



CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY BAJA 2021

REGULAMENTO

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

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

ART. 03 – RALLY BAJA - O Rally Baja é uma prova esportiva disputada em terrenos variados com o objetivo de colocar em mérito a velocidade e a resistência dos pilotos assim como a resistência das máquinas. Para chegar ao fim de cada etapa, o piloto deve seguir as indicações sobre a rota feita através de **placas sinalizadoras**. Poderá ser utilizado bumping adicional para reforçar e melhorar a visibilidade da sinalização.

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

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

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

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

ART.04- PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO:

- 4.1 Para participar no Campeonato Brasileiro será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro/Rally; caso participe com motos não próprias para o Enduro/Rally, a mesma deverá estar de acordo com este regulamento; e UTVs (SSVs) disponível no mercado Nacional;
- 4.2 De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de pilotos menores de idade nas provas do Campeonato Brasileiro nas categorias motos e quadris.
- 4.3 O piloto **e o navegador**, deve obrigatoriamente ser portador de uma licença esportiva emitida pela CBM e estar de acordo com as normas das entidades envolvidas na prova.
- 4.4 O piloto deverá apresentar na primeira prova em que for participar o atestado médico e termos de cessão de direitos de imagem obrigatórios. (modelos e condições encontrados no site www.cbm.esp.br) .



- 4.5 Qualquer ação fraudulenta ou imprópria ao espírito esportivo da prova por parte de um concorrente será julgada pelo Júri da prova que decidirá a penalidade a ser imposta ao mesmo
- 4.6 O participante é aconselhado a possuir seguro saúde com a mais ampla cobertura para acidentes pessoais, inclusive os advindos de atividades esportivas, sem restrições de qualquer natureza, e ideal que tal seguro deverá possuir cobertura de UTI, bem como transporte aéreo em qualquer localidade do país, sendo de sua total responsabilidade a contratação do mesmo, bem como sua manutenção;
- 4.7 Toda manobra desleal incorreta ou fraudulenta realizada pelo piloto, poderá ser julgada pelo júri que se pronunciará sobre eventuais penalidades incluindo até mesmo a desclassificação da prova
- 4.8 A participação de pilotos estrangeiros pontuando no Campeonato será obrigatoriamente em equipes, e está sujeita à apresentação dos documentos abaixo citados:
- Autorização da Federação de origem permitindo a transferência do referido piloto para a CBM.
 - Contrato, registrado, de trabalho ou de prestação de serviço e/ou de patrocínio para com a equipe, de acordo com a legislação brasileira
 - Contrato de trabalho ou de prestação de serviço e/ou patrocínio de **1 (um) piloto brasileiro**, nas mesmas condições técnica e equipamentos (motocicletas e peças)
- 4.8.1 É possível a participação de pilotos estrangeiros como **convidados** em provas do campeonato, porém não marcarão pontos. Os pilotos, durante toda a competição deverão manter elevado espírito esportivo. Esta participação é passível de proibição nas 2 últimas provas do Campeonato, somente sendo permitida a participação com a expressa autorização ESCRITA da federação de origem e CBM

4.9- Solenidade de premiação do evento.

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

ART. 05- INSCRIÇÕES

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

O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM e inscrito na CBM no exercício do corrente ano para a participação no campeonato.

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



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

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

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

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

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

ART. 06 - INCLUSÃO DE NOVAS ETAPAS NO CAMPEONATO

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

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

ART. 07 – REGULAMENTAÇÃO:

O Rally Baja é disputado em conformidade com:

Código Esportivo da Federação Internacional de Motociclismo (FIM);

Regulamento CBM para o Rally Baja;

Regulamento Particular da Prova.

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

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

Toda a prova, deverá estar presente um comissário técnico CBM, que devera acompanhar toda a prova da melhor forma possível, será o responsável pelas verificações técnicas nos veículos e equipamentos dos competidores.

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

Toda reclamação sobre a aplicação dos citados regulamentos, adendos e demais atos da direção de prova e seus representantes devem ser encaminhados por escrito ao júri da prova através do Diretor de Prova conforme artigo 33 deste regulamento.

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

A CBM poderá designar observadores e comissários desportivos para trabalharem junto com os organizadores.



Além do custo da taxa de autorização da prova, serão de responsabilidade do organizador da prova os encargos de hospedagem, alimentação e todo o deslocamento dos comissários, incluindo passagens aéreas quando houver necessidade.

Os oficiais que constituem os quadros desportivos e técnicos da manifestação deverão ser titulares de uma licença CBM/FIM, tendo participado de um seminário sobre Rally Baja, organizado pela CBM.

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

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.

O organizador deverá enviar 15 dias antes do início, o itinerário detalhado da prova e os horários previstos.

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

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

O organizador deverá obter todas as autorizações de proprietários, prefeituras, governo e entidades que se façam necessário ou que a legislação em vigor determinar.

O organizador deve assegurar que todos os cuidados de aspecto ambiental, por onde passe o evento estejam sendo respeitados de acordo com o código ambiental e exigências das autoridades locais.

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

- **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.**



CAMPEONATO BRASILEIRO: O Campeonato Brasileiro será constituído de no mínimo quatro e no máximo oito provas.

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

01º lugar 25 pontos	11º lugar 10 pontos
02º lugar 22 pontos	12º lugar 09 pontos
03º lugar 20 pontos	13º lugar 08 pontos
04º lugar 18 pontos	14º lugar 07 pontos
05º lugar 16 pontos	15º lugar 06 pontos
06º lugar 15 pontos	16º lugar 05 pontos
07º lugar 14 pontos	17º lugar 04 pontos
08º lugar 13 pontos	18º lugar 03 pontos
09º lugar 12 pontos	19º lugar 02 pontos
10º lugar 11 pontos	20º lugar 01 ponto

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

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

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

Será atribuído 1(um) ponto ao piloto que efetuar o procedimento de largada, em cada etapa do campeonato 2021, independente se pontuar ou não na etapa, e será somado ao total de pontos obtidos no ano (não será utilizado no descarte). Para a penúltima prova serão atribuído 3 (três) pontos por etapa, e na ultima prova serão atribuído 5 (cinco) pontos por etapa.

O número de pontos obtidos em cada etapa deverá ser atribuído conforme tabela acima, e poderá ser utilizada no descarte (N-2) da somatória final .

O resultado do campeonato corresponde ao somatório dos resultados de prova (pontos marcados), menos os pontos das piores classificações em 02 etapas (descarte); este resultado independe da participação no evento em questão.

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

Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato, os resultados serão definidos a favor do piloto que houver obtido nas provas (independente de seu peso) o maior número de vitórias, maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente. Caso ainda persistir o empate valerá o melhor resultado na última prova em que no mínimo um dos envolvidos tenha participado.



PERCURSO:

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

Define-se trecho de deslocamento (enlace ou transferência) os setores de ligação da prova fora das Provas Especiais.

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

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

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

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

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

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

ART. 08 – TERMINOLOGIA:

PROVA ESPECIAL (PE) = Prova de velocidade contra o relógio;

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

ETAPA = Cada um dos estágios do Rally Baja separados por uma parada de descanso;

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

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

PRÓLOGO = Prova de velocidade com intuito de formar a ordem de largada e pode valer como tempo de especial.

REAGRUPAMENTO = Parada prevista pela organização para permitir o reagrupamento das equipes que se mantenham em prova e ou retorno ao horário ideal de prova. Os tempos de parada podem ser diferentes para cada concorrente;

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

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

ADENDO = Boletim oficial datado e numerado. Os adendos passam a fazer parte do regulamento particular da prova. Devem ser afixados no quadro de informações oficiais e comunicados aos concorrentes o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vitória técnica, e pelo Júri no decorrer da prova. Os pilotos devem



dar recibo no ato do recebimento dos adendos, exceto em caso de impossibilidade material durante o desenrolar do Rally Baja;

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

CH = Controle Horário;

CP = Controle de Passagem;

CHP = Controle de Horário de Partida;

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 Desportivo.

SUPER PRIME = Prova em circuito fechado onde é permitida largada coletiva. Pode valer como PE ou apenas promocional devendo estar definida no Regulamento Particular.

ART. 09 – CLASSES E CATEGORIAS:

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

CATEGORIAS MOTOS E QUADRIS

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

9.1 –RALLY MOTO 1

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

9.2 –RALLY MOTO 2

Motocicletas de até **700cc** 2 e 4 tempos, seguindo as normas FIM;. Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, pára-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador. A motocicleta deve ser original de fabrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 116 db; preparação interna



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

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

9.3 RALLY MOTO 3

Motocicletas com motorização 2T até 350cc ou motorização 4T até 450cc e motocicletas off road produzidas no Brasil de até 700cc. Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, pára-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador. A motocicleta deve ser original de fábrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 116 db; preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; transmissão secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres. pedaleiras e controles de marcha e freio livres. a troca da embreagem é permitida somente se autorizada pelo comissário técnico da prova e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada. Apenas um motor poderá ser utilizado durante todo o Rally Baja, o qual será lacrado ou marcado durante a vistoria técnica pela organização. A substituição de peças internas do motor é permitida. A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada

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

- **Se classificaram entre os cinco primeiros do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country e Baja em 2010 á 2020 em todas as categorias exceto Brasil;**
- foram campeões ou vice campeões brasileiros entre **2010 á 2020** nas modalidades Rally CC, Baja, Enduro FIM, Cross Country, em qualquer categoria;
- foram campeões ou vice campeões brasileiros de Enduro de Regularidade na categoria Masters entre **2010 á 2020**.

9.4 –RALLY MOTO OVER 40

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



9.5 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.

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

9.6 RALLY QUADRI

Quadriciclos com motorização até 1300 cc com preparação livre com tração 4x2 ou 4x4,

9.7 CATEGORIA UTVs (SSVs)

UTV - é um veículo de todo-o-terreno com quatro pneus tendo uma roda em cada extremidade. E tripulado por um piloto, e opcional o copiloto.

Categorias:

- RALLY UTV 1 (PRÓ ELITE)
- RALLY UTV 2 (PRÓ).
- RALLY UTV 3 (super Production)
- RALLY UTV 4 (Production)
- RALLY UTV Over 45
- RALLY UTV OVER PRÓ
- RALLY UTV DOUBLE
- RALLY UTV START
- RALLY UTV EXPERIMENTAL

Para a categoria ser validada para o campeonato deverá ter no mínimo 5 inscritos na primeira etapa.



Características técnicas da categoria UTV:

1. Obrigatório o uso de redes laterais protetoras travadas nas 4 faces; que feche toda a lateral do veículo,
2. Bancos em forma de concha fabricados e homologados para competição.
3. Portas (alumínio ou plástico) ou similar fechado desde que proteja a área das mesmas nas laterais do UTV.
4. Obrigatório a existência de cintos de segurança de 4 (quatro) pontos fixos a estrutura do veículo e/ou 5 (pontos) opcional
5. Estes veículos devem ter instalado um dispositivo de corta-corrente (com sinalização adequada) capaz de fazer parar o motor do veículo em qualquer situação, quer pelo piloto no interior ou outras pessoas no exterior;
6. O UTV deverá estar munido de um corta cintos no seu interior;
7. É obrigatório a existência de no mínimo um extintor de 2,0kg ou mais no interior do veículo e de fácil acesso;
8. O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos, luvas e indumentária (macacão) de matéria anti-chamas homologados para competição.
9. A distância entre o capacete do piloto e a armação de segurança no teto deve ser de no mínimo 5 cm.
10. A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento;
11. Pneus livre dentro da dimensão aceito para cada categoria
12. Sistema de cambio original de série do modelo em questão, não sendo permitido alterar de cambio CVT para cambio de marchas ou vice-versa.
13. Reforço na estrutura tubular do veículo, conforme anexo e homologado pelo departamento técnico da CNR- CBM que será detalhado e publicado em adendo anexo;
14. Um espelho retrovisor no mínimo;
15. Poderá ser obrigatório o uso de sistema de alerta para ultrapassagem, que será definido no regulamento particular da prova;
16. Cinta de Reboque com mosquetões;
17. Buzina auditiva;
18. Tanque de combustível original ou homologado pelo departamento técnico da CNR-CBM.
19. Sinalizador de acidente (bandeira amarela);
20. Entende-se por original somente as peças dos modelos específicos, conforme Nota Fiscal de fábrica, comercializado no mercado Brasileiro, assim cada piloto deverá portar a Nota Fiscal, que poderá ser exigida na vistoria técnica, para ter certeza que vieram no modelo específico.
21. Rádio VHF BASE ou PORTATIL – sintonizado na frequência da organização e da prova fornecidas por cada organizador; para a comunicação com a organização, em caso de acidentes e/ou emergências e com os demais pilotos para avisos de relevante importância a segurança aos competidores.



22. Um protetor de chapa metálica ou Kevlar deve ser colocado no piso dianteiro logo atrás das rodas dianteiras, para proteger o piloto (chapão)
23. Um local apropriado para a colocação do número fornecido pela prova, “number plate” no total de 3, sendo 2 nas laterais, acima dos pneus traseiros e um frontal ao lado direito do piloto, logo acima do capo dianteiro, junto a gaiola, conforme desenho a ser publicado em anexo.
24. Uma lanterna visível, fixada na parte superior traseira do veículo para que possa ser mais visível em situação de poeira e escuro,
25. Obrigatório o competidor largar com no mínimo um pneu estepe.

- **RALLY UTV 1 (antiga PRÓ –ELITE)**

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

- Motor: Original do veículo até 1050cc
- Turbo e Intercooler: Originais do veículo, permitido adição de carga no turbo
- Transmissão: Original do Modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias.
- Diferenciais: Preparação livre
- Sistema de Refrigeração: Preparação livre
- Refrigeração CVT: Preparação livre, tampa Obrigatória.
- Chassis: Base original do Modelo, Reforços permitidos
- Braços de Suspensão dianteiros e traseiros: Preparação livre
- Amortecedores e Molas Preparação livre
- Pontos de Fixação Motor e Suspensão: Preparação livre
- Bitola Máxima: 2000mm
- Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Preparação livre
- Caixa de Direção: Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas.
- Freios: Preparação livre
- Cubos de Roda: Preparação livre
- Escapamento: Preparação livre
- Filtro de Ar: livre
- Filtro de óleo do Motor: livre
- Eletrônica: Preparação livre
- Rodas: Livres Até aro 15
- Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro



- **RALLY UTV 2 (antiga PRÓ)**

A Quem se Destina: Pilotos Pró com UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro e preparação Livre.

Características Técnicas:

- **Motor:** Original do veículo até 1050cc
- **Turbo e Intercooler:** Originais do veículo, permitido adição de carga no turbo
- **Transmissão:** Original do Modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias.
- **Diferenciais:** Preparação livre
- **Sistema de Refrigeração:** Preparação livre
- **Refrigeração CVT:** Preparação livre, tampa Obrigatória.
- **Chassis:** Base original do Modelo, Reforços permitidos
- **Braços de Suspensão dianteiros e traseiros:** Preparação livre
- **Amortecedores e Molas** Preparação livre
- **Pontos de Fixação Motor e Suspensão:** Preparação livre
- **Bitola Máxima:** 2000mm
- **Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção:** Preparação livre
- **Freios:** Preparação livre
- **Cubos de Roda:** Preparação livre
- **Escapamento:** Preparação livre
- **Filtro de Ar:** livre
- **Filtro de óleo do Motor:** livre
- **Eletrônica:** Preparação livre
- **Rodas:** Livres Até aro 15
- **Obs:** Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro

- **RALLY UTV 3 (antiga SUPER PRODUCTION)**

A Quem se Destina: UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro

- **Motor:** Original do veículo até 1050cc
- **Turbo e Intercooler:** Originais do veículo, não permitido adição de carga no turbo
- **Transmissão:** Original do Modelo
- **Diferenciais:** Original do Modelo
- **Sistema de Refrigeração:** Preparação livre
- **Refrigeração CVT:** Preparação livre, tampa Obrigatória.
- **Chassis:** Base original do Modelo, Reforços permitidos
- **Braços de Suspensão dianteiros e traseiros:** Originais permitindo reforço estrutural nos mesmos.
- **Amortecedores e Molas Originais do Modelo- Preparação Interna Livre.**
- **Pontos de Fixação Motor e Suspensão:** Originais do Modelo
- **Bitola Máxima:** 2000mm



- **Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Originais do Modelo**
- **Caixa de Direção: Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas.**
- **Freios: Originais do Modelo**
- **Cubos de Roda: Originais do Modelo**
- **Escapamento: Livre preparação**
- **Filtro de Ar: Original do Modelo**
- **Filtro de óleo do Motor: Original do Modelo**
- **Eletrônica: Livre preparação**
- **Rodas: Livres Até aro 15**
- **Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro**

Os pilotos campeões e vice campeões da categoria deverão trocar de categoria no ano seguinte.

- **CATEGORIA RALLY UTV 4 (antiga PRODUCTION)**

A Quem se Destina: Categoria de acesso a modalidade e para UTVs ORIGINAIS

- **Motor: Original do veículo.**
- **Turbo e Intercooler: Originais do veículo, não permitido adição de carga no turbo**
- **Transmissão: Original do Modelo**
- **Diferenciais: Original do Modelo**
- **Sistema de Refrigeração: Original do Modelo**
- **Refrigeração CVT: Original do Modelo**
- **Chassis: Base original do Modelo, Reforços não permitidos**
- **Braços de Suspensão dianteiros e traseiros: Originais permitindo reforço estrutural nos mesmos.**
- **Amortecedores e Molas Originais do Modelo- Preparação Interna Livre.**
- **Pontos de Fixação Motor e Suspensão: Originais do Modelo**
- **Bitola Máxima: 2000mm**
- **Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Originais do Modelo**
- **Caixa de Direção: Original do Modelo**
- **Freios: Originais do Modelo**
- **Cubos de Roda: Originais do Modelo**
- **Escapamento: Originais do Modelo**
- **Filtro de Ar: Original do Modelo**
- **Filtro de óleo do Motor: Original do Modelo**
- **Eletrônica: Livre preparação**
- **Rodas: Livres Até aro 15**
- **Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro**

Os pilotos campeões e vice campeões da categoria deverão trocar de categoria no ano seguinte.



- **RALLY UTV OVER 45**

A quem se destina: pilotos com idade de 45 anos ou mais, completos até a data da prova, com qualquer tipo de veículo desde que descrito nas categorias acima referidas.

- Especificações técnicas da categoria igual a RALLY UTV 2.

- **RALLY UTV OVER PRÓ**

A Quem se Destina: pilotos com idade de 45 anos ou mais, completos até a data da prova, 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 igual a RALLY UTV 1.

- **RALLY UTV DOUBLE**

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

- Especificações técnicas da categoria igual a RALLY UTV 2.
- Esta categoria só existira se tivermos no mínimo 3 inscritos e em eventos onde exista a planilha oficial da prova, e o percurso a ser percorrido será o informado pela planilha.
- O navegador deverá ser ter idade mínima de 16 anos , e portador de uma licença desportiva da CBM de 2021.
- Esta Categoria somente acontecerá quando a prova fornecer planilhas impressas, podendo não acontecer em todas as etapas.

- **RALLY UTV START**

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



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

Poderão acontecer em caráter experimental provas envolvendo UTVs de fabricação artesanal, com preparação livre, desde que obedeça aos itens de segurança obrigatórios conforme este regulamento. Serão admitidos em etapas onde os organizadores queiram disponibilizar a participação na prova, e que tenha um número mínimo de inscritos, conforme regulamento particular. Devem largar sempre após os inscritos no Campeonato Brasileiro de Rally.

- Cilindrada máxima 1399cc, com motor e caixa provenientes de motocicletas, desde que comprovado sua procedência perante documentação legal.
- Quando a cilindrada for superior a 1050cc, o veículo deve ser de tração 4x2.
- Os itens de segurança devem ser os mesmos das categorias acima.

ESTRUTURA DO CHASSI / ARCO DE SEGURANÇA / GAIOLA

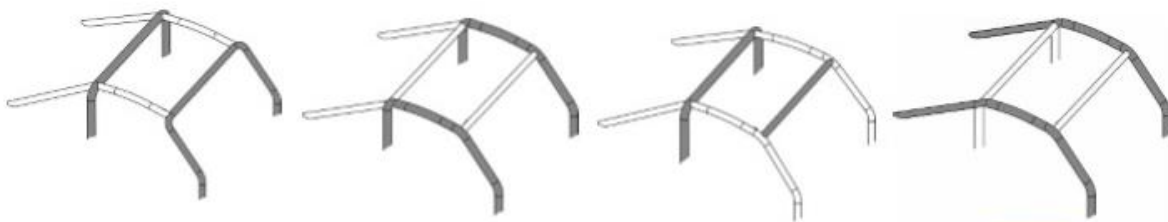
É obrigatório a estrutura tubular (arco de segurança/ gaiola) dos veículos em competição, a fim de fortalecer a estrutura da gaiola, visando maior segurança aos competidores em caso de acidente.

1. Arco principal - O material utilizado no arco principal deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020) 1"3/4 x 0,008202ft (44,45mm x 2,5mm).
Reforços estruturais – O material utilizado no reforço estrutural deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020) 1"1/2 x 0,008202ft (38,10mm x 2,5mm).
Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos conforme normas internacionais de fabricação (DIN 2391).
2. 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.
3. Os gaiolas devem ser homologados pela comissão técnica da CBM, através de um processo de homologação, onde deverá constar um relatório



detalhado por itens, do material utilizado e pontos de fixação aplicados na estrutura original.

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

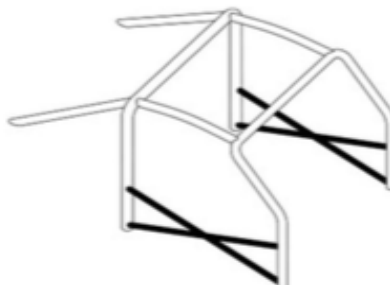


Os tubos (destacados) da estrutura escolhida deverá ser em aço carbono 1020 com ou sem costura, apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de **1”3/4 x 0,008202ft (44,45mm x 2,5mm)** ou **2” x 0,0065ft (50,80mm x 2mm)** , e tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).

Segunda opção de canos Cromo 4130 sem costura apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de **44,45mm x 1,9 mm**.

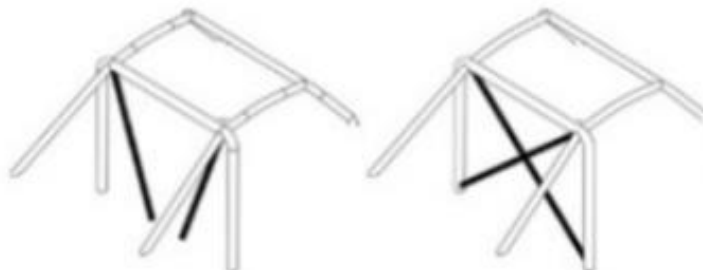
Definida a estrutura principal do arco de segurança/gaiola é aconselhado a aplicação de todos os seguintes reforços em material equivalente ao anterior, mas com dimensões mínimas de **1”1/2 x 0,008202ft (38,10mm x 2,5mm)**

- **Reforço lateral-abdominal:**

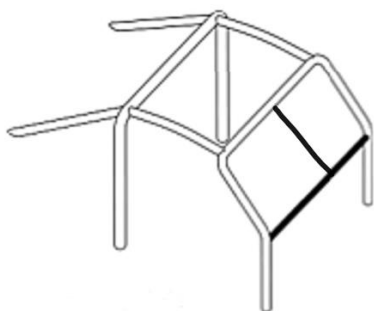


•

- Reforços traseiros aos ocupantes:



- Reforço Frontal

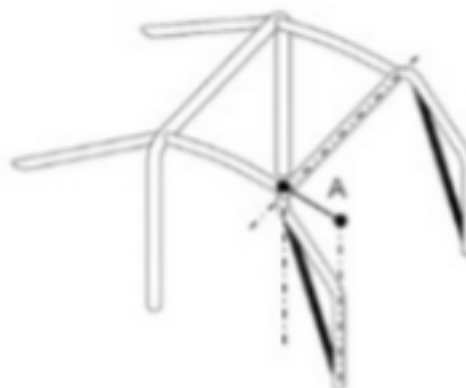


OBS: É obrigatória utilização da barra anti-intrusão na sessão frontal da gaiola.

- Reforços superiores:

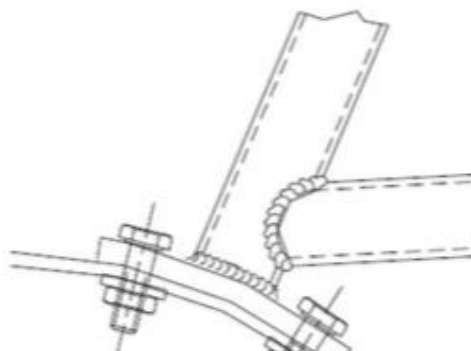


- Reforço frontal lateral superior:



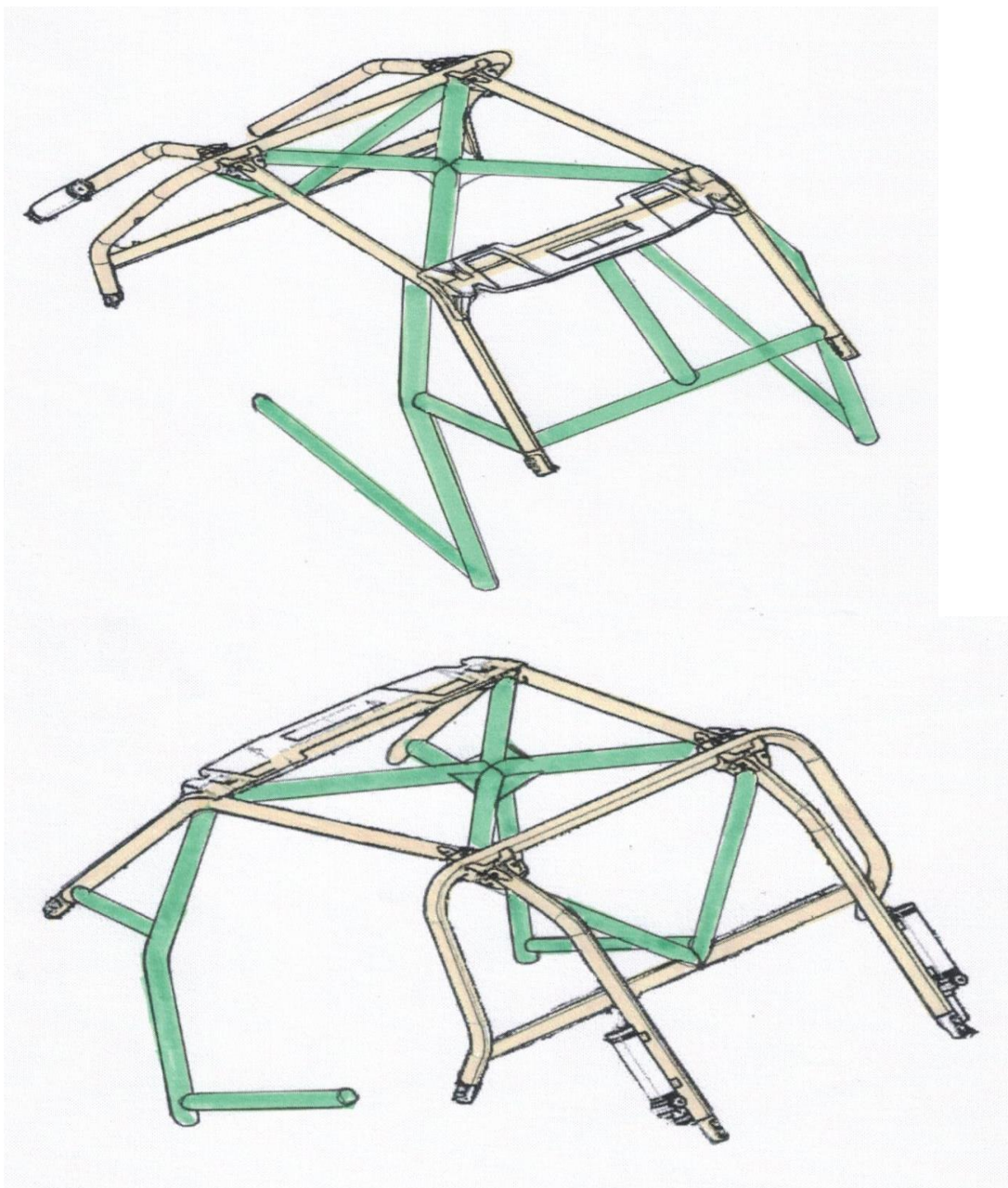
A distância entre os capacetes dos pilotos e os reforços superiores do arco de segurança tem de ser no mínimo de 5 cm. A parte de cima do tejadilho tem que ser fechada (chapa, fibra ou plástico).

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



O arco de segurança/gaiola tem de ser homologado pela CBM, sendo necessário apresentação de comprovativo do material usado na construção (ficha técnica do aço) a fim de ser entregue o certificado numerado pela CBM.

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



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

- **ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS :**
CILINDRADAS

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

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



SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO

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

No início de cada etapa, nenhum veículo poderá largar sem que os faróis estejam acesos. Não será permitido provocar durante a prova nível de ruído superior aos limites especificados nos códigos de trânsito e nos regulamentos técnico da CBM (**116 Db**)

TANQUES DE COMBUSTÍVEL

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

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

A autonomia mínima recomendada é de 110km. (exceto UTVs).

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.

Procedimento de ultrapassagens

O procedimento para aproximação deve se dar quando o piloto avistar o competidor a frente, deve buscar meios de ser visto pelo competidor da frente, como o uso de buzina e sinal de luz, ou quando disponível, o equipamento de sinalização de aproximação oficial.

O competidor quando alcançado deve facilitar a ultrapassagem com segurança.

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

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, a ser definido pelo júri, podendo ainda sofrer outras penalidades que poderá a chegar até a desclassificação do competidor na etapa.

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

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



ART. 10 – RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES:

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;

Nos pontos de abastecimento.

Compete aos responsáveis pelas relações com os concorrentes:

- informar os pilotos e agir constantemente em colaboração com eles;

- 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.

ART. 11 – IDENTIFICAÇÃO:

As placas com numerais de identificação devem ser brancas com numerais em preto.

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 da moto na hora das verificações técnicas, antes da largada e mantidas durante todo a etapa do Rally Baja.

Para os utvs será obrigatória a existência de 3 placas “number plate” de tamanho mínimo de 27x25cm, para fixação dos números oficiais da prova. Sendo duas fixadas nas laterais do veículo acima das rodas traseiras e outro fixada na dianteira, na lateral inferior direta do veículo em frente ao passageiro;

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

Serão marcados os motores (no carter da caixa do motor). Um motor de reserva com caixa de câmbio também pode ser marcado durante os controles técnicos.

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

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

Um bracelete permitirá identificar o piloto.

ART. 12 – ORDEM DE LARGADA:

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

A ordem de largada no prólogo, quando houver, será definida pela Direção de Prova.

A ordem de largada do dia (PE) seguirá o resultado do prólogo em ordem crescente de tempo obtido.

Para categoria Quadris, a largada da primeira especial acontecerá após a última moto inscrita na etapa do Campeonato Brasileiro em disputa, com intervalo mínimo de 5 minutos e máximo de 15 minutos a ser definido pela Direção de Prova. Para as demais etapas da prova, a largada segue a ordem de classificação geral da etapa anterior entre as motos e quadris.

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

Caso a última PE seja feita em circuito fechado (ex: Super Prime) a ordem de largada poderá ser definida a critério dos Organizadores juntamente com a Direção de Prova.



O Super Prime, quando houver, poderá ou não valer como Prova Especial e sua definição, obrigatoriedade e penalizações devem constar no Regulamento Particular.

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

Apenas uma largada coletiva por evento será permitida.

Qualquer atraso na chegada à largada do prólogo ou de um estágio, será penalizada à razão de um minuto para cada minuto de atraso. Para um atraso acima de 30 minutos em relação à hora ideal de largada, o piloto incorrerá uma penalidade fixa de uma hora. Acima de uma hora de atraso com respeito a sua hora ideal de apresentação o piloto não será autorizado a largar no setor. Exceto quando o atraso seja decorrente de auxílio a acidente, Para as secções com várias PEs a ordem de largada será baseada no horário de chegada na PE anterior. No caso de reagrupamento a ordem de largada será aquela da chegada ao CH no local.

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

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.

Para a categoria UTVs será utilizada a classificação geral ou o resultado do prologo (quando houver), para definir a ordem de largada.

Os 15 primeiros colocados na geral do campeonato terão direito a pedir um reposicionamento de largada por prova, que será definido pelo diretor e o júri de prova. Para as motos e quadris os 10 primeiros da geral do campeonato também tem este direito.

Na etapa do dia seguinte os 5 primeiros colocados do dia anterior largarão na ordem de classificação, independente da sua categoria,

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.

Na largada de cada etapa, os 10 primeiros pilotos partirão obrigatoriamente um por um com intervalo de 2 minutos em 2 minutos. Após isto, os pilotos seguintes largarão com intervalo de 1 minuto. O benefício do intervalo de 2 minutos permanece com o piloto durante todas as secções do dia.

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

Outros tipos de largada poderão ser utilizados desde que aprovados pelo Júri da Prova. Quando ocorrer a chegada com atraso do piloto para a largada da especial, o mesmo deve se apresentar normalmente no CH e aguardar sua autorização pelo Fiscal de Largada.

ART. 13 – CIRCULAÇÃO:

O briefing é obrigatório para todos os concorrentes. Informações de última hora passadas durante um briefing terão valor de adendo.



Os participantes devem seguir o percurso passando em sucessão, como indicado, pelos postos de Controle Horário (CH), posto de Controle de roteiro (CR), largadas das Provas Especiais (IPE) e linhas de chegada das Provas especiais (FPE).

Devem cumprir os tempos fixados para percorrer as distâncias entre um posto de CH as Provas Especiais PEs.

Os pilotos deverão seguir o percurso oficial sinalizado, casos contrários receberão uma penalidade de tempo, podendo chegar à desclassificação.

Todo Deslocamento ou PEs deve ser cumprido dentro do tempo indicado. Isso deve ser observado por todos os participantes. Esse tempo será calculado de acordo com a extensão e dificuldades do percurso. Todos os participantes terão o mesmo tempo para percorrer um Deslocamento ou PE. O tempo máximo para cada trecho constará no Cartão de Controle do piloto.

Em áreas agrícolas e zonas florestais sensíveis à segurança e ao meio ambiente, o itinerário e todas as recomendações passadas pela organização devem ser absolutamente respeitadas, podendo ter WP de seguranças a serem respeitados para preservar as áreas .

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

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

ZONAS DE VELOCIDADE CONTROLADA (RADAR) E VELOCIDADE MAXIMA.

Quando ocorrerem zonas de radar (ZVC), as mesmas deverão ser claramente explicadas no briefing e sinalizadas através de placas de Início e Fim.

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

Uma infração ou pico, será o indicador para a penalização, essa será composta de 10(dez) segundos consecutivos acima da velocidade máxima permitida.

A velocidade máxima permitida para local será divulgada através de adendo e no briefing e não poderá ser ultrapassada.

Para o controle das penalizações, fica estabelecido que, será utilizado como base “picos” de velocidade. Para ser considerada infração, os picos são 10 segundos consecutivos

Cada pico* de excesso de velocidade acarretará as seguintes penalizações:

Para se considerar um registro, o

- **1ª infração: 30s. por km/h de excesso.**
- **2ª infração: 2 min. Por km/h de excesso.**
- **3ª infração: 10 min Por km/h de excesso**

As penalidades serão acumuladas:

Em uma mesma zona

Em uma mesma etapa

Em total da prova



- Através do cálculo de velocidade média:

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

Para cada segundo a menos computada no seu tempo serão acrescentados três (03) segundos em seu tempo final da especial. Ex: se o piloto fez a especial em 02h17min: 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 00h03min:00 (três minutos), e o piloto fez em 00h:02min:55 (dois minutos e cinquenta e cinco segundos), ou seja, cinco segundos a menos que o tempo estipulado, desta forma ele teria acrescentado ao seu tempo da especial 15 (quinze) segundos e ficaria com um tempo de 02h:17min: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, conforme regulamento particular da prova.

A velocidade máxima permitida na prova para os UTVs será de 140km/h, para todas as categorias, exceto a categoria UTV START que será de 130Km/H.

O sistema de rastreamento – GPS oficial da prova, fara verificação dos itinerários e igualmente o controle da velocidade instantânea, onde registrara um pulso a **cada 75** metros apurando a velocidade real do veículo neste impulso.

Um pico de excesso de velocidade é considerado quando o piloto exceder a velocidade máxima autorizada e manter esta velocidade superior por mais de **75mts**; a cada pulso gravado no GPS, que deverá ser medido a cada 75m.

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

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

ART. 14 – ASSISTÊNCIA:

É proibida assistência dentro das Especiais, inclusive ZVCs e dentro das Zonas de Controle. São permitidos livremente os reparos e reabastecimentos nos setores de deslocamento, exceto em casos expressamente proibidos por uma disposição do regulamento.

Os veículos de apoio devem ter um kit de identificação fornecido pelos organizadores e seus ocupantes em função de apoio devem estar cadastrados na secretaria de Prova.

Toda ajuda aérea ou terrestre de um veículo não inscrito como assistência dentro da prova entre a largada e a chegada de uma etapa está proibida sob pena de desclassificação do piloto socorrido, exceto em caso de acidente grave.



Não é permitido aos veículos de apoio operar ou trafegar no percurso das especiais uma hora antes da passagem do primeiro competidor e até a liberação do trecho pela Organização.

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. O funcionamento de cada Posto de Reabastecimento deve estar explicado no Regulamento Particular; qualquer violação notificada por um fiscal de prova, implicará em uma penalidade de tempo para os pilotos que tenham sido beneficiados pelo apoio.

A conduta das equipes de apoio deve ser regrada pela ética desportiva com atenção à legislação vigente. Toda infração ou conduta que prejudique algum concorrente, o evento em si, a população local, patrimônio público ou privado ou mesmo a própria tripulação do veículo poderá incorrer em penalizações ao piloto responsável sem prejuízo de sanções legais.

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

ART. 15 – SEGURANÇA:

Ao se inscrever, o piloto obtém um seguro garantindo a responsabilidade civil do mesmo em relação a terceiros válido durante o desenrolar desportivo do evento.

ABANDONO / ACIDENTE

Para controle da Direção de Prova, visando também à segurança, durante o Rally Baja os abandonos devem ser reportados o mais rápido possível, diretamente pelo piloto ou seu assistente (apoio). A não observância dessa norma poderá penalizar o piloto pela Direção de Prova e pela CBM.

No caso de abandono da prova, o piloto além de comunicar a Organização, deverá tirar o jaleco, quando houver, e os adesivos numerados e devolvê-los.

Em caso de acidente, o piloto deve obrigatoriamente parar e prestar socorro ao acidentado, se constatada a gravidade do acidente, o piloto deve permanecer no local até a chegada do atendimento médico, e solicitar ao próximo competidor que avise a um fiscal, médico ou qualquer membro da organização da ocorrência do acidente. Caso contrário, (acidente sem gravidade, onde o piloto não corra risco), o piloto deverá seguir a prova e, somente avisar a um membro da organização sobre o ocorrido.

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 estiver envolvido na prestação de auxílio ao acidentado, nas condições descritas acima, sob confirmação do setor médico ou de resgate, terá seu tempo restabelecido pelo Júri de Prova que observará os critérios possíveis conforme situações abaixo descritas:

- **Através da informação do sistema de GPS, onde será apurado e devolvido o tempo parado para prestar o auxílio.** Salvo em casos especiais, somente os dois primeiros pilotos que prestaram atendimento ao acidentado, terão seu tempo devolvido.

Caso não seja utilizado o GPS:

- no caso de existir apenas uma Especial no dia: toma-se sua colocação do dia anterior na classificação geral e esta classificação corresponderá a sua nova posição referente ao dia



do acidente:

- no 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, passando a ser essa classificação a sua nova posição na especial em que prestou socorro;

- no caso de haver apenas uma Especial na prova o Júri poderá recorrer às cronometragens parciais físicas ou por GPS para encontrar o tempo mais justo e coerente a ser creditado. Para isto será levado em consideração a média de tempo do 1º piloto anterior a esta posição e o 1º piloto posterior a ele.

A organização fará o resgate terrestre e aéreo (quando possível) do ponto do acidente até o hospital mais próximo, a partir daí, o piloto passará a ser medicado ou transferido pelo seu próprio seguro hospitalar.

Em casos do uso do carro resgate, o mesmo só transportará o veículo quebrado até a cidade mais próxima e a partir daí o piloto deverá agir por seus próprios meios.

ART. 16 – PUBLICIDADE:

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

- Seja autorizado através dos regulamentos da CBM e da legislação dos países atravessados;

- não sejam contrários (conflitantes) aos bons hábitos e costumes;

- não avance, passando sobre os locais reservados às placas numerais.

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

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

ART. 17 – FICHA DE ANOTAÇÃO:

Na largada de cada etapa o concorrente receberá um **Cartão de Controle** onde encontrará os tempos parciais para percorrer cada setor de deslocamento e os tempos máximos de cada Prova Especial. Este cartão deverá ser apresentado à organização sempre que solicitado, e nele serão anotadas as informações sobre os diversos controles realizados na etapa. Ao final da etapa a ficha será recolhida pela organização da prova.

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 sua Ficha de Anotação.

Todas as informações anotadas na Ficha de Anotação têm caráter oficial e, para efeito de apuração dos resultados, prevalecerão às informações nela contidas.

Os pilotos são obrigatoriamente requeridos, sob pena que pode resultar em ate a 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 nos regulamentos suplementares.

Estas penalidades fixas podem variar de um estágio para outro.

A perda de um Cartão de Controle resultará em uma penalidade de **05 minutos**, somadas as possíveis penalizações existentes na prova.

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

ART. 18 – ZONAS DE CONTROLE:

Todos os controles sejam eles horários, de passagem, de largada e chegada das Especiais,



serão indicados com painéis padronizados de acordo com artigo 21.

As placas deverão sempre se encontrar à direita da zona de controle.

A largura desta zona não poderá exceder 30 metros 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 penetrar em uma Zona de Controle por outra direção que não a estabelecida pelo roteiro da prova, ou de reentrar em uma Zona de Controle quando seu Cartão de Controle já estiver anotado. No caso de uma primeira infração a penalização será de 1 hora. No caso de reincidência a penalização será desclassificação da prova.

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.

ART. 19 – CONTROLES HORÁRIOS:

Os postos de Controles Horários (CHs) começarão a funcionar 30 minutos antes da hora ideal da passagem do primeiro piloto, salvo decisão em contrário do Diretor de Prova. Eles cessarão de operar 30 minutos após o tempo ideal de passagem do último piloto, levando em consideração:

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

Nos CHs os controladores anotarão na ficha de anotação a hora da apresentação que corresponderá ao momento exato da apresentação do Cartão do piloto ao oficial da mesa de controle. A anotação no Cartão só será efetuada se o piloto com sua moto se achar próximo da mesa de controle.

Entre a placa de entrada da zona e o posto de controle, está proibido ao piloto parar ou adotar uma velocidade lenta demais. O procedimento começa no momento que a moto passa no painel de entrada de zona de controle.

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

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

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

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

No Controle Horário final das etapas, onde serão recolhidos os Cartões, os pilotos estão autorizados a adentrar ao CH adiantados sem penalização.

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.



O tempo máximo de determinado setor ou Especial definido dentro do Regulamento Particular, pode ser modificado a todo o momento por decisão do Júri sob a proposta do Diretor de Prova. As equipes serão informadas o quanto antes possível.

A aplicação da desclassificação da prova por ultrapassar o tempo máximo autorizado, não pode ser pronunciada antes do final da etapa.

Em uma Prova Especial cronometrada, seguida de um deslocamento, a hora de anotação na ficha constituirá a hora de chegada ao fim da Especial e é considerada como a hora de partida do novo setor.

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 21.

No controle de tempo no final do setor de deslocamento, o cronometrista marcará no Cartão de Controle em primeiro lugar o tempo de chegada do piloto e em segundo lugar o tempo previsto para a largada da Especial.

Ele deve observar um intervalo no mínimo 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 da Especial e depois instruir o piloto a largar. Caso necessário o diretor de poderá retardar a largada, isto acontecerá no momento da anotação de horário de largada da especial, permanecendo o procedimento de controle de início de especial .

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

A cada controle horário, o cronometrista responsável deve imediatamente informar o Diretor de Prova se um competidor ultrapassou o tempo máximo de atraso.

ART. 20 – CONTROLE DE PASSAGEM:

A organização da Prova poderá determinar tantos Postos de Controle de Roteiro quantos achar necessário para a certificação do cumprimento do trajeto estabelecido. Tais PCR poderão ser físicos, com anotações no Cartão de Controle dos Pilotos, ou virtuais (way points pré-determinados) computados por GPS oficial.

A falta de uma marcação de passagem em PCR físico 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.

As penalidades para cada Way Point não cumprido será determinado no regulamento particular ou comunicado no briefing.

Todo o desvio superior a 80 metros do way point de controle de passagem resultará em uma penalização tempo previsto no regulamento particular ou definido pelo júri da prova (perda do way point).

Poderão existir “ Way Points 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.

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 01h00minhs. (uma hora) ao competidor.

HORÁRIO DE FECHAMENTO DOS CONTROLES DE PASSAGEM:

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

ART. 21 – LARGADA E CHEGADA DAS PROVAS ESPECIAIS:

Na largada das Especiais, quando a moto estiver parada em frente do controle de largada, o controlador do posto escreverá sobre a ficha de anotação do piloto, a hora real da largada do concorrente (hora e minutos). Depois ele anunciará os 30 segundos, 15 segundos, os cinco últimos segundos e dará o sinal de partida que deverá ser seguido da partida da moto. Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, 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.

Uma largada efetuada antes que o controlador dê o sinal, o piloto será penalizado em um minuto.

Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelo Júri, especialmente em caso de reincidência.

A chegada das especiais será lançada, e os painéis estarão dispostos conforme o artigo 21. 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 a 300 metros após a chegada o piloto deverá parar em um Controle Horário sinalizado através de um relógio vermelho e através de um painel vermelho STOP. 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).

É proibido o acesso a equipes de apoio dentro das Zonas de Controle de Chegada e largada, podendo seu descumprimento acarretar penalizações ao piloto da equipe infratora.

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

Todo piloto que se recusar a partir na largada de uma Especial na hora e na posição a ele atribuída, receberá uma penalização, podendo chegar à desclassificação da prova.

Quando os Comissários Técnicos constatarem que uma moto está em um estado incompatível com uma utilização normal, eles deverão informar imediatamente ao Diretor de Prova que poderá pedir sua reparação. Neste caso, os minutos empregados para efetuar a intervenção serão considerados como 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.

ART. 22 – 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.

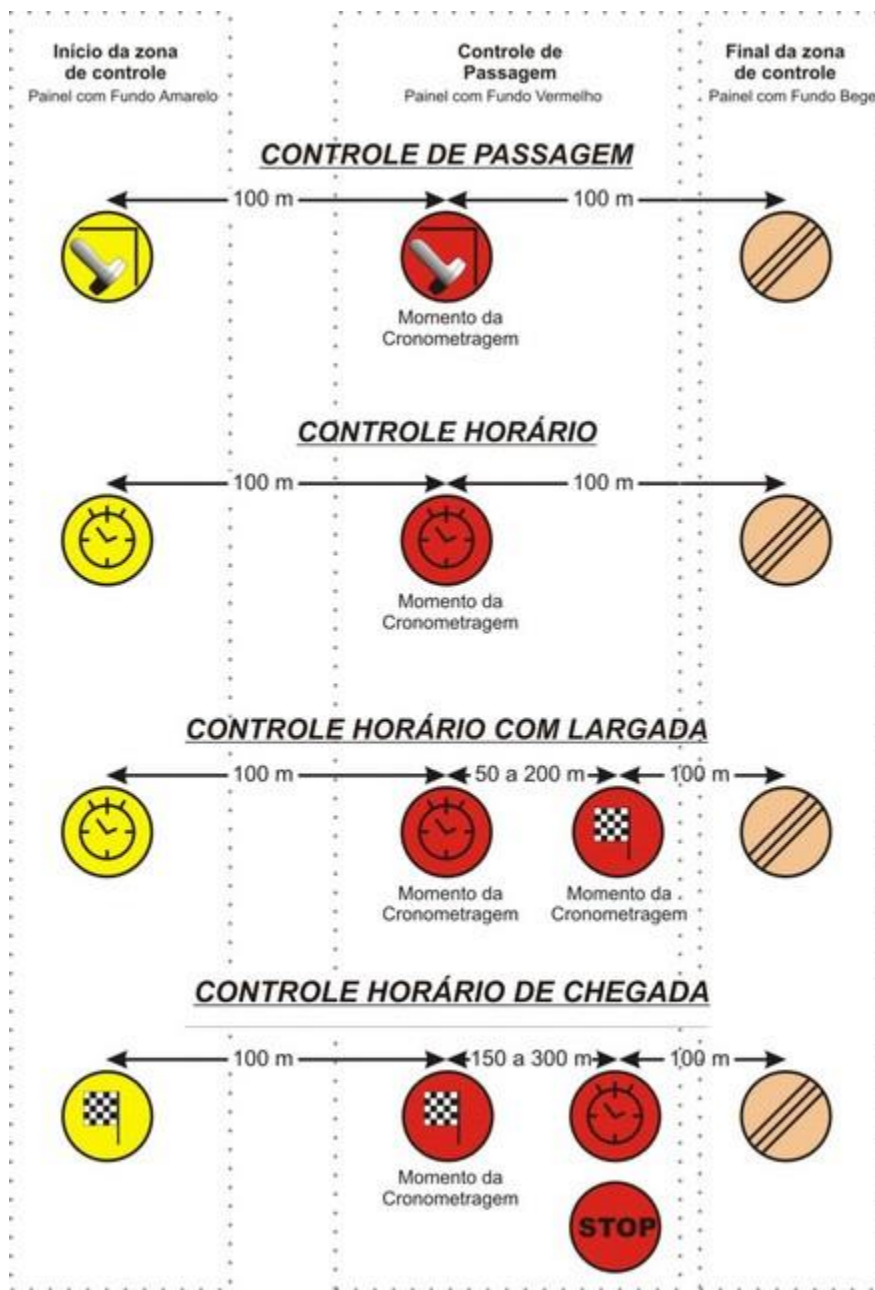
Na chegada aos reagrupamentos, os pilotos entregarão ao controlador seu Cartão de



anotação e receberão instruções sobre seu novo horário de largada. Eles deverão, em seguida, conduzir imediatamente e diretamente sua moto ao parque fechado ou área determinada, e sua ordem de partida será a mesma da chegada.

Por razões de segurança (tempestade, alagamentos ou outros casos), a organização pode determinar o deslocamento final desse setor interrompido em comboio, dentro do qual todos os pilotos deverão percorrer o trajeto total.

ART. 23 – SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES:



ART. 24 – PENALIZAÇÃO EM TEMPOS:

Essa penalização foi criada a fim de substituir a aplicação de desclassificação da prova. A penalização em tempos pode ser atribuída para a ultrapassagem dos tempos máximos autorizados ou não respeitar certos artigos esportivos. Seu valor e seu modo de atribuição poderão estar complementados dentro do Regulamento Particular.

A penalidade de tempo será aplicada nos seguintes casos:

- Queima de Largada = largada realizada antes do sinal do fiscal terá uma penalidade de 01 (um) minuto. Esta penalidade não exclui sanções mais sérias, que podem ser aplicadas pelo



- Júri de Comissários Desportivos, principalmente no caso de infrações reincidentes
- Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, o piloto será penalizado em 02 (dois) minutos
 - Bloquear ou dificultar intencionalmente a passagem de outros concorrentes
 - Deslocar-se fora do percurso ou em sentido contrário da prova
 - Alterar a ficha de anotação (Cartão de Controle)
 - Ao piloto que não respeitar o regulamento oficial
 - Manobras desleais contra outro piloto;
 - Rebocar ou transportar o veículo gera penalidade de 03 (três) horas
 - Transporte e auxílio não autorizado na especial = Forfait + penalização em tempo conforme Regulamento Particular.
 - Chegar a um posto de controle pelo sentido contrário
 - Deixar de passar por um PCR físico ou virtual:
 - Exceder o tempo máximo permitido para os deslocamentos

- Exceder o tempo máximo da PE gera penalidade, de Tempo Máximo mais Forfait que corresponde ao tempo que excedeu acima do estipulado x 2 como penal.

- O horário limite para concluir a especial será o de fechamento do posto de controle.

- Não apresentar sua moto com motor funcionando em CH ou Largada de PE penaliza em 01 (um) minuto por minuto de atraso.

- Perder o cartão de controle : 5 minutos .

- desvio superior a 80 metros do way point de controle de passagem: penalidade de tempo definida no RP.

- Perder ou chegar no final da especial sem o GPS oficial da prova : 1 hora de penalização.

- Não completar e abandonar a especial, levará o tempo máximo, mais uma penalidade em tempo, de acordo ao percentual do trajeto de especial cumprido, conforme tabela abaixo.

Percorreu :

• Até 25% do trecho da especial- Tempo Maximo + 120 minutos de penal.

• Mais que 25% até 50% -Tempo máximo + 90 minutos de penal.

• Mais que 50% ate 75% - Tempo Maximo + 60 minutos de penal.

• Mais de 75% do trecho especial - Tempo Maximo + 30 minutos de penal.

ART. 25 – PARQUE FECHADO:

Parque fechado é a área onde não se pode operar nenhuma manipulação nos veículos

Os veículos poderão estar em regime de parque fechado, quando constar no Regulamento Particular (interdição de proceder com reparação ou reabastecimento):

- desde a entrada no parque de largada, de reagrupamento ou do fim de uma etapa e até a largada da mesma, se eles estiverem demarcados;

- desde a entrada em uma zona de controle e até a saída da mesma;

- desde a chegada ao fim do Rally Baja até a expiração dos prazos para a entrega das reclamações ou liberação por parte do comissário responsável.

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

Como exceção ao regime do parque fechado, mas sob a responsabilidade de um controlador, o Diretor de Prova ou o comissário técnico poderá dar permissão ao piloto,



dentro dos parques fechados de partida, de reagrupamento ou do fim da etapa, de mudar ou consertar, por seus próprios meios um farol ou lanternas avariados. Estas intervenções deverão estar totalmente terminadas antes da hora de largada.

Após ter estacionado sua moto no parque fechado, o piloto deverá deixar imediatamente o parque, que será desde então interdito 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 adentrar ao parque 10 minutos antes do seu horário de largada.

ART. 26 – VERIFICAÇÕES (VISTORIA TÉCNICA):

Todos os participantes devem apresentar seus veículos para vistoria técnica no horário previsto no Programa de Prova. Os pilotos devem usar capacetes homologados durante todo o Rally Baja.

Caso a exista um atraso do piloto para o horário de vistoria do veículo, o júri e direção de prova poderá liberar uma vistoria extra, mediante ao pagamento de multa de uma UP.

As verificações efetuadas antes da largada serão de ordem geral: controles das licenças, modelo da moto em conformidade com a sua classe de inscrição e conformidade dos elementos de segurança.

Após a vistoria a motocicleta será marcada em partes específicas e poderá ser liberada ou encaminhada a um parque fechado, no qual ficará à disposição dos fiscais.

A largada será recusada ao concorrente cuja toda moto não estiver em conformidade com as prescrições dos regulamentos da CBM, do Regulamento Particular do evento e para os pilotos que chegarem para a vistoria após o horário previsto, a menos que sejam autorizados pela Direção de Prova.

A todo instante, no decurso do Rally Baja poderão ser efetuadas verificações complementares ao piloto e à moto. O piloto é responsável, a todo o momento da prova, pela manutenção da conformidade técnica de sua moto e das marcas de identificação da mesma.

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 tiver que ser efetuado e, as condições técnicas locais ao fim do Rally Baja não forem apropriadas, os veículos serão carregados a um local adequado. As desmontagens e controles se efetuarão na presença do comissário técnico da prova.

O piloto deverá obrigatoriamente instalar e manter em perfeito estado todos os itens de segurança da sua motocicleta responsabilizando-se por todo e qualquer acidente que venha a ser causado, inclusive pelas despesas médico - hospitalares e indenizações judiciais ou extrajudiciais que possam advir no caso de morte, invalidez ou danos a terceiros.

ART. 27 – COBERTURA MÉDICA:

A organização deverá providenciar a presença de no mínimo duas viaturas com médico e socorristas com comunicação permanente com a Direção de Prova ou um PC da organização.

Cada viatura médica deverá estar dotada de material para pronto atendimento e pelo menos uma delas deverá conter equipamento de reanimação cardiovascular e oxigênio.

A logística de distribuição de pessoal e veículos de resgate deve ser apresentada à Direção de Prova antes da largada, podendo a Direção reter a largada se entender que a estrutura montada é inadequada ou insuficiente.

A organização deve investir tanto quanto possível no aparato de segurança da prova,



incluindo, na medida do possível, resgate aéreo.

ART. 28 – EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL:

- Todo o piloto deve portar capacete adequado, homologado e válido, óculos ou viseira de proteção, luvas, botas e roupas adequadas à prática do esporte, protetor de tórax e costas (COLETE).
- **O piloto e navegador da categoria UTV, deverão portar o macacão e luvas de material Anti chamas homologados para competição.**
- **Aconselhável o uso de leat brech e para os SSV (utvs) o protetor cervical hans.**

ART. 29 – RECLAMAÇÕES E APELO

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

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

Todos os protestos devem ser específicos por item e acompanhados de uma taxa no valor de **R\$ 2,000,00** (Dois mil reais).

Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; no caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da CBM, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe da moto reclamada.

Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.

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

No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

ART. 30 – CLASSIFICAÇÃO:

A cronometragem e apuração estão sob a responsabilidade do Diretor de Prova.

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

A partir do segundo dia do evento, pilotos que não tenham completado os 50% dos controles podem ser desqualificados. O piloto que não tiver mais a possibilidade de atingir o 50% dos controles do evento deve largar após os que ainda estão na prova.

Os tempos cronometrados serão expressos em horas, minutos e segundos. A classificação final será estabelecida através da adição dos tempos realizados dentro das especiais e das penalizações (ocorridos no curso dos deslocamentos, ZVCs e outras penalizações expressas em tempos).

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 última PE (fora o Super Prime quando houver). Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos da penúltima e antepenúltima especial serão, portanto levados em consideração.

As classificações oficiais da prova deverão ser afixadas ao quadro oficial, no mais tardar 01 (uma) hora após a chegada da última moto.

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



ART. 31 – CRONOMETRAGEM:

Será realizado por um aparelho eletrônico 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.

ART. 32 – COMBUSTIVEL:

Disponível no comércio brasileiro.

ART. 33 – CÓDIGO DISCIPLINAR:

Das Infrações contra pessoas

Das Ofensas Físicas:

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

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

- Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado ao motociclismo:

PENA: suspensão de um (1) a dois (2) anos e eliminação na reincidência.

- Contra Diretor de Prova ou auxiliar em função:

PENA: suspensão de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias; na reincidência, de trezentos e sessenta (360) a setecentos e vinte (720) dias, até eliminação.

Para os efeitos do disposto no inciso III, o Diretor de Prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.

As vias de fato, quando praticadas por Diretor de Prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de noventa (90) a trezentos e sessenta (360) dias de suspensão.

Das Ofensas Morais:

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

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

- Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaçá-los de mal injusto grave:

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

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

- Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva:

PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.

- Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra Diretor de Prova, em razão de suas atribuições:

PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias.

- Ofender moralmente diretor de prova ou auxiliar em função:

PENA: suspensão de dois (2) a cinco (5) eventos, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores.

Parágrafo único – Para os efeitos deste artigo, aplica-se o disposto no artigo 2.

A ação disciplinar relativamente às infrações previstas nos artigos 4 a 7 deverá ser



precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado pela imprensa, rádio ou televisão.

Das Infrações relativas à Competição

Das Infrações dos Atletas:

- Proceder de forma desleal ou inconvenientemente durante a competição:
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos e multa.
- Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da Direção de Prova:
PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos e multa.
- Desrespeitar, por gestos ou palavras, o diretor de prova ou seus auxiliares:
PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos ou multa.
- Praticar ato violento:
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos ou multa.

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

- Praticar ato de hostilidade contra o adversário:
PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos ou multa.
- Praticar vias de fato contra companheiro de equipe ou componente de equipe adversária:
PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.

Parágrafo único – Se da infração resultar lesão corporal grave, a pena será de suspensão de trinta (30) a noventa (90) dias.

- Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento:
PENA: suspensão de cento e vinte (120) a trezentos e sessenta (360) dias.
- Participar de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento:
PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.
- Assumir atitude contrária à disciplina ou à moral desportiva, em relação a componente de sua representação, representação adversária ou de espectador:
PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos e multa.
- Dar ou transmitir instruções a atletas dentro da pista ou nas linhas limítrofes, durante o evento; assumir em praças de desportos, atitude inconveniente ou contrária à disciplina ou à moral desportiva:
PENA: multa a ser definida pelo Júri de Prova ou suspensão de vinte (20) a sessenta (60) dias.

ART. 34 – MULTAS:

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

ART. 35 – CASOS OMISSOS

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

ART. 36 – ALTERAÇÕES:

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

Janeiro 2021



Comissão Nacional de Rally – CBM

Adilson N. Kilca
Diretor CNR.