



REGULAMENTO PARTICULAR

PIAUI RALLY CUP 2024

O PIAUI RALLY CUP é um evento homologado e supervisionado pela FMP - FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DO PIAUI e CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO, valido pelo **Campeonato Piauiense de Rally Cup 2024**, promovido pela FMP.

1. EVENTO

1.1. A competição será disputada na modalidade “RALLY CUP” em cinco provas especiais.

1.1. Cada prova especial é considerada uma etapa para fins de classificação no campeonato. As especiais serão disputadas sob quaisquer condições de tempo e obedecendo a um horário de largada pré-estabelecido na programação oficial. Somente a direção de prova pode alterar ou cancelar a programação oficial por motivos de segurança.

1.2. Para os casos omissos neste regulamento particular, serão usados como referência pelos comissários desportivos os regulamentos oficiais para modalidade “RALLY CUP” da FMP/CBM.

1.3. PROGRAMAÇÃO

- **04/07 - Quinta-feira - Complexo Barramares em Luís Correia/PI**
 - 09:00 às 12:00 Abertura da Secretaria de Prova, check-in e entrega de kits
 - 12:00 às 18:00 Feira e exposição de artesanato
 - 14:30 às 18:00 Vistoria técnica e adesivagem
 - 19:00 às 20:00 Briefing para pilotos e equipes
 - 14:30 às 22:00 Parque Fechado

- **05/07 - Sexta-feira - Complexo Barramares em Luís Correia/PI**
 - 08:00 às 18:00 Feira e Exposição de Artesanato
 - 08:00 - Largada para o Prólogo
 - 12:00 - Largada para a 1ª Bateria
 - 14:00 - Largada para a 2ª Bateria

- **06/07 - Sábado - Complexo Barramares em Luís Correia/PI**
 - 08:00 às 18:00 Feira e Exposição de Artesanato Local
 - 09:00 - Largada para a 3ª bateria
 - 11:00 - Largada para a 4ª bateria
 - 13:00 - Largada para a 5ª bateria
 - 16:40 Show com banda Cabesativa
 - 17:00 Premiação
 - 18:00 Show Teófilo Lima



2. TIPO DE PERCURSO

- 2.1. A competição será disputada em terrenos variados com o objetivo de colocar em mérito a velocidade e a resistência dos pilotos assim como a resistência das máquinas;
- 2.2. O piloto deve seguir as indicações sobre a rota feita através de placas sinalizadoras. Poderá ser utilizado fita de isolamento (*bumping*) adicional para reforçar e melhorar a visibilidade da sinalização;
- 2.3. O terreno é composto de paisagens naturais, podendo ou não serem modificados pelo organizador, nem se limitando a montanhas, seções rochosas, dunas, rios, leitos secos de rios, trilhas de lama, vegetação natural, arbustos, gramas altas, florestas, estrada de asfalto e/ou trilhas off Road;
- 2.4. Os setores seletivos (provas especiais) deverão ser adaptados às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova se desenrole de dia para todos os concorrentes. Cada uma das provas especiais terá máxima de 40 (quarenta) quilômetros;
- 2.5. Uma prova especial (PE) será considerada válida se for cumprido no mínimo 50% do trecho cronometrado. Deverá existir obrigatoriamente um controle de passagem (CP) delimitando este ponto;
- 2.6. A prova é no estilo Cup, com baterias em circuito fechado num mesmo percurso. Caso alguma prova especial não venha a acontecer, seja por qual motivo for, ou se não for homologada não constará na classificação final da prova;
- 2.7. A organização poderá fornecer planilha ou mapas de orientação, tracklogs e waypoints de GPS para os deslocamentos caso haja necessidade de complementar a sinalização;
- 2.8. Uma prova de Rally Cup é composta de trechos de deslocamento, trechos cronometrados chamados Provas Especiais (PEs) e Controles Horários (CHs).
- 2.9. O Prólogo não contará como prova especial para fins de classificação no evento, porém é de participação obrigatória para todos os competidores e definirá a ordem de largada para o primeiro dia de competições.

3. PARTICIPANTES ACEITOS NA COMPETIÇÃO:

- 3.1. Para participar no **Piauí Rally Cup** será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro/Rally; caso o competidor participe com motos não próprias para o Enduro/Rally, ela deverá estar de acordo com este regulamento e UTV's disponíveis no mercado Nacional;



- 3.2. O piloto deve ter 18 anos completos estar devidamente habilitado para a condução de veículos (possuir CNH), quando da data da realização da referida etapa em que for participar, assumindo total responsabilidade por seus atos civis e criminalmente, bem como as consequências de seus atos, inclusive quanto às autoridades e entidades legalmente constituídas;
- 3.3. De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de pilotos menores de idade na **Piauí Rally Cup** nas categorias motos e quadris;
- 3.4. Pilotos menores de idade, devidamente autorizado pelos pais e com documento reconhecido em cartório ou juiz, conforme modelo oficial, poderão participar da categoria UTV. Este piloto deverá sempre estar acompanhado de um navegador habilitado, que deverá pilotar o UTV em trajetos de deslocamento e ligações em vias públicas e/ou locais definidos pelo organizador e ou direção de prova;
- 3.5. O piloto e o navegador (quando houver) deverão obrigatoriamente serem licenciados para o ano corrente por alguma FEDERAÇÃO ESTADUAL filiada a CBM ou a entidade ligada a FIM para o ano corrente;
- 3.6. O piloto deverá apresentar o atestado e/ou exame médico que comprove a sua aptidão para a prática de exercícios físicos e o termo de cessão de uso de imagem conforme modelos encontrados no site da CBM www.cbm.esp.br. É de responsabilidade do PILOTO e/ou EQUIPES o seguro e um plano de assistência médica que lhes garante o atendimento médico em todo o território nacional;
- 3.7. Qualquer ação fraudulenta ou imprópria ao espírito esportivo da competição por parte de um concorrente será julgada pelo Júri da etapa que decidirá a penalidade a ser imposta ao mesmo;
- 3.8. O participante deve 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 dele, bem como sua manutenção;
- 3.9. Toda manobra desleal incorreta ou fraudulenta realizada pelo piloto, poderá ser julgada pelo júri que se pronunciará sobre eventuais penalidades incluindo até mesmo a desclassificação do evento;
- 3.10. A participação de pilotos estrangeiros está sujeita à apresentação da Licença da Federação de origem do referido piloto filiado a FIM.



Parágrafo Único:

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

4. INSCRIÇÕES

4.1. Para o evento Piauí Rally Cup, as vagas para inscrições serão de no máximo 60 (sessenta) veículos, sendo permitido número superior a este, desde que respeitado os intervalos de largada previstos neste regulamento, e que também a largada de nenhum veículo aconteça após as 17h;

4.2. As inscrições podem ser realizadas através dos sites

- www.piauirallycup.com.br
- www.agendaoffroad.com.br

4.3. Valores:

- **1º lote - Até o dia 05/05/2024**
 - Motos R\$ 400,00
 - Quadriciclos R\$ 400,00
 - UTV R\$ 800,00
- **2º lote - Até o dia 25/05/2024**
 - Motos R\$ 500,00
 - Quadriciclos R\$ 500,00
 - UTV R\$ 1.000,00
- **3º lote - Até o dia 24/06/2024**
 - Motos R\$ 600,00
 - Quadriciclos R\$ 600,00
 - UTV R\$ 1.200,00



- 4.4. Durante a vistoria técnica, um veículo que não corresponda ao veículo inscrito poderá sob proposta dos comissários técnicos, ser remanejado a outra classe, desde que aprovado pelo Júri de prova;
- 4.5. O valor da inscrição deverá ser reembolsado nos casos de recusa da inscrição ou não realização da etapa;
- 4.6. Ao assinar a ficha de inscrição, o concorrente aceita submeter-se aos regulamentos aplicáveis à mesma. No caso de desistência, o piloto inscrito não terá direito ao reembolso das taxas de inscrição pagas, a menos que comprove problemas de saúde através de atestado médico.

5. RESULTADO

- 5.1. Em cada Prova Especial (PE), serão atribuídos pontos para os 20 primeiros classificados conforme a tabela a seguir:

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

- 5.2. Em cada Prova Especial, O piloto que obtiver o tempo total mais baixo será proclamado o vencedor, o seguinte o segundo e assim sucessivamente, tanto na classificação geral como nas categorias;



- 5.3. Os tempos cronometrados serão expressos em horas, minutos, segundos e décimos de segundo. A classificação final de cada Prova Especial será estabelecida através da adição do tempo realizado e das penalizações ou bonificações recebidas;
- 5.4. Em cada Prova Especial, entende-se por classificado todos os pilotos que cumprirem 50% da distância do trecho cronometrado;
- 5.5. Em cada Prova Especial será atribuído 1 (um) ponto ao piloto que efetuar o procedimento de largada, sendo somado ao total de pontos obtidos;
- 5.6. Ao final do evento, o piloto que somar o maior número de pontos em Provas Especiais válidas será declarado vencedor do evento;
- 5.7. Em caso de empate no resultado do evento, o primeiro critério de desempate será o maior número de vitórias nas provas especiais, segundos, terceiros, quartos lugares e assim por diante. Caso o empate permaneça, o desempate se dará pela melhor classificação na última Prova Especial realizada no Evento, na penúltima, antepenúltima e assim por diante, independente ou não da participação de todos os pilotos envolvidos no empate;
- 5.8. Dos concorrentes que terminarem a prova, pelo menos 01 (um) integrante da equipe deverá estar presente até o final da entrega de prêmios, sob pena de perderem o direito aos mesmos, desde que a premiação seja iniciada no horário pré-determinado no Regulamento Particular de Prova, com a tolerância máxima de 30 (trinta) minutos de atraso;
- 5.9. Os resultados oficiais serão publicados até no máximo 30 (trinta) minutos antes da premiação, no mesmo local.

6. EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

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

Os pilotos são responsáveis pelos seus equipamentos individuais de segurança e deverão usar os equipamentos indicados à prática do Off-Road, sendo **obrigatório no mínimo**: Capacete, óculos, camisa manga longa, luvas, calça e botas. Sendo **ALTAMENTE RECOMENDADO** o uso de joelheiras, cotoveleiras, colete, cinta abdominal e protetor de pescoço. É proibido o uso de camisetas de mangas curtas e proibido o uso de shorts ou bermudas.



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

7. CATEGORIAS

O PIAUI RALLY CUP será disputado nas classes e categorias abaixo relacionadas.

7.1. CLASSE MOTOS E QUADRICICLOS

7.1.1. Categoria RC1 (*Super Production*)

- MOTOS IMPORTADAS: 2T ou 4T a partir de 251cc
 - Motocicletas e protótipos com motorização a partir de 251cc até 1300cc com preparação livre;
 - A preparação de toda motocicleta é livre;
 - O piloto poderá vistoriar 01 (um) motor reserva, sendo que o mesmo pode ser trocado a qualquer momento do evento, podendo ainda o piloto retornar posteriormente o motor retirado, ou seja, ficar trocando os motores vistoriados e lacrados;
 - Será marcado apenas um chassi durante cada evento, e existindo a confirmação da alteração da marca ou substituição do chassi, o piloto será desclassificado do evento;
 - O número do chassi deve ser anotado pelos comissários durante a vistoria técnica.

7.1.2. Categoria RC2 (*Production*)

- MOTOS IMPORTADAS: 2T ou 4T até 250cc
 - Motocicletas importadas, com motorização 2T ou 4T até 250cc e motocicletas off Road produzidas no Brasil de até 700cc;
 - Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, para-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador;
 - A motocicleta deve ser original de fábrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres;



somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 115 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 etapa e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada;

- Apenas um motor poderá ser utilizado em cada etapa do Rally Cup, o qual será lacrado ou marcado durante a vistoria técnica pela organização. A substituição de peças internas do motor é permitida. A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada.

7.1.3. Categorias RC3 (*Brasil Production*)

- Motocicletas de trail e enduro, de até 300cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre.
 - Poderão participar exclusivamente motocicletas de fabricação nacional, street ou trail, de até 300cc. As motos deverão ter no conjunto do motor, carburador ou injeção e chassis de um mesmo modelo, original ao dos chassis (quadro). É permitido o livre trabalho nos mesmos. É liberado o intercâmbio total das demais peças do quadro e componentes entre as motocicletas desde que sejam peças nacionais;
 - Os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 115 db; 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.

7.1.4. Categoria RCG - REGIONAL

- Essa categoria será ABERTA e constituída pelos pilotos iniciantes e sem a necessidade de filiação junto a CBM, com motocicletas de fabricação nacional ou importadas, com qualquer motorização e preparação livre.

7.1.5. Categoria RCQ - Quadriciclos

- Quadriciclos com qualquer motorização com preparação livre, com tração 4x2 ou 4x4.



- Preparação: Livre para motor, carburação e suspensão, inclusive pode ter motor reserva que poderá ser substituído durante a etapa.

7.2. CLASSE UTV

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

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

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

7.2.1. CATEGORIA UT1 - UTV 1 – UTV PRÓ

- Categoria principal, destinada a pilotos e veículos com resultados expressivos em anos anteriores como campeões e vice-campeões na geral de UTV's, assim como outros títulos expressivos em competições de alto nível de competitividade e performance, seja em UTV's, motos ou quadriciclos;
- O nível de competitividade e performance poderão ser avaliados pela FMP e diretoria técnica, bem como veículos com preparação que não se enquadram nas categorias anteriores.

Características Técnicas:

	UTV PRO até 1050cc	UTV PRO Acima de 1051cc
Veículo	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre
Chassis - Tipo	Chassis igual ao original no tocante a dimensões gerais, como: pontos e ângulos de fixação do motor, câmbio, diferenciais, suspensão e desenho estrutural. Espessura dos tubos iguais ou superiores ao original. Permitido acréscimo de reforços.	Chassis igual ao original no tocante a dimensões gerais, como: pontos e ângulos de fixação do motor, câmbio, diferenciais, suspensão e desenho estrutural. Espessura dos tubos iguais ou superiores ao original. Permitido acréscimo de reforços.
Chassis - Preparação	Pontos de fixação de motor, câmbio, diferenciais e suspensão igual ao original.	Segue item anterior
Chassis - Dimensões	Bitola máxima de eixo de 2000mm na extremidade dos pneus;	Bitola máxima de eixo de 2000mm na extremidade dos pneus;



Cubos	Cubo de Roda: Livre	Cubo de Roda: Livre
Rodas	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 15"	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 15"
Motor - Especificações	Motor com livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc) para veículos com motor turbo, e 2000cc para aspirados.	Motor aspirado e original do veículo de até 2000cc preparação livre
Motor - Tipo de Admissão	Turbo ou aspirado	Aspirado
Motor - Turbina	Livre, permitido adição de carga no turbo;	Não se aplica
Motor - Intercooler	Intercooler: Original do veículo reposicionamento livre	Não se aplica
Motor - Admissão	Filtro de Ar Livre	Filtro de Ar Livre
Motor - Sistema de Lubrificação	Filtro de óleo livre	Filtro de óleo livre
Motor - Sistema de Lubrificação - Refrigeração	Permitido Radiador de óleo	Permitido Radiador de óleo
Motor - Eletrônica	Eletrônica livre, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo	Eletrônica livre, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo
Motor - Sistema de Refrigeração	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre
Motor - Exaustão	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.
Sistema de Direção	Caixa de Direção: Original do veículo e preparação livre.	Caixa de Direção: Original do veículo e preparação livre.
Sistema de Direção - Barras e Terminais	Barras de Direção e Terminais: Preparação Livre	Barras de Direção e Terminais: Preparação Livre
Sistema de Freios	Sistema de freio e discos livres.	Sistema de freio e discos livres.
Suspensão - Fixação	Originais no chassi	Originais no chassi
Suspensão - Bandejas, Braços e barras estabilizadoras	Livres, respeitando o limite máximo da largura.	Livres, respeitando o limite máximo da largura.
Suspensão - Amortecedores	Amortecedores e Molas: Livre	Amortecedores e Molas: livre
Transmissão - CVT	Original do veículo com preparação livre	Original do veículo com preparação livre
Transmissão - Caixa de Câmbio Transferência	Original do veículo, preparação interna livre	Original do veículo, preparação interna livre
Transmissão - Refrigeração	Refrigeração de CVT livre deve, tampa obrigatória.	Refrigeração de CVT livre deve, tampa obrigatória.
Transmissão - Diferenciais	Diferenciais: Originais do veículo e preparação livre.	Diferenciais: Originais do veículo e preparação livre.

Observações:

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

- Os Modelos de UTV's novos lançados no ano de 2023 e 2024 devem manter suas peças e mecânica originais, permitido somente o acréscimo de material de segurança.

7.2.2. CATEGORIA UT2 - UTV TURBO

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

Características Técnicas:

	UTV TURBO até 1050cc	UTV TURBO Acima de 1051cc
Veículo	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre
Chassis - Tipo	Chassis original do modelo, permitidos reforços;	Chassis original do modelo, permitidos reforços;
Chassis - Preparação	Pontos de fixação de motor livres	Pontos de fixação de motor originais do veículo.
Chassis - Dimensões	Bitola máxima de eixo de 2000mm na extremidade dos pneus;	Bitola máxima de eixo de 2000mm na extremidade dos pneus;
Cubos	Cubo de Roda: Livre	Cubo de Roda: Livre
Rodas	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 15"	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 15"
Motor - Especificações	Motor com livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc) para veículos com motor turbo, e 2000cc para aspirados.	Motor aspirado e original do veículo de até 2000cc preparação livre
Motor - Tipo de Admissão	Turbo ou aspirado	Aspirado
Motor - Turbina	Original do Veículo permitido adição de carga no turbo;	Não se aplica
Motor - Intercooler	Intercooler: Original do veículo reposicionamento livre	Não se aplica
Motor - Admissão	Filtro de Ar Livre	Filtro de Ar Livre
Motor - Sistema de Lubrificação	Filtro de óleo livre	Filtro de óleo livre
Motor - Sistema de Lubrificação - Refrigeração	Permitido Radiador de óleo	Permitido Radiador de óleo
Motor - Eletrônica	Eletrônica livre, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo	Eletrônica livre, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo
Motor - Sistema de Refrigeração	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre
Motor - Exaustão	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.



Sistema de Direção	Caixa de Direção: Original do veículo e preparação livre.	Caixa de Direção: Original do veículo e preparação livre.
Sistema de Direção - Barras e Terminais	Barras de Direção e Terminais: Preparação Livre	Barras de Direção e Terminais: Preparação Livre
Sistema de Freios	Sistema de freio e discos livres.	Sistema de freio e discos original do modelo, pastilhas livres.
Suspensão - Fixação	Originais no chassi	Pontos fixação suspensão: Original do Modelo.
Suspensão - Bandejas, Braços e barras estabilizadoras	Livres, respeitando o limite máximo da largura.	Originais, PERMITIDO REFORÇO, respeitando o limite máximo da largura.
Suspensão - Amortecedores	Amortecedores e Molas: Livre	Amortecedores ORIGINAIS PERMITINDO RETRABALHO INTERNO,
Transmissão - CVT	Original do veículo com preparação livre	Original do veículo com preparação livre
Transmissão - Caixa de Câmbio Transferência	Original do veículo, preparação interna livre	Original do veículo, preparação interna livre
Transmissão - Refrigeração	Refrigeração de CVT livre deve, tampa obrigatória.	Refrigeração de CVT livre deve, tampa obrigatória.
Transmissão - Diferenciais	Diferenciais: Originais do veículo e preparação livre.	Diferenciais: Originais do veículo e preparação livre.

Observação:

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

7.2.3. CATEGORIA UT3 - UTV START

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

Características Técnicas:

	UTV START
Veículo	UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro
Chassis - Tipo	Chassis original do modelo, permitidos reforços;
Chassis - Preparação	Pontos de fixação de motor originais do veículo.
Chassis - Dimensões	Bitola máxima de eixo de 2000mm na extremidade do pneu;

Cubos	Cubo de Roda deve ser Original do veículo.
Rodas	Livres -Tamanho máximo de aro permitido 15"
Motor - Especificações	Motor original preparação livre obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc);
Motor - Tipo de Admissão	Turbo ou aspirado
Motor - Turbina	Turbo Original não permitido adição de carga
Motor - Intercooler	Intercooler: Original do veículo reposicionamento livre
Motor - Admissão	Filtro de Ar igual ao do veículo, coletor de admissão livre
Motor - Sistema de Lubrificação	Filtro de óleo do Motor: Do modelo original
Motor - Sistema de Lubrificação - Refrigeração	Permitido Radiador de óleo
Motor - Eletrônica	Eletrônica ORIGINAL, permitido a reprogramação da ECU e/ou módulo
Motor - Sistema de Refrigeração	Radiador e sistema de refrigeração preparação livre
Motor - Exaustão	Escapamento pode ser substituído, deve possuir silenciador.
Sistema de Direção	Caixa de Direção: Original do veículo. Preparação não permitida
Sistema de Direção - Barras e Terminais	Barras de Direção e Terminais: Originais do veículo e permitido reforços.
Sistema de Freios	Sistema de freio e discos original do modelo, pastilhas livres.
Suspensão - Fixação	Pontos fixação suspensão: Original do Modelo.
Suspensão - Bandejas, Braços e barras estabilizadoras	Originais, PERMITIDO REFORÇO, respeitando o limite máximo da largura.
Suspensão - Amortecedores	Amortecedores ORIGINAIS PERMITINDO RETRABALHO INTERNO,
Transmissão - CVT	Original do veículo com preparação livre
Transmissão - Caixa de Câmbio Transferência	Original do veículo com engrenagens tamanho original
Transmissão - Refrigeração	Refrigeração de CVT livre deve, tampa obrigatória.
Transmissão - Diferenciais	Originais do veículo, reforços permitidos, engrenagens do tamanho original.

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 Turbo e Pró, 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 duas temporadas na mesma categoria, sendo então automaticamente promovidos para a categoria superior. Para aplicação deste artigo será considerada a experiência e/ou participação do referido piloto em provas e/ou campeonatos disputados em anos anteriores.

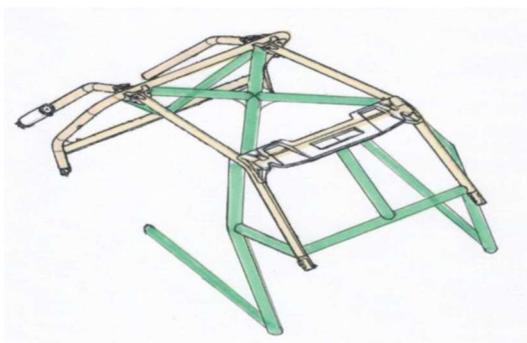
7.2.4. NAVEGADOR

- Em todas as categorias UTV é permitido ao competidor contar com um navegador ao seu lado, desde que esteja oficialmente inscrito no evento conforme este regulamento.
- Não será permitido substituir o navegador durante o evento, a não ser em casos expressamente permitidos pelo júri de prova após deliberação e solicitação registrada em documento oficial.
- O não cumprimento desta regra gera multa a cada vez que um competidor não inscrito ou não autorizado seja flagrado em um veículo dentro de uma Prova Especial.

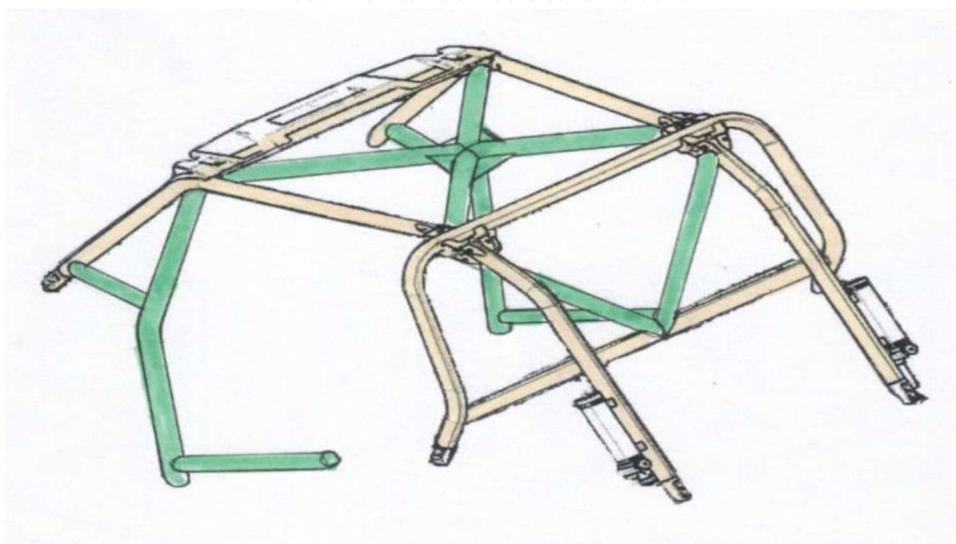
7.2.5. REFORÇOS NA ESTRUTURA TUBULAR DOS UTVS.

ESTRUTURA DO CHASSI / ARCO DE SEGURANÇA / GAIOLA

- É obrigatório o reforço na estrutura tubular dos veículos em competição, a fim de fortalecer a estrutura da gaiola original, visando maior segurança aos competidores em caso de acidente.
- 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 reforços a aplicar deverão estar ligados pelo mesmo método de união que o arco de segurança original - soldadura ao longo do perímetro de união entre tubos conforme figura seguinte, com total penetração no material base. Ou deverão ser através de braçadeiras desde que aprovada pela vistoria técnica.
- 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.



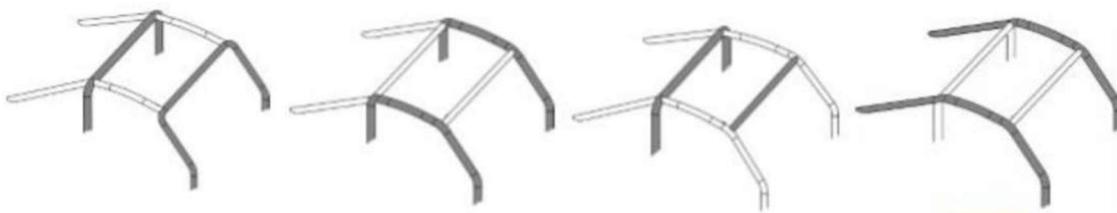
Vista Frontal da Estrutura Tubular



Vista Traseira da Estrutura Tubular

DESCRIÇÃO TÉCNICA DE CONFEÇÃO GAIOLAS SUGERIDA

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



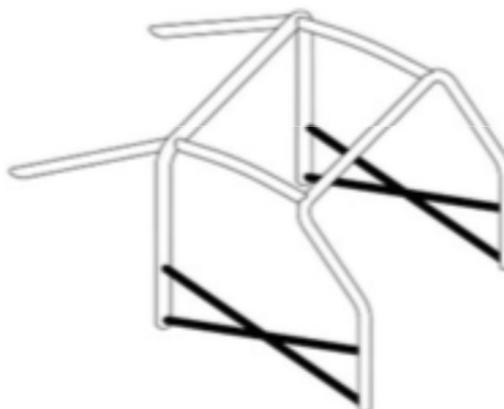
Os tubos (destacados) da estrutura escolhida deverá ser em aço carbono 1020 sem costura, apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 50x2mm (2.0x0.083 in) ou 45x2,5mm (1.75x0.095 in), e tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).

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

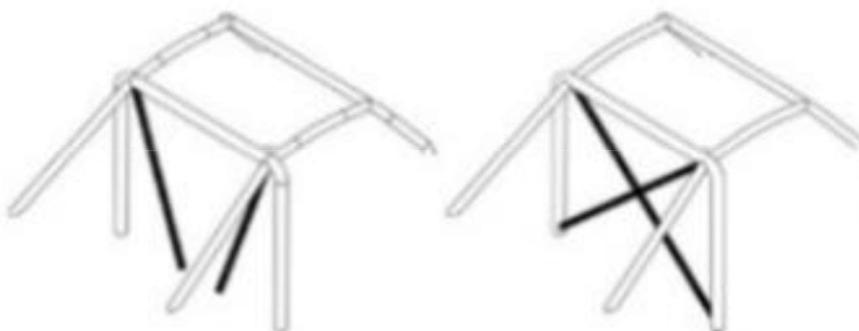
Definida a estrutura principal do arco de segurança/gaiola é aconselhado a aplicação de todos os seguintes reforços em material equivalente ao anterior, mas com dimensões mínimas de 38x2,5mm (1.5x0.095 in) ou 40x2mm (1.6x0.083 in).

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

- **Reforço lateral-abdominal:**

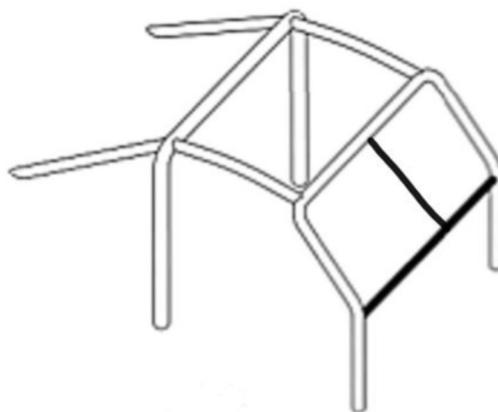


- **Reforços traseiros aos ocupantes:**



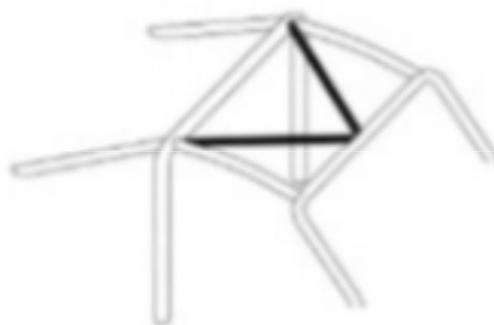
OBS: Os reforços lateral abdominal e traseiro podem ser aparafusados com uso de luvas. Todos os demais reforços devem ser soldados conforme especificação deste regulamento.

- **Reforço Frontal**

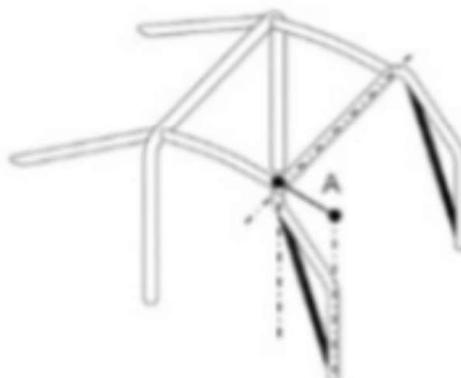


OBS: É obrigatória utilização da barra anti-intrusão na sessão frontal da gaiola.

- Reforços superiores:

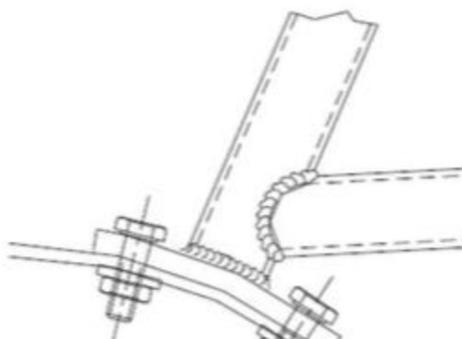


- Reforço frontal lateral superior:



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

Os reforços a aplicar deverão estar ligados pelo mesmo método de união que o arco de segurança original - soldadura ao longo do perímetro de união entre tubos conforme figura seguinte, com total penetração no material base.



O arco de segurança/gaiola tem de ser homologado pela CBM, sendo necessária 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.



7.2.6. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS - UTV's:

- **CILINDRADAS**

- Na medição de cilindrada admite-se a tolerância máxima de 0,5mm no diâmetro devido à retificação de fábrica;
- Qualquer dúvida quanto à classe a que deva pertencer um concorrente será avaliada e decidida pelo Júri de prova.

- **SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO**

- Os veículos deverão estar equipados com sistema de iluminação adequado durante todo o Rally Cup;
- Não será permitido provocar durante cada prova nível de ruído superior aos limites especificados nos códigos de trânsito e nos regulamentos técnicos da CBM (115Db).

- **TANQUES DE COMBUSTÍVEL**

- Será permitido o uso de tanque(s) auxiliar (es) na motocicleta desde que esteja(m) fixado(s) junto ao chassi, laterais, da moto, na região traseira da perna do piloto (é proibido tanque na frente da moto);
- A capacidade máxima de combustível carregado dentro dos tanques não poderá exceder a 35 litros;
- Os tanques dos UTV's, quando modificados ou não originais, devem ter declaração de homologação do fabricante e ou declaração de responsabilidade do piloto ou chefe de equipe por sua manufatura e quaisquer consequências decorrentes da modificação da peça;
- Se o fiscal de prova verificar a ocorrência de vazamentos nos tanques auxiliares, ele irá esvaziar o tanque e aplicar uma advertência, para que o piloto conserte ou cancele este tanque. Fica o piloto proibido de largar na próxima prova caso ainda exista o problema;
- O piloto é o único responsável por pane seca (falta de combustível) sendo a organização isenta de qualquer responsabilidade nestes casos.

7.2.7. ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS DA CATEGORIA UTV

- O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos no caso de capacetes de motocross e/ou abertos e luvas. Recomendado o uso de indumentária (macacão) de material antichamas homologado para competição;
- Proibido o uso de camisetas de mangas curtas e proibido o uso de shorts ou bermudas;
- Obrigatório o uso de redes laterais protetoras nas duas portas, travadas nas 4 faces;
- Obrigatórios bancos em forma de concha homologados para competição;



- Obrigatórias portas (alumínio ou plástico rígido) ou similar fechado desde que proteja a área delas nas laterais do UTV;
- Obrigatório a existência de cintos de segurança de no mínimo 4 (quatro) pontos fixos a estrutura do veículo e/ou 5 (pontos) recomendado;
- A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento;
- O UTV deverá estar munido de um corta cintos no seu interior;
- É recomendada a instalação de Rádio VHF – com as frequências da organização e da prova fornecidas por cada organizador (pode ser rádio portátil);
- Reforço na estrutura tubular do veículo, conforme anexo e homologado pelo departamento técnico da CNR- CBM que será detalhado e publicado em adendo anexo;
- Um espelho retrovisor no mínimo;
- É recomendado nestes veículos terem 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;
- É recomendada a existência de no mínimo um extintor de 2,0kg ou mais no interior do veículo e de fácil acesso;
- Cinta de Reboque com mosquetões;
- Entende-se por original somente as peças dos modelos específicos, conforme Nota Fiscal de fábrica. Assim cada piloto deverá acompanhar com a Nota Fiscal para ter certeza de que vieram no modelo específico.

7.2.8. IDENTIFICAÇÃO

- 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 toda a etapa do Rally Cup.
- A ausência de uma ou mais placas em virtude de quebra por acidente ou outro motivo imprevisível deverá ser comunicado à organização para fins de substituição, sob risco de penalização ou impedimento de largar na próxima prova.
- Serão marcados os motores (no cárter da caixa do motor). Um motor de reserva com caixa de câmbio também pode ser marcado durante os controles técnicos.
- O chassi não poderá ser alterado nem substituído durante o desenrolar da etapa. Ele poderá, no entanto, ser removido ou desmontado para revisão ou reparo.
- A ausência ou falsificação de uma marca de identificação acarretará na desclassificação da etapa.

8. CRONOMETRAGEM

A apuração será feita através de equipamentos (Datalogger) de rastreamento por satélite (GPS), podendo também ser feita ou não por equipamento Fotocélula e/ou máquina coletora



de tempo na chegada. Será utilizado também o sistema GPS para verificar eventuais cortes de caminho.

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

As penalidades para cada Waypoints não cumprido é de 3 (três) minutos.

O competidor poderá assinar um termo de responsabilidade (se assim a organização definir), no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s). Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não etc.) o mesmo deverá reembolsar o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais) ou o valor especificado no termo de responsabilidade, para a organização em até no máximo 10 dias corridos.

Os dados de cada competidor será(ão) coletado(s) pelo(s) coletor(es) de dados e Datalogger GPS, em todo trajeto de cada prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através destes dados coletados, entre eles: hora com precisão de décimos de segundos e posição geográfica (latitude e longitude)

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

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

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

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



8.1. FALHA NOS COLETORES (GPS)

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

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

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

- I. Deverá ser entregue o GPS do competidor e/ou o arquivo do track em “pen drive USB” compatível com Windows XP ou superior no formato GTM compatível com Track Maker versão 13.0 ou superior, ou no padrão NMEA;

9. ZONAS DE VELOCIDADE CONTROLADA (RADAR) E VELOCIDADE MÁXIMA.

Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova. Os limites quando estabelecidos, serão divulgados em briefing e informados através de placas indicativas de Início e Fim dentro do trajeto de cada prova especial e através do track oficial distribuído aos competidores com waypoints indicativos.

O sistema de rastreamento – GPS oficial do evento fará igualmente o controle da velocidade instantânea e do tempo gasto em todos os percursos de ligação e nas zonas de controle de horário e velocidade previamente definidas nas Provas Especiais.

Uma infração ou pico, será o indicador para a penalização, e essa será composta de 3 (três) segundos consecutivos acima da velocidade máxima permitida dentro de uma zona de controle e durante toda a prova especial, no caso da velocidade máxima permitida em toda a prova, já descontada a tolerância.

A velocidade máxima permitida para as zonas de controle de velocidade e demais detalhes (km de início e fim, tempo mínimo etc.) serão divulgadas através de adendo e no briefing e não poderá ser ultrapassada, com uma tolerância de até 10% acima.

Sempre que a velocidade do veículo do competidor exceder a velocidade definida acrescida de sua tolerância, cada infração será penalizada em um minuto.

A velocidade máxima permitida em toda a prova especial para os UTV's será de 140km/h, para todas as categorias.



10. ORDEM DE LARGADA

O resultado do prólogo define a ordem de largada de TODAS as provas especiais do primeiro dia de competição, ou seja, os competidores irão largar na mesma ordem, em todas as especiais realizadas no dia.

O resultado acumulado por pontos do primeiro dia de competição, define a ordem de largada de todas as provas especiais do dia seguinte e assim por diante.

Eventuais correções na ordem de largada devido a performance técnica do competidor ou veículo serão avaliadas pelo júri de prova e poderão ser autorizadas, independente da classificação dos competidores envolvidos com vistas à segurança e dinâmica do evento.

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

Cada competidor será classificado dentro da sua categoria e a ordem de largada das categorias é a seguinte:

1. UTV 1
2. UTV 2
3. UTV 3
4. RC1
5. RC2
6. RC3
7. Regionais
8. Quadriciclos

O intervalo mínimo entre a largada do último UTV para a primeira moto, e da última moto para o primeiro quadriciclo, deve ser de 5 (cinco) minutos.

11. DEVERES DO PILOTO

É dever de todos os pilotos participarem do Briefing e manter o mais alto espírito esportivo para os demais concorrentes, antes, durante e após a competição e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como o Código nacional de Trânsito e as disposições do código Estadual de Desportes, podendo este ser penalizado ou desclassificado dependendo da infração.



12. CIRCUITO

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

13. MEIO AMBIENTE

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

14. PREMIAÇÕES

Serão premiados com troféu os cinco primeiros pilotos de cada categoria.

Não haverá premiação para o resultado geral, equipes ou navegadores.

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

15. REPAROS E MANUTENÇÕES

É proibida assistência dentro das Provas Especiais, inclusive zonas de controle de velocidade, áreas de controle de horário ou parque fechado.

Os reparos poderão ser feitos fora do percurso das provas especiais (desde que o competidor tenha declarado abandono da prova especial em questão), preferencialmente no Parque de Apoio.

São permitidos livremente os reparos e reabastecimentos nos setores de deslocamento, exceto em casos expressamente proibidos por uma disposição do regulamento particular.

16. VISTORIA

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



IMPORTANTE: As motos não poderão largar sem o escapamento.

17. PARQUE FECHADO

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

18. BRIEFING

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

Todas as orientações e informações divulgadas no briefing tem valor de adendo.

19. ÁREA DE LARGADA / CONTROLE DE LARGADA

O competidor é o único responsável pela sua programação e logística, a fim de cumprir os horários determinados para retirada e devolução de GPS, e apresentação da cartela nas zonas de controle de horário de largada e chegada.

O horário oficial da prova é o horário GPS, que pode ser conferido pelo competidor no painel de largada.

É obrigação única e exclusiva do competidor, retirar e devolver seu GPS e cartela de acordo com o intervalo definido pela secretaria de prova.

É obrigação única e exclusiva do competidor, apresentar-se ao fiscal do controle horário de largada, 5 minutos antes do seu horário previsto de largada para a prova especial, independente de atrasos na programação oficial do evento. Qualquer atraso ou remanejamento de horário será controlado pelo fiscal da zona de controle.

Cada minuto de atraso em relação ao horário de controle previsto, será penalizado na razão de um minuto por minuto de atraso.

PARAGRAFO ÚNICO: Não será permitida a largada de um competidor após finalizada a largada de sua classe, salvo anuência prévia do júri de prova, sendo mantida a penalização acumulada por atraso em relação ao horário previsto originalmente e desde que haja tempo hábil dentro da programação da prova especial.



20. PERCURSO / MARCAÇÃO

O percurso deverá ser marcado por placas com setas indicativas de direção - direita e esquerda, sinal de confirmação de percurso e sinal de caminho errado, sinal de perigo, fita de isolamento (*Bumping*), e outros conforme **Anexo1**. - Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados bumping indicativos do caminho. Não será usada marcação por spray devendo o piloto ignorar marcação por spray em postes, coqueiros, pedras etc.

21. RADAR

Em áreas urbanas, cidades e povoados onde a organização determinar, a velocidade máxima é de 40 km/h sendo penalizado o piloto que trafegar em velocidade maior que esta, de acordo com o artigo 9.

22. ÁREA DE CHEGADA

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

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

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

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

23. PUBLICIDADE

É permitido aos pilotos colocar livremente toda publicidade sobre seus veículos, contanto que:

- Seja autorizado através dos regulamentos da CBM e da legislação dos territórios atravessados;
- Não sejam contrários (conflitantes) aos bons hábitos e costumes;
- Não avance, passando sobre os locais reservados às placas numerais.

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



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

24. ABANDONO

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

25. RESULTADO

Será divulgado o resultado extraoficial por categoria devendo os pilotos que não concordarem com o tempo consolidado, entrar com o recurso no prazo máximo de 20 (vinte) minutos após a divulgação da parcial de sua categoria, este recurso deverá ser por escrito e ser fundamentado em situações reais não em hipóteses.

O resultado oficial será divulgado após homologação do resultado extraoficial e julgamento dos recursos caso haja.

O piloto que não estiver presente quando da divulgação do seu resultado individual e do resultado extraoficial, perdendo o prazo para reclamações, não poderá reclamar posteriormente mesmo havendo erro em seus tempos.

26. PROTESTOS

- Os protestos contra pilotos, veículos e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregue ao Diretor de Prova, até 05 (cinco) minutos após o horário ideal de chegada do último competidor.
- Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor de cronometragem até 10 (dez) minutos após a divulgação do resultado extraoficial em questão.
- Todos os protestos devem ser individuais e ESPECIFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa no valor do artigo 31.
- Os protestos serão avaliados pelo Júri de Prova, caso haja procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá em favor do Organizador da Etapa.



- Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.
- Conforme estatutos e Código Disciplinar da CBM, para recurso contra decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar da CBM no prazo de cinco dias e acompanhado do valor de 05 salários-mínimos.
- No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Tribunal de Justiça Desportiva e acompanhado do valor de 10 salários-mínimos.

27. PENALIZAÇÕES EM TEMPOS:

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

A penalidade de tempo será aplicada nos seguintes casos:

- Queima de Largada: largada realizada antes do sinal de partida pelo painel de largada ou fiscal de controle, 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 (trinta) segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, piloto será penalizado em 02 (dois) minutos;
- Bloquear ou dificultar intencionalmente a passagem de outros concorrentes;
- Alterar a ficha de anotação (Cartão de Controle);
- Ao piloto que não respeitar o regulamento oficial;
- Manobras desleais contra outro piloto;
- Chegar a um posto de controle pelo sentido contrário;
- Deixar de passar por um PCR físico ou virtual;
- Exceder o tempo máximo permitido para os deslocamentos;
- Não apresentar seu veículo com motor funcionando no controle de horário de largada de uma prova especial: penalidade de 01 (um) minuto por minuto de atraso;



- Perder o cartão de controle: penalidade de 5 (cinco) minutos.
- Desvio superior a 30 (trinta) metros do waypoint de controle de passagem: penalidade de 3 (três) minutos.
- Perder ou chegar no final da prova especial sem o GPS oficial: desclassificação na prova em que o fato ocorrer, podendo correr as demais provas do dia, esta penalidade não exclui sanções pelo extravio do GPS.
- Não completar a prova especial: Penalidade de tempo máximo.

28. DESCLASSIFICAÇÃO

São motivos para desclassificação do evento, de acordo com o critério do júri de prova:

- Retirar ou danificar propositalmente sinalização da prova, placas e fitas de isolamento;
- Obstruir propositalmente a trilha de um teste especial;
- Ingerir bebida alcoólica antes ou durante o evento;
- Transitar em alta velocidade nas cidades ou povoados;
- Não respeitar a propriedade alheia (sítios, fazendas etc.);
- Colocar a vida de crianças, pedestres ou ciclistas em risco;
- Nos testes especiais pilotar propositalmente em sentido contrário;
- Cometer uma infração Grave ou Gravíssima de trânsito, comprovado por autoridades competentes;
- Empinar ou outras exibições em vias públicas;
- Atitudes antidesportivas contra concorrentes (após julgamento);
- Desrespeitar autoridade de prova (Diretor, Comissários, Membros do Júri);



- Participar com motocicleta sem documentos que comprovem sua propriedade e/ou permissão do proprietário.

29. BONIFICAÇÕES

Em caso de acidente de um competidor, o competidor seguinte deve obrigatoriamente parar e avaliar a situação, permanecendo no local com o competidor acidentado uma vez constatada a gravidade ou necessidade de acompanhamento.

É dever do próximo competidor que chegar no local se inteirar do ocorrido e informar o diretor de prova através da equipe técnica, representante da organização ou qualquer outro meio disponível das condições do acidente e do acidentado, aguardando orientação antes de retomar a competição.

Após o resgate do competidor acidentado e liberação do trecho do acidente os competidores envolvidos no auxílio deverão retornar para a prova.

A bonificação de reposição e tempo por auxílio será atribuída no máximo há 3 (três) pilotos que socorreram a vítima, através da informação do sistema de GPS e da equipe técnica.

IMPORTANTE

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

A omissão proposital de atendimento ao competidor acidentado implicará na desclassificação imediata do piloto omissor, do evento em questão e do campeonato.

30. CÓDIGO DISCIPLINAR:

- **Das Infrações contra pessoas e das ofensas físicas:**
 - Praticar vias de fato contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo e rally:
 - PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.
 - Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado ao motociclismo e rally:
 - PENA: suspensão de um (1) a dois (2) anos e eliminação na reincidência.
 - Contra Diretor de Prova ou auxiliar em função:



- PENA: suspensão de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias; na reincidência, de trezentos e sessenta (360) a setecentos e vinte (720) dias, até eliminação.
 - Para os efeitos do disposto no inciso III, o Diretor de Prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.
 - As vias de fato, quando praticadas por Diretor de Prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de noventa (90) a trezentos e sessenta (360) dias de suspensão.
- **Das Ofensas Morais:**
 - Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo e rally:
 - PENA: suspensão de dez (10) a noventa (90) dias.
 - Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaçá-los de mal injusto grave:
 - PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.
 - **Parágrafo único**
 - Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena será de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias.
 - Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva:
 - PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.
 - Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra Diretor de Prova, em razão de suas atribuições:
 - PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias.
 - Ofender moralmente Diretor de Prova ou auxiliar em função:
 - PENA: suspensão de dois (2) a cinco (5) eventos, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores.



- **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.

31. 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.

32. CASOS OMISSOS

Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo Diretor de Prova em concordância com o júri de prova.

33. ALTERAÇÕES:

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

Teresina, 12 de abril de 2024.

Direção de Prova
PIAUÍ RALLY CUP 2024

ANEXO 1 – SINALIZAÇÃO

SINALIZAÇÃO DE PERCURSO RALLY CUP



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

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



CONFIRMAÇÃO DE CAMINHO CORRETO

INFORMAÇÃO DE CAMINHO ERRADO



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

INDICAÇÃO DE TRECHO SINUOSO



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

**INDICAÇÃO DE CURVA ACENTUADA
DE 180° OU MAIS**



**INDICAÇÃO DE SUBIDA INGREME
E/OU LOMBADA**

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



SINALIZAÇÃO DE PERCURSO RALLY CUP



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



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



**INDICAÇÃO DE CURVA
OU MUDANÇA DE
DIREÇÃO P/ ESQUERDA**



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



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



**INDICAÇÃO DE CURVA
OU MUDANÇA DE
DIREÇÃO P/ DIREITA**



**3 CURECAS
PERIGO EXTREMO**



**2 CURECAS
CUIDADO**



**1 CURECA
ATENÇÃO**