

**Confederação Brasileira de Motociclismo
Comissão Nacional de Rally**



Regulamento Rally Raid 2026

Publicado em 30/01/2026

Índice

ARTIGO 01 – DEFINIÇÃO:	4
Art. 01.1 – RALLY RAID	4
Art. 01.2 – CALENDÁRIO PREVISTO PARA O RALLY RAID 2026:	4
Art. 01.3 – A PROVA	5
ARTIGO 02 – INSCRIÇÕES:	6
Art. 02.1 – PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO:	7
Art. 02.2 - Filiação e Participação de Pilotos Estrangeiros à CBM, marcando pontos no Campeonato Brasileiro:	7
ARTIGO 03 – REGULAMENTAÇÃO:	8
Art. 03.1 – REGULAMENTO PARTICULAR (RPP)	9
Art. 03.2 – CAMPEONATO BRASILEIRO:	10
Art. 03.3 – PONTUAÇÃO	11
Art. 3.3.1 - Solenidade de premiação do evento	13
Art. 03.4 – CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO	13
Art. 03.5 – PLANILHA DE PROVA	14
ARTIGO. 04 – TERMINOLOGIA:	15
ARTIGO. 05 – CLASSES E CATEGORIAS:	17
Art. 05.1 – RALLY MOTO 1	17
Art. 05.2 –RALLY MOTO 2	17
Art. 05.3 – RALLY MOTO 3	18
Art. 05.4 – RALLY MOTO Over	19
Art. 05.5 - RALLY MOTO BRASIL –	19
Art. 05.6 – QUADRICICLOS:	19
Art. 05.8 – MUDANÇAS DE MOTOR	20
Art. 05.9 - Características técnicas gerais da categoria Motos	20
Art. 05.9.1 - Equipamentos obrigatórios ao piloto - Moto	21
Art. 05.10– UTV (SSVs)	21
Art. 05.10.1 - Características técnicas gerais da categoria UTV(SSV):	21
Art. 05.10.2 – CO PILOTO (Navegador)	24
Art. 05.10.3 - RALLY UTV ULTIMATE	24
Art 05.10.4 Categoria RALLY UTV 1	24
Art. 05.10.5 – Categoria RALLY UTV 2	25
Art. 05.10.6 Categoria RALLY UTV 3	26
Art 05.10.7- Categoria RALLY UTV OVER 50	27
Art. 05.10.8– Categoria RALLY UTV OVER 55	28
Art 05.10.9 – Categoria RALLY UTV OVER PRÓ	28
Art. 05.10.10 - Categoria UTV NAVEGADOR	28
Art. 05.10.11 - Categoria RALLY UTV Experimental	28
Art. 05.11 - ESTRUTURA DO CHASSI / ARCO DE SEGURANÇA / GAIOLA	29
05.12.1- Ultrapassagens usando rádio	32
05.12.2- Ultrapassagens usando o sistema Equipamento de Ultrapassagem	33
Art. 05.13 – SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO	34
Art. 05.14 – TANQUES DE COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO	34
Art. 05.15 –REABASTECIMENTO:	35
ARTIGO 06 – RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES:	37
ARTIGO 07 – IDENTIFICAÇÃO:	37

ARTIGO 08 – ORDEM DE LARGADA:	39
Art. 08.1 – Reposicionamento de largada	40
ARTIGO 09 – CIRCULAÇÃO:	41
Art. 09.01 - Corte de percurso e penalidades:	43
Art. 09.02 – Obstrução de prova:	43
ARTIGO 10 – ASSISTÊNCIA:	44
ARTIGO 11 – SEGURANÇA:	45
Art. 11.01 – ABANDONO / ACIDENTE	45
ARTIGO 12 – PUBLICIDADE:	46
ARTIGO 13 – CARTÃO DE CONTROLE:	46
ARTIGO 14 – ZONAS DE CONTROLE:	47
ARTIGO 15 – CONTROLES HORÁRIOS:	48
Art. 15.1 – CONTROLES HORÁRIOS DE LARGADA E DE CHEGADA:	49
ARTIGO 16 – CONTROLE DE PASSAGEM:	50
Art. 16.1 – HORA DE FECHAMENTO DOS CONTROLES DE PASSAGEM:	50
Art. 16.2 – Controle de Roteiro	50
ARTIGO 17 – PROVAS ESPECIAIS:	51
17.1 Abandono de especial/Etapa	52
ARTIGO 18 – REAGRUPAMENTO:	53
ARTIGO 20 – PENALIZAÇÃO EM TEMPOS e FORFETE	54
Art. 20.1 – CONTROLE DE VELOCIDADE	56
Art. 20.1.1 – Velocidade máxima (pico de velocidade):	56
Art. 20.1.2 – ATRAVÉS DO CÁLCULO DE VELOCIDADE MÉDIA:	57
Art. 20.1.3 – Velocidade máxima UTVs (SSVs)	57
Art. 20.1.4 – Velocidade máxima UTVs (SSVs) em Deslocamentos	58
ARTIGO. 21 – PARQUE FECHADO:	58
ARTIGO. 22 – VERIFICAÇÕES (VISTORIA TÉCNICA):	59
ARTIGO 23 – COBERTURA MÉDICA:	60
ARTIGO 24 – EQUIPAMENTO DE SOBREVIVÊNCIA:	61
ARTIGO 25 – RECLAMAÇÕES E RECURSOS	61
ARTIGO 26 – CLASSIFICAÇÃO:	62
ARTIGO 27 – CRONOMETRAGEM:	63
ARTIGO 28 – COMBUSTÍVEL:	63
ARTIGO 29 – Código Disciplinar	63
Art. 29.1 – Das Infrações contra pessoas	63
Art. 29.1.2 – Das Ofensas Morais	64
Art. 29.2 – Das Infrações relativas à Competição	65
Art. 29.2.1 – Das Infrações dos Atletas	65
Art. 29.3 – Multas	65
ARTIGO 30 - CASOS OMISSOS	65

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 2026.

ARTIGO 01 – DEFINIÇÃO:

Art. 01.1 – RALLY RAID

O Regulamento de Rally Raid 2026 (RRR) 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 Raid dentro do território nacional.

O **Rally Raid** 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 RAID 2026:

Data	Prova	UF	Etapas
13 a 19 de abril	RALLY RN 1500	RN/PE/PB	1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª
12 a 17 de maio	RALLY MINAS BRASIL	MG	6ª, 7ª, 8ª e 9ª
16 a 20 de junho	RALLY DO JALAPÃO	TO	10ª, 11ª, 12ª e 13ª
05 a 07 de julho	SERTÕES SERIES	PR	14ª, 15ª, e 16ª
22 a 30 de agosto	RALLY DOS SERTÕES		17ª, 18ª, 19ª, 20ª, 21ª, 22ª, 23ª e 24ª
5 a 8 novembro	Sertões Series	SP	25ª, 26ª e 27ª

A temporada 2026 do Campeonato Brasileiro de Rally Raid só terá validade se forem realizadas no mínimo 03 (três) provas com o mínimo de 7 (sete) etapas completas.

A temporada 2026 do Campeonato Brasileiro de Rally Raid será disputada por pilotos e navegadores individualmente, respeitadas suas categorias.

Art. 01.3 – A PROVA

- Uma prova de Rally Raid 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.**
- **Etapas** 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 cronômetro, em especial numa prova, não deve ser inferior a 100 km, retirando as zonas de radar.**
- **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, mas eventuais 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 road book digital (tablet ou aparelho de telefone 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 e aprovadas pela CNR.

Art. 1.3.1 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.

Art. 1.3.2 Etapa Maratona, é a etapa do rally realizada em dois (ou mais) dias consecutivos, na qual os competidores não poderão receber assistência mecânica externa entre os trechos cronometrados que a compõem.

Um máximo de 2 (duas) etapas “Maratona” não consecutivas poderão ser autorizadas por prova.

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

Art 1.3.3 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 do campeonato, serão admitidos a participar: motos, quadriciclos e SSVs (UTVs), 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 à 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.

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 SSVs (UTVs) de fabricação em série, vendidos no mercado Brasileiro. Caso participe com motos, quadris ou SSVs (UTVs) não próprias para o Enduro/Rally, o mesmo 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 desportiva 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 presos ao capacete do piloto.
- Qualquer ação fraudulenta ou imprópria ao espírito esportivo da prova por parte de um concorrente, ou de algum membro de sua equipe, esta será julgada pelo Júri da prova que decidirá a penalidade a ser imposta ao mesmo durante o evento.
- 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.
- *O piloto de UTV é o RESPONSÁVEL pela segurança do competidor motociclista e/ou de quadri nos momentos de ultrapassagem. Sujeito a penalidades que podem chegar até a desclassificação conforme decisão do júri de prova.*

Art. 02.2 - 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 técnicas 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 Raid é disputado em conformidade com:

- Código Esportivo da Federação Internacional de Motociclismo (FIM e FIM-LA)
- Regulamento CBM para o Rally Raid;
- 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 pilotos é 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 (JÚRI), e o comissário técnico será responsável pelas vitorias técnicas nos veículos.

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 , via federação de seu estado.

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

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

Uma prova não poderá estar inscrita se um intervalo de 14 dias não existir entre ela e o final da prova que a precede ou segue.

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 à 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 Percorso, 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, quais 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, Super Prime, quando houver, deve ser clara quanto às regras, a validade ou não para a prova, critério para ordem de largada, em que momento acontecerá e penalidades cabíveis.
- 14) Ordem de Largada para as especiais, poderá ser diferente do presente regulamento desde que informado no regulamento particular e aprovado pela CNR.
- 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 neste regulamento devem estar claras 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 Raid 2026.
- 19) Plano de segurança da etapa.**
- 20) Sistemas de GPS, rastreamento e ultrapassagem da prova, e os custos se existir.

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 35 etapas.

Os percursos devem 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 50% da etapa, respeitada a quilometragem mínima de 100 km de prova especial, retirando as áreas de radar.

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 percorrerá o percurso da prova antes da largada, para verificar se as condições de prova e de segurança estão como previstas. Devendo estar em contato com o diretor de prova para repassar as condições.

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 cartões 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 **Prova**, serão atribuídos os pontos de acordo com o seu posicionamento na **classificação final do evento** em suas categorias.

Posição	Pontos
1º	25
2º	20
3º	16
4º	13
5º	11
6º	10

7º	9
8º	8
9º	7
10º	6
11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º...	1

Observação: Os pontos serão atribuídos apenas ao competidor (Piloto) que completar no mínimo, $\frac{2}{3}$ (dois terços) das etapas do evento.

Classificação da Etapa (Seção Seletiva)

o São atribuídos pontos aos cinco primeiros colocados em cada etapa cuja Seção Seletiva tenha mais de 100 km:

Posição	Pontos
1º	5
2º	4
3º	3
4º	2
5º	1

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

Será atribuído 1(um) ponto ao piloto que efetuar o procedimento de largada, em cada etapa do campeonato 2026 independente se pontuar ou não na etapa, e será somado ao total de pontos obtidos no ano. Para a última prova a pontuação de largada será de 5 pontos por etapa.

Somente pilotos que terminam o evento ou passam por um mínimo de 50% da especial, poderão figurar nos resultados como classificados.

Art. 3.3.1 - Solenidade de premiação do evento.

Os vencedores da prova deverão estar presentes na solenidade de premiação do evento para a formação do podium, caso não se apresentem estão sujeitos a multa em valores especificados no regulamento particular, e perderão os pontos de largada das etapas da prova.

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

Art. 03.4 – CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO

O número de pontos obtidos em cada prova e cada etapa deverá ser atribuído ao competidor conforme artigo 3.3.

A pontuação final do campeonato corresponde aos pontos da classificação obtida em cada etapa, mais a pontuação de cada prova, menos os descartes. Haverá o descarte dos resultados, independente da participação na etapa e ou prova.

Caso de realizarmos 6 provas ou mais haverá o descarte de um resultado de uma prova ao final. Ex: 6 provas = pontuação de (N-1)provas

Caso sejam válidas 20 (vinte) etapas ou mais durante o campeonato, o critério adotado será o de (N-4), considerando-se então, quatro descartes de etapas.

Caso sejam válidas 11 (onze) a 19 (dezenove) etapas ou mais durante o campeonato, o critério adotado será o de (N-2), considerando-se então, quatro descartes de etapas.

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 etapas para o Campeonato, não haverá descarte.

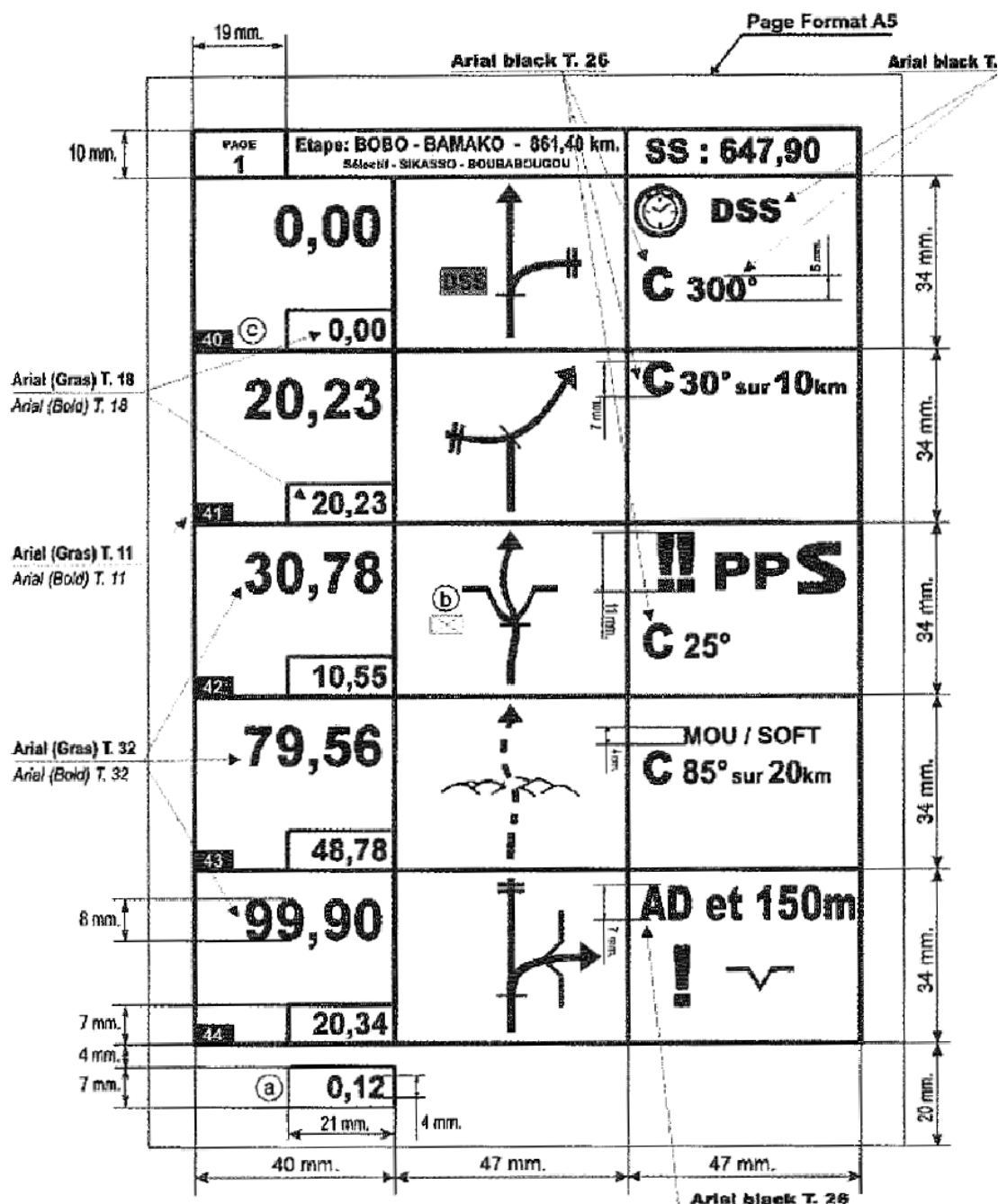
Serão declarados vencedores dentro das respectivas categorias, os pilotos que obtiverem o maior número de pontos durante o campeonato, obedecendo a regra acima. **O piloto deve ter participado de no mínimo 50% das provas para pontuar no resultado final.**

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 persista 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 ;
- Utilizar endereços e azimutes de GPS apenas para waypoints e para indicar o rumo a ser tomado;
- Definir sempre tempos máximos de cada prova especial na planilha.
- **Ter no mínimo 14 cm de largura e com os desenhos e texto bem visíveis, conforme modelo abaixo e padrão FIM:**



ARTIGO. 04 – TERMINOLOGIA:

ETAPA = Cada um dos estágios ou dia do Rally 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 divulgados por meio eletrônico de comunicação oficial, e afixados no quadro de informações oficiais e comunicados aos concorrentes o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vitória 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;

WP= Waypoint (WP) é um ponto geográfico definido por longitude e latitude coordenadas, e define o itinerário da etapa que deve ser seguido e registrado no GPS oficial da prova;

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)

DESCCLASSIFICAÇÃO 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.

ARTIGO. 05 – CLASSES E CATEGORIAS:

O Rally é aberto a Motos, Quadriciclos e UTVs (SSVs) apropriadas para a prática 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 estados e cidades dentro dos quais se desenrole a prova.

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

A categoria motos serão classificadas em:

MOTOS:

RALLY MOTO 1

RALLY MOTO 2

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

**RALLY MOTO Over 45 – livre para pilotos com idade de 45 anos ou mais
completados até o ano de 2026.**

**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.

- **NOVAS CATEGORIAS PODERÃO SER INCLUÍDAS NO CAMPEONATO, DESDE QUE TENHAM SIDO APROVADAS PELA C.N.R , E TER NO MÍNIMO 5 PARTICIPANTES INSCRITOS.**

Art. 05.1 – RALLY MOTO 1

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

A preparação de toda motocicleta é livre. 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

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 secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres.

Pedaleiras e controles de marcha e freio livres, a troca da embreagem é permitida somente se autorizada pelo comissário técnico da prova e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada.

Apenas um motor 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

Os pilotos campeões por 2 vezes nesta categoria devem subir para a Rally moto 1.

Art. 05.3 – RALLY MOTO 3

Motocicletas com motorização 2T até 350cc ou motorização 4T até 450cc e motocicletas off road produzidas no Brasil de até 300cc.

Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, 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 secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres; Pedaleiras e controles de marcha e freio livres; a troca da embreagem é permitida somente se autorizada pelo comissário técnico da prova e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada.

Apenas um motor original e um reserva poderá ser utilizado durante todo o Rally, o qual será lacrado e 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 de pilotos que:

- Se classificaram entre os **dois primeiros** do Campeonato Brasileiro de Rally Raid e Baja de 2014 a 2025 em todas as categorias, exceto os da Brasil e Marathon citados abaixo;;
- Foram campeões ou vice-campeões brasileiros entre 2014 a 2025 nas modalidades Rally CC, Baja, Enduro FIM, Rally Raid, em qualquer categoria;
- Foram campeões ou vice-campeões brasileiros de Enduro de Regularidade na categoria Masters de 2014 a 2025;
- Que tenham histórico de experiência e destaque em outras modalidades do motociclismo.

Os pilotos campeões e vice-campeões da categoria por 2 anos, deverão trocar de categoria.

Art. 05.4 – RALLY MOTO Over

Essa categoria será constituída pelos pilotos com idade de 45 anos ou mais completados até o ano de 2026, com motocicletas de fabricação nacional ou importadas com as características técnicas da categoria RALLY MOTO 1 ,

Permitida a participação de pilotos FEMININAS, com idade mínima de 18 anos.

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 chassi de um mesmo modelo, original ao do chassi (quadro). É permitido o livre trabalho nos mesmos. É liberado o intercâmbio total das demais peças do quadro e componentes entre as motocicletas desde que sejam peças nacionais.

Os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 116 db; intercâmbio e preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre, desde que nacional; transmissão secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres. pedaleiras e controles de marcha e freio.

Art. 05.6 – QUADRICICLOS:

Quadriciclos com motorização até 1300cc com preparação livre com tração 4x2 ou 4x4, e características técnicas iguais a categoria RALLY MOTO 1.

Art. 05.7 - RALLY MOTO BIG TRAIL (nova)

Categoria destinada a motos de uso misto de alta cilindrada, com motores acima de 660cc, bicilíndrica ,com os itens básicos de segurança deste regulamento, desde que tenhamos 5 motos inscritos na primeira prova.

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.

A penalidade será aplicada na etapa em que o competidor largar com o novo motor.

O motor reserva deve manter as especificações idênticas às inspecionadas na 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 veículo no dia, sob pena de mais uma 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 mais multa de uma UP.

Art. 05.9 - Características técnicas gerais da categoria Motos

1. Iluminação - obrigatório farol, luz sinalizadora traseira ligadas na energia da moto.
2. Espelho - Ao menos 1 espelho retrovisor.
3. Buzina - buzina auditiva funcionando ligada na energia da moto.
4. Corta Corrente funcionando.
5. Comandos de Freio e embreagem com as proteções sem pontas vivas.
6. Protetor de mão.
7. Protetor de Pinhão.
8. Guia de corrente.

Todos os itens deverão estar presentes e funcionando corretamente na largada de cada Especial.

Art. 05.9.1 - Equipamentos obrigatórios ao piloto - Moto

1. Capacete Homologado INMETRO ou FIM
2. Óculos de proteção
3. Botas
4. Luvas
5. Colete
6. 2 litros de água na largada

Art. 05.10– UTV (SSVs)

A categoria UTVs (SSVs) serão classificadas em:

- **Rally UTV ULTIMATE**
- **RALLY UTV 1**
- **RALLY UTV 2**
- **RALLY UTV 3**
- **RALLY UTV OVER 50 - Para pilotos com 50 anos ou mais completados até o ano de 2026.**
- **RALLY UTV OVER 55 - Para pilotos com 55 anos ou mais completados até o ano de 2026.**
- **RALLY UTV OVER PRÓ – pilotos com 50 anos ou mais , com títulos brasileiros**
- **NAVEGADOR UTV – campeonato para os navegadores de SSVs (UTVs), que serão classificados por categoria que competirem.**
- **NOVAS CATEGORIAS PODERÃO VIR A SER INCLUÍDAS NO CAMPEONATO, DESDE QUE TENHAM SIDO APROVADAS PELA C.N.R , E TER NO MÍNIMO 5 PARTICIPANTES INSCRITOS .**

UTV (SSV) - é um veículo de todo-o-terreno com quatro pneus, tendo uma roda em cada extremidade diagonal, consistindo uma unidade integral completa com lugares para um ou dois pilotos sentados, dirigido por um volante. Deve ser tripulado por um piloto e co-piloto (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 e **estarem fixados ao chassi ao menos em 4 suportes, 2 na parte dianteira e 2 na parte traseira** .

3. Portas (Em alumínio, plástico, material composto ou similar) fechadas, desde que proteja a área delas nas laterais do UTV. Devem possuir um dispositivo de abertura da porta pelo lado externo, em local de fácil acesso e devidamente sinalizado.
4. O nome do piloto, navegador e tipo sanguíneo deve estar escrito na porta do veículo.
5. 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.
6. 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.
7. 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).
8. Sinalizador de acidente (bandeira amarela de no mínimo 50 por 50 centímetros com haste).
9. Uma lanterna visível, fixada na parte superior traseira do veículo para que possa ser mais visível em situação de poeira e escuro.
10. Cinta de Reboque resistente.
11. É obrigatório a existência de no mínimo 2 extintores no veículo somando no mínimo **4,0kg** de pó químico tipo ABC, sendo que um dos extintores deve estar de fácil acesso ao piloto e ou navegador, e outro de acesso visível pelo exterior do veículo.
12. Os concorrentes deste tipo de veículo devem estar protegidos por capacete Homologado INMETRO ou de acordo com regulamento técnico FIM, óculos de proteção ou viseira; Macacão anti chama homologado em bom estado, Calçado e luvas anti chama. **Obs: As luvas são opcionais para o navegador.**
13. Será obrigatório o uso de “ HANS” , dispositivo de segurança para cabeça e pescoço.
14. Por razões ambientais, não está permitido o uso de lâminas tear off, nos capacetes ou óculos.
15. 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.
16. Um espelho retrovisor com boa visão no mínimo.
17. Poderá ser obrigatório o uso de sistema de alerta para ultrapassagem, que será definido no regulamento particular da prova.
18. Buzina, auditiva funcionando ligada na energia do veículo

19. 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.
- a. Rádios portáteis ou de mão não serão aceitos.**
20. Tanque de combustível original e/ou homologado pelo departamento técnico da CNR-CBM, com sistema de abastecimento pelo lado externo do veículo, e laudo com assinatura de um engenheiro responsável pela sua fabricação conforme Artigo 5.14.
21. Eletrônica conforme Categoria.
22. Freios conforme categoria.
23. Correia do CVT livre , **Caixa do CVT deve portar a tampa.**
24. Motor conforme a categoria do veículo.
25. Pneus livres dentro da dimensão aceita para cada categoria, é obrigatório largar com no mínimo um estepe. **É proibido o estepe ser transportado no interior do veículo.**
26. Um protetor de chapa metálica ou Kevlar deve ser colocado no piso dianteiro logo atrás das rodas dianteiras , para proteger o piloto e navegador (chapão).
27. Um local apropriado para a colocação dos adesivos com os número fornecido pela organização, os “number plate” no total de **4 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 navegador, na região junto ao capô dianteiro; e **outro na parte traseira, visível ao competidor que vem atrás.**
28. 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 específico.
29. Os tripulantes dos veículos devem estar no interior do mesmo, protegidos e seguros com o cinto. Infração sujeita a penalidades que podem chegar a desclassificação, conforme análise do júri.
30. Vedado o uso de sistema de tireball nos pneus dos utvs.
31. PARA-BRISAS OU PROTEÇÃO FRONTAL É facultativa a instalação
32. **Equipamento de Ultrapassagem e monitoramento**
- **antena: O competidor é responsável pela correta instalação do Equipamento de Ultrapassagem e monitoramento em seu veículo. Nos UTVs a antena de ultrapassagem deverá ser instalada no centro do teto do veículo e sem anteparos que obstruem o sinal pela frente e por trás. Deverá possuir um protetor de antena para evitar a quebra por galhos e capotamento que não interfiram no sinal. O competidor deve se certificar que seu equipamento foi testado via repetidora após instalado. Deve se reportar à equipe do Equipamento, em caso de qualquer anomalia, manutenção ou avaria feita no veículo que possa ter interferido no pleno**

funcionamento do equipamento. Recomenda-se sistema de proteção contra quebras da antena.

Art. 05.10.2 – CO PILOTO (Navegador).

O copiloto é obrigatório nas categorias SSVs (UTVs), e este deverá ser portador de uma licença da CBM 2026 e ter idade superior a 16 anos. E contará pontos POR CATEGORIA para no final do ano contemplar o NAVEGADOR Campeão e Vice-campeão de 2026 da categoria;

Art. 05.10.3 - RALLY UTV ULTIMATE

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

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

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

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

Art 05.10.4 Categoria RALLY UTV 1

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

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

 Tabela de Preparações Rally 2026.xlsx

Art. 05.10.5 – Categoria RALLY UTV 2

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

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

X Tabela de Preparações Rally 2026.xlsx

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

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

Art. 05.10.6 Categoria RALLY UTV 3

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

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

Os pilotos campeões e vice-campeões da categoria por 2 anos, deverão trocar de categoria.

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

X Tabela de Preparações Rally 2026.xlsx

Art 05.10.7- Categoria RALLY UTV OVER 50

A quem se destina: pilotos com idade de **50 anos** ou mais, completos em 2026, com qualquer tipo de veículo desde que descrito nas categorias acima referidas.

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

- Especificações técnicas da categoria igual a da UTV 2

Art. 05.10.8– Categoria RALLY UTV OVER 55

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

Art 05.10.9 – Categoria RALLY UTV OVER PRÓ

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

- • Especificações técnicas da categoria iguais a RALLY UTV Ultimate.

Art. 05.10.10 - Categoria UTV NAVEGADOR

Categoria disputa pelos SSVs (UTVs), 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 2026 ao final do campeonato.

Art. 05.10.11 - Categoria RALLY UTV Experimental

Poderão acontecer em caráter experimental provas permitindo a participação de:

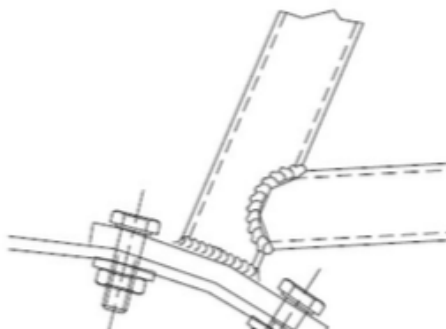
- SSVs (UTVs) de fabricação artesanal, com preparação livre, desde que obedeça aos itens de segurança obrigatórios conforme este regulamento. Serão admitidos em etapas onde os organizadores querem disponibilizar a participação na prova, e que tenha um número mínimo de inscritos, conforme regulamento particular.
- Com motores e caixa provenientes de motocicleta a cilindrada máxima permitida é de 1399cc desde que comprovado sua procedência perante documentação legal.
- Com motores e caixa provenientes de UTVs a limitação de cilindrada segue a especificação do veículo de origem do motor.
- Veículos de série que possuem modificações ou itens que não se enquadram nas categorias acima também podem participar, mas precisam ser aprovados pela CNR e organizadores. Esses veículos não pontuam no campeonato.
- Os itens de segurança devem ser os mesmos das categorias acima.

Art. 05.10.12 - Para a categoria ser validada para o campeonato deverá ter no mínimo 3 inscritos na primeira etapa; e participar mais de 50% das provas.

Art. 05.11 - ESTRUTURA DO CHASSI / ARCO DE SEGURANÇA / GAIOLA

É obrigatório uma estrutura tubular (arco de segurança/ gaiola) dos veículos em competição, conforme especificações abaixo.

1. Arco principal (Fig 1)- O material utilizado no arco principal deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020) 1”3/4 x 0,008202ft (44,45mm x 2,5mm) com ou sem costura. Tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).
***Segunda opção de canos Cromo 4130 sem costura** apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de **44,45mm x 1,9 mm**.
2. Reforços estruturais (Fig 2.1 a 2.5) – O material utilizado no reforço estrutural deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020) 1”1/2 x 0,008202ft (38,10mm x 2,5mm) com ou sem costura.
Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos conforme normas internacionais de fabricação (DIN 2391).
Segunda opção de tubos de Cromomolibidênio 4130 sem costura apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 1”1/2 (38,10mm x 1,9 mm) com ou sem costura. Tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).
3. Os reforços a aplicar deverão estar ligados pelo mesmo método de união que o arco de segurança original - soldadura ao longo de todo o perímetro de união entre tubos conforme figura seguinte, com total penetração no material base. Ou deverão ser através de braçadeiras desde que aprovada pela vistoria técnica.



4. É fortemente recomendada a fabricação do arco de segurança/gaiola por um soldador qualificado/empresa certificada e responsável pela aplicação das informações acima.
5. As gaiolas devem ser homologadas 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.

Todos os veículos são aconselhados a respeitar uma das seguintes estruturas do arco principal da gaiola:

1. Estrutura do arco principal:



2.1

Reforço

estrutural

lateral

- Reforço lateral-abdominal:



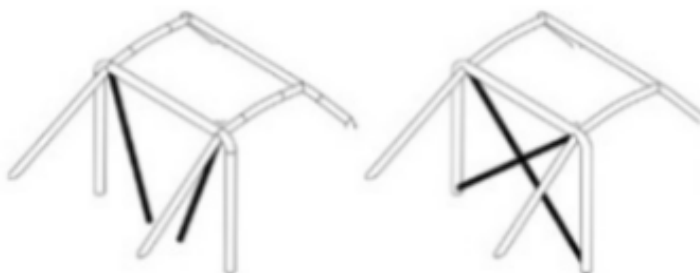
2.2

Reforço

estrutural

traseiro

- Reforços traseiros aos ocupantes:



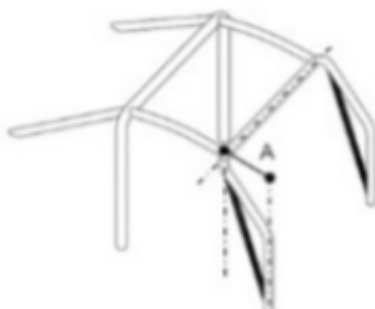
2.3 Reforço Frontal



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

2.4 Reforço frontal lateral superior

- Reforço frontal lateral superior:

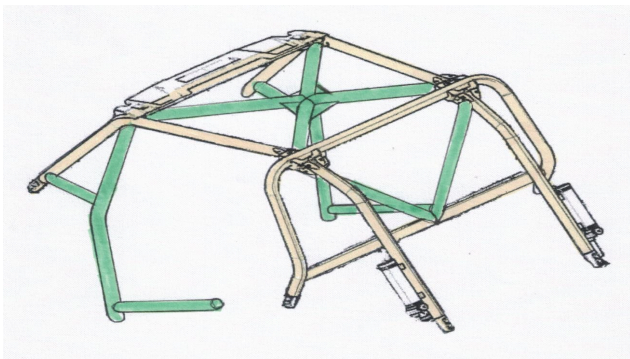
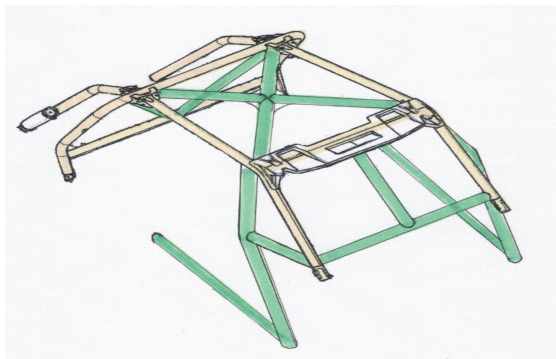


2.5 Reforço estrutural superior

- Reforços superiores:



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



Para os veículos novos a partir de 2021, serão cobrados a gaiola fabricada em sua totalidade, não serão aceitos reforços em cima de gaiolas originais.

Art. 05.12 – Procedimento de ultrapassagens

05.12.1- Ultrapassagens usando rádio.

O procedimento para aproximação deve se dar quando o piloto avistar o competidor à frente, em uma distância de aproximadamente **200 a 300 metros, ou definidos no regulamento particular.**

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 e visível, a fim 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 passíveis de penalidades em tempo, que poderão chegar até a desclassificação do competidor.

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 a utilização de câmeras on-board filmando à frente e para trás a fim de documentar as ultrapassagens. As imagens poderão ser aceitas como documentação oficial e deverão estar com data e hora oficial da prova, 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.

05.12.2- Ultrapassagens usando o sistema Equipamento de Ultrapassagem.

A partir da distância que pode ser entre 300 a 600 metros, definidos no RPP da prova, o piloto pode iniciar o pedido de ultrapassagem ao piloto à sua frente, acionando seu dispositivo de monitoramento via GPS (Equipamento de Ultrapassagem).

O piloto à frente deve facilitar a ultrapassagem com segurança, parando seu veículo em local seguro, do lado direito, a fim de permitir a ultrapassagem.

O piloto à frente tem 45 segundos entre o pedido de ultrapassagem e a permissão de ultrapassagem. Caso isto não aconteça, o piloto solicitará novamente a ultrapassagem, tendo o piloto à frente mais 45 segundos para ceder a ultrapassagem.

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

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

Parágrafo terceiro - todo o processo deverá ocorrer no intervalo máximo de 4 minutos.

OS INTERVALOS DE SOLICITAÇÃO E PENALIZAÇÕES PODERÃO SER REDUZIDOS CONFORME AS CONDIÇÕES DE PROVA, EQUIPAMENTOS E TERRENOS, DEFINIDOS NO REGULAMENTO PARTICULAR E OU JURI DE 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.

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

Acionamento	evento	penalidade
00:00:00	botão 1ª vez	00:00:00
00:00:45	botão 2ª vez	00:00:00
00:01:30	botão 3ª vez	00:10:00
00:02:15	botão 4ª vez	NC

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 SSVs (UTVs) deverão estar equipados com sistema de iluminação adequado durante todo o Rally em funcionamento do início até o fim de cada prova.

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

Para os SSVs (UTVs é obrigatório uma lanterna de luz, fixada na parte superior traseira, para facilitar a visualização do veículo em caso de poeira.

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

Art. 05.14 – TANQUES DE COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO.

As motocicletas, quadris e SSVs (UTVs) 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 liberado abastecimento emergencial com cronômetro aberto e autonomia mínima de 130 km, por responsabilidade da equipe do competidor.

Competidores das categorias quadris e SSVs (UTVs) poderão também usar estes abastecimentos emergenciais desde que definidos em regulamento particular da prova.

DEVERÁ SER CONSIDERADO UMA TOLERÂNCIA DE 10 %

Será permitido o uso de tanque(s) auxiliar(es) na motocicleta, estes devem estar fixados 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 35 litros.

Para os UTVs, são permitidos Tanque de combustível original e/ou outro homologado pelo departamento técnico da CNR-CBM, com o laudo e a assinatura de um engenheiro responsável pela fabricação do mesmo.

Para o ano de 2027 os fabricantes de novos tanques deverão ter a homologação da CNR-CBM dos tanques tipo FIM ou FIA.

Nos reservatórios dos utvs é aconselhável o uso de uma blindagem (liga de alumínio de 6 mm ou chapa de aço com 4 mm de espessura mínima).

O bocal de enchimento do reservatório de combustível deve estar localizado fora da cabine (cockpit).

O sistema de transferência de combustível não deve gerar pressão e/ou vazamento de combustível caso a bomba permaneça ligada após completar o tanque receptor.

Toda a linha de combustível deve usar conectores fixos, e ser feita de material homologado para o combustível utilizado no veículo.

Qualquer reservatório de combustível deve estar localizado dentro da estrutura principal do veículo.

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.

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.

Art. 05.15 –REABASTECIMENTO:

O reabastecimento dos veículos durante as PEs só poderá ser feito pelo apoio exclusivamente em local determinado pela organização. Nesse momento o piloto poderá

receber apenas líquidos sob pena de desclassificação. O procedimento deve ser feito com o motor desligado e é obrigatória a presença de um extintor de incêndio a postos e um tapete ecológico

O Reabastecimento é autorizado somente:

- **Nos Postos de Combustíveis indicados na Planilha;**
- **Na zona de reabastecimento instalada por cada equipe no Parque de Apoio;**
- **Nos pontos de Reabastecimento determinados dentro de cada Trecho Especial ou Neutralizados.**

Por razões de segurança, é de responsabilidade do piloto e equipe, no momento do reabastecimento estar instalado num local não inflamável (longe de grama seca, por exemplo), utilizando um TAPETE ECOLÓGICO, e numa distância segura de outros veículos.

Obrigatório o uso de tapetes “ecológicos” para os veículos da competição, geradores térmicos e reservatórios de combustíveis, nos Box, pontos de apoio, abastecimentos.

De acordo com a aprovação da F.I.M., Artigo 4.1 do Código Ambiental), deve ser colocado no solo, por baixo dos veículos, evitando possíveis derramamentos. O tapete deve ser composto por duas faces: a face superior é constituída por material absorvente e a face inferior por material impermeável. A não utilização ou má utilização deste, implicará em penalização.

Os tapetes devem ocupar o máximo da superfície do solo pela qual o veículo ocupa.

A área será restrita apenas ao abastecimento. Não sendo permitido outros veículos de apoio, que não estejam diretamente envolvidos no processo de abastecimento.

Nenhum competidor ou equipe poderá obstruir a via de circulação do local.

A responsabilidade do abastecimento é do piloto. O motor deverá estar obrigatoriamente desligado durante a operação.

Não será tolerado o derramamento de combustível ou lubrificantes no solo.

Os pilotos serão responsáveis pelas suas equipes e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova, por parte das pessoas que integram uma assistência, poderão sofrer as sanções aplicadas ao piloto decididas pelo Júri da Prova.

O não cumprimento das presentes cláusulas dará lugar a penalizações e multa, que podem chegar até à desclassificação da Prova, definido pelo júri.

O compartilhamento do combustível entre pilotos/Equipes está permitido.

Durante o neutralizado para reabastecimento, NÃO será permitida nenhuma intervenção no veículo, exceto pelo próprio competidor, com as ferramentas portadas por este ou por outro competidor ainda em prova

A única intervenção autorizada é a troca da Planilha.

Qualquer infração a esta norma será penalizada a critério do Júri, com multa e podendo chegar à desclassificação do Evento.

A conduta dos integrantes da equipe de apoio deve ser regida pela ética desportiva com atenção à legislação vigente. Toda atitude ou conduta que prejudique algum concorrente, autoridades, integrantes, o evento, a população local, patrimônio público ou privado ou mesmo a própria tripulação do veículo poderá incorrer em penalizações ao piloto responsável sem prejuízo de sanções legais.

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

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:

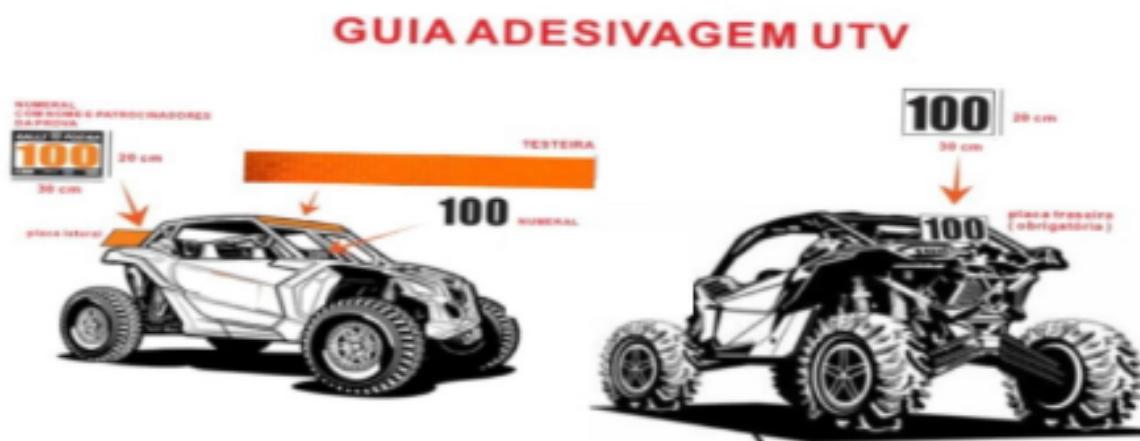
A numeração dos pilotos será definida conforme a classificação geral do ano anterior.

As placas de identificação deverão estar fixadas visivelmente à frente e nas laterais do veículo na hora das verificações técnicas, antes da largada e mantidas durante toda a etapa do Rally.

Os adesivos oficiais dos patrocinadores da prova deverão estar fixados visivelmente à frente e nas laterais dos veículos durante todo o Rally, nos locais determinados pelo RPP. Elas não deverão em nenhum caso encobrir ainda que parcialmente a placa do veículo.

A qualquer momento, a ausência ou o mau posicionamento de um adesivo oficial dos patrocinadores da prova, acarretará uma penalização em multa de 1UP.

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 também ser marcadas 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 pulseira de identificação permitirá identificar os integrantes.

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 prólogo.

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 intervalo mínimo de 2 minutos. Após isto, os pilotos seguintes largarão com intervalo de 1 minuto ou 30 segundos.

Para a 1º especial os 5 primeiros classificados na categoria motos e UTVs, do prólogo ou campeonato, poderão escolher a posição de largada, para as demais especiais, segue classificação geral de largada.

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 com este direito em todas as especiais do dia.

Para a 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 SSVs (UTVs) largarão após os últimos quadris e/ou motos inscritos na prova, com um intervalo definido no regulamento particular da prova.

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 em 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 SSVs (UTVs) terão direito a pedir reposicionamento de largada da primeira etapa da prova, que será definida pelo diretor e o júri de prova.

Na etapa do dia seguinte, largaram na ordem de classificação do dia anterior, independente da sua categoria.

Os 15 primeiros colocados da geral de SSVs (UTVs) do dia anterior, 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. O diretor de prova definirá a posição de largada dos requerentes.

Em nenhum caso poderá largar um piloto posicionado à frente de um piloto que apareça entre os primeiros da classificação. A posição de largada será definida pelo diretor de provas, a partir da 15º posição.

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 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.

O briefing deverá ocorrer diariamente conforme o horário publicado em regulamento particular, o briefing poderá ser presencial ou por escrito enviado por meio eletrônico aos competidores e disponibilizado impresso na secretaria de prova.

No caso de atraso superior a 30 minutos na realização ou envio do briefing, o organizador será penalizado em 3 salários mínimos por dia de atraso, esse valor será revertido para comissão de Rally da CBM.

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 Júri por sugestão do diretor de Prova.**

Os waypoints que constam na planilha serão considerados como pontos de passagem obrigatória, não podendo afastar-se mais de 80 (oitenta) metros do mesmo, ou conforme definido pelo RPP.

A cada waypoint perdido o concorrente receberá uma penalidade de tempo definida no RPP. Este raio do Waypoint pode variar conforme definido no RPP, e ou briefing da prova.

Poderá existir “Waypoint 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.

Outros “Waypoints” poderão existir com denominação e distância de validação a ser cumprido definidos no regulamento particular, com distância de validação e penalidades específicas.

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 duzentos 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 quinhentos metros 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 e membros da equipe**, deverão estar obrigatoriamente em conformidade com o prescrito no Código Nacional de Trânsito e as infrações serão penalizadas da seguinte forma:

- a) 1ª infração; multa de 1 up
- b) 2ª infração: multa de 2 up
- c) 3ª infração: multa de 4 up mais penalidade de tempo de 30 minutos

Qualquer membro da equipe técnica, diretores e autoridades de Prova poderá fiscalizar essas infrações.

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. WPs de segurança poderão definir este local.

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

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

b) 2ª infração: desclassificação.

São proibidos sob pena de desclassificação do evento

- **Transporte e auxílio 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 veículos em um setor de deslocamento resultará numa penalidade de: 30 minutos em especiais de até 100km e 1 hora de especial acima de 100km, 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.

Art. 09.01 - Corte de percurso e penalidades:

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

Art. 09.02 – Obstrução de prova:

Em caso de interrupção de passagem no trajeto original da prova caberá ao competidor encontrar mais rapidamente um desvio que o recoloca no percurso.

Não havendo condições de desvio, os competidores deverão se organizar para uma relargada assim que for feita a desobstrução, havendo ou não algum membro da organização presente. O intervalo de relargada entre os competidores será de no mínimo 1 minuto, e máximo de 2 minutos. Estes intervalos serão confirmados pelo GPS oficial da prova e caso algum competidor saia adiantado será penalizado usando o critério de queima de largada previsto em regulamento. **Largadas atrasadas serão analisadas pela Direção de Prova.**

Caso a obstrução seja causada por outro competidor e a passagem fique interrompida, os comissários poderão autorizar a bonificação do tempo parado aos competidores prejudicados. O responsável pela obstrução não terá seu tempo bonificado.

Casos não previstos serão analisados pelo Júri.

ARTIGO 10 – ASSISTÊNCIA:

Fica proibido o apoio mecânico por não competidores dentro das provas especiais, inclusive ZVCs e dentro das Zonas de Controle.

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 multa e ou tempo para todos os pilotos que violarem este 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 nos veículos e socorrer competidores, **exceto** nos seguintes casos:

- Ajuda direta ou indireta dentro do trajeto das 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 competidores que ainda estiverem competindo e largaram naquela mesma especial

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 quais 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.

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

IMPORTANTE: a comunicação de qualquer acidente deve ser rápida, clara e objetiva. Quanto melhores forem as informações, melhor será a condição de atendimento ao piloto.
A omissão de atendimento ao participante acidentado implicará na desclassificação imediata do piloto omissor.

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, o 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 ser comprovado pelo Diretor de prova junto a outros pilotos. Esta bonificação será atribuída no máximo a 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 à 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 pela 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.

TODA A ZONA DE CONTROLE DE LARGADA OU CHEGADA, SERÁ CONSIDERADA REGIME DE PARQUE FECHADO, PORTANTO NÃO PERMITIDO MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS.

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 deste 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 término do deslocamento final, os pilotos estão autorizados a anotar seu tempo adiantado sem penalização, e o tempo anotado é do momento de entrega do cartão de controle e gps oficial da prova.

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.

Todo o Waypoint considerado CARIMBO virtual, deve estar dentro de uma zona de velocidade controlada (radar).

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.

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.

Na largada das especiais, quando o veículo estiver parado em frente ao 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. **O controle de largada ou chegada, é considerado o regime de parque fechado.**

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

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.

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.

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.

Salvo disposição contrária 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.

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

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

17.1 Abandono de especial/Etapa

No

TABELA PENAL FORFETE			
TAMANHO DA PROVA	0 a 1/3	1/3 a 2/3	+ de 2/3
0,01 a 170,00 km	02:00:00	01:30:00	01:00:00
170,01 a 340,00 km	03:00:00	02:15:00	01:30:00
+ DE 340,01 km	04:00:00	03:00:00	02:00:00

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

- 3 horas – pela especial não participada +
- Tempo máximo da especial +
- Tempo da tabela acima

O piloto que largar o setor seletivo e passar pelo menos o primeiro waypoint válido depois da largada e depois abandonar a etapa receberá as seguintes penalizações:

- 1 horas – por abandonar a especial +
- Tempo máximo da especial +
- Tempo da tabela acima

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.

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 DEFINIDA PELO JÚRI + PD (penalidade desportiva)

O PILOTO QUE NÃO LARGAR NA ETAPA E NEM JUSTIFICAR SERÁ DESCLASSIFICADO.

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.

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 – REAGRUPAMENTO:

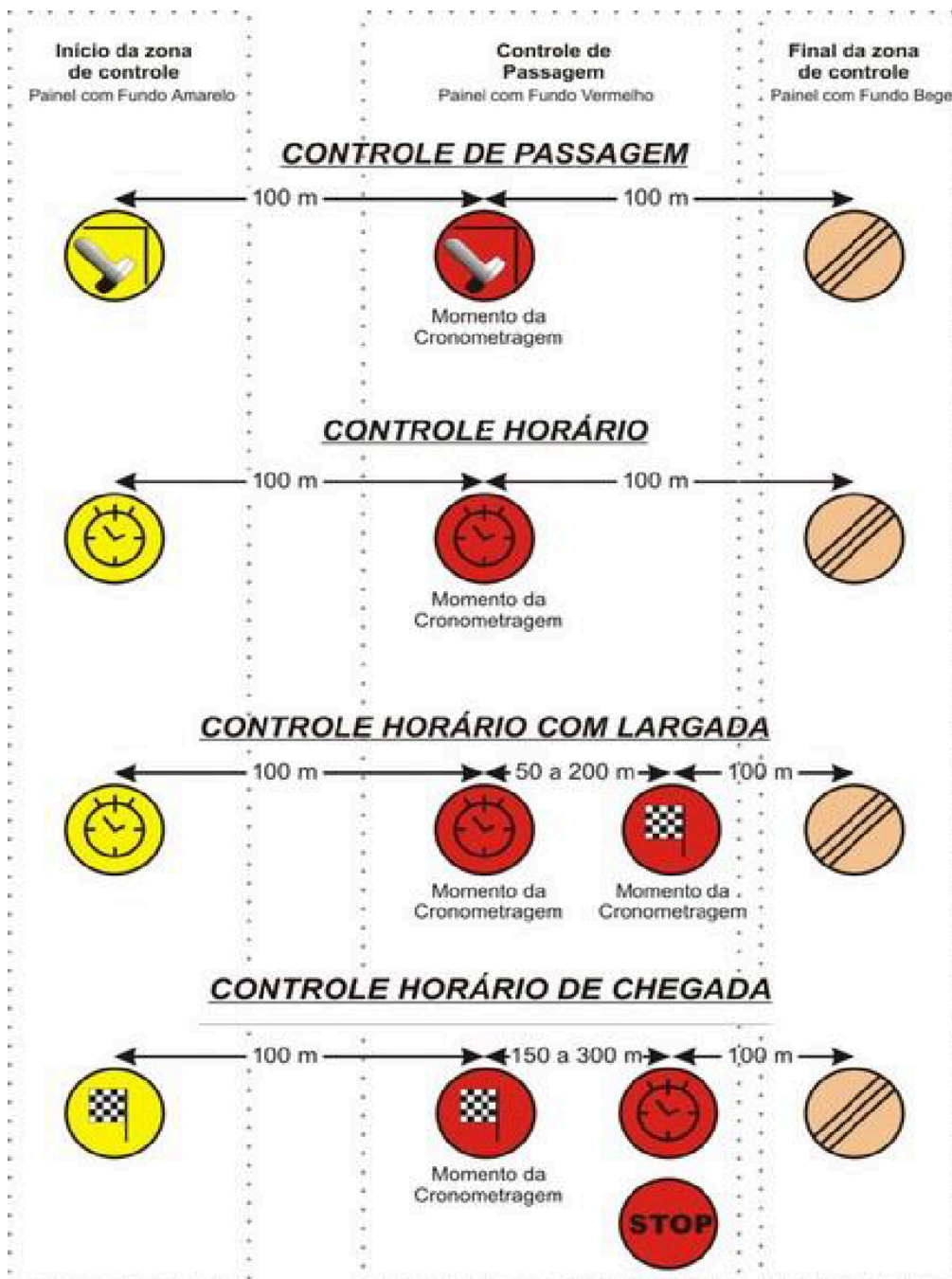
A finalidade dos reagrupamentos é reduzir os intervalos mais ou menos importantes, que se criem entre os pilotos como consequência de atrasos ou abandonos.

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:



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 no cartão de Controle.

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

A perda de um posto de controle acarretará 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, mais o minutos excedido e mais 10 minutos caso a especial tenha até 100 km, e 30 minutos para especiais superiores a 100 km.

OS DESLOCAMENTOS NÃO CUMPRIDOS SERÃO PENALIZADOS COM O TEMPO MÁXIMO 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):

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

Uma infração, será o indicador para a penalização e essa será composta de 3 (três) segundos consecutivos acima da velocidade máxima permitida.

Para velocidades até 10 (dez) km/h acima da velocidade estabelecida para o setor ou zona a penalidade será de

3 (três) segundos por infração.

- Exemplo:

Zona de velocidade com limite de 30 km/h;

Velocidades entre 31 e 40 km/h serão penalizadas com 3 (três) segundos por infração;

Para velocidades superiores a 10 (dez) km/h acima da velocidade estabelecida para o setor ou zona a penalidade será de 1 (um) minuto por infração.

- Exemplo:

Zona de velocidade com limite de 30 km/h;

Velocidades iguais ou superiores a 41 km/h serão penalizadas com 1 (um) minuto por infração.

O maior pico de excesso de velocidade, acima de 10 km/h da velocidade estabelecida, dentro de uma mesma zona de

radar, também acarretará as seguintes penalizações:

Entre 11 e 20 km/h acima da velocidade máxima: 30 segundos de penalização + multa de 1/2 UP;

Entre 21 e 40 km/h acima da velocidade máxima: 1 (um) minuto de penalização + multa de 1/2 UP;

Superior a 40 km/h acima da velocidade máxima: 3 (três) minutos de penalização + multa de 1/2 UP.

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, devendo constar na planilha e/ou ser informado no briefing, onde serão detalhados os valores de distância e tempo mínimo para ser percorrido. Poderá haver mais de um posto de controle de média dentro da zona de radar. A velocidade média é calculada de 20 a 40 por cento do pico da velocidade permitida na área.

Para cada segundo a menos computado no seu tempo na zona de radar serão acrescentados **3 (três) segundos** em seu tempo final da especial.

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

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

Art 20.1.3 – Velocidade máxima UTVs (SSVs).

A velocidade máxima permitida na prova para os UTVs será de **135 km/h nas categorias UVT Ultimate, UTV 1 e UTV Over Pró, e 125km/h nas categorias UTV2, UTV3 Over 50, Over 55 e Experimental.**

O sistema de rastreamento – GPS oficial da prova, fará verificação dos itinerários e igualmente o controle da velocidade instantânea, onde registrará um pulso a cada segundo apurando a velocidade real do veículo neste pulso.

Uma infração ou pico, será o indicador para a penalização e essa será composta de 3 (três) segundos consecutivos acima da velocidade máxima permitida.

Exemplo:

- Velocidade com limite de 135 km/h;
- Velocidades iguais ou superiores a 136 a 140 km/h, por 3 segundos consecutivos ou mais, serão penalizadas em 10 (dez) segundos por infração.
- Velocidades superiores a 140 km/h serão penalizadas em 1(um) minuto por infração.

Art 20.1.4 – Velocidade máxima UTVs (SSVs) em Deslocamentos

A velocidade máxima permitida nos deslocamentos é a velocidade indicada na planilha. Quando não indicada segue o padrão da velocidade da via segundo o CTB. O sistema de rastreamento – GPS oficial da prova, fará verificação desta velocidade como descrito no artigo 20.1.3 e as infrações apuradas serão penalizadas com multa de 2 Ups por infração.

ARTIGO. 21 – PARQUE FECHADO:

Os veículos 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) 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.

Entrar em velocidade alta, ou manobras exibicionistas no interior do parque fechado, ou em regime de parque, será sujeito a multa e penalizações.

Quando os Comissários Técnicos do Rally 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.

Nas etapas maratona, caso o competidor não coloque seu veículo em parque fechado, ou o retire antes de seu horário ideal, será aplicado uma penalidade de 5 horas.

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.

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.

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 do veículo, 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 deverá 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, as verificações complementares poderão ser efetuadas referente também ao piloto e ao veículo. O piloto é responsável a todo o momento do Rally 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 devem acontecer na presença do comissário técnico da prova. Os custos do transporte estarão a cargo do organizador.

O piloto deverá obrigatoriamente instalar e manter em perfeito estado todos os itens de segurança do seu 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 acúmulo 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 médica 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.).

Caso o piloto acione o resgate aéreo sem ferimento grave, ele será responsável pelo custo da hora de voo da aeronave.

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 na 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 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.**
- **O uso do colete inflável “airbag”, poderá ter definido sua utilização no regulamento particular.**

ARTIGO 25 – RECLAMAÇÕES E RECURSOS

Os protestos contra pilotos, veículos e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até **60** minutos 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 minutos após a divulgação do resultado final.

Todos os protestos devem ser ESPECÍFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa no valor de R\$1.500,00 (hum mil e quinhentos 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 CNR-CBM, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe do veículo reclamado.

Não cabem protestos contra as 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 à 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 ou da especial, podem figurar nos resultados.

A partir do segundo dia do evento, pilotos que não tenham completado os 50% dos controles, ou da especial, 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 serão afixados ao quadro oficial, no mais tardar 1 hora após a chegada da última moto/ utv.

O prazo de reclamação será de trinta minutos, a partir da hora de publicação da classificação geral oficial do Rally

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

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.

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

Art. 29.1 – Das Infrações contra pessoas

Art. 29.1.1 – Das Ofensas Físicas

Praticar atos de violência física ou verbal:

Contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo.

PENAS:

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 pessoas vinculadas 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, televisão **ou redes sociais** 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 o 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\$600,00 (seiscentos reais) para primeira aplicação e em caso de reincidência o valor será o dobro da última multa aplicada.

O valor de uma UP será de R\$600,00 (seiscentos reais).

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



Regulamento Rally Raid 2026



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.