CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CUP 2020

REGULAMENTO

ART.01 - A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO, é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclísticas e de UTVs no território nacional e, em consequência elaborar o presente regulamento. Assim sendo este campeonato é de propriedade da CBM.

ART.02 - Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela CBM junto aos filiados.

ART. 03 - RALLY CUP – Definição:

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

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

Os setores seletivos (provas especiais) deverão ser adaptados às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova se desenrole de dia para todos os concorrentes. Cada uma das provas diárias, terá distância mínima de 25 (vinte e cinco) e máxima de 35 (trinta e cinco) quilômetros.

Cada etapa é dividida em 3 (três) provas, que contam pontos separadamente. A prova é no estilo Cup, com baterias em circuito fechado num mesmo percurso, e cada competidor conquistará pontos de acordo com sua classificação em cada uma das provas realizadas.

Caso alguma prova especial não venha a acontecer, seja por qual motivo for, ou se não for homologada não constará na classificação final da etapa ou na classificação do campeonato.

Ao final de cada etapa, os competidores que somarem o maior número de pontos nas provas realizadas e válidas serão declarados campeões em suas respectivas categorias.

A organização das etapas poderá fornecer planilha ou mapas de orientação, tracklogs e way points de GPS para os deslocamentos caso haja necessidade de complementar a sinalização.

Uma prova de Rally Cup é composta de trechos de deslocamento, trechos cronometrados chamados Provas Especiais (PEs) e Controles Horários (CHs).

O CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CUP será disputado por pilotos individualmente, respeitados suas categorias, e poderá utilizar os nomes comerciais “RALLY CUP” e/ou “RALLY CUP BRASIL” e/ou

“CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CUP”. Todas as peças promocionais ou informativas onde esses nomes comerciais aparecerem, estarão se referindo ao CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CUP.

Qualquer etapa do CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CUP poderá ser disputada concomitantemente com outro campeonato desta modalidade. Nestes casos cada uma de suas provas valerá por ambos os campeonatos.

ART.04 - PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO:

4.1 Para participar no Campeonato Brasileiro de Rally Cup será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro/Rally; caso o competidor participe com motos não próprias para o Enduro/Rally, a mesma deverá estar de acordo com este regulamento; e UTVs disponíveis no mercado Nacional.

4.2 O piloto deve ter 18 anos completos estar devidamente habilitado para a condução de veículos (possuir CNH), quando da data da realização da referida etapa em que for participar, assumindo total responsabilidade por seus atos civil e criminalmente, bem como as consequências de seus atos, inclusive quanto às autoridades e entidades legalmente constituídas.

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

4.4 Pilotos menores de idade, devidamente autorizado pelos pais e com documento reconhecido em cartório ou juiz, conforme modelo oficial, poderão participar da categoria UTV. Este piloto deverá sempre estar acompanhado de um navegador habilitado, que deverá pilotar o UTV em trajetos de deslocamento e ligações em vias públicas e/ou locais definidos pelo organizador e ou direção de prova.

4.5 O piloto e o navegador (quando houver), deverão obrigatoriamente serem licenciados para o ano corrente por alguma FEDERAÇÃO ESTADUAL filiada a CBM ou a entidade ligada a FIM para o ano corrente.

4.6 O piloto deverá apresentar na primeira etapa em que for participar o atestado e/ou exame médico que comprove a sua aptidão para a prática de exercícios físicos e o termo de cessão de uso de imagem conforme modelos encontrados no site da CBM www.cbm.esp.br. É de responsabilidade do PILOTO e/ou EQUIPES o seguro e um plano de acedência medica que lhes garante o atendimento médico em todo o território nacional.

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

4.8 O participante é aconselhado a possuir seguro saúde com a mais ampla cobertura para acidentes pessoais, inclusive os advindos de atividades esportivas, sem restrições de qualquer natureza, e ideal que tal seguro deverá possuir cobertura de UTI, bem como transporte aéreo em qualquer

localidade do país, sendo de sua total responsabilidade a contratação do mesmo, bem como sua manutenção.

4.9 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 etapa.

4.10 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)

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

Parágrafo Único: Na categoria UTVs, será permitido o uso do mesmo veículo por dois pilotos distintos, desde que atendidas as seguintes condições:

- Comunicação prévia a organização de cada etapa, pelos meios oficias: e-mail e/ou whatsapp, da organização, assim que os competidores efetivarem sua inscrição naquela etapa;
- Cada piloto inscrito pagará uma inscrição no valor integral, independente do uso de veículo compartilhado;
- No caso de quebra mecânica ou acidente que impossibilite algum ou os dois pilotos que usam o veículo compartilhado de prosseguir na competição, NÃO será devolvido o valor da taxa de inscrição, mesmo que esta quebra ocorra na primeira prova do dia e o segundo piloto não consiga correr nenhuma das provas programadas para a etapa.

ART. 05- INSCRIÇÕES

Na temporada 2020, o grid será limitado a 60 (sessenta) veículos. As inscrições devem ser feitas conforme indicação do Regulamento Particular, nos prazos estabelecidos, obedecendo sempre ao presente regulamento. O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM e inscrito na CBM no exercício do corrente ano para a participação no campeonato.

Todos os concorrentes que desejam participar de uma etapa devem encaminhar à secretaria da prova uma ficha de inscrição preenchida corretamente e acompanhada do valor da inscrição dentro do prazo estabelecido no regulamento particular da mesma.

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 de prova.

O valor da inscrição deverá ser reembolsado nos casos de recusa da inscrição ou não realização da etapa.

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

No caso de desistência, o piloto inscrito terá direito ao reembolso das taxas de inscrição pagas, integral ou parcialmente, de acordo com condições previstas no Regulamento Particular.

ART. 06 - INCLUSÃO DE NOVAS ETAPAS NO CAMPEONATO

6.1 A CBM mediante sua comissão examinará, a cada ano, os pedidos de inscrição para o calendário do Campeonato Brasileiro de Rally Cup, que deverão ser protocolados até 30 de agosto do ano precedente pelas Federações interessadas. Uma etapa não poderá estar inscrita se um intervalo de 15 dias não existir entre ela e o final da etapa que a precede ou segue.

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

ART. 07 - REGULAMENTAÇÃO:

O Campeonato Brasileiro de Rally Cup é disputado em conformidade com:

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

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

Toda a etapa, deverá estar presente um comissário técnico CBM, que deverá acompanhar toda a competição da melhor forma possível, será o responsável pelas verificações técnicas nos veículos e equipamentos dos competidores. Um dos comissários desportivos da CBM será o presidente do colégio de comissariado de prova (JÚRI)

Toda reclamação sobre a aplicação dos citados regulamentos, adendos e demais atos da direção de prova e seus representantes devem ser encaminhados por escrito ao júri de prova através do Diretor de Prova conforme artigo 38 deste regulamento.

Todas as eventuais modificações e disposições suplementares serão feitas através de adendos, datados, numerados e assinados pela organização e pelo diretor de prova. Estes adendos farão

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

A CBM poderá designar observadores e comissários desportivos para trabalharem junto com os organizadores. Além do custo da taxa de autorização da etapa, serão de responsabilidade do organizador da etapa os encargos de hospedagem, alimentação e todo o deslocamento dos comissários, incluindo passagens aéreas quando houver necessidade.

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

O organizador deverá enviar 15 (quinze) dias antes do início, o itinerário detalhado das provas e os horários previstos.

O Regulamento Particular da etapa será estabelecido pelo organizador da prova e deverá conter os seguintes itens:

- Local de largada e chegada;
- Distância dos testes especiais e trechos de ligação (deslocamento);
- Datas e horários do programa das provas;
- Número de controles horários;
- Médico Responsável do evento;
- Descrição detalhada dos meios de segurança, e projeto para resgate na prova;
- Equipe médica e de resgate da prova, equipamentos e veículos para o resgate;
- Detalhes do seguro de responsabilidade civil contra terceiros, conforme legislação em vigor, o qual deverá estar regularizado oito dias antes da etapa;
- Informações sobre infraestrutura de viagem;
- Nomes dos membros do júri, comissários técnicos e médicos responsáveis.

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 respeitados 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 etapa.

Toda a etapa deverá ter um “piloto zero”, que percorrera o percurso da prova antes da primeira 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.

CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CUP: O Campeonato Brasileiro será composto inicialmente por 7 (sete) etapas, sendo válido se realizado mínimo 4 (quatro) e no máximo de até 9 (nove) etapas.

ART. 08 – TERMINOLOGIA:

PROVA ESPECIAL (PE) / PROVA = cada uma das provas de velocidade e/ou bateria e/ou volta contra o relógio de uma etapa;

DESLOCAMENTO = Trechos de ligação do roteiro oficial da prova fora das PEs;

ETAPA = Cada um dos eventos do Campeonato de Rally Cup;

TEMPOS MÁXIMOS PERMITIDOS = Tempo máximo permitido para cada trecho de ligação e PEs, o qual se ultrapassado resultará na aplicação de uma penalidade fixa;

PENALIDADE FIXA = Uma penalidade em tempo a ser acrescida às penalidades por acaso já incursas pelos pilotos em casos precisos e especificados nos regulamentos suplementares;

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 do Rally Cup;

ADENDO = Boletim oficial datado e numerado. Os adendos passam a fazer parte do regulamento particular da etapa. Devem ser afixados no quadro de informações oficiais e comunicados aos concorrentes o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vistoria técnica, e pelo Júri no decorrer da etapa. Os pilotos devem dar recibo no ato do recebimento dos adendos, exceto em caso de impossibilidade material durante o desenrolar do Rally Cup;

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

CH = Controle Horário;

CP = Controle de Passagem;

PCR = Postos de Controle de Roteiro

CHP = Controle de Horário de Partida;

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 Desportivo.

ART. 09 – PERCURSO:

Os percursos das Provas Especiais deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito (proibido qualquer trecho em sentido contrário). Define-se trecho de deslocamento (enlace ou transferência) os setores de ligação da etapa fora das Provas Especiais.

Uma PE será considerada válida se for cumprido o percurso no mínimo 30% da prova especial. Deverá existir obrigatoriamente no track (trajeto) da apuração, um controle de passagem (CP) delimitando este ponto da prova.

As PEs deverão ser realizadas em roteiros fechados ao trânsito normal, devendo este fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Os organizadores devem providenciar também médicos, ambulâncias, bombeiros e veículos de resgate para atenderem aos eventuais acidentes. Estes deverão estar posicionados em pontos estratégicos, e sem custo adicional para o concorrente.

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.

ART. 10 – PONTUAÇÃO PARA CADA ETAPA:

A cronometragem e apuração estão sob a responsabilidade do Diretor de Prova. Somente pilotos que efetivamente passem pelo controle de chegada de cada prova, tendo cumprido no mínimo de 70% dos controles de roteiro poderão figurar nos resultados como classificados.

Cada etapa prevista para a temporada 2020 do Campeonato Brasileiro de Rally Cup terá pontuação progressiva, conforme tabela abaixo.

1ª Etapa realizada – peso 1,0 2ª Etapa realizada – peso 1,0
3ª Etapa realizada – peso 1,1 4ª Etapa realizada – peso 1,1
5ª Etapa realizada – peso 1,2 6ª Etapa realizada – peso 1,3
7ª Etapa realizada – peso 1,3

Aos pilotos classificados em cada prova, serão atribuídos os pontos de acordo com o seu posicionamento nas classificações em suas categorias:

1ª Etapa	2ª Etapa	3ª Etapa	4ª Etapa	5ª Etapa	6ª Etapa	7ª Etapa
1º 25 Pts	1º 25 Pts	1º 27 Pts	1º 27 Pts	1º 30 Pts	1º 33 Pts	1º 33 Pts
2º 20 Pts	2º 20 Pts	2º 22 Pts	2º 22 Pts	2º 24 Pts	2º 26 Pts	2º 26 Pts
3º 17 Pts	3º 17 Pts	3º 19 Pts	3º 19 Pts	3º 20 Pts	3º 22 Pts	3º 22 Pts
4º 14 Pts	4º 14 Pts	4º 15 Pts	4º 15 Pts	4º 17 Pts	4º 18 Pts	4º 18 Pts
5º 12 Pts	5º 12 Pts	5º 13 Pts	5º 13 Pts	5º 14 Pts	5º 16 Pts	5º 16 Pts
6º 10 Pts	6º 10 Pts	6º 11 Pts	6º 11 Pts	6º 12 Pts	6º 13 Pts	6º 13 Pts
7º 8 Pts	7º 8 Pts	7º 9 Pts	7º 9 Pts	7º 10 Pts	7º 11 Pts	7º 11 Pts
8º 6 Pts	8º 6 Pts	8º 7 Pts	8º 7 Pts	8º 8 Pts	8º 9 Pts	8º 9 Pts
9º 4 Pts	9º 4 Pts	9º 5 Pts	9º 5 Pts	9º 6 Pts	9º 7 Pts	9º 7 Pts
10º 2 Pts	10º 2 Pts	10º 3 Pts	10º 3 Pts	10º 4 Pts	10º 5 Pts	10º 5 Pts

Nota: Em cada prova, todos os concorrentes classificados a partir do 11º lugar (inclusive) que efetuarem no mínimo o procedimento de largada daquela prova, obterão igualmente 1 ponto na classificação, não sendo aplicada a pontuação progressiva nesta classificação.

Ao final da etapa, formada por suas provas especiais, que, em sendo concluídas forem validadas, o piloto que somar o maior número de pontos em sua categoria será declarado o campeão. Todos os pilotos terão sua classificação na etapa computada conforme pontuação obtida nas provas especiais validas.

Só poderão fazer parte dos classificados ao final do campeonato, os pilotos que estiverem licenciados para o ano corrente por alguma FEDERAÇÃO ESTADUAL filiada a CBM ou a entidade ligada a FIM, para o ano corrente desde a primeira etapa do campeonato. Em hipótese alguma será incluído o nome de pilotos não federados na relação dos finalistas.

ART.11 - DESEMPATE POR ETAPA:

Caso haja empate entre um ou mais pilotos na classificação da etapa, o primeiro critério de desempate será pelo maior número de vitórias nas provas especiais da etapa; se persistir o empate, o maior número de segundos lugares, terceiros e outras posições subsequentes. Caso permaneça o empate, o desempate se dará pela melhor classificação na última prova especial realizada no dia, independente ou não da participação de todos os pilotos envolvidos no empate.

ART.12 - PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE PILOTOS:

O resultado do campeonato corresponde ao somatório de pontos conquistados de cada uma das 21 provas realizadas, disputada ao longo das 7 (sete) etapas do campeonato, menos as 6 (seis) piores pontuações em provas, descarte (N-6); este resultado independe da participação no evento em questão. Esta quantidade de descartes é válida caso sejam realizadas e/ou válidas de 19 (dezenove) a 21 (vinte e uma) provas durante o campeonato.

Caso sejam realizadas e/ou válidas de 16 (dezesseis) a 18 (dezoito) provas durante o campeonato, o critério adotado será o de (N-3); considerando-se então, 3 (três) descartes.

Caso sejam realizadas e/ou válidas de 13 (treze) a 15 (quinze) provas durante o campeonato, o critério adotado será o de (N-2), considerando-se então, 2 (dois) descartes.

Caso sejam realizadas e/ou válidas de 10 (dez) a 12 (doze) provas durante o campeonato, o critério adotado será o de (N-1), considerando-se então apenas 1 (um) descarte.

Caso sejam válidas 9 (nove) ou menos provas para o Campeonato, não haverá descarte.

Serão declarados campeões da temporada em cada uma as categorias em disputa, os pilotos que obtiverem o maior número de pontos no campeonato, obedecendo as regras acima.

Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato, os critérios de desempate serão na seguinte ordem: será definido a favor do piloto que obtiver o maior somatório de pontos, eliminando-se o critério de descarte, persistindo o empate, será definido a favor do piloto que houver obtido nas provas o 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 etapa em que no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

ART.13 - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA:

Devido a característica de risco inerente ao esporte Off-Road no qual voluntariamente os pilotos se habilitam a correr, a CBM ou a organização da etapa sob nenhuma hipótese será responsável ou poderá ser responsabilizada, pelo uso ou não, de equipamentos individuais de segurança ou por qualquer lesão decorrente da participação nas provas que venham a acontecer ao piloto, ao seu veículo, ou equipamentos durante a realização das etapas.

Cabe a CBM e/ou o realizador da etapa unicamente a organização, gerenciamento técnico, fiscalização, apuração, classificação, e resultado, ficando claro e determinado que os pilotos são responsáveis pelos seus equipamentos individuais de segurança e deverão usar os equipamentos indicados à prática do Off-Road, sendo obrigatório no mínimo: Capacete, óculos, camisa manga longa, luvas, calça e botas. Sendo ALTAMENTE RECOMENDADO o uso de joelheiras, cotoveleiras, colete, cinta abdominal e protetor de pescoço. É proibido o uso de camisetas de mangas curtas e proibido o uso de shorts ou bermudas.

Para os competidores da categoria UTV, além dos equipamentos de proteção obrigatórios, é recomendado o uso de: indumentária (macacão) de material anti-chamas homologados para competição, um extintor de 2,0kg ou mais no interior do veículo e de fácil acesso, cinta de reboque com mosquetões, um espelho retrovisor e sinalizador de acidente (bandeira amarela).

ART.14 - CATEGORIAS:

O Campeonato Brasileiro de Rally Cup 2020 será disputada em 9 (nove) categorias são elas:

14.1 - Categoria RC1 / Superproduction - MOTOS IMPORTADAS: 2T ou 4T a partir de 251cc

• Motocicletas e Protótipos com motorização a partir de 251cc até 1300cc com preparação livre. A preparação de toda motocicleta é livre; O piloto poderá vistoriar 01 (um) motor reserva, sendo que o mesmo pode ser trocado a qualquer momento da etapa, podendo ainda o piloto retornar posteriormente o motor retirado, ou seja, ficar trocando os motores vistoriados e lacrados.

Será marcado apenas um chassi durante cada etapa, e existindo a confirmação da alteração da marca ou substituição do chassi, o piloto será desclassificado daquela etapa. O número do chassi deve ser anotado pelos comissários durante a vistoria técnica.

14.2 - Categoria RC2 / Production - MOTOS IMPORTADAS: 2T ou 4T até 250cc

Motocicletas importadas, com motorização 2T ou 4T até 250cc 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, pára-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador.

A motocicleta deve ser original de fábrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 115 db; 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 etapa e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada.

Apenas um motor poderá ser utilizado em cada etapa do Rally Cup, 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.

14.3 - Categoria RC3 / Brasil Production

• 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 dos 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 115 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.

14.4 - Categoria RC5 – Over 45

Essa categoria será constituída pelos pilotos nascidos até o ano de 1975, com motocicletas de fabricação nacional ou importadas, com qualquer motorização e preparação livre.

14.5 – Quadriciclos - RCQ

• Quadriciclos com qualquer motorização com preparação livre, com tração 4x2 ou 4x4.
• Preparação: Livre para motor, carburação e suspensão, inclusive pode ter motor reserva que poderá ser substituído durante a etapa.

CATEGORIA UTVs

UTV - é um veículo de todo-o-terreno (off-road) com quatro rodas, uma em cada extremidade diagonal, consistido numa unidade integral completa com lugares para um ou dois tripulantes sentados, dirigido por um volante, produzidos por diversos fabricantes internacionais que utilizam motor de moto com caixa de velocidades automática. É tripulado por um piloto e opcional o co-piloto (navegador).

Para veículos de construção artesanal ou produzido em série essencialmente por fabricantes chineses, podem-se utilizar motores de carro ou de moto, com caixa integrada ou não e com comando manual ou automático.

É permitida a alteração do motor, para motores originalmente de motocicletas, desde que a sua cilindrada não ultrapasse os 1299cc para motores com caixa de velocidades de comando automático (sequencial ou CVT).

É permitido o uso e/ou alteração para motores originalmente de automóveis, desde que a sua cilindrada não ultrapasse os 1100cc neste caso sendo obrigatório a caixa de velocidades automática, tipo CVT. Sendo permitido neste caso motores turbo-comprimidos.

14.6 - UTV Aspirado até 1.000cc

Para veículos aspirados de até 115 HP de potência original de fábrica;

Categoria de acesso a modalidade:

• UTV´s originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro;
• Motor original livre de preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada igual ao original do modelo;
• Não é permitido adição de turbo;
• Caixa de cambio original do modelo;
• Refrigeração de motor livre;
• Refrigeração de CVT livre;
• Chassis com base no original, permitidos reforços;
• Braços de suspensão dianteiros e traseiros livres respeitando o limite máximo da largura;
• Amortecedores livres;
• Pontos de fixação de motor e suspensão livres;
• Bitola máxima de eixo de 1780mm;
• Tamanho máximo de aro permitido 15”;
• Escapamento livre;
• Filtro de ar livre;
• Eletrônica livre;

Obs: o item que não estiver especificado aqui como livre deverá ser o original do veículo.

14.7 - UTV Turbo Start

Permitida para pilotos com pouca ou nenhuma experiência, que estejam em seu primeiro ano de participação em competições e/ou que tenham participado no máximo de 5 (cinco) etapas de quaisquer campeonatos regionais ou nacionais, desde que não tenham sido classificados entre os 3 (três) primeiros colocados na classificação final destes respectivos campeonatos, ou ainda pilotos que, conforme determinação da direção de prova, possam correr nesta categoria, dado ao seu histórico de resultados, desde que respeitado o artigo 15 deste regulamento.

• UTV´s originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro;

• Veículos originais, não sendo permitido adição de carga no turbo;
• Chassis com base no original, NÃO permitidos reforços;
• Cilindradas limitadas a original do modelo;
• Motor, Turbo, Inter cooler, Caixa de transmissão, como também painel de leitura somente originais;
• Escape e seus suportes ORIGINAIS:
• Sistema de injeção, ECU- original do modelo com livre preparação interna;
• Filtro de ar e de óleo do modelo original.
• Braços de suspensão dianteiros e traseiros originais. Reforço estrutural não permitido nos mesmos;
• Barras estabilizadoras, pivôs, terminais de direção e caixa, barra de direção, pinças de freios, cubo de rodas, transmissões somente originais do modelo;
• Amortecedores e molas originais do modelo, com livre preparação interna;
• Transmissão original do modelo;
• Sistema de ventilação do CVT livre nas tomadas de ar e dutos (não podendo retirar a tampa de proteção);
• Radiadores e suas conexões e fixação ORIGINAIS do UTV;
• Pedais de freios e acelerador e suas conexões somente originais;
• Plásticos, assoalhos, bocal, tanque de combustível e demais reservatórios somente originais. Tampas do cvt obrigatória, com parafusos livres;
• Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas;
• Rodas livres (aros para pneus) até 15”;
• Largura máxima permitida, 2000mm;
• Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro.

Os 3 (três) pilotos com melhor índice técnico - desempenho e pontuação conquistada, independentemente da quantidade de etapas corridas na temporada, serão promovidos para a categoria UTV Turbo ou nome similar no ano seguinte. A critério da comissão organização organizadora do campeonato, esta promoção de categoria poderá ser estendida a até 5 (cinco) pilotos.

Um piloto só poderá correr no máximo em 2 (duas) temporadas nesta categoria, sendo então automaticamente promovidos para a categoria superior - UTV Turbo e/ou nome similar. Para aplicação deste artigo será considerada a experiência e/ou participação do referido piloto em provas e/ou campeonatos disputados em anos anteriores.

14.8 - UTV Turbo

UTV´s originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro;

• Veículos originais, não é permitido a adição de carga no turbo;
• Chassis com base no original, permitidos reforços;
• Cilindradas limitadas em 1050cc;

• Motor, Turbo, Intercooler, caixa de transmissão, como também painel de leitura somente originais;
• Escape e seus suportes livres;
• Sistema de injeção, ECU- original do modelo com livre preparação interna;
• Filtro de ar e de óleo do modelo original;
• Braços de suspensão dianteiros e traseiros originais permitindo reforço estrutural nos mesmos;
• Barras estabilizadoras, pivôs, terminais de direção e caixa, barra de direção, pinças de freios, cilindro de freio, discos de freio, diferencial, cubo de rodas, transmissões somente originais do modelo;
• Amortecedores e molas originais do modelo, com livre preparação interna;
• Transmissão somente original do veículo;
• Sistema de ventilação do CVT livre nas tomadas de ar e dutos (não podendo retirar a tampa de proteção);
• Radiadores e suas conexões livres podendo ser reposicionado no UTV;
• Radiador de óleo para o motor permitido;
• Pedais de freios e acelerador e suas conexões somente originais;
• Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas;
• Rodas livres (aros para pneus) até 15";
• Largura máxima permitida, 2000mm;
• Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro.

Obs: Os 2 (dois) pilotos com melhor índice técnico - desempenho e pontuação conquistada, independentemente da quantidade de etapas corridas na temporada, da categoria UTV Turbo subirão para a categoria UTV PRÓ em 2021.

14.9 - UTV PRÓ

Destinada a pilotos PRÓ, UTVs originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre.

Obrigatória para os 2 (dois) melhores piloto por índice técnico (desempenho e pontuação conquistada nas provas corridas) da categoria UTV Turbo (ou nome similar) até a temporada 2019 de quaisquer campeonatos regionais ou nacionais disputados em território nacional.

• Motor livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc);
• Permitido a adição de carga no turbo;
• Refrigeração de motor livre;
• Refrigeração de CVT livre;
• Chassis original, permitidos reforços;
• Braços de suspensão dianteiros e traseiros originais permitindo reforço estrutural nos mesmos;
• Disco de freio e pinças de freio livres;
• Pontos de fixação de motor e suspensão livres;
• Bitola máxima de eixo de 2000mm;

• Tamanho máximo de aro permitido 15”, e cubos de rodas originais.
• Radiador de óleo para o motor permitido;
• Escapamento livre;
• Filtro de ar livre;
• Eletrônica livre;
• Amortecedor livre;
• Cambio Original do modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias;

ART.15 - CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE EXPERIÊNCIA DO PILOTO:

Uma comissão técnica da organização do Campeonato Brasileiro de Rally Cup e/ou da CBM classificará os pilotos conforme sua experiência e resultados em provas e/ou campeonatos anteriores, promovidas por ela e/ou outras Federações e/ou Ligas, distribuindo-os em cada nova categoria.

Para o caso dos pilotos não conhecidos da comissão técnica, poderá ser consultado na internet e com outras Federações sobre o nível técnico daquele piloto, se mesmo assim não se puder definir a categoria a que pertence o piloto, o mesmo poderá se inscrever na categoria que lhes convier.

Se no desenrolar da primeira etapa em que participar, qualquer piloto obtiver os tempos nas 2 (duas) primeiras provas da etapa que o coloquem entre os 03 (três) primeiros da categoria imediatamente acima, o mesmo poderá a critério da direção de prova ser penalizado com 1 minuto em cada prova do dia e/ou ser TRANSFERIDO para a categoria acima.

ART.16 - NAVEGADOR

O uso do navegador para a categoria UTVs será facultativo, e não haverá pontuação nem troféu a cada etapa, nem classificação geral no campeonato para navegadores.

ART 17. REFORÇOS NA ESTRUTURA TUBULAR DOS UTVS.

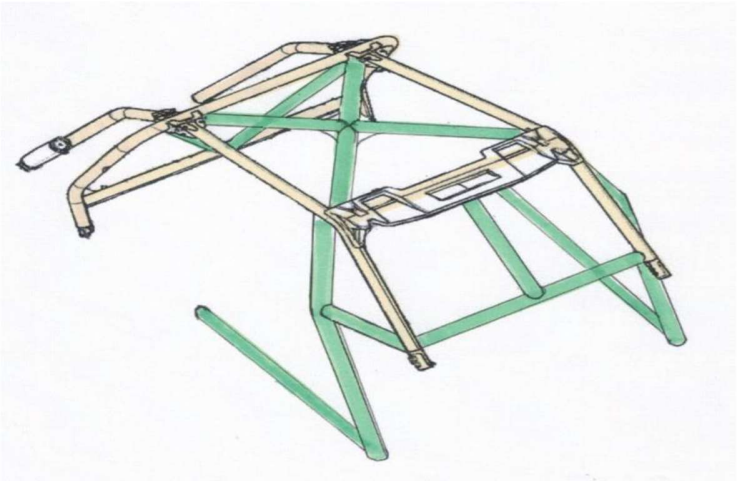
1. É obrigatório o reforço na estrutura tubular dos veículos em competição, a fim de fortalecer a estrutura da gaiola original, visando maior segurança aos competidores em caso de acidente.

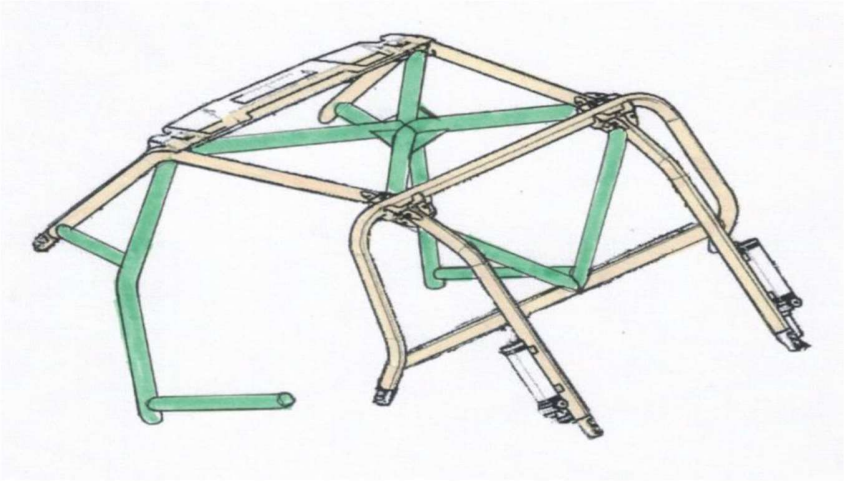
2. O material utilizado nos reforços estruturais deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020), medida 38mm x 2,5mm. Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos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

3. Os pontos de fixação deverão ser através de braçadeiras o que nos dá uma maior resistência mecânica e praticidade de montagem, ou soldadas desde que aprovada pela vistoria técnica.

4. 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.

5. Os desenhos das estruturas devem seguir os abaixo, conforme o modelo do veículo (os reforços estão em verde).





Os desenhos das estruturas devem seguir o especificado neste regulamento e no Regulamento de Rally Baja 2020 da CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo.

ART 18. ESPECIFICAÇOES TÉCNICAS - UTVs:

CILINDRADAS

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

• Qualquer dúvida quanto à classe a que deva pertencer um concorrente será avaliada e decidida pelo Júri de prova.

SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO

• Os veículos deverão estar equipados com sistema de iluminação adequado durante todo o Rally Cup.

• Não será permitido provocar durante cada prova nível de ruído superior aos limites especificados nos códigos de trânsito e nos regulamentos técnicos da CBM (115 Db)

TANQUES DE COMBUSTÍVEL

• Será permitido o uso de tanque(s) auxiliar (es) na motocicleta desde que esteja(m) fixado(s) junto ao chassi, laterais, da moto, na região traseira da perna do piloto (é proibido tanque na frente da moto).

• A capacidade máxima de combustível carregado dentro dos tanques não poderá exceder a 35 litros.

• Os tanques dos Utvs, quando modificados ou não originais, devem ter declaração de homologação do fabricante e ou declaração de responsabilidade do piloto ou chefe de equipe por sua manufatura e quaisquer consequências decorrentes da modificação da peça.

• 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 na próxima prova 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.

ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS DA CATEGORIA UTV:

1. O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos no caso de capacetes de motocross e/ou abertos e luvas. Recomendado o uso de indumentária (macacão) de material antichamas homologados para competição. Proibido o uso de camisetas de mangas curtas e proibido o uso de shorts ou bermudas.
2. Obrigatório o uso de redes laterais protetoras nas duas portas, travadas nas 4 faces.
3. Obrigatórios bancos em forma de concha homologados para competição.
4. Obrigatórias portas (alumínio ou plástico rígido) ou similar fechado desde que proteja a área das mesmas nas laterais do UTV.
5. Obrigatório a existência de cintos de segurança de no mínimo 4 (quatro) pontos fixos a estrutura do veículo e/ou 5 (pontos) recomendado.
6. A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento;
7. O UTV deverá estar munido de um corta cintos no seu interior.
8. É recomendado a instalação de Rádio VHF – com as frequências da organização e da prova fornecidas por cada organizador (pode ser rádio portátil).
9. Reforço na estrutura tubular do veículo, conforme anexo e homologado pelo departamento técnico da CNR- CBM que será detalhado e publicado em adendo anexo;
10. Um espelho retrovisor no mínimo.
11. É recomendado nestes veículos ter instalado um dispositivo de corta-corrente (com sinalização adequada) capaz de fazer parar o motor do veículo em qualquer situação, quer pelo piloto no interior ou outras pessoas no exterior.

12. É recomendada a existência de no mínimo um extintor de 2,0kg ou mais no interior do veículo e de fácil acesso.
13. Cinta de Reboque com mosquetões.
14. 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. 19 – IDENTIFICAÇÃO:

As placas com numerais de identificação devem ser brancas com numerais em preto. As placas de identificação deverão estar fixadas visivelmente à frente e nas laterais da moto na hora das verificações técnicas, antes da largada e mantidas durante todo a etapa do Rally Cup.

A ausência de uma ou mais placas em virtude de quebra por acidente ou outro motivo imprevisível deverá ser comunicada à organização para fins de substituição, sob risco de penalização ou impedimento de largar na próxima prova.

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** poderá ser alterado nem substituído durante o desenrolar da etapa. Ele poderá, no entanto, ser removido ou desmontado para revisão ou reparo.

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

ART.20 – CRONOMETRAGEM:

A apuração será feita através de equipamentos (data logger) de rastreamento por satélite (GPS), podendo também ser feita ou não por equipamento Fotocélula e/ou máquina coletora de tempo na chegada. Será utilizado também o sistema GPS para verificar eventuais cortes de caminho.

Será usado no mínimo 01 (um) equipamento de rastreamento via satélite (GPS), sendo recomendado o uso de 02 (dois) equipamentos por piloto. Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da primeira prova da etapa e deverão ficar junto do competidor dentro da pochete fornecida pela organização e/ou fixado na moto.

Obs: A Organização da Etapa poderá determinar tantos Postos de Controle de Roteiro (PCR) quantos achar necessário para a certificação do cumprimento do trajeto estabelecido. Tais PCR poderão virtuais (way points pré-determinados) computados por GPS oficial.

As penalidades para cada Way Point não cumprido é de 3 (três) minutos para cada WPT faltante.

O competidor poderá assinar um termo de responsabilidade (se assim a organização definir), no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s). Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc..) o mesmo deverá reembolsar o valor de R$400,00 (quatrocentos reais) ou o valor especificado no termo de responsabilidade, para a organização em até no máximo 10 dias corridos.

Os dados de cada competidor será(ão) coletado(s) pelo(s) coletor(es) de dados GPS, conforme descrito no item 14.2, em todo trajeto de cada prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através destes dados coletados, entre eles: hora com precisão de décimos de segundos e posição geográfica (latitude e longitude).

Em cada etapa do campeonato, o coletor de dados deverá ser retirado e entregue sempre na secretaria ou em outro local especificado pela organização. Se o aparelho não for devolvido, no local especificado pela organização, em até 10 (dez) minutos além do horário ideal do final da última prova (de cada competidor) o concorrente será desclassificado, sem direito a reclamação. Será da responsabilidade do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido pela organização e ou empresa contratada para cronometragem do evento.

Fica facultado à organização, ler os GPS entregue fora do prazo e emitir relatório individual de passagens do piloto, desde que ocorra antes da emissão/divulgação do resultado geral da etapa.

O equipamento de data logger (GPS) deverá atender as necessidades abaixo:

I. Não será permitida nenhuma instalação elétrica nos veículos de competição;
II. Para levantamento deverá ser usado um equipamento GPS similar ao utilizado para coleta dos dados dos competidores, ou seja, que marque o track no mínimo de 1 (um) em 1 (um) segundo.

20.1 - FALHA NOS COLETORES (GPS)

O piloto que não tiver seus dados computados na ficha individual de passagens, decorrente de falha nos GPS principal e/ou reserva, poderá entregar arquivo com os dados de um coletor (GPS) próprio, caso tenha, em até 15 (quinze) minutos após o horário ideal do final da prova (de cada competidor).

Caso o competidor use qualquer outro modelo de GPS reserva, seu funcionamento fica sob responsabilidade do competidor, bem como a descarga e fornecimento dos dados. A responsabilidade de entrega do arquivo será do piloto ou de um representante, que deverá registrar a entrega.

O arquivo do GPS reserva deverá ser entregue no ambiente onde se realiza a apuração e deve seguir as seguintes indicações:

I. Deverá ser entregue o GPS do competidor e/ou o arquivo do track em “pen drive USB” compatível com Windows XP ou superior no formato GTM compatível com Track Maker versão 13.0 ou superior, ou no padrão NMEA.
II. Os dados devem OBRIGATORIAMENTE ter sido coletados de 1 em 1 segundo

Em caso de falha nos GPS, detectado pela organização do evento em uma das provas de uma etapa, será atribuído ao competidor a pontuação da mesma posição conquistada por ele na prova anterior e o tempo relativo será atribuído com menos 10 (dez) segundos. Caso o fato aconteça na primeira prova do dia será considerada a pontuação da mesma posição conquistada por ele na prova posterior e o tempo relativo com mais 10 (dez) segundos de acréscimo.

Em caso de falha nos GPS, em todas as provas de uma etapa, o piloto não terá classificação para efeito de premiação (troféu e pódio), entretanto pontuará para o Ranking com pontuação igual a média das etapas participadas e não descartadas em todo o campeonato 2019.

ART 21 - ZONAS DE VELOCIDADE CONTROLADA (RADAR) E VELOCIDADE MAXIMA.

Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados em briefing e informados através de placas indicativas de Início e Fim dentro do trajeto de cada prova.

O sistema de rastreamento - GPS presente em todas as etapas do Campeonato Brasileiro de Rally Cup, para verificação dos itinerários fará igualmente o controle da velocidade instantânea e do tempo gasto em todos os percursos de ligação e nas zonas previamente definidas nas Provas Especiais. Uma infração ou pico, será o indicador para a penalização, essa será composta de 3 (três) segundos consecutivos acima da velocidade máxima permitida, já descontada a tolerância.

A velocidade máxima permitida para local será divulgada através de adendo e no briefing e não poderá ser ultrapassada, com uma tolerância de até 10% acima. Para o controle das penalizações, fica estabelecido que, será utilizado como base "picos" de velocidade. Para ser considerada infração, os picos são 3 (três) segundos consecutivos.

Definição de pico de velocidade: Sempre que a velocidade exceder a velocidade máxima crescida de sua tolerância, em mais de 3 (três) segundos seguidos é considerado um pico.

Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho implicará uma penalidade de 1 minuto pontos por pico atingido. Haverá uma tolerância de 10% na velocidade máxima estabelecida e dentro da faixa de tolerância não haverá penalidade.

As penalidades serão acumuladas:

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

A velocidade máxima permitida na prova para os UTVs será de 140km/h, para todas as categorias.

O sistema de rastreamento – GPS oficial da prova, fará verificação dos itinerários e igualmente o controle da velocidade instantânea, onde registrara um pulso a cada 1 ou 2 segundos apurando a velocidade real do veículo neste impulso.

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 1 ou 2 segundos.

A cada pico acima da velocidade o piloto recebera uma penalidade de tempo conforme o percentual acima da velocidade máxima permitida.

- **De 0,01% a 10% acima da velocidade máxima – 30 segundos de penal.**
- **De 10,01% a 20% acima da velocidade máxima – 1 minuto de penal.**
- **De 20,01% a 30% acima da velocidade máxima – 2 minutos de penal.**

- **Acima de 30,01% – 4 minutos de penal.**

ART.22 - ORDEM DE LARGADA:

Será definida em cada categoria em função da classificação na etapa anterior do Campeonato Brasileiro de Rally Cup, juntamente com a classificação do campeonato vigente.

Pilotos que não tenham participado da etapa anterior, largarão conforme sua classificação no campeonato, dentro de cada categoria, após os pilotos que tiverem participado da referida etapa, sendo que novos concorrentes e demais pilotos serão classificados pelo nível técnico e/ou ordem de inscrição dentro de cada categoria.

Pilotos que se inscreverem por último poderão largar no fim de sua categoria. O intervalo será de 30 (trinta) segundos a 2 (dois) minutos entre pilotos, outro valor poderá ser usado para os UTVs.

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

Os UTVs largaram primeiro, seguidos das motos e/ou quadriciclos inscritos na etapa, com um intervalo definido no regulamento particular desta. O tempo mínimo entre a largada do último UTV para a primeira motocicleta/quadriciclo deve ser no mínimo de 5 (cinco) minutos.

ART.23 - DEVERES DO PILOTO

É dever de todos os pilotos participarem do Briefing 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, bem como o Código nacional de Trânsito e as disposições do código Estadual de Desportes. Podendo este ser penalizado ou desclassificado dependendo da infração.

ART.24 – CIRCUITO

O percurso deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para todos os tipos de veículos aceitos neste regulamento. Em caso de força maior (chuvas, queda de barreiras e/ou pontes) ou atrasos ocasionados por acidentes, que obriguem a organização a alterar o trajeto de uma prova, a distância total deverá ter no mínimo 20 km de especiais somando-se todas as provas especiais válidas, para validação da etapa.

ART.25 – RESPONSABILIDADE

Ao assinarem a ficha de inscrição, os pilotos se comprometem a seguir o regulamento e se responsabilizam Civil e Criminalmente pelos seus atos, eximindo a CBM, os organizadores, os promotores e patrocinadores da etapa, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição.
OBS: Todos competidores da etapa se comprometem a devolver os equipamentos de GPS utilizados na cronometragem em perfeitas condições de uso ou indenizar a organização com o valor dos equipamentos acrescidos de nota fiscal e frete em caso de avaria nos mesmos.

ART.26 - MEIO AMBIENTE

Os pilotos se comprometem a preservar o meio ambiente não poluindo as trilhas, os organizadores serão obrigados a retirar todo o material de sinalização na semana após o evento.

ART.27 – PREMIAÇÕES

Serão premiados com troféus do 1º até no mínimo os 3º lugares em cada etapa em cada categoria, sendo recomendada a premiação até os 5º lugares.

NOTA IMPORTANTE: Não será permitida premiação em dinheiro, premiação em forma de objetos será permitida apenas em forma de sorteio entre no mínimo os pilotos que foram ao pódio em cada etapa.

ART.28- REPAROS E MANUTENÇÕES

É proibida assistência dentro das Provas Especiais, inclusive ZVCs e dentro das Zonas de Controle. Os reparos poderão ser feitos fora da trilha das provas especiais, preferencialmente no Parque de Apoio da etapa e também são permitidos livremente os reparos e reabastecimentos nos setores de deslocamento, exceto em casos expressamente proibidos por uma disposição do regulamento.

ART.29 – VISTORIA

O piloto **não** poderá trocar de veículo (chassi) no mesmo dia, podendo fazer a troca de suspensão, motor, peças, etc. A qualquer momento durante a realização da uma prova, poderão ser efetuadas verificações complementares à moto, quadris ou UTV e ao piloto. O piloto é responsável durante toda a prova pela conformidade técnica do seu veículo.

IMPORTANTE: As motos não poderão largar sem o escapamento.

ART.30 - PARQUE FECHADO

Toda etapa poderá ter uma área cercada destinada ao Parque Fechado. Na existência do Parque Fechado o piloto é obrigado a deixar seu veículo dentro do parque, quando determinado pela organização. No parque fica proibido, sem autorização da organização, qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento.

ART.31 – BRIEFING

Reunião OBRIGATÓRIA com todos os pilotos onde se passará informações importantes e relevantes sobre a etapa, começa 30 minutos antes do horário de largada do 1º piloto e é obrigatório para todos os concorrentes.

ART.32 - ÁREA DE LARGADA / CONTROLE DE LARGADA

O piloto se deslocará até o início da Especial, lá entregará seu cartão para anotações do Horário de largada pelo Fiscal (em caso de utilização deste), ou faz a largada por conta própria conforme ordem de largada disponível no local.

No início de cada prova especial se encontram os Fiscais de Largada, o piloto deve obedecer a fila pela ordem de largada estipulada pela direção de prova ou as instruções dos fiscais de largada que seguem a determinação da direção de prova. Antes do seu horário de largada, entregar o cartão de tempos ao fiscal de controle (quando houver).

Cada piloto é responsável por estar no local de largada no mínimo 5 minutos antes do seu horário determinado pela organização, o fiscal de largada a critério da direção de prova poderá alterar a sequência de largada de um ou mais pilotos de modo a estabelecer uma sequência correta por nível de pilotagem.

PARAGRAFO ÚNICO: Não será permitida a largada de pilotos atrasados, ou seja, o piloto que não estiver presente ao controle de largada em seu horário ideal (previamente divulgado), não poderá largar naquela prova/bateria, salvo anuência prévia do diretor de prova, concedendo previamente um novo horário ao competidor, considerando eventuais quebras ou necessidade de manutenção, as condições do piso, pneus e handicap (histórico de resultados) dos concorrentes.

ART.33 - PERCURSO / MARCAÇÃO

O percurso deverá ser marcado por placas com setas indicativas de direção - direita e esquerda, sinal de confirmação de percurso e sinal de caminho errado, sinal de perigo, bumps, e outros conforme Anexo1. - Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados bumps indicativos do caminho. Não será usada marcação por spray devendo o piloto ignorar marcação por spray em postes, coqueiros, pedras, etc. 10 - RADAR, em áreas urbanas, cidades e povoados onde a organização determinar, a velocidade máxima é de 40 km/h sendo penalizado o piloto que trafegar em velocidade maior que esta.

ART.34 - ÁREA DE CHEGADA

No final do trecho cronometrado estará à placa de FIM DE ESPECIAL e um fiscal, a partir deste momento O PILOTO É OBRIGADO A REDUZIR SUA VELOCIDADE para um máximo de 40 km/h de modo a manter a sua segurança e a dos demais expectadores, tendo em vista que a partir daí o trecho se encontra aberto a circulação de veículos, animais, carroças, etc.

EM HIPÓTESE ALGUMA O PILOTO DEVERÁ RETORNAR EM SENTIDO CONTRÁRIO A PROVA.

Para fins de cronometragem só se considera o tempo de chegada quando ultrapassar a fotocélula e/ou o Waypoit de chegada (linha imaginária da fotocélula) o conjunto piloto e veículo, mesmo que seja empurrando.

É OBRIGATÓRIO A ANOTAÇÃO DO TEMPO DE CHEGADA NO CARTÃO DE TEMPOS (quando houver).

ART. 35 - PUBLICIDADE:

É permitido aos pilotos colocar livremente toda publicidade sobre seus veículos, contanto que:
- Seja autorizado através dos regulamentos da CBM e da legislação dos países atravessados;
- Não sejam contrários (conflitantes) aos bons hábitos e costumes;
- Não avance, passando sobre os locais reservados às placas numerais.

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 etapa em seus veículos.

ART.36 - ABANDONO

Para controle da Direção, visando também à segurança, durante cada prova, os abandonos devem ser reportados o mais rápido possível, diretamente pelo piloto ou seu assistente (apoio) a organização da etapa. A não observância dessa norma poderá penalizar o piloto pela Direção de Prova. No caso de abandono em qualquer uma das provas da etapa, o piloto além de comunicar a organização, deverá devolver qualquer equipamento de apuração que esteja em sua posse.

ART.37 - RESULTADO

Ao término de cada prova ou a critério da organização, cada piloto deverá descarregar seu GPS junto à organização e terá que aguardar seu resultado individual a fim de conferir e expor reclamações quanto a seus tempos caso houver, será divulgado o resultado Parcial por categoria devendo os pilotos que não concordarem com o tempo do concorrente entrar com o recurso no prazo máximo de 20 (vinte) minutos após a divulgação da parcial de sua categoria, este recurso deverá ser por escrito e ser fundamentado em situações reais não em hipóteses.

O resultado Final sairá após aprovação do resultado parcial e julgamento dos recursos caso haja. O piloto que não estiver presente quando da divulgação do seu resultado individual e do resultado parcial, perdendo o prazo para reclamações, não poderá reclamar posteriormente mesmo havendo erro em seus tempos.

ART.38 – PROTESTOS

Os protestos contra pilotos, veículos e atitude anti-desportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregue ao Diretor de Prova, até 05 (cinco) minutos após o horário ideal de chegada do último competidor.

- Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor de cronometragem até 10 minutos após a divulgação do resultado parcial em questão.

- Todos os protestos devem ser individuais e ESPECIFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa no valor de 3 (três) vezes a taxa de inscrição da etapa.

- Os protestos serão avaliados pelo Júri de Prova; caso haja procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor do Organizador da Etapa.

- Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.

- Conforme estatutos e Código Disciplinar da CBM, para recurso contra decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar da CBM no prazo de cinco dias e acompanhado do valor de 05 salários mínimos.

- No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Tribunal de Justiça Desportiva e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.

ART.39 - PENALIZAÇÕES EM TEMPOS:

A penalização em tempos pode ser atribuída para a ultrapassagem dos tempos máximos autorizados ou não respeitar certos artigos esportivos. Seu valor e seu modo de atribuição poderão estar complementados dentro do Regulamento Particular.

A penalidade de tempo será aplicada nos seguintes casos:

- Queima de Largada = largada realizada antes do sinal do fiscal terá uma penalidade de 01 (um) minuto. Esta penalidade não exclui sanções mais sérias, que podem ser aplicadas pelo Júri de Comissários Desportivos, principalmente no caso de infrações reincidentes;
- Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, piloto será penalizado em 02 (dois) minutos;
- Bloquear ou dificultar intencionalmente a passagem de outros concorrentes;
- Alterar a ficha de anotação (Cartão de Controle);
- Ao piloto que não respeitar o regulamento oficial;
- Manobras desleais contra outro piloto;
- Chegar a um posto de controle pelo sentido contrário;
- Deixar de passar por um PCR físico ou virtual;
- Exceder o tempo máximo permitido para os deslocamentos;
- Não apresentar seu veículo com motor funcionando em CH ou Largada de PE: penalidade de 01 (um) minuto por minuto de atraso;
- Perder o cartão de controle: penalidade de 5 minutos.
- Desvio superior a 30 metros do waypoint de controle de passagem: penalidade de 3 (três) minutos.
- Perder ou chegar no final da prova especial sem o GPS oficial: desclassificação na prova em que o fato ocorrer, podendo correr as demais provas do dia.
- Não completar a prova especial: Penalidade tempo máximo.

ART.40 - DESCLASSIFICAÇÃO

São motivos para desclassificação, que será definida ou não pelo Júri de Prova:

1. Retirar ou danificar propositalmente sinalização da prova, placas e bumps.
2. Obstruir propositalmente a trilha de um teste especial.
3. Ingerir bebida alcoólica antes ou durante o evento.
4. Transitar em alta velocidade nas cidades ou povoados.
5. Não respeitar a propriedade alheia (sítios, fazendas, etc.).
6. Colocar a vida de crianças, pedestres ou ciclistas em risco.
7. Nos testes especiais pilotar propositalmente em sentido contrário.
8. Cometer uma infração Grave ou Gravíssima de trânsito, comprovado por autoridades competentes.

9. Empinar ou outras exibições em vias públicas.
10. Atitudes anti-desportivas contra concorrentes (após julgamento).
11. Desrespeitar autoridade de prova (Diretor, Comissários, Membros do Júri).
12. Participar com motocicleta sem documentos que comprovem sua propriedade e/ou permissão do proprietário.

ART.41 - BONIFICAÇÕES

O piloto que parar dentro de uma prova especial para socorrer concorrente vítima de acidente (comprovado pelo jurí), depois de checado e comprovado as informações, terá seu tempo gasto neste atendimento excluído desta prova/volta e poderá ainda ganhar um bônus de até 10 (dez) segundos. 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, através da informação do sistema de GPS, onde será apurado e devolvido o tempo.

IMPORTANTE: a comunicação de qualquer acidente deve ser rápida, clara e objetiva. Quanto melhores forem as informações, melhor será a condição de atendimento ao piloto.

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

O piloto que estiver envolvido na prestação de auxílio ao acidentado, nas condições descritas acima, sob confirmação do setor médico ou de resgate,

ART. 42 – CÓDIGO DISCIPLINAR:

Das Infrações contra pessoas

Das Ofensas Físicas:

- Praticar vias de fato contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo e rally:
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 e rally:
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.

Das Ofensas Morais:

- Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo e rally:
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 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.

Das Infrações relativas à Competição

Das Infrações dos Atletas:

- Proceder de forma 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 do fato gerador resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois (2) a seis (6) eventos.

- 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. 34 – MULTAS:

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

ART. 35 – CASOS OMISSOS

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

ART. 36 – ALTERAÇÕES:

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

Janeiro 2020

Comissão Nacional de Rally – CBM

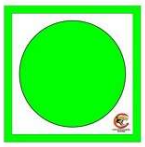
Adilson N. Kilca / Diretor CNR.

ANEXO 1 - SINALIZAÇÃO

SINALIZAÇÃO DE PERCURSO RALLY CUP

INDICAÇÃO DE MUDANÇA DE DIREÇÃO E/OU CURVA DE 90º OU MAIS PARA A ESQUERDA

INDICAÇÃO DE MUDANÇA DE DIREÇÃO E/OU CURVA DE 90º OU MAIS PARA A DIREITA



CONFIRMAÇÃO DE CAMINHO CORRETO

INFORMAÇÃO DE CAMINHO ERRADO

CURECA
INDICAÇÃO DE PONTOS DE PERIGO
VARIA DE 1 A 3 CURECAS

INDICAÇÃO DE TRECHO SINUOSO

INDICAÇÃO DE PASSAGEM ESTREITA E/OU PONTE ESTREITA E/OU BUEIRO

INDICAÇÃO DE CURVA ACENTUADA DE 180º 0U MAIS

INDICAÇÃO DE SUBIDA INGREME E/OU LOMBADA

INDICAÇÃO DE DESCIDA INGREME E/OU VALETA E/OU DEPS E/OU POÇA

SINALIZAÇÃO DE PERCURSO
RALLY CUP

INDICAÇÃO REGRESSIVA
100m P/ CURVA OU MUDANÇA
DE DIREÇÃO P/ ESQUERDA

INDICAÇÃO REGRESSIVA
50m P/ CURVA OU MUDANÇA
DE DIREÇÃO P/ ESQUERDA

INDICAÇÃO DE CURVA
OU MUDANÇA DE
DIREÇÃO P/ ESQUERDA

INDICAÇÃO REGRESSIVA
100m P/ CURVA OU MUDANÇA
DE DIREÇÃO P/ DIREITA

INDICAÇÃO REGRESSIVA
50m P/ CURVA OU MUDANÇA
DE DIREÇÃO P/ DIREITA

INDICAÇÃO DE CURVA
OU MUDANÇA DE
DIREÇÃO P/ DIREITA

---

3 CURECAS
PERIGO EXTREMO

2 CURECAS
CUIDADO

1 CURECA
ATENÇÃO