03.4 – CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO

O número de pontos obtidos em cada etapa deverá ser atribuído conforme tabela acima, e poderá ser utilizada no descarte (N-) na somatória final. Este resultado independe da participação no evento em questão.

A pontuação final do campeonato corresponde aos pontos da classificação obtida em cada etapa, e para efeitos de pontuação final do Campeonato haverá o descarte dos dois piores resultados (N-2) desde que aconteçam mais de 10 etapas considerando-se duas etapas de descarte .Caso sejam válidas de 8 (oito) a 10 (dez) etapas durante o campeonato, o critério adotado será o de (N-1), considerando-se então, apenas um descarte. Caso sejam válidas 7 (sete) ou menos provas para o Campeonato, não haverá descarte

Serão declarados vencedores dentro das respectivas classes, os pilotos que obtiverem o maior número de pontos durante o campeonato, obedecendo a regra acima.

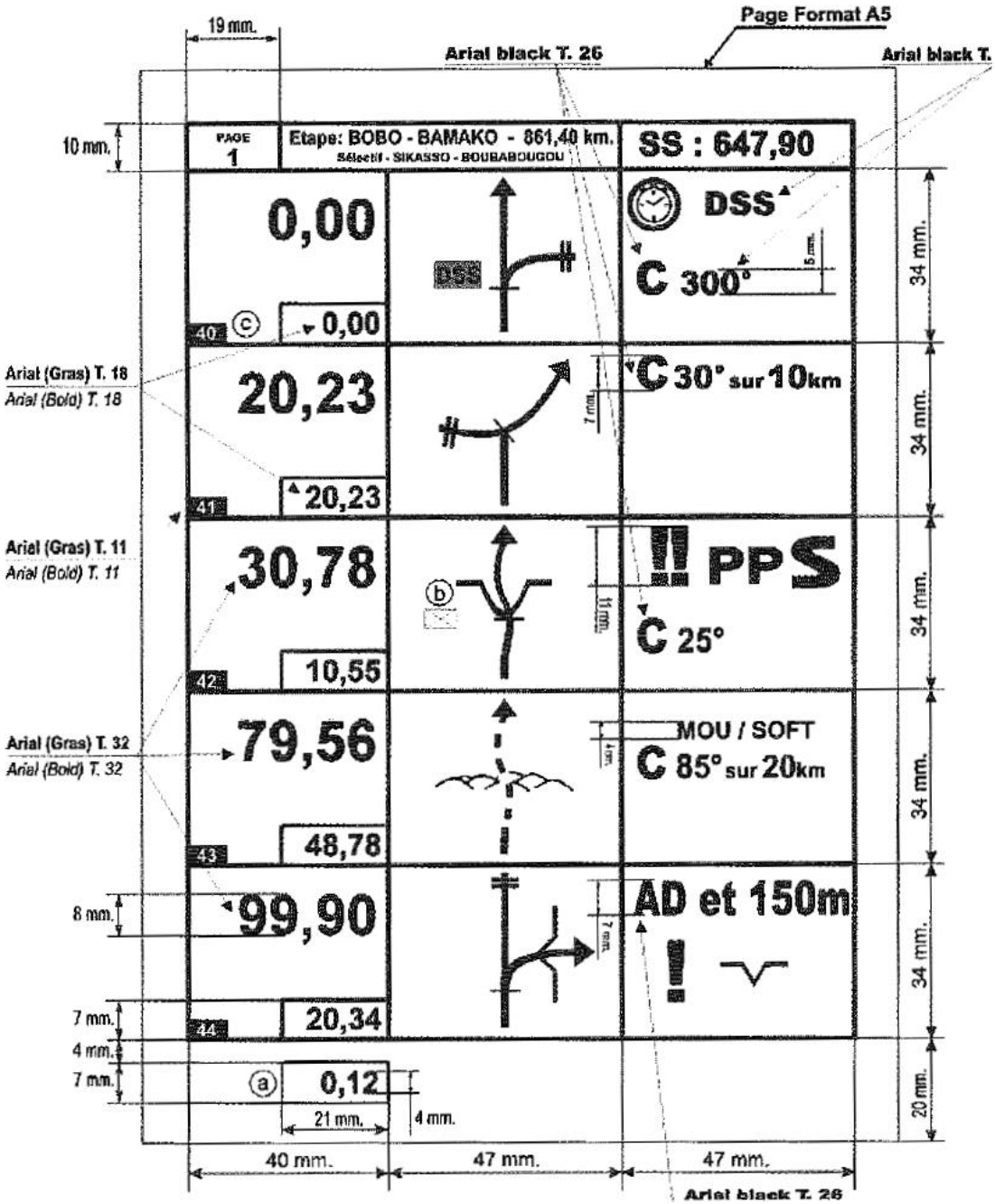
Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato, os resultados serão definidos a favor do piloto e/ou navegador que houver obtido nas etapas o maior número de pontos, excluindo-se os critérios de descarte. Em se persistindo o empate, a favor do piloto e/ou navegador que houver obtido nas etapas maior número de vitórias, maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente. Caso ainda persistir o empate valerá o melhor resultado na última prova em que no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

Art. 03.5 – PLANILHA DE PROVA

A elaboração da planilha da prova deverá obedecer às seguintes orientações:

- Evitar o uso de gírias;
- Fazer revisão ortográfica de todos os textos;
- Conter uma legenda (símbolos e abreviações) padronizada;
- Limitar ao máximo a utilização de abreviações;

- Limitar o uso de mudanças de roteiro de difícil visualização;
- Medição das distâncias com hodômetro eletrônico e não com GPS;
- Utilizar endereços e azimutes de GPS apenas para way points e para indicar o rumo a ser tomado;
- Definir sempre tempos máximos de cada prova especial na planilha.
- **Ter no mínimo 12 cm de largura e com os desenhos e texto bem visíveis, conforme modelo abaixo:**



ARTIGO. 04 – TERMINOLOGIA:

ETAPA = Cada um dos estágios ou dia do (Rally / Baja) separados por uma parada de descanso;

ETAPA MARATONA= Estágio com assistência limitada ao fim do dia em um acampamento somente para o Rally.

DESLOCAMENTO = trecho de ligação, setor do roteiro compreendido entre dois controles horários sucessivos;

ESPECIAL = Prova de velocidade contra o relógio, o trecho cronometrado da prova;

TEMPOS IDEAIS = Cada deslocamento deverá ter um tempo ideal determinado pela organização da prova, o qual deverá ser respeitado pelos pilotos. Toda ultrapassagem deste tempo ideal acarretará uma penalização ao piloto;

TEMPOS MÁXIMOS PERMITIDOS =Tempo adicional ao tempo ideal dado para cada trecho de ligação, o qual se ultrapassado resultará na aplicação de uma penalidade fixa. Neste momento o Controle Horário será considerado fechado para o piloto em questão;

TEMPO REAL = O tempo realmente usado para o percurso de uma especial;

PD- PENALIZAÇÃO DESPORTIVA = É uma penalização de um tempo fixo a ser somada a outras penalizações já ocorridas pelo piloto

PENALIDADE FIXA = Uma penalidade em tempo a ser acrescida às *penalidades* por acaso já incursas pelos pilotos em casos precisos e especificados no regulamento particular;

PRÓLOGO = Prova de velocidade com intuito de determinar a ordem de largada de uma etapa ou dia do rally;

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;

NEUTRALIZADO = Tempo durante o qual as equipes são paradas pela direção de prova por qualquer razão;

PARQUE FECHADO = Zona em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida, salvo em casos expressamente previstos pelo Regulamento Particular;

ADENDO = Boletim oficial datado e numerado. Os adendos passam a fazer parte do regulamento particular da prova e serão 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/ou 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 da prova;

CARTÃO DE CONTROLE= Ficha na qual serão feitas as anotações dos diferentes controles previstos no percurso;

CH = Controle Horário;

CP = Controle de Passagem;

CHP = Controle de Horário de Partida;

CPN = Controle de Passagem de Navegação somente para Rally;

IZVC = Início de Zona de Velocidade Controlada (Início Zona de Radar);

FZVC = Final de Zona de Velocidade Controlada (Fim Zona de Radar)

DESCLASSIFICAÇÃO DA PROVA = Pena de exclusão decidida pelo Júri em caso de infração importante prevista ou não no Regulamento Esportivo.

***FORFETE* = penalidade de tempo atribuída, equivalente ao tempo máximo da especial, determinado pela organização da prova, aplicada aos competidores que não cumprirem por meios próprios o trajeto de cada prova dentro do tempo máximo estipulado**.

Obs: O piloto que completar uma especial acima do tempo estipulado da prova ou não completar quaisquer das especiais programadas, terá o direito de “forfetar”. A ele será atribuído o tempo máximo de cada especial, que será definido pela direção de prova, e constará no regulamento particular, acrescido de penalização fixa em tempo, determinada por este regulamento. Caso não esteja pré-definido, o tempo de Forfete será usado 2 (duas) vezes o PIOR tempo da especial.

ARTIGO. 05 – CLASSES E CATEGORIAS:

O Rally é aberto a Motos, Quadriciclos e UTVs (SSVs) apropriadas para a pratica do esporte. Estes deverão responder a normas de segurança impostas pela Convenção Internacional, sobre circulação rodoviária e quaisquer normas de segurança impostas pelo regulamento da CBM e pelos países dentro dos quais se desenrole a prova.

A categoria motos serão classificadas em:

RALLY MOTO 1 (antiga Super Production)

RALLY MOTO 2 (antiga Production Aberta)

RALLY MOTO 3 (antiga Marathon) até 450cc - Pilotos "estreantes" conforme requisitos abaixo (*). Categoria de acesso a modalidade.

RALLY MOTO Over 45 – livre para pilotos com idade de 45 anos ou mais completados até o dia da prova.

RALLY MOTO BRASIL - motocicletas de trail e enduro, de até 300cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre.

QDA = Quadriciclos - motorização livre e tração 4x2 e tração 4x4

GERAL RALLY- inclui todos os inscritos na prova.

A categoria UTVs serão classificadas em:

RALLY UTV 1(antiga PRÓ ELITE)

RALLY UTV 2 (antiga PRÓ)

RALLY UTV 3 (ANTIGA SUPER PRODUCTION)

RALLY UTV OVER 45- Para pilotos com 45 anos ou mais completados até o dia da prova.

RALLY UTV OVER PRÓ – pilotos com 45 anos ou mais, com títulos nacionais .

NAVEGADOR UTV – campeonato para os navegadores de utvs, por categoria;

MOTOS:

Art. 05.1 – RALLY MOTO 1 (SuperProduction – SPD)

Motocicletas e Protótipos com motorização a partir de 250cc até 1300cc com preparação livre.

A preparação de toda motocicleta é livre;. Será marcado apenas um chassi durante todo o Rally, 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.

Pilotos campeões na geral entre as motos deverão participar na categoria Rally moto 1.

Art. 05.2 –RALLY MOTO 2 (Production Aberta – PDA)

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, para-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 116dB; preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; transmissão secundaria 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 original e um reserva poderá ser utilizado durante todo o Rally, o qual será lacrado ou marcado durante a vistoria técnica pela organização. Substituição de peças internas do motor é permitida. A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada

Art. 05.3 –RALLY MOTO 3 (Marathon – MAR)

Motocicletas com motorização 2T até 350cc ou motorização 4T até 450cc e motocicletas off road produzidas no Brasil de até 700cc.

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, para-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 116dB; preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; transmissão secundaria 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 original e um reserva poderá ser utilizado durante todo o Rally, 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.

Esta é a categoria de acesso a modalidade destinada a pilotos iniciantes. 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 de 2010 a 2019em todas as categorias exceto Brasil e Marathom citados abaixo;;

- Foram campeões ou vice-campeões brasileiros entre 2010 a 2019 nas modalidades Rally CC, Baja, Enduro FIM, Cross Country, em qualquer categoria;

- Foram campeões ou vice-campeões brasileiros de Enduro de Regularidade na categoria Masters de 2010 a 2019;

- Que tenham histórico de experiência e destaque em outras modalidades do motociclismo.

Exceto os da Categoria RALLY MOTO 3(Marathon) onde esta regra se aplicará ao campeão e vice-campeão, e a todos competidores da categoria RALLY MOTO Brasil.

Art. 05.4 – RALLY MOTO Over 45

Essa categoria será constituída pelos pilotos com idade de 45 anos ou mais completos até o dia da prova, com motocicletas de fabricação nacional ou importadas com as características técnicas da categoria RALLY MOTO 1 .

Art. 05.5 - RALLY MOTO BRASIL –

Motocicletas de trail e enduro, de até 300cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre.

Poderão participar exclusivamente motocicletas de fabricação nacional, street ou trail, de até 300cc. 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; intercambio e preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; desde que nacional; transmissão secundaria 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.

Art. 05.6 – – Quadriciclos:

Quadriciclos com motorização até 1300cc com preparação livre com tração 4x2 ou 4x4, e características técnicas iguais a SuperProduction.

Art. 05.7 – GERAL RALLY

Categoria constituída por todos os pilotos inscritos na prova, independentemente do tipo de veículo utilizado.

Art. 05.8 – MUDANÇAS DE MOTOR

-Motor reserva (válido para todas as categorias)

O piloto poderá vistoriar 01 (um) motor reserva para provas, 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.

O cárter do motor original ou o reserva, será marcado e deve permanecer o mesmo, podendo ser trocado as demais peças.

Para cada troca de motor será aplicado uma penalidade de tempo como segue:

1ª mudança- 15' minutos de penal

2ª mudança- 45' minutos de penal

3ª e seguintes alterações- 120' minutos de penal.

O motor reserva deve manter as especificações idênticas ao inspecionadasna vistoria técnica.

Cada intervenção na "parte de baixo", interior do cárter será considerada uma troca de motor. Reparações na "parte de cima" do motor, (cilindro + cabeçote) estão livres durante o evento.

O número do motor deverá estar visível.

A mudança de motor deverá ser comunicada ao Diretor de Prova ou Comissário Técnico CBM, o mais tardar, uma hora antes de largar o primeiro moto no dia, sob pena de penalidade de 15 minutos.

Na medição de cilindrada admite-se a tolerância máxima de 0,5mm no diâmetro devido à retificação de fábrica.

OBS: Qualquer dúvida quanto à classe a que deva pertencer um concorrente será avaliada e decidida pelo Júri da prova.

A mudança de classe durante a prova pode ser feita unicamente após autorização do Júri e o piloto será sempre penalizado em 30 minutos.

Art. 05.10– <u>CATEGORIA UTV (SSVs)</u>

A categoria UTVs (SSVs) serão classificadas em:

- **RALLY UTV 1(antiga PRÓ ELITE)**
- **RALLY UTV 2 (antiga PRÓ)**
- **RALLY UTV 3 (ANTIGA SUPER PRODUCTION)**
- **RALLY UTV OVER 45- Para pilotos com 45 anos ou mais completados até o dia da prova.**
- **RALLY UTV OVER PRÓ – pilotos com 45 anos ou mais , com títulos brasileiros ,**
- **NAVEGADOR UTV – campeonato para os navegadores de utvs, que serão classificados por categoria que competirem.**

UTV (SSV)- é um veículo de todo-o-terreno com quatro pneus, tendo uma roda em cada extremidade diagonal, consistido numa unidade integral completa com lugares para um ou dois pilotos sentados, dirigido por um volante. Deve ser tripulado por um piloto e copiloto (navegador).

Art. 05.10.1-Características técnicas gerais da categoria UTV(SSV):

1. Obrigatório o uso de redes laterais protetoras, nas duas portas, travadas nas 4 faces, fechando totalmente o vão das portas.
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.
3. Obrigatório a existência de cintos de segurança de quatro pontos fixos a estrutura do veículo, sendo altamente recomendado o uso de cinto de 5 ou 6 pontos. Os cintos devem ser ou ter sido homologados. No caso destes últimos devem estar em excelente estado de uso e conservação.
4. O UTV deverá estar munido permanentemente de uma ferramenta corta cintos para emergência, no seu interior e de fácil acesso aos seus tripulantes,acessível ao piloto e/ou navegador sentados e em posição de corrida (com cintos colocados).
5. É proibido fixar os cintos de segurança aos bancos ou aos seus suportes. Os cintos abdominais e entre pernas, não devem passar por cima dos lados do banco mas através dele.
6. Devem ter instalado um dispositivo de corta-corrente (chave geral), com sinalização adequada (claramente indicado por um relâmpago num triângulo azul), capaz de fazer parar o motor do veículo em qualquer situação, quer pelo piloto (enquanto tem os cintos apertados no interior) ou outras pessoas no exterior. O corta-corrente geral deve cortar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador, ou dínamo, luzes, buzina, ignição, sinais eléctricos, etc.) e deve igualmente parar o motor. Os corta-correntes exteriores devem ser protegidos por material flexível (fixado no sentido do acionamento) que proteja o mesmo de contato com elementos exteriores (pedras, galhos, etc.) que o possam o ativar sem necessidade.
7. É obrigatório a existência de no mínimo um extintor de 2,0kg ou mais no interior do veículo e de fácil acesso.
8. Os concorrentes deste tipo de veículo devem estar protegidos por capacete fechado, óculos (no caso de capacetes abertos e/ou de motocross), luvas e indumentária.
9. O piloto e navegador da categoria UTV, deverão portar o macacão e luvas de material Anti-chamas homologados para competição.
10. A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento. A distância mínima entre o capacete do piloto e a estrutura/armação de segurança no teto deve ser de 5 cm.
11. Obrigatório portar um sinalizador de acidente (bandeira amarela).
12. Obrigatório portas (alumínio ou plástico) ou similar fechado desde que proteja a área das mesmas nas laterais do UTV.

13. Pneus livres.
14. Um espelho retrovisor no mínimo.
15. Poderá ser obrigatório o uso de sistema de alerta para ultrapassagem, que será definido no regulamento particular da prova.
16. Cinta de Reboque com mosquetões.
17. Buzina, auditiva.
18. Rádio VHF – Será obrigatória a instalação em cada veículo inscrito nas provas, de um rádio base tipo VHF, 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. Este deve estar ligado diretamente na bateria do veículo e em operação durante a competição operado pelo menos por um dos tripulantes.

    Não serão mais aceitos rádios portáteis ou de mão.
19. Tanque de combustível original e/ou homologado pelo departamento técnico da CNR-CBM.
20. Filtro de ar livre.
21. Escapamento livre.
22. Eletrônica livre, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo.
23. Freios conforme categoria.
24. Rodas livres, tamanho máximo até 15 polegadas.
25. Correia do CVT livre.
26. Barra de direção e barra de convergência traseira, livres.
27. **Radiador de óleo livre a utilização**.
28. Obrigatório o reforço na estrutura tubular do veículo, conforme anexo e homologado pelo departamento técnico da CNR- CBM que será detalhado e publicado em adendo anexo.
29. Motor conforme a categoria do veículo.
30. Cambio conforme a categoria do veículo.
31. **Uma lanterna visível, fixada na parte superior traseira do veiculo para que possa .ser mais visível em situação de poeira e escuro.**
32. **Um protetor de chapa metálica deve ser colocado no piso dianteiro logo atrás das rodas dianteiras , para proteger o piloto (chapão)**
33. **Um local apropriado para a colocação dos adesivos com os número fornecido pela organização,os "number plate" no total de 3 locais , sendo 2 nas laterais traseira do veículo, um a cada lado, acima das rodas traseiras, e um frontal no canto direito , frente ao lugar do co-piloto, na região junto ao capo dianteiro;**
34. Entende-se por original somente as peças dos modelos específicos, conforme Nota Fiscal de fábrica. Assim cada piloto deverá acompanhar com a Nota Fiscal para ter certeza que vieram no modelo especifico.

Art. 05.10.2 –COPILOTO (Navegador).

O copiloto é obrigatório nas categorias UTVs, e este deverá ser portador de uma licença da CBM 2020 e ter idade superior de 16 anos. E contará pontos POR CATEGORIA para no final do ano contemplar o NAVEGADOR Campeão e Vice-campeão de 2020 da categoria;

Art. 05.10.3<u>Categoria RALLY UTV 3 (antiga SUPER PRODUCTION):</u>

- **Considerada a categoria de acesso a modalidade,**
- ***Fica interdita a participação na "Classe RALLY UTV 3" aos pilotos: Que tenham ficado classificados nos três primeiros lugares de qualquer categoria PRÓ e SUPER PRODUCTION do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country ou Rally Baja nos anos anteriores (2014 a 2019).***
- **Motor original livre de preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc);**
- **Turbo ou aspirado**
- **Caixa de cambio original do modelo**
- **Refrigeração de motor livre**
- **Refrigeração de CVT livre**
- **Chassis com base no original, permitidos reforços;**
- **Braços e barras de suspensão dianteiros e traseiros ORIGINAIS , PERMITIDO REFORÇO, respeitando o limite máximo da largura.**
- **Amortecedores ORIGINAIS PERMITINDO RETRABALHO INTERNO,**
- **Pontos de fixação de motor e suspensão livres.**
- **Bitola máxima de eixo de 2000 mm;**
- **Tamanho máximo de aro permitido 15”**
- **Escapamento livre**
- **Sistema de freio e discos original do modelo, pastilhas livres.**
- **Filtro de ar livre**
- **Eletrônica original do modelo, permitido reprogamação.**

Os pilotos campeões e vice-campeões da categoria deverão trocar de categoria o ano seguinte.

Art. 05.10.4–Categoria RALLY UTV 2 (antiga PRÓ)

- **Destinada a pilotos PRÓ, UTV´s originais de fabrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre .**
- **Motor com livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1299cc); podendo ser substituído, desde que derivado de motocicleta e deve manter a caixa de transferência do modelo original do utv, com devida procedência comprovada, apresentando a nota fiscal, contendo os dados e numeração;**
- **Permitido adição de carga no turbo;**
- **Refrigeração de motor livre**
- **Refrigeração de CVT livre**
- **Chassis livre, permitidos reforços;**
- **Pontos de fixação de motor e suspensão livres;**
- **Bitola máxima de eixo de 2000mm;**
- **Tamanho máximo de aro permitido 15”**
- **Escapamento livre**
- **Filtro de ar livre**
- **Eletrônica livre**
- **Podendo aceitar UTVs lançados pela fabrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias. Engrenagens internas lvre.**

Art 05.10.5CATEGORIA RALLY UTV 1 (antiga PRÓ ELITE)

<u>categoria principal ,</u> destinada a pilotos e veículos pró, com resultados em anos anteriores de campeões e vice campeões na geral de UTVs, assim como com outros títulos expressivos em competições de motociclistas e automobilística e de alto nível de competitividade e performance, avaliados pela Comissão Nacional de Rally, e veículos com preparação que não se enquadram nas categorias anteriores.

Especificações técnicas da categoria:

- **UTV´s originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre**
- **Motor livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1299cc); podendo ser substituído, desde que derivado de motocicleta e deve manter a caixa de transferência do modelo original do utv, com devida procedência comprovada, apresentando a nota fiscal, contendo os dados e numeração;**

- **Permitido adição de carga no turbo;**
- **Refrigeração de motor livre**
- **Refrigeração de CVT livre**
- **Chassis livre, permitidos reforços;**
- **Pontos de fixação de motor e suspensão livres;**
- **Bitola máxima de eixo de 2000mm;**
- **Tamanho máximo de aro permitido 15”**
- **Escapamento livre**
- **Filtro de ar livre**
- **Eletrônica livre**
- **Amortecedores livre**
- **Cambio Original do modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias, engrenagens internas livre.**

Art 05.10.6- CATEGORIA RALLY UTV 0VER 45

- **Destinada a pilotos com 45 anos ou mais completados até a data da prova**
- **Especificações técnicas da categoria igual a da UTV 2**

Art 05.10.7 – CATEGORIA RALLY UTV OVER PRÓ

- **Destinada a pilotos com 45 anos ou mais completados até o dia da prova .**
- **Pilotos com resultados em anos anteriores de campeões e vice campeões na geral e categorias de UTVs, assim como com outros títulos expressivos em competições de motociclistas e automobilística e de alto nível de competitividade e performance, avaliados pela Comissão Nacional de Rally**
- **Especificações técnicas da categoria igual a daRALLY UTV 1.**

Art. 05.10.9-CATEGORIA UTV NAVEGADOR

Categoria disputa pelosUTVs,onde os navegadores marcarão pontos para o campeonato Brasileiro, na classificação da categoria inscrito, em cada etapa, com os mesmos critérios dos pilotos, para classificar os melhores do ano de 2020 ao final do campeonato.

- **RALLY UTV Experimental.**

Poderão acontecer em caráter experimental provas permitindo a participação de 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 queiram disponibilizar a participação na prova, e que tenha um número mínimo de inscritos, conforme regulamento particular. Devem largar sempre após os inscritos no Campeonato Brasileiro de Rally.

- **Cilindrada máxima 1399cc, com motor e caixa provenientes de motocicletas, desde que comprovado sua procedência perante documentação legal.**
- **Quando a cilindrada for superior a 1050cc, o veículo deve ser de tração 4x2.**

- **Os itens de segurança devem ser os mesmos das categorias acima.**

Para a categoria ser validada para o campeonato deverá ter no mínimo 3 inscritos na primeira etapa.

Art. 05.11 -REFORÇOS NA ESTRUTURA TUBULAR DOS UTVS.

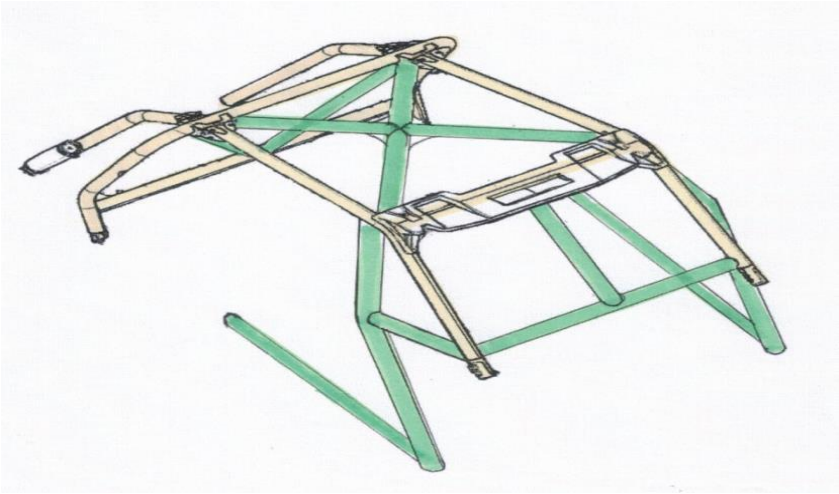
ESTRUTURA DO CHASSI / ARCO DE SEGURANÇA / GAIOLA

1. É obrigatório o reforço na estrutura tubular dos veículos em competição, a fim de fortalecer a estrutura da gaiola original, visando maior segurança aos competidores em caso de acidente.

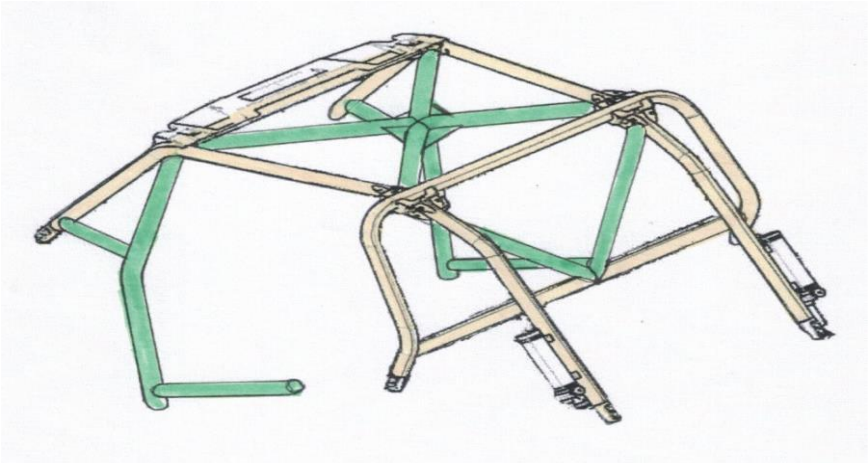
2. O material utilizado nos reforços estruturais deve ser no **mínimo** com tubos de aço carbono (aço 1020), medida 38mm x 2,5mm. Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos conforme normas internacionais de fabricação (DIN 2391).

2. 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 no material base. Ou deverão ser através de braçadeiras desde que aprovada pela vistoria técnica.

3. Os reforços 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, ACOMPANHADO DE UM PARECER TECNICO E DISCRITIVO DE UM PROFICIONAL CAPACITADO.

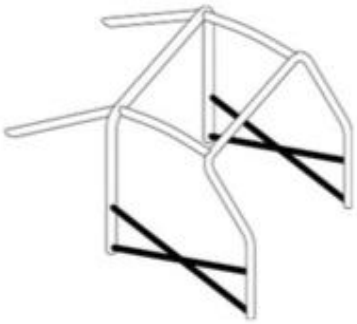


Vista Frontal da Estrutura Tubular



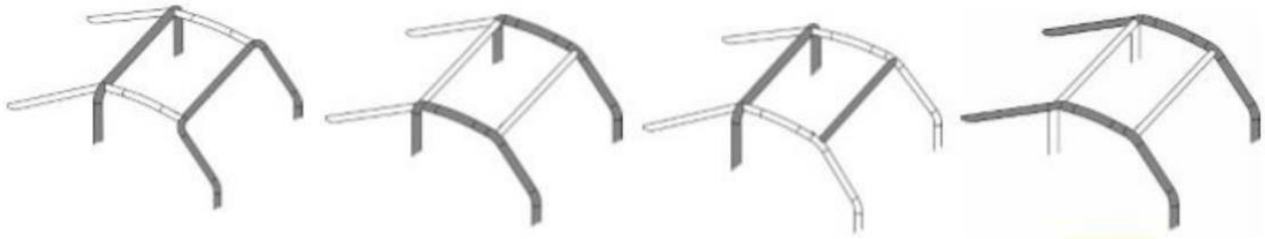
Vista Traseira da Estrutura Tubular

- Reforço lateral-abdominal:



ABAIXO, DESCRIÇÃO TÉCNICA DE CONFECÇÃO DE NOVAS GAIOLAS, QUE PODERAO SER USADAS E SUGERIDA PARA 2020, E PASSARÃO A SER OBRIGATORIOS NOS NOVOS VEICULOS EM 2021.

Todos os veículos são aconselhados a respeitar uma das seguintes estruturas principais (destacados) do arco de segurança/ gaiola para 2020,



Os tubos (destacados) da estrutura escolhida deverá ser em aço carbono 1020 sem costura, apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 50x2mm (2.0x0.083 in) ou 45x2,5mm (1.75x0.095 in), e tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).

Segunda opção de canos Cromo 4130 sem costura apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 44x1,9 mm.

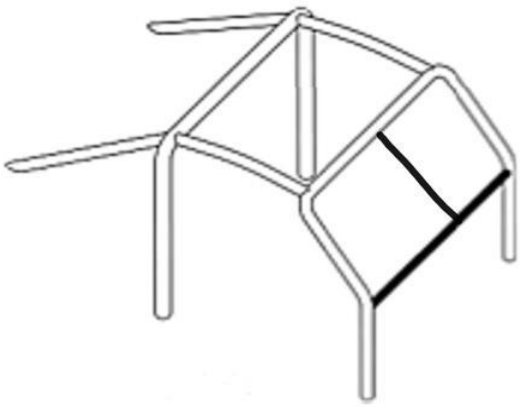
Definida a estrutura principal do arco de segurança/gaiola é aconselhado a aplicação de todos os seguintes reforços em material equivalente ao anterior, mas com dimensões mínimas de 38x2,5mm (1.5x0.095 in) ou 40x2mm (1.6x0.083 in).

Segunda opção: tubo 4130 (cromo) medida mínima 1"1/2 x 1,9mm.

- Reforços traseiros aos ocupantes:

OBS: Os reforços lateral abdominal e traseiro podem ser aparafusados com uso de luvas. Todos os demais reforços devem ser soldados conforme especificação deste regulamento.

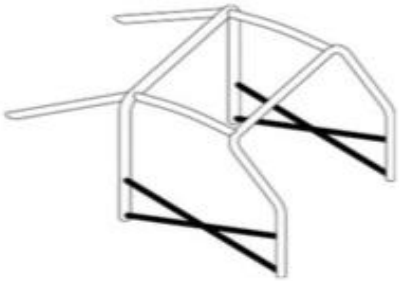
• Reforço Frontal



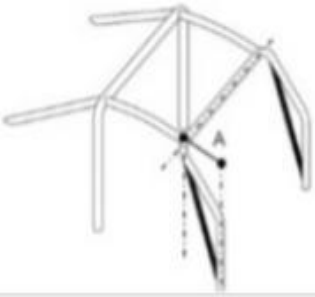
OBS: É obrigatória utilização da barra anti-intrusão na sessão frontal da gaiola.

- Reforços superiores:

- Reforço lateral-abdominal:

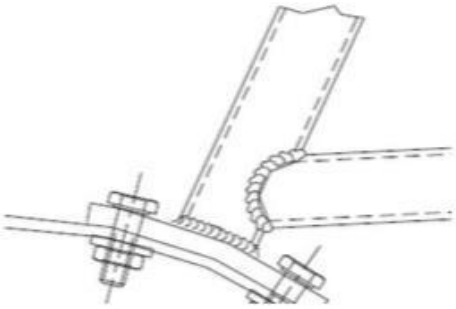


- Reforço frontal lateral superior:



A distância entre os capacetes dos pilotos e os reforços superiores do arco de segurança tem de ser no mínimo de 5 cm. A parte de cima do tejadilho tem que ser fechada (chapa, fibra ou plástico).

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 no material base.



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.

É fortemente recomendada a fabricação do arco de segurança/gaiola por um soldador qualificado/empresa certificada e responsável pela aplicação das informações acima.

Art. 05.12–Procedimento de ultrapassagens

05.12.1.O procedimento para aproximação deve se dar quando o piloto avistar o competidor a frente, em uma distância de aproximadamente **200 a 300 metros.**

O competidor que deseja fazer a ultrapassagem deve chamar pelo rádio fornecendo a km em que se encontra e solicitar ao competidor a frente que facilite a ultrapassagem, usando de boa educação e com palavras objetivas, e 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.

O competidor quando alcançado deve facilitar a ultrapassagem com segurança, **parando seu veículo em local seguro, afim de permitir esta ultrapassagem**.

Não serão aceitas atitudes como toque no veículo da frente (totós), que poderão ser interpretadas pelo diretor e júri da prova como passiveis de penalidades em tempo, que poderão chegar até a desclassificação do competidor.

05.12.2.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 **3km**, receberá uma penalidade de tempo de no mínimo 10 minutos**para a primeira ocorrência deste tipo de penalização**, a ser definido pelo júri, podendo ainda sofrer outras penalidades que poderá a chegar até a desclassificação do competidor na etapa, em caso de **reincidência**.

Recomendamos 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, 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.

OUTRAS REGRAS E ESPECIFICAÇÕES REFERENTES A ESTA CATEGORIA SERÃO PUBLICADAS EM ADENDOS A ESTE REGULAMENTO, CONFORME A CNR-CBM ACHAR NECESSÁRIO.

Art. 05.13–SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO

As motocicletas, Quadris e UTVs deverão estar equipados com sistema de iluminação adequado durante todo o Rally e que deverão funcionar do início até o fim de cada prova.

O sistema de iluminação deverá funcionar através da geração de energia pelo próprio veículo.

Uma lanterna de luz, deve ser fixada na parte superior traseira, para facilitar a visualização do veiculo em caso de poeira.

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.

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.

Que poderão ser vistoriados a qualquer momento, conforme o procedimento da Federação Internacional de Motociclismo - FIM.

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 15 minutos (1ª infração), 30minutos (2ª infração) e desclassificação (3ª infração), ou outras penalidades conforme o júri da prova.

Art. 05.14–TANQUES DE COMBUSTIVEL E ABASTECIMENTO.

As motocicletas e UTVs(SSV) deverão ter autonomia mínima suficiente para rodar ***180*** km entre os postos de reabastecimento no Rally, **com exceção para as categorias RALLY MOTO 3 e RALLY MOTO Brasil que são consideradas categorias de acesso a modalidade, e poderá ser liberada abastecimento emergencial com cronometro aberto e autonomia mínima de 130km, por responsabilidade da equipe do competidor. Na categoria UTVs poderão também usar estes reabastecimentos emergenciais desde que definidos em regulamento particular da prova.**

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 instalar tanque na frente da moto.**

A capacidade máxima de combustível nas motocicletas e quadris, carregado dentro dos tanques não poderá exceder a 35 litros.

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.

O piloto é o único responsável por pane seca (falta de combustível) sendo a organização isenta de qualquer responsabilidade nestes casos.

Os postos de reabastecimento serão previstos todos após um mínimo de **100 km** e um máximo de 220 km de prova e a cronometragem deverá ser parada durante 15 minutos ou menos no momento do abastecimento **definido em regulamento particular da prova.**

Ainda poderão ocorrer abastecimentos emergenciais em outras partes da especial, desde que não seja parada a cronometragem.

ARTIGO 06 – RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES:

Em cada prova, os responsáveis pelas relações com os concorrentes devem estar identificados e presentes:

- Nas verificações técnicas e administrativas;
- Nas largadas e chegadas das etapas;
- Nas neutralizações e reagrupamentos.

Compete aos responsáveis pelas relações com os concorrentes:

- Informar os pilotos e agir constantemente em colaboração com eles;
- Responder com precisão a todas as questões;

- Dar todas as informações e indicações relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
- 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.

ARTIGO 07 – IDENTIFICAÇÃO:

Os números de identificação devem ser pretos sobre fundo branco.

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 da moto.

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

As marcas de identificação deverão estar colocadas na hora das verificações técnicas antes da largada.

Os comissários técnicos poderão verificar a qualquer momento a presença e a integridade das marcas de identificação. 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.

O chassi não deverá ser nem alterado, nem substituído durante o desenrolar da prova. Ele poderá no entanto ser removido ou desmontado para revisão ou reparo.

Poderão tambémsermarcadas outras peças nas categorias Production e Marathon a critério dos Comissários Técnicos.

A ausência ou falsificação de uma marca de identificação acarretará na desclassificação da prova.

Um bracelete ou pulseirade identificação permitirá identificar o piloto.

ARTIGO 08 – ORDEM DE LARGADA:

Para a definição da ordem de largada, poderá existir um prólogo cujos resultados contarão ou não para a classificação do Rally, devendo estar especificado no Regulamento Particular.

Quando existir um prólogo, a ordem de largada para a especial subsequente será elaborada conforme a classificação geral do prologo.

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.

Na largada de cada etapa, os 10 primeiros pilotos partirão obrigatoriamente um por um em intervalos de 2 minutos. Após isto, os pilotos seguintes largarão com intervalo de 1 minuto ou 30 segundos.

Para as etapas com várias provas especiais ou com reagrupamento, a ordem de largada será aquela da chegada ao controle horário que a antecede.

Os dez pilotos que largam na etapa com intervalos de 2 minutos continuarão a se beneficiar deste intervalo em todas as provas especiais da etapa.

Para categoria Quadris, a largada da primeira prova especial acontecerá após as motocicletas inscritas na etapa do campeonato, com intervalo Mínimo de 5

minutos entre a última moto e o primeiro Quadri.Para as demais etapas da prova, o júri da prova decidirá em manter o mesmo procedimento ou a largada segue a ordem de classificação geral da etapa anterior entre as motos e quadris.

Os UTVs largaram após os últimos quadris e/ou motos inscritos na prova, com um intervalo definido no regulamento particular da prova.

Para a categoria UTVs, quando não houver um prologo, será utilizada a classificação geral somente da categoria para definir a ordem de largada; Na etapa do dia seguinte os 5 primeiros colocados do dia anterior largarão na ordem de classificação, independente da sua categoria.

Toda a ordem de largada será confirmada e publicada em listagem oficial de largada autorizada pela Direção de Prova.

Os procedimentos escolhidos para as ordens de largada para a primeira e última provas especiais devem estar especificados no Regulamento Particular.

Em caso de problemas de segurança, uma reunião será organizada entre o Presidente do Júri e o Diretor de Prova de modo a modificar a ordem de largada. Em caso de opiniões divergentes, prevalecerá o voto do Presidente do Júri.

Quando ocorrer a chegada do piloto com atraso para a largada da especial, o mesmo poderá largar no intervalo entre o piloto que estiver largando naquele momento e o seguinte, desde que autorizado pelo fiscal de largada.

Qualquer atraso na chegada à largada do prólogo ou de um estágio, será penalizada à razão de um minuto para cada minuto de atraso. Para um atraso acima de 30 minutos em relação à hora ideal de largada, o piloto incorrerá uma penalidade fixa de uma hora.

Acima de uma hora de atraso com respeito a sua hora ideal de apresentação o piloto será impedido de largar.

Não será permitida a largada do piloto caso o primeiro carro da competição já esteja em procedimento de largada.

Em provas envolvendo carros e motocicletas, o tempo entre a largada da última motocicleta e/ou quadri e/ou UTV e a largada do primeiro carro deve ser de no mínimo, 30 minutos.

Apenas uma largada coletiva por evento será permitida.

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

Art. 08.1–Reposicionamento de largada

Por motivos de segurança, no final de cada etapa, o Júri poderá reposicionar a ordem de largada de um piloto, a seu exclusivo critério ou a pedido do diretor de prova, desde que o piloto esteja classificado entre os dez primeiros da classificação geral atual da prova, ou na geral quando for a primeira etapa; para Motos.

Os 15 primeiros colocados na geral do campeonato de UTVs terão direito a pedir reposicionamento de largada da primeira etapa da prova, que será definido pelo diretor e o júri de prova.

Na etapa do dia seguinte os 5 primeiros colocados do dia anterior largarão na ordem de classificação, independente da sua categoria, e os 15 primeiros colocados da geral de utvs, terão direito a pedir o reposicionamento.

Este pedido será limitado conforme número de etapas na prova:

01(um) pedido para provas com até 4 etapas

02(dois) pedidos para provas com 5 a 8 etapas
03(três) pedidos para provas com 9 etapas ou mais;
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.
Em nenhum caso poderá largar um piloto reposicionado a frente de um piloto que apareça entre os primeiros da classificação. O número de Reposicionamento será permitido a critério do júri CBM.

Qualquer piloto que se recusar a largar na especial no momento e posição que foi atribuída será penalizado e passível de desclassificação do eventoa ser definida pelo Juri de prova

ARTIGO 09 – CIRCULAÇÃO:

O Briefing é obrigatório para todos os concorrentes. Durante os mesmos os pilotos receberão uma planilha (Road Book) na qual estarão descritos com detalhes os roteiros a serem seguidos. Também serão informados no briefing, as alterações de última hora e outras questões pertinentes. Informações passadas durante um briefing terão valor de adendo.

Os participantes devem seguir o percurso passando em sucessão, como indicado, pelos postos de controle de tempo (CT), posto de passagem (Controle de roteiro CR), largadas das provas especiais (IPE) e linhas de chegada das provas especiais (FPE). Também devem seguir os tempos fixados para percorrer as distâncias entre um posto de controle de tempo e os testes especiais.

O concorrente deverá seguir o percurso oficial, caso contrário receberá uma penalidade de tempo **aplicada pelo diretor de prova.**

Os way points que constam na planilha serão considerados como pontos de passagem obrigatória, não podendo afastar-se mais de que 80 (oitenta) metros do mesmo. A cada way point perdido o concorrente receberá uma penalidade de tempo definida no RPP.

Poderá existir“ Way Point 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.

O percurso oficial estará na planilha que será entregue para cada piloto no final de cada etapa. As distâncias fornecidas pelos organizadores são as únicas válidas.

Quando o caminho estiver definido, aparecerá na planilha como uma linha sólida, sendo proibido afastar-se mais que **quinhentos metros** desta estrada, para ambos os lados, desde que respeitada a passagem nos Controles de Roteiro (CR) existentes.

Quando a estrada não estiver definida (zona de navegação), aparecerá na planilha como linha de pontos, sendo proibido afastar-se mais de **um quilômetro** desta linha fictícia, também para ambos os lados, desde que respeitada a passagem nos Controles de Roteiro (CR) existentes.

Cada desvio maior que as distâncias autorizadas serão penalizado com 5 minutos por quilômetro ou fração de quilômetro, e se somará 1 minuto por quilômetro percorrido fora do corredor autorizado (informações supervisionadas pelo GPS oficial).

Também devem passar por todos os postos de controle que constam no cartão de anotação, na sequência indicada.

Durante toda a duração da prova, todos os concorrentes deverão estar obrigatoriamente em conformidade com o prescrito no Código Nacional de Trânsito e as infrações serão penalizadas da seguinte forma:

a) 1ª infração; uma penalidade de tempo de 30 minutos

b) 2ª infração: uma penalidade de tempo de uma hora

c) 3ª infração: desclassificação do etapa.

Em áreas agrícolas e zonas florestais sensíveis à segurança e ao meio ambiente, o itinerário e todos os quadros no road-book devem ser estritamente respeitados. Notadamente, é proibido cortar caminho através de campos, florestas, pomares e brejos.

Este estrito respeito ao itinerário será aplicado aos testes especiais com comprimento inferior a 20km. e neste caso, devem ser marcados se necessário.

a) 1ªinfração: penalidade de tempo de 15 minutos.

b) 2ª infração: desclassificação.

São proibidos sob pena de desclassificação do evento

- **Transporte e auxilio não autorizado na especial: Forfetada + penalização em tempo conforme RPP.**
- Bloquear ou dificultar intencionalmente a passagem de outros concorrentes.
- Deslocar-se fora do percurso ou em sentido contrário da prova.
- **O transporte ou reboque de motocicletas em um setor de deslocamento resultará numa penalidade de 3 horas, exceto em casos excepcionais autorizados no Regulamento Particular.**

Os agentes ou comissários que constatarem uma infração às normas de trânsito cometido por um piloto do Rally, poderão ou não parar o piloto em infração e pedir aos responsáveis que apliquem as penalizações previstas. Tal penalização deverá ser comunicada ao piloto no final da etapa.

ARTIGO 10 – ASSISTÊNCIA:

Fica proibido o apoio mecânico por não competidores dentro das provas especiais.

Os reparos deverão ser feitos fora da trilha das provas especiais, preferencialmente no Parque de Apoio da prova.

Aos veículos de apoio será permitido o socorro apenas em locais especificados pelos organizadores. Será aplicada uma penalização de tempo para todos os pilotos que violarem esse item. Os veículos de apoio devem ter um kit de identificação fornecido

pelos organizadores e as pessoas que estão no veículo devem ter um cartão de identificação emitido pelos organizadores.

Toda ajuda aérea ou terrestre de um veículo não inscrito como assistência dentro da prova entre a largada e a chegada de uma etapa ou prova especial está proibida sob pena de desclassificação da prova do piloto auxiliado. Este item não será válido em caso de acidente, assim que ele utilizar equipamento rádio transmissor e receptor ou receptor UHF, VHF, CB ou telefônico.

É também proibido, sob penalidade de tempo, que os pilotos e suas equipes de apoio se comportem contra quaisquer decisões que não estejam contidas neste regulamento e seus adendos.

Durante o percurso do Rally, é permitido ao apoio fazer reparos nas motos e socorrer competidores, **exceto** nos seguintes casos:

- Ajuda direta ou indireta dentro do trajetodas especiais;
- Dar assistência próxima a um posto de controle;
- Dar assistência durante o percurso das especiais válidas para classificação;
- Etapas maratonas
- A organização poderá permitir que as equipes de apoio transportem combustíveis dentro das especiais. Porém o reabastecimento dentro das mesmas só poderá ser feito pelo próprio piloto em um local determinado pela organização. Caso o fiscal confirme que houve a ajuda de terceiros, o piloto será desclassificado da prova;
- 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 passagem do carro vassoura; salvo casos excepcionais com autorização expressa da Direção de Prova.

Qualquer violação notificada por um fiscal de prova, implicará em uma penalidade de tempo para os pilotos que tenham sido beneficiados pelo apoio.

***IMPORTANTE:* é permitida, durante o percurso da prova, o reboque e a ajuda entre os pilotos que ainda estiverem competindo.**

ARTIGO 11 – SEGURANÇA:

Ao se inscrever, o piloto obtém um seguro garantindo a responsabilidade civil do mesmo em relação a terceiros. O seguro é feito no começo do Rally e acabará na chegada do Rally ou desde o momento do abandono ou de desclassificação da prova.

O organizador deverá subscrever o plano de resgate dos veículos fora da prova ou abandonados, sob a condição deles chegarem a um porto de desembarque por um itinerário de repatriamento aprovado pela organização, e para qual veículos serão aplicados.

Art. 11.01 – ABANDONO / ACIDENTE

Para controle da direção de prova, visando também à segurança, durante o Rally os abandonos deverão ser reportados o mais rápido possível, diretamente pelo piloto ou seu assistente (apoio). Durante o desenrolar do Rally se o piloto não comunicar o abandono, ele poderá ser penalizado pela direção de prova e CBM.

No caso da saída do piloto, ele deverá tirar o jaleco e os adesivos numerados e devolvê-los à organização.

Em caso de acidente, o primeiro piloto a chegar ao local deve obrigatoriamente parar e prestar socorro ao acidentado, Se constatada gravidade no 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. Caso contrário, (acidente sem gravidade, onde o piloto não corra risco), o piloto deverá seguir a prova e, somente avisar a ocorrência a um membro da organização.

A omissão de atendimento ao participante acidentado implicará na desclassificação imediata do piloto omisso.

O piloto que provar através de recurso e confirmação do setor médico ou de resgate que perdeu tempo para socorrer outro piloto, terá seu tempo restabelecido da seguinte forma:

- **Conforme as informações do GPS oficial, do tempo efetivamente parado gasto para auxiliar na ocorrência. Portanto após ter havido o resgate da vítima o piloto deverá voltar para a prova. Este fato deverá comprovado pelo Diretor de prova junto a outros pilotos. Esta bonificação será atribuída no máximo há 3 (três) pilotos que socorreram a vítima.**

Ou caso não existir o GPS - Em caso de existir apenas uma especial no dia:

1) Toma-se sua colocação do dia anterior na classificação geral.

2) Esta classificação corresponderá a sua nova posição referente ao dia do acidente.

Em caso de existir mais de uma especial no dia:

1) toma-se sua colocação na especial anterior ou posterior, que tenha percorrido normalmente e se utiliza na classificação geral.

2) Esta classificação corresponderá a sua nova posição na especial em que prestou socorro.

Para isto será levado em consideração a média de tempo do primeiro piloto anterior a esta posição e o primeiro piloto posterior a ele.

A critério do Júri, a compensação do tempo perdido poderá ser concedida baseando-se nos dados fornecidos pelo GPS da prova.

A organização fará o resgate terrestre ou aéreo 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 guincho 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.

ARTIGO 12 – PUBLICIDADE:

É permitido aos pilotos colocar livremente toda publicidade sobre suas motos, contanto que:

- Seja autorizado através dos regulamentos da CBM, do RPP e da legislação dos países atravessados.
- Não sejam contrários (conflitantes) aos bons hábitos e costumes.
- Não avance, passando sobre os locais reservados aos adesivos oficiais dos patrocinadores da prova.

As regras concernentes à aplicação da publicidade obrigatória pelos organizadores deverão estar conformes a regulamentação CBM e a legislação dos países atravessados.

Nos espaços reservados para a organização, os pilotos são obrigados a colocar a publicidade dos patrocinadores da prova em seus veículos.

ARTIGO 13 – CARTÃO DE CONTROLE:

Na largada de cada etapa o concorrente receberá um **Cartão de Controle** onde encontrará o tempo ideal para percorrer cada setor de deslocamento e os tempos máximos de cada prova especial. 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 o **Cartão de Controle** será recolhido pela organização da prova.

Apenas os controladores podem fazer anotações na ficha de anotação e toda anotação marcada ou retificada deverá conter a assinatura do controlador. O piloto é o único responsável por seu Cartão de Controle.

Todas as informações anotadas no Cartão de Controle têm caráter oficial e para efeito de apuração dos resultados, prevalecerão às informações nele anotadas.

Os pilotos são obrigatoriamente requeridos, sob pena que pode resultar em desclassificação do evento, a serem controlados na passagem de todos os pontos mencionados no Cartão de Controle, na ordem em que estejam listados.

A falta de marca de qualquer controle seja qual for, resultará numa penalidade fixa, podendo chegar à desclassificação do evento como indicado no RPP.

Estas penalidades fixas podem variar de um estágio para outro, definidas pelo direção de prova.

A perda de um Cartão de Controle resultará em uma penalidade de **05 minutos.**

Ao apresentar seu Cartão no posto de controle o piloto deverá estar próximo a seu veículo sob pena de desclassificação.

ARTIGO 14 – ZONAS DE CONTROLE:

Todos os controles sejam eles horários de passagem, de largada e chegada das especiais, serão indicados com placas e/ou painéis padronizados de acordo com artigo 19.

As placas deverão sempre se encontrar à direita da zona de controle. A largura desta zona não poderá exceder 50 m e estará delimitada por um duplo painel ou outro meio qualquer disponível.

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.

O piloto está estritamente proibido de entrar 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 sua Ficha de Anotação já estiver anotada.

No caso de uma primeira infração a penalização será de uma PD(penalidade desportiva), . No caso de reincidência a penalização será desclassificação da prova especial inclusive o PC inicial de largada.

A hora ideal é de responsabilidade do concorrente que poderá vir verificá-la a pé no relógio oficial do controle.

Os concorrentes devem seguir todas as instruções do responsável pelo posto de controle.

O não cumprimento deste item implica em desclassificação.

ARTIGO 15 – CONTROLES HORÁRIOS:

Os postos de Controles Horários 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:

- O tempo disponível;
- Ou o prazo de atraso referente à exclusão da prova;
- Ou o tempo máximo autorizado.

Nos controles horários, os controladores nos postos, indicarão 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 do Cartão de Controle só será efetuada se o piloto com seu veículo se encontrar próximo da mesa de controle.

O PROCEDIMENTO COMEÇA NO MOMENTO QUE O VEÍCULO PASSA NO PAINEL DE ENTRADA DE ZONA DE CONTROLE.

Entre a placa de entrada da zona e o posto de controle, está proibido ao piloto parar ou de adotar uma velocidade lenta demais.

A hora ideal da anotação é aquela obtida em acréscimos de tempos ideais para percorrer o setor de ligação ou a Especial, ao horário de início este setor. Estes tempos serão expressos em horas e minutos e são indicados de 00:01 a 24:00.

O piloto não será penalizado se adiantar a entrada da moto dentro da zona de controle, no minuto correspondente ao seu tempo ideal ou no minuto imediatamente anterior.

Para os deslocamentos, ao piloto não incorrerá penalização por atraso se a hora da apresentação da ficha de anotação ao controlador corresponder ao desencadeamento do minuto ideal de anotação.

Ex: um piloto deverá passar em um controle às 18h 58m, será considerado na hora se a anotação for efetuada entre 18h 58m e 18h e 59m.

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.

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.

A cada controle horário, o organizador (cronometrista) deve imediatamente informar o diretor de prova se um corredor ultrapassou o tempo máximo de atraso.

Art. 15.1 – CONTROLES HORÁRIOS DE LARGADA E DE CHEGADA:

Para as especiais, os tempos de chegada serão contados em horas, minutos e segundos.

Nos controles horários, ao final das etapas especiais, os pilotos estão autorizados a anotar seu tempo adiantado sem penalização.

O prazo de desclassificação da prova, definido dentro do regulamento particular, pode ser modificado a todo o momento por decisão do júri de comissários desportivos sob a proposta do diretor de prova. As equipes serão informadas o quanto antes possível. A aplicação da desclassificação da prova por ultrapassar o atraso máximo autorizado, não pode ser pronunciada antes do final da etapa.

Em uma prova especial cronometrada, seguida de um deslocamento, a hora de anotação na ficha constituirá a hora de chegada ao fim da especial bem como a hora de partida do novo setor.

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 19.

No controle de tempo no final do setor de deslocamento, o cronometrista marcará no Cartão de Controle primeiramente o tempo de chegada do piloto e em seguida o horário de largada para na especial.

Ele deve observar um intervalo de 5 minutos entre os dois de modo a permitir ao piloto se preparar para largar.

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 do setor seletivo, e depois instruir o piloto a largar.

Se, em caso de incidente, houver divergência entre as inscrições, a anotação válida será a do horário de largada da especial, a não ser que for decidido de outra forma pelo Júri da Prova.

O piloto que não tiver completado um teste especial dentro do tempo máximo ou que tenha chegado a um posto de controle fechado receberá uma penalidade de tempo.

ARTIGO 16 – CONTROLE DE PASSAGEM:

Para cada etapa, todos os pontos de passagem obrigatórios significativos, (passando entre duas montanhas, ruínas, forte, poços, baliza marcada) serão identificados nas planilhas distribuídas pela organização ou informados em briefing, tendo os desenhos precisos e representados através da sigla CP, sendo controlados por uma pessoa da organização e tendo sua passagem anotada no Cartão de Controle.

A falta de uma marcação de passagem no Cartão de Controle do concorrente acarretará em penalização de tempo da seguinte forma:

Especial até 50Km – 00:30 minutos por marca faltante;

Especial até 100Km – 01:00 hora por marca faltante;

Especial acima de 100Km – 02:00 horas por marca faltante;

Art. 16.1 – HORA DE FECHAMENTO DOS CONTROLES DE PASSAGEM:

A hora de fechamento dos controles de passagem será estabelecida, levando em consideração:

- À distância percorrida a partir da largada do trecho em questão;

- A média horária do trecho considerado (especial ou deslocamento), imposta pelo tempo máximo autorizado, da hora individual do último concorrente acrescida de 60 minutos.

Art. 16.2 – Controle de Roteiro

A organização da Prova poderá determinar tantos postos de Controle de Roteiro (CR) quantos achar necessário para a certificação do cumprimento do trajeto estabelecido. Tais CR poderão ser virtuais (way points pré determinados) computados por GPS oficial da organização.

Todos os pontos de GPS (waypoints) mencionados na planilha de cada etapa serão considerados controles de passagem virtuais, sendo, portanto controlados mediante informações do GPS oficial, ao final de cada etapa.

Durante todo o rally, o piloto é o único responsável pelo correto funcionamento do seu GPS, e pelas informações baixadas pela organização.

A perda ou não utilização do GPS oficial acarretará numa penalidade de 01h00min (uma hora) ao competidor.

ARTIGO 17 – PROVAS ESPECIAIS:

As Especiais são os trechos cronometrados de cada prova.

17.1.Está proibido, com exceção de casos de força maior, aos pilotos circularem em sentido inverso nas especiais, sob o risco de penalização, podendo chegar à desclassificação da prova.

17.2.Na largada das especiais quando o veículo estiver parado em frente do controle de largada, o controlador no posto escreverá no Cartão de Controle do piloto, a hora real da largada da moto concernente (hora e minutos). Depois ele anunciará os 30 segundos, 15 segundos, os cinco últimos segundos e dará o sinal de largada que deverá ser seguido da partida do veículo.

Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de largada, o piloto será penalizado em 2 minutos.

17.3.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.

Qualquer piloto que se recusar a largar na especial no momento e posição que foi atribuída será penalizado e passível de desclassificação do evento

A chegada das especiais será lançada, e os painéis estarão dispostos conforme o artigo 19.

17.4.Uma parada voluntária entre o painel vermelho de advertência e o painel de STOP está proibida, sob pena de desclassificação da prova. A cronometragem se fará sobre uma linha de chegada, mediante aparelhos de cronometragem. Estes aparelhos deverão ser duplos, preferencialmente eletrônicos e registradores.

17.5.A uma distância de 150 até 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. 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).

Finalmente 100 metros depois painel bege (ou amarelo) com três barras pretas transversais, definindo o final da zona de controle.

17.6. Salvo disposição contraria do regulamento particular, a assistência está proibida no decurso de uma especial, por outro meio que de um piloto em prova com as peças transportadas. As zonas de assistência deverão ser delimitadas pela organização.

17.7. Os intervalos de largada para as especiais deverão respeitar as mesmas disposições que estão previstas para a largada das etapas.

17.8.Todo piloto que se recusar a partir na largada de uma especial na hora e na posição a ele atribuída, infligirá uma penalização, podendo incluir até mesmo a desclassificação da prova.

17.9.Uma neutralização para reabastecimento de combustível em uma Especial poderá ser aplicada.

ABANDONO DO TESTE ESPECIAL /ETAPA

O piloto que não largar na especial, ou abandona sem passar pelo primeiro way point valido depois da largada, será penalizado com:

- **6 horas – pela especial não participada +**
- **PD- penalização desportiva +**
- **Tempo máximo da especial +**
- **Tempo de Deslocamento não realizado +**
- **Valor dos Waypoints não validados da especial.**

O piloto que largar o setor seletivo e passar pelo menos o primeiro way point valido depois da largada, e depois abandonar a etapa recebera as seguinte penalização:

- **3 horas – por abandonar a especial +**
- **PD- penalização desportiva +**
- **Tempo máximo da especial +**
- **Tempo de Deslocamento não realizado +**
- **Valor dos Waypoints não validados da especial.**

18.11 - No caso do caminho estar impraticável em certos pontos, os competidores serão autorizados por um fiscal da Organização a fazer o desvio mais curto para retornar ao roteiro normal, o mais rápido possível.

18.12 – Não largar no dia:

Todos os pilotos que não forem largar na etapa, estão obrigados a se apresentar ou ser representado por alguém, para o responsável de largada na etapa do dia ou o diretor de prova, e comunicar sua intenção. Caso não largue ele receberá uma penalidade de 100 horas + PD (penalidade desportiva).

- O PILOTO QUE NÃO LARGAR NA ETAPA E NEM JUSTIFICAR SERA DESCLASSIFICADO;

18.13 - Se a largada de qualquer especial ou deslocamento for interrompida pela Organização, o competidor deverá aguardar o recomeço da prova e seguir a planilha, sendo que o tempo de paralisação da prova será descontado automaticamente.

18.14 - No caso de um posto de controle de tempo (largada/ chegada) não estar operando no local indicado por razões não previstas, os competidores devem esperar por seu horário ideal no local previsto para confirmar a ausência do posto de controle. Somente depois desse momento o competidor deverá continuar até o próximo posto de controle.

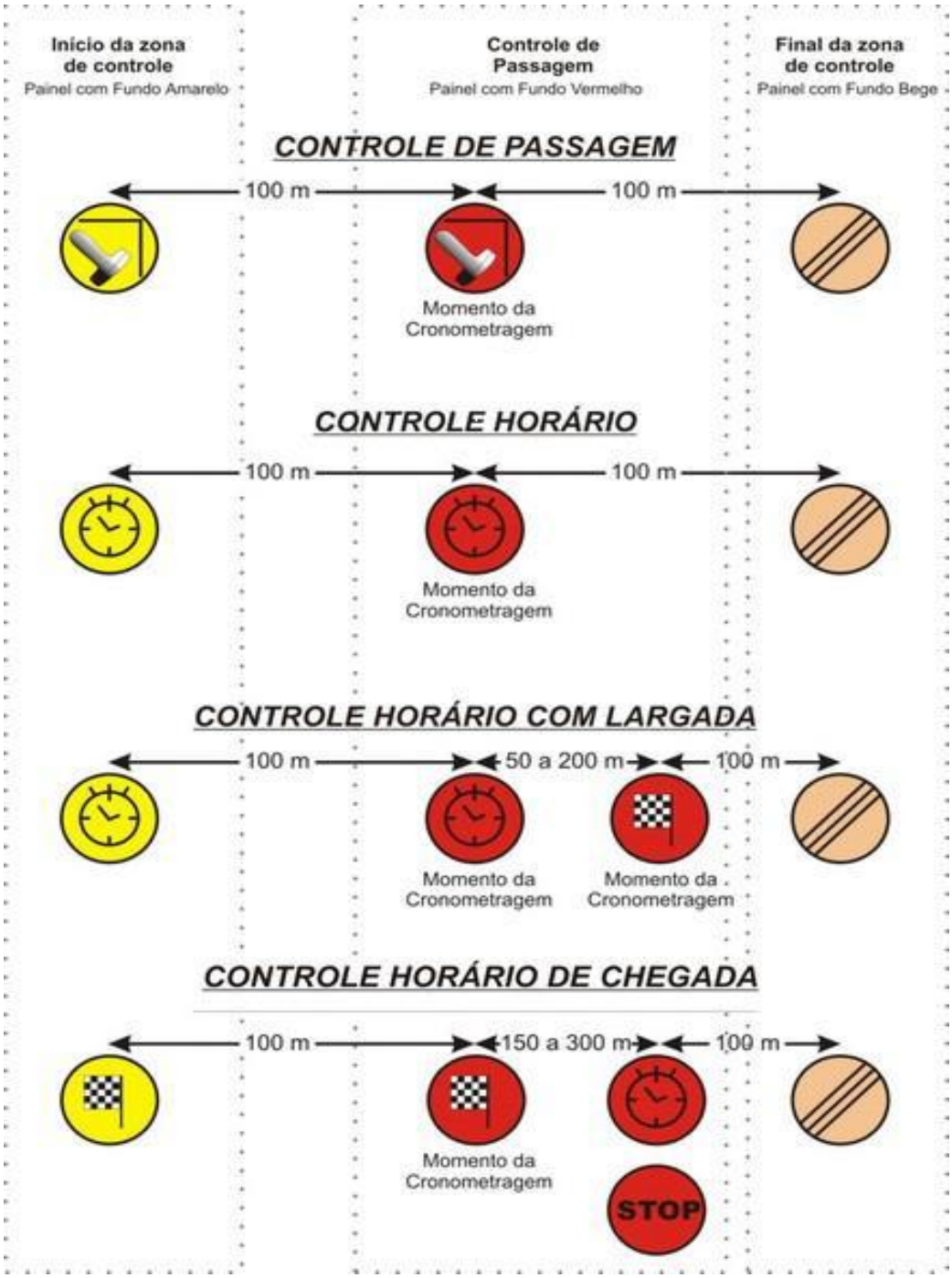
ARTIGO 18.15 – REAGRUPAMENTO:

A finalidade dos reagrupamentos é reduzir os intervalos mais ou menos importantes, que se criem entre os pilotos como consequência de atrasos ou abandonos.

Na chegada aos reagrupamentos, os pilotos entregarão ao controlador seu Cartão de Controle e receberão dos instrutores o seu novo horário de largada. Eles deverão, em seguida, conduzir imediatamente e diretamente sua moto ao parque fechado, e sua ordem de partida será a mesma da chegada.

Por razões de segurança (tempestade ou outros casos), os reagrupamentos com controle horário poderão ter lugar, a fim de efetuar o deslocamento ao final do percurso da etapa em comboio. No momento deste comboio, os pilotos deverão percorrer o total do percurso.

ARTIGO 19 – SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES:


Início da zona de controle
Painel com Fundo Amarelo
Controle de Passagem
Painel com Fundo Vermelho
Final da zona de controle
Painel com Fundo Bege
CONTROLE DE PASSAGEM
100 m
100 m
Momento da Cronometragem
CONTROLE HORÁRIO
100 m
100 m
Momento da Cronometragem
CONTROLE HORÁRIO COM LARGADA
100 m
50 a 200 m
100 m
Momento da Cronometragem
Momento da Cronometragem
CONTROLE HORÁRIO DE CHEGADA
100 m
150 a 300 m
100 m
Momento da Cronometragem
STOP

ARTIGO 20 – PENALIZAÇÃO EM TEMPOS e FORFETE

A penalidade de tempo e **forfetada** substituem, em certos casos, a desclassificação do competidor na Prova. O Diretor de Prova poderá aplicar uma penalização de tempo nos casos que, porventura, não tiverem explicitamente no regulamento. Os competidores que tiverem penalidade de tempo estarão aptos a continuar a corrida, e terão classificação na prova.

PD- penalização desportiva. É uma penalização de um tempo fixo a ser somada a outras penalizações já ocorridas pelo piloto. O seu tempo será determinado pelo Júri e publicado em adendo ou briefing

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 deverão estar especificados dentro do Regulamento Particular.

A penalidade de tempo será aplicada nos seguintes casos:

- Uma largada realizada antes do sinal do fiscal terá uma penalidade de um minuto. Esta penalidade não exclui sanções mais sérias, que podem ser aplicadas pelo júri de comissários esportivos, principalmente no caso de infrações reincidentes;
- Ao piloto que exceder o tempo máximo permitido para os deslocamentos ou testes especiais;
- Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, o piloto será penalizado em 2 minutos.
- Alterar a ficha de anotação;
- Ao piloto que não respeitar o regulamento oficial;
- Manobras desleais contra outro piloto;
- Rebocar ou transportar o veículo;
- Chegar a um posto de controle pelo sentido contrário;

Todo o deslocamento ou prova especial 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 prova especial, descontando a hora de largada do piloto. O tempo máximo para cada trecho será anotado na Cartela de Controle.

QUANDO O PILOTO NÃO PASSAR PELOS PONTOS DE CONTROLES, ELE RECEBERÁ UMA PENALIZAÇÃO POR CONTROLE DE PASSAGENS NÃO CUMPRIDAS, QUE CONSTARA NO REGULAMENTO PARTICULAR.

A perda de um posto de controle acarretara em uma penalidade de no mínimo 30:00’ minutos por controle.

Quando o piloto ultrapassar o tempo máximo estipulado para o teste especial, ele será penalizado com o tempo máximo da especial e mais 30 minutos caso a especial tenha até 50km, com 1 hora para especiais de 50 até 100km e 2 horas para especiais superiores a 100km.

OS DESLOCAMENTOS NÃO CUMPRIDOS SERÃO PENALIZADOS COM O TEMPO MAXIMO DO DESLOCAMENTO.

Art. 20.1 – CONTROLE DE VELOCIDADE.

Quando ocorrerem zonas de radar, ou seja, zonas de velocidade limitadas, as mesmas deverão ser claramente explicadas no briefing e indicadas na planilha seu início e fim ou placa de início e fim; além disso, é de responsabilidade do piloto de adaptar a sua velocidade para o tráfego e segurança da população local.

Cada prova deverá definir no regulamento particular, seus métodos de controle de velocidade (radar) que poderá ser via GPS oficial da prova, ou com postos de entrada e saída de radar, que serão penalizados da seguinte forma:

Art. 20.1.1 –Velocidade máxima (pico de velocidade):

Os controles de velocidade serão efetuados através de um aparelho de medição de velocidade ou do GPS.

A velocidade máxima permitida para local, constará na planilha, e não poderá ser ultrapassada.

A velocidade máxima autorizada, o início e o fim da zona de radar deverá figurar na planilha; a ausência de painéis indicadores de início ou fim de zona de radar não darão direito a reclamação.

Um pico de excesso de velocidade é considerado quando o piloto exceder a velocidade máxima autorizada, a cada pulso gravado no GPS, que deverá ser medido a cada 150m.

Cada registro de excesso de velocidade acarretará as seguintes penalizações:

- De até 20km/h acima da velocidade máxima, x 1 (um)minuto de penalização.
- Entre 21 e 40/h acima da velocidade máxima, x 2(dois) minutos de penalização.
- Mais de 40km/h acima da velocidade máxima, x 6 (seis) minutos de penalização.

As penalidades serão acumuladas:

- Em uma mesma zona
- Em uma mesma etapa
- Em total da prova

A verificação dos dados dos GPS, serão vistoriados pelo diretor de prova ou presidente do júri, e executados por técnicos oficiais do sistema de GPS.

Um tempo de 15 minutos poderá ser acrescido ao tempo de velocidade média do radar, para o reabastecimento das motos durante uma especial, este tempo deverá ser controlado pelo piloto, e apurado pelo GPS oficial da prova.

Art. 20.1.2 –ATRAVÉS DO CÁLCULO DE VELOCIDADE MÉDIA:

Deverá ser utilizado o tempo de entrada e saída na zona de radar para cálculo da velocidade média dentro da zona de radar, o mesmo deverá ser informado em adendo e no briefing, detalhando-se a distância correta do trecho e o tempo mínimo exato que o mesmo deverá ser percorrido. Poderá haver mais de um posto de controle de média dentro da zona de radar.

Para cada segundo a menos computado no seu tempo na zona de radar serão acrescentados uma penalização de segundos em seu tempo final da especial na seguinte proporção:

- **De 0,01% a 10% abaixo do tempo mínimo será multiplicado por 2 (dois).**
- **A partir e 10,01% abaixo do tempo mínimo será multiplicado por 3 (três).**

Ex: se o piloto fez a especial em 02:17:35 (duas horas, dezessete minutos e trinta e cinco segundos), porém havia uma zona de radar de 1.500 metros e que deveria ser percorrida em 00:03:00 (três minutos), e o piloto fez em 00:02:55 (dois minutos e cinquenta e cinco segundos), ou seja, cinco segundos a menos que o tempo estipulado, desta forma ele teria acrescentado ao seu tempo da especial 15 (quinze) segundos e ficaria com um tempo de 02:17:50 (duas horas, dezessete minutos e cinquenta segundos).

PODERÁ SER DETERMINADO UM LIMITE NA VELOCIDADE MÉDIA A SER CUMPRIDA NA ZONA DE RADAR, ONDE O PILOTO QUE EXCEDER AO LIMITE SERÁ PENALIZADO NO SEU TEMPO ACUMULADO, CONFORME REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA.

A PARTIR DA SEGUNDA INFRAÇÃO DE EXCESSO DE VELOCIDADE, A PENALIZAÇÃO SERÁ MULTIPLICADA PELO NUMERO DE REINCIDÊNCIAS.

UMA ZONA DE DESACELERAÇÃO DE 90 METROS EM TORNO DO INICIO DA ZONA, BEM COMO UMA ÁREA DE ACELERAÇÃO EM TORNO DO FINAL DA ZONA SERÁ PERMITIDA, E DEVE SER CLARAMENTE DEFINIDA ATRAVÉS DO RPP.

Art 20.1.3 –velocidade Maxima UTVs.

A velocidade máxima permitida na prova para a categoria UTVs será de 130km/h, para todas as categorias.

O sistema de rastreamento – GPS oficial da prova, fara verificação dos itinerários e igualmente o controle da velocidade instantânea, onde registrara um pulso a cada 150 metros apurando a velocidade real do veículo neste impulso.

Um pico de excesso de velocidade é considerado quando o piloto exceder a velocidade máxima autorizada e manter esta velocidade superior por mais de 100mts.

A cada pico acima da velocidade o piloto recebera uma penalidade de tempo conforme o percentual acima da velocidade máxima permitida, mais uma penalidade em dinheiro como multa em dinheiro, definido pelo júri de prova

- **De 0,01% a 10% acima da velocidade máxima – 1 minuto de penal, mais multa.**
- **De 10,01% a 20% acima da velocidade máxima – 2 minutos de penal mais a multa x 2.**
- **De 20,01% a 30% acima da velocidade máxima – 4 minutos de peanal mais a multa x3.**
- **Acima de 30,01% - 6 minutos de penal mais multa x 4**

ARTIGO. 21 – PARQUE FECHADO:

As motos poderão estar em regime de parque fechado, quando constar no RPP (interdição de proceder com reparação ou reabastecimento.):

- Desde a entrada dentro do parque de largada, de reagrupamento ou do fim de uma etapa e até a largada da mesma, se eles estiverem demarcados;
- Desde a entrada dentro de uma zona de controle e até a largada da mesma;
- Desde a chegada ao fim do (Rally e Baja) até a expiração dos prazos para a entrega das reclamações;
- Durante todo transporte, o regime de parque fechado será aplicado.

Toda infração ao regime do parque fechado acarretará na desclassificação da prova.

Quando os Comissários Técnicos do (Rally e Baja) 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 reposição em estado normal. Neste caso, os minutos empregados para efetuar a intervenção serão considerados como tanto de minutos de atraso registrados em um deslocamento. 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.

Como exceção ao regime do parque fechado, mas sob a responsabilidade de um controlador, ele dará permissão ao piloto, dentro dos parques fechados de partida, de reagrupamento ou do fim da prova especial, de mudar ou consertar, por seus próprios meios um farol ou lanternas avariados. Estas intervenções deverão estar totalmente terminadas antes da hora de largada.

Após ter estacionado seu veículo no parque fechado, o piloto deverá deixar imediatamente o parque, que será desde então interditado a toda a entrada.

Para sair de um parque fechado de partida, de reagrupamento ou de um fim da etapa, o piloto será autorizado a entrar dentro do parque 10 minutos antes do seu horário de largada.

Quando um piloto não puder apresentar seu veículo com motor funcionando:

- Em um controle horário, ele será penalizado em um minuto por minuto de atraso;
- Na largada de um teste especial, de um minuto por minuto de atraso.

ARTIGO. 22 – VERIFICAÇÕES (VISTORIA TÉCNICA):

Todos os participantes devem apresentar seus veículos para vistoria técnica no horário previsto no RPP. Caso perca o seu horário da vistoria, a direção de prova poderá determinar um novo horário de vistoria mediante ao pagamento de multa de no mínimo uma UP.

Os catálogos de reparação (manual de manutenção para uso de concessionárias) deverão estar à disposição dos comissários técnicos a todo o momento.

As verificações efetuadas antes da largada serão de ordem geral (controles das licenças, etc., da marca e do modelo da moto, conformidade aparente do veículo com a sua classe de mesma inscrição, conformidade dos elementos de segurança, conformidade do veículo com o Código de Trânsito). Após a vistoria o veículo será encaminhado ao parque fechado, no qual deverão ficar à disposição dos fiscais.

A largada será recusada a todo veículo que não estiver em conformidade com as prescrições dos regulamentos de segurança da CBM e do regulamento particular, à ficha técnica de homologação e, para os pilotos que chegarem para a vistoria após o horário previsto, a menos que sejam autorizados pela direção de prova.

A todo instante, no decurso do Rally(e do Baja), as verificações complementares poderão ser efetuadas referente também ao piloto e o veículo. O piloto é responsável a todo o momento do Rally (e do Baja) pela conformidade técnica de seu veículo e das marcas de identificação do mesmo.

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.

Se um controle completo com desmontagem do motor deve ser efetuado e, se as condições técnicas locais ao fim do Rally, não são apropriadas, os veículos serão carregados e repatriados dentro do país da Federação organizadora. As desmontagens e controles se efetuarão na presença do comissário técnico da prova. Os custos do transporte serão a cargo do organizador.

O piloto deverá obrigatoriamente instalar e manter em perfeito estado todos os itens de segurança doseu veículo no Rally (e no Baja), 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.

Todos os participantes deverão passar pela vistoria médica. Os participantes deverão portar uma ficha médica durante o Rally.

ARTIGO 23 – COBERTURA MÉDICA:

A organização deverá providenciar a presença de **um responsável médico e uma equipe de socorristas com equipamentos de atendimento e resgate com planos de atuação no evento.**

Pelo menos um helicóptero equipado com uma maca e um material de reanimação para uma especial com mais de 350 km. Dois helicópteros para duas especiais próximas e ultrapassando 350 km ao acumulo dos dois, dotados de meios de evacuação e destinados unicamente ao socorro médico.

Dentro deste helicóptero, a presença de um médico reanimador é indispensável. Este helicóptero será um complemento dos meios terrestres clássicos (viatura medica com

médicos), deverá obrigatoriamente estar em ligação permanente a um rádio HV com o Diretor de Prova ou um PC da organização (radio, modelo C, modelo M etc.).

Uma viatura com socorristas e equipamentos de atendimento e resgate com planos de atuação no evento e em ligação com o rádio permanente da Direção de Prova ou um PC da organização, será obrigatória para as especiais nos seguintes pontos:

- Largada da especial;
- A cada 100 km;
- Chegada da especial;

Cada viatura médica deverá estar dotada de material para imobilização, de reanimação cardiovascular e de oxigênio.

ARTIGO 24 – EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA:

Todos os concorrentes deverão estar dotados de um equipamento de sobrevivência, compreendendo tudo que está indicado dentro do RPP. O bom funcionamento do material de sobrevivência durante a totalidade da prova está sob a única responsabilidade do piloto.

A presença desses equipamentos poderá ser controlada antes da largada de cada etapa.

A ausência de uma parte ou de todo equipamento acarretará numa impossibilidade de largada. O concorrente tem 30 minutos para se conformar aos regulamentos, além desse prazo, a desclassificação da prova poderá ser pronunciada.

Como indicado dentro do RPP, os participantes serão penalizados se, todo ou parte do equipamento de sobrevivência estiver faltando. Contudo, eles poderão largar novamente após ter substituído este equipamento.

- **Todo o piloto deve portar uma reserva de água potável, de no mínimo 2 litros.**
- **Um protetor de tórax e um protetor para as costas (COLETE) será obrigatório para motos e quadriciclos.**

ARTIGO 25 – RECLAMAÇÕES E RECURSOS

 Os protestos contra pilotos, veículos e atitude antiesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 min. após a chegada do último piloto de cada categoria.

 Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 30 min. após a divulgação do resultado final.

 Todos os protestos devem ser *ESPECIFICOS POR ITEM* e acompanhados de uma taxa no valor de **R$ 1.000,00** (hum mil reais).

 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 da moto reclamada.

 Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.

 Conforme estatutos da CBM e Código Disciplinar da FIM para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.

 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.

ARTIGO 26 – CLASSIFICAÇÃO:

A cronometragem está sob a responsabilidade do Diretor de Prova.

Somente pilotos que terminem o evento e passem por um mínimo de 50% os controles de roteiro podem figurar nos resultados.

A partir do segundo dia do evento, pilotos que não tenham completado os 50% dos controles podem ser desqualificados.

O piloto que não tiver mais a possibilidade de atingir o 50% dos controles do evento, deverá largar após os que ainda estão na prova.

As penalizações serão expressas 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 e outras penalizações expressas em tempos):

Piloto que obtiver o tempo total mais baixo será proclamado vencedor da classificação geral, o seguinte em segundo e assim sucessivamente. A classificação por classe será estabelecida da mesma forma.

Em caso de empate, será proclamado vencedor aquele que realizou o melhor tempo da 1º especial (fora o prólogo). Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos dos 2º e 3º testes especiais etc., serão, portanto, levados em consideração. Esta regra de desempate pode ser aplicada a todo o momento do Rally(e do Baja).

As classificações oficiais do Rally(e do Baja) serão afixados ao quadro oficial, no mais tardar 1 hora após a chegada da última moto.

O prazo de reclamação será de **trinta minutos,** a partir da hora de publicação da classificação geral oficial do Rally(e do Baja).

O prazo de reclamação para classificação de uma etapa se estende até a partida do primeiro piloto dentro da etapa do dia depois.

ARTIGO 27 – CRONOMETRAGEM:

Será realizado por um aparelho elétrico de precisão, registrador de tempos, comandados mecanicamente, sincronizados com os tempos reais, registrando os tempos em 1/5 ou 1/10 de segundos ou menos.

A cronometragem poderá também ser feita através de sistema GPS, podendo também neste caso ser feita em conjunto ou não por equipamento Fotocélula e/ou máquina coletora de tempo na chegada.

ARTIGO 28 – COMBUSTÍVEL:

Liberado o uso de qualquer combustível disponível no comércio brasileiro.

ARTIGO 29 – 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.

Solenidade de premiação do evento.

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

Art. 29.1 – Das Infrações contra pessoas

Art. 29.1.1 – Das Ofensas Físicas

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;

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;

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.

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.

Art. 29.1.2 – Das Ofensas Morais

Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo.

PENA: suspensão de dez (10) a noventa (90) dias.

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 e grave.

PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.

Parágrafo único – Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena será de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias.

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.

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.

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.

A ação disciplinar relativamente às infrações previstas nos artigos 4 a 7 deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado pela imprensa, rádio ou televisão.

Art. 29.2 – Das Infrações relativas à Competição

Art. 29.2.1 – Das Infrações dos Atletas

Proceder desleal ou inconvenientemente durante a competição.

PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos e multa.

Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da direção de prova.

PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos e multa.

Desrespeitar, por gestos ou palavras, o diretor de prova ou seus auxiliares.

PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos ou multa.

Praticar ato violento.

PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos ou multa.

Parágrafo único – Se da jogada resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois (2) a seis (6) eventos.

Praticar ato de hostilidade contra o adversário.

PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos ou multa.

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.

Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento.

PENA: suspensão de cento e vinte (120) a trezentos e sessenta (360) dias.

Participar de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento.

PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.

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.

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. 29.3 – Multas

As multas terão o valor inicial de R$ 500,00 (quinhentos reais) para primeira aplicação e em caso de reincidência o valor será o dobro da última multa aplicada.

ARTIGO 30. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação, serão julgados e resolvidos pela Comissão Nacional de Rally da CBM e seus comissários, em conformidade com os preceitos do Código Desportivo Internacional e dos Regulamentos aplicáveis.

ADILSON KILCA

Diretor Rally - CBM

COMISSÃO NACIONAL DE RALLY – CBM.