

Campeonato Cearense de Rally BAJA 2021

REGULAMENTO

ART. 01 - A FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DO ESTADO DO CEARÁ é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclísticas e de UTV's no estado do Ceará e, em consequência, elaborar o presente regulamento. Assim sendo este campeonato é de propriedade da FMC.

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

ART. 03 - RALLY BAJA: DEFINIÇÃO

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 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 utilizada fita de segurança (*bump/bumping*) adicional para reforçar e melhorar a visibilidade da sinalização.

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

A prova, realizada em LINHA ou em CIRCUITO, 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 com a mesma intensidade de luminosidade (dia ou noite) para todos os concorrentes.

A distância máxima recomendada é de 150 km por cada dia de prova. A organização poderá, ou não, fornecer planilha ou mapas de orientação, tracklogs e waypoints de GPS para os deslocamentos caso haja necessidade de complementar a sinalização.

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

Caso a prova seja realizada em circuito fechado, deve ter obrigatoriamente um percurso mínimo de 05 km por volta, e cada etapa deve ter no mínimo 10 km.

A duração máxima da prova é de três dias e o percurso máximo permitido é de 500 km.

ART. 04 - PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO:

4.1 - Para participar no Campeonato Cearense será obrigatório o uso de motos, quadriciclos e UTV's específicos para Enduro ou Rally. Veículos não específicos para Enduro ou Rally devem estar em acordo com este regulamento. UTV's, devem ser os disponíveis no mercado Nacional.

4.2 - De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibido o traslado em deslocamento por vias públicas dos competidores menores de 18 anos, devendo tais competidores providenciar outro competidor maior de 18 anos, com indicação prévia na ficha de inscrição.

Sua participação também estará condicionada à apresentação de termo de responsabilidade dos pais ou tutores legais, sendo permitido participar única e exclusivamente de provas realizadas em CIRCUITO FECHADO.

4.3 - O piloto e o navegador devem obrigatoriamente serem portadores de uma licença esportiva definitiva emitida pela CBM válida para 2021, excetuadas as licenças de Mototurismo e estar de acordo com as normas das entidades envolvidas na prova. Para os participantes eventuais de uma ou algumas provas (piloto ou navegador) existirá uma licença diária (*Daypass*) a ser emitida pela secretaria da FMC.

4.4 - O piloto deverá apresentar na primeira prova em que for participar o atestado médico e assinar os termos de cessão de direitos de imagem obrigatórios, que constam na ficha de inscrição.

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

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 somam pontos para o ranking.

4.9 - Os vencedores da prova deverão obrigatoriamente estar presentes na solenidade de premiação do evento.

ART. 05 - INSCRIÇÕES

As inscrições devem ser feitas conforme indicação do regulamento particular de prova, nos prazos estabelecidos, obedecendo ao presente regulamento. O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada à CBM e inscrito 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 categoria, 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 terá direito ao reembolso das taxas de inscrição pagas, de acordo com condições previstas no Regulamento Particular.

ART. 06 - INCLUSÃO DE NOVAS ETAPAS NO CAMPEONATO

6.1 - A FMC mediante sua comissão examinará, a necessidade de inclusão de novas etapas no ano de 2021, sendo válido o campeonato apenas após realização de no mínimo 04 (quatro) etapas homologadas.

ART. 07 – REGULAMENTAÇÃO:

O Rally Baja é disputado em conformidade com:

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

O Diretor de Prova (licenciado pela FMC) 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 FCM, que deverá acompanhar toda a prova da melhor forma possível, sendo o responsável pelas verificações técnicas nos veículos e equipamentos dos competidores.

Um dos comissários desportivos da FCM 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 postados no quadro oficial do Rally nas redes sociais da FMC e do CRB. Eles serão também comunicados dentro dos prazos e o mais breve possível, diretamente às equipes. A FMC poderá designar observadores e comissários desportivos para trabalharem junto com os organizadores.

Além do custo da taxa de autorização da prova a ser definido em ALVARÁ DESPORTIVO por prova, serão de responsabilidade do organizador da prova os encargos de deslocamento dos comissários no percurso da prova. O alvará da FMC não poderá ser concedido ao organizador se o mesmo não tiver requisitado a inscrição da prova no calendário geral.

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
- 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 30 minutos 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.

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

Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição:

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

Ao final do Campeonato, será proclamado Campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos, em cada categoria. Contabilizados os descartes de piores VOLTAS, conforme tabela progressiva abaixo:

- Até 10 (dez) etapas (volta) válidas N-2;
- De 10 a 20 etapas (voltas) válidas N-3;
- Acima de 20 etapas (voltas) válidas N-4.

O(s) piloto(s) de outras Federações vinculadas à Confederação Brasileira de Motociclismo – CBM, participarão do ranking do campeonato anual como convidados e receberão premiação ao final à temporada, sendo enviado certificado de honra ao mérito à Federação a qual o Piloto esteja filiado caso atinja colocação anual entre os 3 (três) primeiros lugares, agraciando o Piloto interestadualmente e congratulando pela sua disposição na participação do Campeonato Cearense.

Em provas com mais de 01 dia ou mais de 01 PE a classificação da prova é determinada pela somatória dos pontos obtidos em cada etapa, após calculadas as devidas penalizações quando houver.

Será atribuído 1 ponto ao piloto que efetuar o procedimento de largada, em cada etapa do campeonato 2020, e não pontuar na etapa, e será somado ao total de pontos obtidos no ano. O número de pontos obtidos em cada etapa deverá ser atribuído conforme tabela acima, e poderá ser utilizada no descarte (N-x) da somatória final, em provas participadas ou não, excluídos do descarte as DESCLASSIFICAÇÕES por infrações desportivas.

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.

ART. 08 - TERMINOLOGIA:

- PROVA ESPECIAL (PE) = Prova de velocidade contra o relógio;
- DESLOCAMENTO = Trechos de ligação do roteiro oficial da prova fora das PE's;
- 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 PE's, 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, incluindo os sites oficiais da FMC e CRB e comunicados aos concorrentes o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vistoria técnica, e pelo Júri no decorrer da prova. Os pilotos devem dar recibo no ato do recebimento dos adendos, exceto em caso de impossibilidade material durante o desenrolar do Rally Baja;
- CARTÃO DE CONTROLE = Ficha na qual serão feitas as anotações dos diferentes controles previstos no percurso;
- CH = Controle de 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);
- DESCLASSIFICAÇÃO 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 UTV's, apropriados para o uso fora de estrada. 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:

9.1 - IMPORTADAS - MOTOS

Motocicletas de trail e enduro, de qualquer cilindrada, de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil ou não, com preparação livre.

9.2 - NACIONAL - MOTOS

Motocicletas de trail e enduro, de até 300cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre. Poderão participar exclusivamente motocicletas de fabricação nacional, street ou trail, de até 300cc. As motos deverão ter no conjunto do motor, carburador ou injeção e chassis de um mesmo modelo, original ao dos chassis (quadro). É permitido o livre trabalho nos mesmos. É liberado o intercâmbio total das demais peças do quadro e componentes entre as motocicletas desde que sejam peças nacionais.

Os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 115 db; intercâmbio e preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; desde que nacionais; transmissão secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres. pedaleiras e controles de marcha e freio. Os organizadores poderão realizar prova com categoria REGIONAL de motos, não sendo esta computada para fins de ranking de campeonato.

9.3 - QUADRICICLOS

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

9.4 – UTV's

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

Categorias:

- UTV TURBO PRO
- UTV TURBO

- UTV OVER
- UTV START

9.4.1 - TURBO PRO

Categoria principal, destinada a pilotos e veículos com resultados expressivos em anos anteriores como campeões e vice campeões na geral de UTV's, motos ou quadriciclos, o nível de competitividade e performance poderão ser avaliados pela FMC e diretoria técnica do CRB.

Os veículos desta categoria terão características de preparação que não se enquadram nas categorias anteriores.

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;
- Caixa 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;

Obs: Todos os itens deverão possuir aprovação dos órgãos fiscalizadores de qualidade tais como INMETRO ou específicos aos componentes utilizados.

9.4.2 - UTV TURBO

Categoria intermediária, destinada a Pilotos com UTV s disponíveis no mercado Brasileiro com alguns itens de livre preparação.

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;

Todos os itens deverão possuir aprovação dos órgãos fiscalizadores de qualidade tais como INMETRO ou específicos aos componentes utilizados.

9.4.3 - UTV OVER 45

A quem se destina: pilotos com idade de 45 anos ou mais, completos até a data da prova e UTV's com preparação máxima da categoria TURBO, sendo vedado os veículos que apresentem preparação exclusiva da categoria TURBO PRO

9.4.4 - UTV START

Permitida para pilotos com pouca ou nenhuma experiência, que estejam em seu primeiro ano de participação em competições.

Características Técnicas:

- UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro;
- Veículos originais, não sendo permitido adição de carga no turbo;
- Chassis com base no original, NÃO permitidos reforços;
- Cilindradas limitadas a original do modelo;
- Motor, Turbo, Inter cooler, Caixa de transmissão, como também painel de leitura somente originais;
- Escape e seus suportes ORIGINAIS;
- Sistema de injeção, ECU- original do modelo com livre preparação interna;
- Filtro de ar e de óleo do modelo original.
- Braços de suspensão dianteiros e traseiros originais. Reforço estrutural não permitido nos mesmos;
- Barras estabilizadoras, pivôs, terminais de direção e caixa, barra de direção, pinças de freios, cubo de rodas, transmissões somente originais do modelo;
- Amortecedores e molas originais do modelo, com livre preparação interna;
- Transmissão original do modelo;

- Sistema de ventilação do CVT livre nas tomadas de ar e dutos (não podendo retirar a tampa de proteção);
- Radiadores e suas conexões e fixação ORIGINAIS do UTV;
- Pedais de freios e acelerador e suas conexões somente originais;
- Plásticos, assoalhos, bocal, tanque de combustível e demais reservatórios somente originais. Tampas do cvt obrigatória, com parafusos livres;
- Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas;
- Rodas livres (aros para pneus) até 15”;
- Largura máxima permitida, 2000mm;

Observação: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro.

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

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

9.4.5 - ITENS DE SEGURANÇA

Obrigatório o uso de redes laterais protetoras travadas nas 4 faces, fechando a lateral do veículo sobre a porta.

Obrigatório a existência de cintos de segurança de 4 (quatro) pontos fixos a estrutura do veículo e/ou 5 (pontos) opcional.

Para a categoria START será permitido a utilização de cinto de 03 pontas, sendo recomendado a utilização de cinto de 4 ou 5 pontas.

O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos e luvas;

1. A distância entre o capacete do piloto e a armação de segurança no teto deve ser de no mínimo 5 cm;
2. A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento;
3. Pneus livre dentro da dimensão aceito para cada categoria;
4. Sistema de câmbio original de série do modelo em questão, não sendo permitido alterar de cambio CVT para cambio de marchas ou vice-versa;
5. Reforço na estrutura tubular do veículo, conforme anexo e homologado pelo departamento técnico da CNR- CBM que será detalhado e publicado em anexo;
6. Poderá ser obrigatório o uso de sistema de alerta para ultrapassagem, que será definido no regulamento particular da prova;
7. Tanque de combustível original ou homologado pelo departamento técnico da CNR- CBM;
8. 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;

9.4.6 - 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 3 km, receberá uma penalidade de tempo de no mínimo 10 minutos, a ser definido pelo júri, podendo ainda sofrer outras penalidades que poderá 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,

9.4.7 - REFORÇOS NA ESTRUTURA TUBULAR DOS UTVS

- É obrigatório o reforço na estrutura tubular dos veículos em competição para a categoria TURBO PRO, sendo recomendado o reforço para as demais categorias, a fim de fortalecer a estrutura da gaiola original, visando maior segurança aos competidores em caso de acidente.
- O material utilizado nos reforços estruturais deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020), medida 38mm x 2,5mm. Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica.
- Esses tubos são produzidos conforme normas internacionais de fabricação (DIN 2391).
- Os pontos de fixação deverão ser através de braçadeiras o que nos dá uma maior resistência mecânica e praticidade de montagem, ou soldadas desde que aprovada pela vistoria técnica.
- Os reforços devem ser homologados pela comissão técnica da CBM, através de um processo de homologação, onde deverá constar um relatório detalhado por itens, do material utilizado e pontos de fixação aplicados na estrutura original.
- Os desenhos das estruturas devem seguir os abaixo, conforme o modelo do veículo (os reforços estão em verde)

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:

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 UTV's será obrigatória a existência de no mínimo 2 placas, (*number plates*), de tamanho mínimo de 27x25cm, para fixação dos números oficiais da prova. Sendo fixadas nas laterais do veículo acima das rodas traseiras;

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 cárter da caixa do motor). Um motor de reserva com caixa de câmbio também poderá 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:

A ordem de Largada da primeira etapa do calendário será definida Pelo ranking do ano anterior, obedecendo as CATEGORIAS, devendo largar em ordem CRESCENTE, não podendo obrigatoriamente largar outra categoria antes da categoria TURBO PRO, sendo as posteriores conforme regulamento particular da prova.

As demais etapas do campeonato obedecerão ao RANKING de 2020.

ART. 13 - CIRCULAÇÃO:

O briefing online ou presencial é obrigatório para todos os concorrentes. Informações de última hora passadas durante um briefing terão valor de adendo, não sendo válidas como ALTERAÇÃO do presente regulamento, mas tão somente COMPLEMENTAÇÃO.

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 PE's. Os pilotos deverão seguir o percurso oficial sinalizado, casos contrários receberão uma penalidade de tempo, podendo chegar à desclassificação. Todo Deslocamento ou PE's 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. 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 roteiro conforme descrito no regulamento particular da prova. Poderá também servir como cronometragem de final de trecho, caso haja algum impedimento dentro da especial (ponte caída, rio cheio etc.)

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 será utilizado para verificação dos itinerários e 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 3 segundos consecutivos. Cada pico de excesso de velocidade acarretará as seguintes penalizações:

- 1ª infração: 1 min;
- 2ª infração: 2 min;
- 3ª infração: 10 min.

As penalidades serão acumuladas:

- Em uma mesma zona;
- Em uma mesma etapa;
- No total da prova

Controle 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 computado no tempo serão acrescentados três (03) segundos ao 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 UTV's será de 140 km/h para todas as categorias.

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

- 1ª infração: 1 min;
- 2ª infração: 2 min;
- 3ª infração: 10 min.

ART. 14 - ZONAS DE CONTROLE:

Todos os controles sejam eles horários, de passagem, de largada e chegada das Especiais, serão indicados. 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. 15 - 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.

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. 15 - 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 ou circuito fechado até 50Km – 03:00 minutos por marca faltante;
- Especial ou circuito fechado até 100Km – 10:00 minutos por marca faltante;

As penalidades para cada Waypoint não cumprido será de 03:00 minutos ou, em casos específicos, determinado no regulamento particular ou comunicado no briefing. Todo o desvio superior a 50 metros do Waypoint de controle de passagem resultará em uma penalização tempo previsto no regulamento particular ou definido pelo júri da prova (perda do Waypoint).

Poderão 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. Durante todo o rally, o piloto é o único responsável pelo correto funcionamento do seu GPS, e pelas informações baixadas pela organização, bem como a conferência de todas as informações em seus cartões de controle.

A perda ou não utilização do GPS oficial acarretará numa penalidade de 1h. (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. 16 - 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 uma distância de 150 a 300 metros após a chegada o piloto deverá parar em um Controle de 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. 17 - 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. 18 - 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 exceder acima do estipulado x 2 como penal;
- Não apresentar seu veículo com motor funcionando em CH ou Largada de PE: penalidade de 01 (um) minuto por minuto de atraso;
- Perder o cartão de controle: penalidade de 5 minutos.
- Perder ou chegar no final da especial sem o GPS oficial da prova: penalidade de 1 hora.
- Não completar a especial: Penalidade tempo máximo, mais soma dos waypoints que deixou de passar , mais tempo dos controles de final de especial e chegada não cumpridos.

ART. 19 - 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 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 adentrar ao parque 10 minutos antes do seu horário de largada.

ART. 20 - 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.

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 o veículo será marcado em partes específicas e poderá ser liberado ou encaminhado a um parque fechado, no qual ficará à disposição dos fiscais.

A largada será recusada ao concorrente cujo veículo não estiver em conformidade com as prescrições dos regulamentos da CBM, do Regulamento Particular do evento e para os pilotos que chegarem para a vistoria após o horário previsto, a menos que sejam autorizados pela Direção de Prova. A todo instante, no decurso do Rally Baja poderão ser efetuadas verificações complementares ao piloto e ao veículo. O piloto é responsável, a todo o momento da prova, pela manutenção da conformidade técnica de 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 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 de seu veículo 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. 21 - EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL:

Todo o piloto deve portar capacete adequado, 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 capacete adequado, óculos ou viseira de proteção, luvas, sapatilha ou similar fechado e roupas adequadas à prática do esporte. É aconselhável o uso de protetor de pescoço para motos e para os UTV's o protetor cervical HANS.

ART. 22 - RECLAMAÇÕES E APELO

Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova em 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 extra oficial. Não serão admitidos protesto ou recursos após a divulgação do resultado final e premiação.

Todos os protestos devem ser específicos por item e acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00 (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 FMC, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe da moto reclamada.

Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova, ressalvados o direito de recurso ao TJD/FMC, devidamente acompanhado das custas processuais de R\$ 500,00 (quinhentos reais) que não serão devolvidas em qualquer hipótese.

Conforme estatutos da FMC, CBM e Código Disciplinar da FIM para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar CBM 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. 23 - 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 pontos obtidos por volta e das penalizações (ocorridos no curso dos deslocamentos, ZVCs e outras penalizações expressas em tempos). Piloto que obtiver o maior número de pontos 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. 24 - CRONOMETRAGEM:

A cronometragem será feita utilizando-se de um coletor de dados eletrônico com comunicação via satélite – GPS tipo Datalogger e/ou aparelho celular, com gravação da trajetória a 1,0 pt/s (Um ponto por segundo) ou intervalo menor. O concorrente terá seu tempo registrado durante todo o percurso de prova previamente estabelecido e marcado pela Organização. Todas as Largadas e Chegadas serão automáticas. Será permitido ao concorrente o uso de equipamento GPS e/ou celular de sua propriedade além do fornecido pela Organização da Prova, pois, apenas nos casos que não tenha suas passagens registradas no coletor de dados, a Organização da Prova poderá utilizar-se deste para o registro de suas passagens.

O GPS e/ou celular do competidor não poderá ser utilizado como meio de questionamento do tempo obtido pela apuração oficial, salvo de comprovação de falha ou ERRO GRAVE do coletor. Caso um competidor por qualquer motivo tenha registros parciais ou nenhum registro no coletor de dados e não possua equipamento de GPS como contra prova, somente serão computados os pontos relativos aos dados constantes no referido coletor (GPS). O competidor é o único responsável pelo equipamento coletor de dados a partir do momento da instalação em sua moto, até a devolução a Organização da Prova. Em caso de danos causados por agentes mecânicos, o competidor pagará a organização o valor do referido equipamento R\$ 500,00 (quinhentos reais).

ART. 25 - COMBUSTIVEL:

Disponível no comércio brasileiro.

ART. 26 - CÓDIGO DISCIPLINAR:

Nos moldes do regulamento Brasileiro CBM 2021

ART. 27 - ALTERAÇÕES:

O presente regulamento não esgota o assunto podendo ser complementado ou retificado por meio de adendos homologados pela FMC. Os casos omissos, não previstos, as dúvidas,

incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo comissário da FMC, pelo Diretor de Prova e pelo representante do Clube Organizador em conformidade com o Regulamento do Campeonato Brasileiro da CBM.

Aos casos conflitantes com o Regulamento do Campeonato Brasileiro, este regulamento prevalece sobre as disposições gerais publicadas.

Fortaleza, 10 de setembro de 2021.

PRESIDENTE - FMC