



FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DO ESTADO DO CEARÁ



REGULAMENTO



CAMPEONATO CEARENSE DE RALLY BAJA

EDIÇÃO 2024

Revisão 2 – 16 de fevereiro de 2024

SUMÁRIO

ART. 01 – SUPERVISÃO.....	4	ART. 08.7 – PROCEDIMENTOS E ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA TODOS OS VEÍCULOS.....	32
ART. 02 – VALIDADE E CONDIÇÕES GERAIS.....	4	ART. 09 – PROCEDIMENTOS DE VISTORIA ADMINISTRATIVA E TÉCNICA.....	33
ART. 03 – O RALLY BAJA.....	4	ART. 09.1 – CONTROLE DE RUÍDO	34
ART. 03.1 - DEFINIÇÕES	5	ART. 09.2 – FICHA TÉCNICA DE VISTORIA,	35
ART. 03.2 – CRONOMETRAGEM, CLASSIFICAÇÃO E PONTOS	5	ART. 10 – PARQUE FECHADO.....	36
ART. 03.2.1 – CLASSIFICAÇÃO DA PROVA.....	6	ART. 11 – BRIEFING TÉCNICO, PERCURSO E CIRCULAÇÃO	37
ART. 03.2.2 – CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO	7	ART. 12 – CARTELA DE CONTROLE.....	38
ART. 03.3 - TERMINOLOGIA.....	8	ART. 13 – ZONAS DE CONTROLE	39
ART. 04 – PROCEDIMENTOS E OFICIAIS	9	ART. 13.1 – SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES	41
ART. 04.1 – DIRETOR DE PROVA.....	11	ART. 13.2 – CONTROLES HORÁRIOS - CH.....	42
ART. 04.2 – COMISSÁRIO TÉCNICO FMC.....	12	ART. 13.3 – CONTROLE DE PASSAGEM (CP).....	43
ART. 04.3 – COBERTURA MÉDICA.....	13	ART. 13.4 – CONTROLE DE ROTATEIRO (CR) – WAYPOINTS (WP)	44
ART. 05 – PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO:.....	13	ART. 13.5 - GPS.....	45
ART. 06 – INSCRIÇÕES.....	15	ART. 13.5.1 – ARQUIVO DE CONTRAPROVA.....	45
ART. 07 – NUMERAIS E IDENTIFICAÇÃO.....	16	ART. 13.6 – ZONA DE VELOCIDADE CONTROLADA (ZVC).....	46
ART. 07.1 – PUBLICIDADE	16	ART. 13.6.1 – EXCESSO DE VELOCIDADE DENTRO DE UMA ZVC.....	46
ART. 08 – CLASSES E CATEGORIAS:	16	ART. 13.6.2 – TEMPO MÍNIMO DE PERMANÊNCIA DENTRO DE UMA ZVC	46
ART. 08.1 – CLASSE MOTOS.....	17	ART. 13.6.3 – VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA EM TODA A PROVA PARA A CLASSE UTV.....	47
ART. 08.1.1 – CATEGORIA MOTO IMPORTADA 450.....	17	ART. 13.7 – LARGADA DE UM TRECHO CRONOMETRADO.....	48
ART. 08.1.2 – CATEGORIA MOTO IMPORTADA 300.....	17	ART. 13.8 – CHEGADA DE UM TRECHO CRONOMETRADO	48
ART. 08.1.3 – CATEGORIA MOTO NACIONAL PRO.....	18	ART. 13.9 – REAGRUPAMENTO	49
ART. 08.1.4 – CATEGORIA MOTO NACIONAL LIGHT.....	18	ART. 13.10 – ORDEM DE LARGADA	49
ART. 08.2 – CLASSE QUADRICICLOS.....	18	ART. 14 – ASSISTÊNCIA, ABANDONO OU ACIDENTE	50
ART. 08.2.1 – CATEGORIA QUADRICICLO PRÓ.....	18	ART. 14.1 – ASSISTÊNCIA.....	50
ART. 08.2.2 – CATEGORIA QUADRICICLO LIGHT.....	19	ART. 14.2 – REABASTECIMENTO.....	51
ART. 08.3 – ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA PILOTOS DE MOTOS E QUADRICICLOS.....	19	ART. 14.3 – ABANDONO	52
ART. 08.4 – ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA OS VEÍCULOS MOTOS E QUADRICICLOS.....	20	ART. 14.4 – ACIDENTE	52
ART. 08.5 – CLASSE UTV	20	ART. 14.4.1 – BONIFICAÇÃO POR AUXÍLIO À ACIDENTE	52
ART. 08.5.1 – CATEGORIA UTV PRO	20	ART. 15 – PROCEDIMENTO DE ULTRAPASSAGEM.....	53
ART. 08.5.2 - UTV TURBO	23	ART. 16 - RECLAMAÇÕES E APELO	53
ART. 08.5.3 – CATEGORIA UTV OVER	24	ART. 17 – CÓDIGO DISCIPLINAR.....	54
ART. 08.5.3 – CATEGORIA UTV ASPIRADO.....	25	ART. 17.1 – DAS INFRAÇÕES CONTRA AS PESSOAS	54
ART. 08.5.4 - UTV START	25	ART. 17.1.1 – DAS OFENSAS FÍSICAS:.....	54
ART. 08.5.5 – ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA PILOTOS E NAVEGADORES DE UTV'S.....	27	ART. 17.1.2 - DAS OFENSAS MORAIS:.....	55
ART. 08.5.6 – ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA OS VEÍCULOS UTV	28	ART. 17.2 – DAS INFRAÇÕES RELATIVAS À COMPETIÇÃO	56
ART. 08.5.7 – ESTRUTURA DO CHASSI, ARCO DE SEGURANÇA OU GAIOLA.....	29	ART. 17.2.1 – DAS INFRAÇÕES DOS COMPETIDORES	56
ART. 08.6 – TROCA DE MOTOR.....	32	ART. 18 – MULTAS	57

ART. 01 – SUPERVISÃO

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

ART. 02 – VALIDADE E CONDIÇÕES GERAIS

Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela FMC junto aos filiados, sendo válido até o dia 31 de dezembro de 2024.

É responsabilidade única e exclusiva de cada competidor garantir que todas as pessoas envolvidas em sua inscrição observem e respeitem todos as normas de segurança, artigos do presente regulamento e suas revisões, bem como os regulamentos particulares e adendos de cada prova, seguindo também as orientações e determinações dos oficiais em zonas de controle de horário, passagem, acesso etc., todas as pessoas envolvidas de alguma forma com um veículo inscrito para o evento ou presente a qualquer momento na vistoria técnica e administrativa devem portar uma identificação relacionada ao competidor ou equipe que representam;

A interpretação do presente regulamento e dos regulamentos complementares bem como qualquer assunto não previsto nele é de responsabilidade do comissário designado pela FMC e do Júri de Prova;

ART. 03 – O RALLY BAJA

O Rally Baja é uma competição de velocidade realizada em terrenos variados que tem como objetivo provar a habilidade, resistência e navegação dos competidores ao longo do percurso e a confiabilidade e performance de suas máquinas. Os “terrenos variados” consistem em quaisquer paisagens naturais geralmente não modificadas pelo organizador, como por exemplo:

- Montanhas e seções rochosas;
- Dunas;
- Rios, leito seco ou trilhas de lama;
- Via pública aberta;
- Vegetação natural, arbustos, grama alta, florestas;
- Estradas asfaltadas e trilhas fora de estrada etc.;

Observação: Terrenos variados não se limitam aos exemplos acima citados.

ART. 03.1 - DEFINIÇÕES

- Define-se como **EVENTO**, o período compreendido entre a abertura das inscrições, divulgação de regulamentos particulares e adendos, vistoria técnica e administrativa, briefing, etapas, divulgação do resultado consolidado, eventuais recursos ao resultado, premiação e homologação do resultado;
- Define-se como **PROVA**, o período compreendido entre a realização da primeira e a última etapa dentro de um mesmo EVENTO;
- Define-se como **ETAPA (ET)**, o conjunto de PROVAS ESPECIAIS realizadas em um mesmo dia, cujos pontos somados determinam a ordem de largada da etapa seguinte, em um mesmo Evento;
- Define-se como **PROVA ESPECIAL (PE)**, o conjunto de controles de horário (CH's), trechos de deslocamento ou ligação e trechos cronometrados que o competidor deve cumprir na sequência em que forem determinados no Regulamento Particular de Prova;
- A PROVA deve ter duração máxima de três dias, devendo ser dividida em ETAPAS, e as etapas, em uma ou mais PROVAS ESPECIAIS. A quantidade e tamanho das provas especiais deverão ser adaptadas às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova seja disputada com a mesma intensidade de luminosidade (natural ou artificial) para todos os competidores;
- A distância máxima recomendada de trechos cronometrados é de 150 km em cada etapa ou dia de prova.
- Cada Prova Especial deve ter um trecho cronometrado mínimo de 10 km.

ART. 03.2 – CRONOMETRAGEM, CLASSIFICAÇÃO E PONTOS

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

O registro da hora de passagem do competidor prioritariamente nos pontos de largada e chegada deve ser realizado com sensor fotoelétrico do tipo “barreira” acoplado a um equipamento digital com capacidade de armazenamento, descarga dos registros armazenados e identificação de no mínimo 500 (quinhentos) registros, consulta de cada registro no próprio equipamento, bateria interna, função de sincronismo de horário entre equipamentos ou sincronismo de horário com sistemas de navegação via satélite e precisão mínima de décimos de segundo.

Deve ser utilizado um conjunto principal e um conjunto reserva, em paralelo.

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

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

Observação: O último Evento do campeonato terá pontuação dobrada em todas as suas Provas Especiais.

ART. 03.2.1 – CLASSIFICAÇÃO DA PROVA

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.

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.

Em cada Prova Especial, entende-se por classificado todos os pilotos que cumprirem 50% da distância do trecho cronometrado.

Em cada Prova Especial será atribuído 1 (um) ponto ao piloto que efetuar o procedimento de largada, sendo somado ao total de pontos obtidos.

Ao final do evento, o piloto que somar o maior número de pontos em Provas Especiais válidas será declarado vencedor do evento.

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.

Haverá premiação por equipes. No momento da inscrição, cada piloto pode declarar a qual equipe pertence. Cada equipe recebe a pontuação, somente, dos seus dois melhores pilotos, classificados durante cada prova especial, em cada classe.

Não haverá premiação para navegadores.

ART. 03.2.2 – CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO

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 Provas Especiais (PE), conforme tabela progressiva abaixo:

- Até 10 Provas Especiais válidas: descarte as duas piores Provas Especiais (N-2);
- De 10 a 20 Provas Especiais válidas: descarte as três piores Provas Especiais (N-3);
- Acima de 20 Provas Especiais válidas: descarte as quatro piores Provas Especiais (N-4).

As provas que compõem o último evento não são elegíveis para o descarte;

Somente serão contabilizados no descarte os pontos da tabela. Pontos extras pelo procedimento de largada não poderão ser descartados;

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 Especial em que no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

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 da 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 competidor interestadual e congratulando pela sua disposição na participação do Campeonato Cearense.

Será proclamada como equipe campeã, àquela que somou mais pontos durante o campeonato seguindo os mesmos critérios acima.

Não haverá premiação ou soma de pontos para navegadores ao final do campeonato.

Serão premiados com troféu os três primeiros pilotos e equipes classificados de cada categoria.

ART. 03.3 - TERMINOLOGIA

- **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 competidores o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vistoria técnica, e pelo Júri no decorrer da prova;
- **CARTELA DE CONTROLE:** Ficha na qual serão feitas as anotações dos diferentes controles previstos no percurso;
- **CH:** Controle Horário;
- **CP:** Controle de Passagem;
- **DECLASSIFICAÇÃO DA PROVA:** Pena de exclusão decidida pelo Júri em caso de infração importante prevista ou não no Regulamento Desportivo;
- **DESLOCAMENTO:** Trecho de deslocamento (enlace ou transferência), um setor de ligação fora das Provas Especiais;
- **ETAPA (ET):** Cada um dos estágios do Rally Baja separados por uma parada de descanso mínima de seis horas;
- **EVENTO:** Período compreendido entre a abertura das inscrições, divulgação de regulamentos particulares e adendos, vistoria técnica e administrativa, briefing, etapas, divulgação do resultado consolidado, eventuais recursos ao resultado e premiação;
- **FZVC:** Final de Zona de Velocidade Controlada (Fim Zona de Radar);
- **IZVC:** Início de Zona de Velocidade Controlada (Início Zona de Radar);

- NEUTRALIZADO: Tempo durante o qual as equipes são paradas pela direção de prova por qualquer razão;
- PARQUE FECHADO: Zona de controle em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida, salvo em casos expressamente previstos pelo Regulamento Particular de prova;
- 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 Especial de velocidade com intuito de formar a ordem de largada, pode ou não contar como setor seletivo de acordo com o regulamento particular de prova;
- PROVA ESPECIAL (PE): Conjunto de controles de horário (CH's), trechos de deslocamento ou ligação e trechos cronometrados que o competidor deve cumprir na sequência em que forem determinados no regulamento particular de cada evento;
- PROVA: Período compreendido entre a realização da primeira e última Prova Especial cronometrada dentro de um mesmo EVENTO;
- 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 competidor;
- SETOR SELETIVO (SS): Trecho cronometrado entre as fotocélulas de largada e chegada;
- SUPER PRIME: Prova em circuito fechado onde é permitida largada coletiva. Pode valer como PE ou apenas promocional devendo estar definida no Regulamento Particular de Prova;
- TEMPOS MÁXIMOS PERMITIDOS: Tempo máximo permitido para cada trecho de ligação ou cronometrado, o qual se ultrapassado resultará na aplicação de uma penalidade fixa;

ART. 04 – PROCEDIMENTOS E OFICIAIS

O Campeonato Cearense de Rally Baja é disputado em conformidade com:

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

A FMC mediante sua comissão examinará, a necessidade de inclusão de novas etapas no ano de 2024, sendo válido o campeonato apenas após realização de no mínimo 03 (três) eventos homologados.

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.

Cada evento deverá possuir seu próprio Regulamento Particular de Prova e deverá conter os seguintes itens:

- Especificar claramente quem são os promotores do evento;
- Especificar claramente quem são as autoridades: Membros do Júri, Diretor de Prova, Comissários Desportivos e Técnicos, responsável pelo Percurso, Equipe técnica de percurso, Diretor Médico, responsável pela Secretaria de Prova, Diretores Adjuntos (se houver), e outras autoridades;
- Programação completa do evento, com horários e locais com respectivas coordenadas geográficas (waypoints);
- Inscrições: deverão ser informados prazos, valores e datas limites. Em caso de cancelamento/anulação ou atraso na realização do evento, qual serão os procedimentos da organização;
- Descrição detalhada dos meios de segurança durante a prova, equipe médica e de resgate;
- Descrição detalhada do Hospital de referência;
- Descrição detalhada do itinerário, dos deslocamentos e especiais da prova;
- Detalhes do seguro de responsabilidade civil contra terceiros, conforme legislação em vigor, o qual deverá estar regularizado oito dias antes da prova;
- Itens obrigatórios na vistoria técnica e administrativa como documentos obrigatórios e itens obrigatórios (GPS, Rádio etc.);
- Classes / Categorias concorrentes no evento, devendo estar claro quais serão as classes e como serão disputadas;
- Zonas de Radar, qual o critério será utilizado (waypoints, placas etc.);
- Programação e Largada Promocional, Prólogo, Super Prime, quando houver, deve ser clara quanto às regras, a validade ou não para a prova, critério para ordem de largada, em que momento acontecerá e penalidades cabíveis;
- Ordem de Largada para as Provas Especiais, poderá ser diferente do presente regulamento desde que informado no regulamento particular e aprovado pela FMC;
- Adesivagem do veículo e/ou Jaleco – deverá constar no regulamento particular, um modelo (layout) de adesivagem;
- Penalizações extras – todas as penalizações possíveis de serem imputadas a um competidor e não constarem neste regulamento devem estar claras no regulamento particular;
- Valor da UP (Unidade de penalização), em reais;
- Regras gerais, outras considerações que o organizador achar importante avisar os competidores;
- Sistemas de GPS, rastreamento e ultrapassagem da prova, e os custos se existir.

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

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

O organizador deverá publicar a lista final de inscritos em até 30 minutos antes do início da primeira Prova Especial.

Toda a Prova Especial deverá ter um “piloto zero”, que percorrerá o trajeto antes da largada, para verificar se as condições de segurança estão como previstas, devendo estar em contato com o diretor de prova para repassar estas condições.

Poderá ser utilizada fita de segurança (*bump/bumping*) adicional para reforçar e melhorar a visibilidade da sinalização e, também deverá ser disponibilizado o tracklogs do trajeto em formato GPX contendo, no mínimo, waypoints indicando os seguintes locais:

- Entrada e saída do parque de apoio / box;
- Início e fim de zonas de velocidade controlada;
- Ponto de controle de horário de largada e chegada;
- Ponto de cronometragem de largada e chegada (fotocélula);
- Reabastecimento;
- Pontos de perigo.

Os oficiais que constituem os quadros desportivos e técnicos deverão ser titulares de uma licença CBM/FIM.

ART. 04.1 – DIRETOR DE 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. São de sua competência:

- Conduzir de forma eficiente o funcionamento do Evento;
- Garantir que todos os profissionais necessários para controle do evento estejam presentes e prontos para desempenhar suas funções;
- Garantir que o percurso esteja em boas condições e com a sinalização correta;
- Adiar o início de um evento por um caso urgente de segurança ou qualquer outro caso de força maior, ou ainda para corrigir sinalização ou efetuar melhorias no percurso;

- Interromper ou cancelar prematuramente parte ou todo o evento;
- Impedir a partida ou ordenar a retirada de um competidor do evento se considerar tal ação necessária por razões de segurança;
- Ordenar a retirada do percurso ou a desclassificação do evento de qualquer pessoa que recusar-se a obedecer às ordens de um fiscal;
- Compilar e homologar os relatórios de cronometristas e da apuração além de todas as outras informações necessárias para ter os resultados provisórios do evento

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

ART. 04.2 – COMISSÁRIO TÉCNICO FMC

Em toda a prova deverá estar presente ao menos um comissário técnico FMC, que será responsável pelas verificações técnicas nos veículos e equipamentos dos competidores. São de sua competência:

- Presidir o Juri de Prova e analisar todos os recursos ou apelações realizadas pelos competidores através do formulário específico;
- Verificar a identidade e filiação dos pilotos e sua numeração correta, bem como se certificar de que nada impede que o piloto participe do evento devido a uma sanção disciplinar ou qualquer outro motivo administrativo ou técnico;
- Consolidar e homologar a lista de inscritos verificando se todos os pilotos estão com suas respectivas licenças válidas;
- Vistoriar os veículos e equipamentos de segurança dos competidores, que devem atender às determinações deste regulamento, utilizando lacre adesivo em todas as etapas e anotando o número de identificação do chassi no documento de vistoria da Prova, que deve constar nos relatórios finais homologados do evento junto ao resultado;
- Vistoriar em todas as largadas a manutenção deste lacre e eventuais alteração não permitidas;
- A qualquer momento após a vistoria técnica durante a prova, o comissário FMC poderá efetuar checagem nos itens lacrados e procedimentos de segurança de qualquer veículo.
- 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;

- Vistoriar a documentação e condições de saúde e segurança dos navegadores inscritos, autorizando ou não a sua participação no evento junto ao piloto cadastrado.

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 e 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.

ART. 04.3 – COBERTURA MÉDICA

A organização deverá providenciar a presença de viaturas com socorristas e comunicação permanente com a Direção de Prova ou um posto de controle da organização.

Cada viatura médica deverá estar dotada de material para pronto atendimento e pelo menos uma delas deverá conter equipamento de reanimação cardiovascular e oxigênio. A logística de distribuição de pessoal e veículos de resgate deve ser apresentada à Direção de Prova antes da largada, podendo a Direção reter a largada se entender que a estrutura montada é inadequada ou insuficiente.

A organização deve investir tanto quanto possível no aparato de segurança da prova, incluindo, na medida do possível, resgate aéreo.

ART. 05 – PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO:

- Para participar no Campeonato Cearense de Rally Baja 2024 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;
- O piloto deve obrigatoriamente ser portador de uma licença esportiva definitiva emitida pela CBM válida para 2024 e estar de acordo com as normas das entidades envolvidas na prova. Para os pilotos eventuais de uma ou algumas provas existirá uma licença diária (*Daypass*) a ser emitida pela secretaria da FMC;
- O piloto deverá apresentar na primeira prova em que for participar o atestado médico com autorização para prática de atividade esportiva, e ser aprovado em um ecocardiograma e um eletrocardiograma com validade de até três anos, além de assinar os termos de cessão de direitos de imagem obrigatórios, que constam na ficha de inscrição;
- Em caso de acidente, os competidores são responsáveis por quaisquer custos envolvidos, seja referente à remoção do seu veículo ou mesmo por reparo e ressarcimento de danos causados em bens públicos ou

privados, assumindo também todas as responsabilidades decorrentes de colisões com outros veículos participantes que o mesmo ou qualquer membro de sua equipe cause a terceiros, inclusive despesas médico-hospitalares e indenizações judiciais ou extrajudiciais que possam emergir em caso de morte, invalidez ou danos a terceiros, decorrentes de acidentes que tenha dado causa durante a realização do evento, seja durante o caminho a ser percorrido em circuito aberto, seja no caminho percorrido em circuito fechado, isentando a organização do evento, os patrocinadores e a FMC de qualquer responsabilidade decorrentes de sinistros desta natureza;

- O competidor é responsável pelo comportamento dos seus mecânicos, assistentes ou representantes e qualquer infração dos regulamentos será por ele suportada;
- Quando um veículo de competição estiver com o motor em funcionamento e em movimento em qualquer área do Evento, o competidor ou o condutor relacionado a ele deverá usar seu capacete;
- Qualquer ação antiesportiva, injusta, incorreta, fraudulenta ou imprópria ao espírito esportivo da prova por parte de um concorrente será julgada pelo Júri que decidirá a penalidade a ser imposta;
- De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibido o traslado em deslocamento por vias públicas dos pilotos 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;
- 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 dele, bem como sua manutenção;
- 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).
 - É possível a participação de pilotos estrangeiros como convidados em provas do campeonato, porém não somam pontos para o ranking.
- Os vencedores da prova deverão obrigatoriamente estar presentes na solenidade de premiação do evento, sujeitos a multa em valores especificados no regulamento particular de prova e perda do ponto de largada em todas as Provas Especiais do evento.

- No momento da premiação os pilotos devem se apresentar com roupas adequadas e calçado fechado para a solenidade, e os competidores da classe UTV devem vestir o macacão de corrida. Quem não estiver de acordo com esta regra não poderá subir ao pódio.
- Em cada evento, serão premiados os cinco primeiros pilotos de cada categoria. Caso a categoria tenha menos de cinco inscritos no evento, serão premiados apenas os três primeiros classificados.
- O organizador se compromete a cumprir o horário de premiação previsto na programação com uma tolerância máxima de 30 minutos, salvo quando o atraso seja decorrente de acontecimentos ou ocorrências de prova, e o diretor de prova solicite este tempo para julgar as ocorrências.

ART. 06 – INSCRIÇÕES

As inscrições devem ser feitas conforme indicação do regulamento particular de prova, nos prazos estabelecidos, obedecendo ao presente regulamento. Ao assinar a ficha de inscrição da prova, o competidor aceita submeter-se aos regulamentos aplicáveis à mesma.

Até o momento das verificações, o piloto 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 piloto só poderá vistoriar um único veículo para utilização durante todo o evento, não sendo permitida a sua substituição após o procedimento de vistoria e lacração.

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

Na categoria UTV será permitido o uso do mesmo veículo por até dois pilotos distintos no mesmo evento, desde que seja feita comunicação prévia com antecedência mínima de dois dias, e condicionado a efetivação da inscrição para o evento em questão com a mesma antecedência, devendo largar durante os procedimentos de largada da modalidade, ou seja, não podendo largar entre veículos distintos.

- **ATENÇÃO:** Não haverá tolerância para inscrições de veículo compartilhado após esgotado o prazo ou condições acima citadas.

Cada competidor pagará a inscrição no valor integral independente do uso compartilhado do veículo.

No caso de quebra mecânica ou acidente que impossibilite algum ou os dois competidores que utilizam o veículo compartilhado de prosseguir na competição, mesmo que esta quebra ocorra na primeira Prova Especial, não haverá devolução da taxa de inscrição em nenhuma hipótese, nem possibilidade de substituição do veículo.

ART. 07 – NUMERAIS E IDENTIFICAÇÃO

Os organizadores são livres para atribuir os numerais aos competidores, no entanto, eles devem quando possível manter o numeral atribuído na primeira prova durante todo o campeonato, de acordo com a tabela a seguir:

- MOTOS: numerais de 001 a 099;
- QUADRICICLOS: numerais de 100 a 199;
- UTV's: numerais de 200 a 299.

As placas de identificação deverão estar fixadas visivelmente à frente e nas laterais das motos e quadriciclos durante as verificações técnicas, antes da largada e mantidas durante toda 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 comunicado à organização para fins de substituição, sob risco de penalização ou impedimento de partir na próxima largada.

ART. 07.1 – 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 municípios atravessados;
- Não sejam contrários (conflitantes) aos bons hábitos e costumes;
- Não avance, passando sobre os locais reservados às placas numerais;
- Nos espaços reservados para a organização, os pilotos são obrigados a colocar a publicidade dos patrocinadores da prova em seus veículos.

ART. 08 – 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 dos municípios dentro dos quais se desenrole a prova. As máquinas serão classificadas como:

- Classe MOTOS
 - Categoria MOTO IMPORTADA 450
 - Categoria MOTO IMPORTADA 300
 - Categoria MOTO NACIONAL PRO
 - Categoria MOTO NACIONAL LIGHT

- Classe QUADRICICLOS
 - Categoria QUADRICICLO LIGHT
 - Categoria QUADRICICLO PRÓ

- Classe UTV
 - Categoria UTV PRÓ
 - Categoria UTV TURBO
 - Categoria UTV OVER
 - Categoria UTV ASPIRADO
 - Categoria UTV START

ATENÇÃO, IMPORTANTE:

As categorias que não registrarem no mínimo 5 pilotos inscritos no primeiro Evento da temporada, serão extintas. Competidores inscritos nessas categorias que não atingiram o mínimo exigido, serão redirecionados para outras categorias, a critério do Juri de prova.

ART. 08.1 – CLASSE MOTOS

Veículos baseados em motocicletas de produção legal para estrada, totalmente registrado para uso em vias públicas. Estas motocicletas podem ser modificadas e/ou equipadas para a competição.

ART. 08.1.1 – CATEGORIA MOTO IMPORTADA 450

Motocicletas de trail e enduro, produzidas no Brasil ou não, com preparação livre com as seguintes características:

- Motores dois tempos acima de 300cc;
- Motores quatro tempos acima de 250cc.

ART. 08.1.2 – CATEGORIA MOTO IMPORTADA 300

Motocicletas de trail e enduro, produzidas no Brasil ou não, com preparação livre com as seguintes características:

- Motores dois tempos até 300cc;
- Motores quatro tempos até 250cc.

ART. 08.1.3 – CATEGORIA MOTO NACIONAL PRO

Motocicletas de trail e enduro, motor 2 e 4 tempos acima de 230cc produzidas no Brasil, com preparação livre, inclusive suspensão.

ART. 08.1.4 – CATEGORIA MOTO NACIONAL LIGHT

Poderão participar exclusivamente motocicletas de fabricação nacional, street ou trail, de até 250cc, com motor e suspensão originais. As motos deverão ter no conjunto do motor, carburador ou injeção e chassi de um mesmo modelo, original ao dos chassis (quadro). 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 115db; 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 competidores com mais de dois títulos nesta categoria devem obrigatoriamente passar para a categoria Moto Importada.

ART. 08.2 – CLASSE QUADRICICLOS

Veículos baseados em quadriciclos de produção em série que devem constar no catálogo dos fabricantes e serem homologados para uso em vias públicas, podendo ser modificados e/ou equipados para o Rally Baja.

ART. 08.2.1 – CATEGORIA QUADRICICLO PRÓ

Quadríciclos com motor acima de 450cc com preparação livre, tração 4x2 ou 4x4;

ART. 08.2.2 – CATEGORIA QUADRÍCICLO LIGHT

Quadríciclos com motor até 450cc com preparação livre, tração 4x2 ou 4x4. Os competidores com mais de dois títulos nesta categoria devem obrigatoriamente passar para a categoria Quadríciclo Pró.

ART. 08.3 – ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA PILOTOS DE MOTOS E QUADRÍCICLOS

Todos os pilotos de motos e quadríciclos devem estar equipados obrigatoriamente durante a vistoria técnica e em todas as largadas de cada prova especial, com:

- Capacete integral, homologado e válido, com sistema de fixação no queixo;
- Óculos ou viseira de proteção;
- Luvas;
- Botas;
- Protetor de Tórax e Costas (COLETE);
- Joelheira;
- Mochila de hidratação com água;
- Roupas adequadas para à prática do esporte, calça e camisa de manga comprida, calçado fechado;

Observação: Por motivos ambientais, não é permitido o uso de lâminas *tear off* na viseira ou óculos.

Os seguintes itens não são obrigatórios, mas são fortemente recomendados:

- Protetor de pescoço;
- Protetor cervical;
- Jaqueta modelo enduro;
- Barras de energia ou cereal;
- Celular em embalagem impermeável com elevado nível sonoro capaz de receber e fazer chamadas dentro da área do evento, quando o sinal de telefonia celular estiver disponível;
- Rádio portátil configurado com a frequência oficial do evento;
- Mini kit de sobrevivência (bússola, lanterna; manta de sobrevivência, isqueiro, espelho pequeno, apito, número de telefones úteis

Quando o veículo estiver em movimento, em qualquer local do evento fora das provas especiais, os tripulantes nele devem estar equipados no mínimo com capacete, respeitando as velocidades máximas impostas e orientações dos fiscais. Quaisquer manobras perigosas ou exibicionistas, ou mesmo testes de velocidade ou componentes fora de locais indicados para este fim (*Shakedown*) configuram infrações a este artigo que estão sujeitas a penalidades que podem chegar à desclassificação do piloto relacionado ao veículo, conforme análise do júri.

ART. 08.4 – ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA OS VEÍCULOS MOTOS E QUADRICICLOS

- O sistema de iluminação deverá funcionar através da geração de energia do próprio veículo, é obrigatória a instalação de ao menos um farol;
- Dispositivo corta-corrente (com sinalização adequada) capaz de fazer parar o motor do veículo em qualquer situação;
- Comandos do freio e embreagem com as proteções sem pontas vivas;
- Protetor de mão;
- Protetor de pinhão;
- Guia de corrente.

ART. 08.5 – CLASSE UTV

Veículos automotores movidos por um único motor térmico com quatro rodas, tração nas duas ou quatro rodas, produzidos em série, direção com sistema de volante controlado pelo piloto com bancos lado a lado para piloto e navegador.

Em todas as categorias é permitido ao competidor contar com um navegador ao seu lado, desde que esteja oficialmente inscrito no evento conforme este regulamento ou o regulamento particular, inclusive com o pagamento das taxas de inscrição quitadas. O não cumprimento desta regra gera multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a cada vez que um competidor não inscrito seja flagrado em um veículo dentro de uma Prova Especial.

ART. 08.5.1 – CATEGORIA UTV PRO

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 FMC e diretoria técnica do CRB, 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.

ART. 08.5.2 - 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	Radiador e sistema de refrigeração preparação	Radiador e sistema de refrigeração preparação

Refrigeração	livre	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.

ART. 08.5.3 – CATEGORIA UTV OVER

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 PRO.

ART. 08.5.3 – CATEGORIA UTV ASPIRADO

A quem se destina UTV's com preparação máxima da categoria TURBO, sendo vedado os veículos que apresentem preparação exclusiva da categoria PRO, categoria exclusiva para veículos com motor de até 1050cc com tipo de admissão aspirada.

ART. 08.5.4 - 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.

ART. 08.5.5 – ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA PILOTOS E NAVEGADORES DE UTV’S

Todos os tripulantes devem estar equipados obrigatoriamente durante a vistoria técnica e em todas as largadas de cada prova especial com:

- Capacete integral, homologado e válido, com sistema de fixação no queixo;
- Óculos ou viseira de proteção;
- Roupas adequadas para à prática do esporte, calça e camisa de manga comprida, calçado fechado;

Observação: Por motivos ambientais, não é permitido o uso de lâminas *tear off* na viseira ou óculos.

Os seguintes itens não são obrigatórios, mas são fortemente recomendados:

- Macacão e luvas de material antichamas, homologado para competição e válido;
- Sapatilha de material antichama, homologado para competição e válido;
- Protetor de pescoço do tipo HANS device;
- Mochila de hidratação com água;
- Barras de energia ou cereal;
- Celular em embalagem impermeável com elevado nível sonoro capaz de receber e fazer chamadas dentro da área do evento, quando o sinal de telefonia celular estiver disponível;
- Rádio VHF base ou portátil configurado com a frequência oficial do evento para uso em caso de emergência ou avisos de relevante importância para a segurança, qualquer uso fora deste propósito poderá acarretar penalidades até a exclusão do competidor no evento;
- Mini kit de sobrevivência (bússola, lanterna; manta de sobrevivência, isqueiro, espelho pequeno, apito, número de telefones úteis

Quando o veículo estiver em movimento, em qualquer local do evento fora das provas especiais, os tripulantes no interior dele devem estar protegidos e seguros com o cinto afivelado, respeitando as velocidades máximas impostas e orientações dos fiscais. Quaisquer manobras perigosas ou exibicionistas, ou mesmo testes de velocidade ou componentes fora de locais indicados para este fim (*Shakedown*) configuram

infrações a este artigo que estão sujeitas a penalidades que podem chegar à desclassificação do piloto relacionado ao veículo, conforme análise do júri.

ART. 08.5.6 – ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA OS VEÍCULOS UTV

- O sistema de iluminação deverá funcionar através da geração de energia do próprio veículo;
- Aconselhável o uso de bancos conchas para competição homologados pela entidade competente para tal. No caso destes últimos devem estar em excelente estado de uso e conservação e estarem fixados ao chassi ao menos em 4 suportes, 2 na parte dianteira e 2 na parte traseira;
- Aconselhável a existência de cintos de segurança de 4 (quatro) pontos fixos a estrutura do veículo e/ou 5 (pontos);
- Dispositivo para cortar o cinto de segurança em caso de acidente;
- Para a categoria START será permitido a utilização de cinto de 03 pontas, sendo recomendado a utilização de cinto de 4 ou 5 pontas;
- Uma bandeira amarela de no mínimo 50x50cm com haste, para sinalizar acidente, quebra ou obstrução que requer atenção e cuidado dos próximos competidores;
- Uma bandeira verde de no mínimo 50x50cm com haste, para sinalizar acidente ou quebra sem gravidade, próximos competidores podem seguir o percurso;
- Obrigatório o uso de redes laterais protetoras travadas nas 4 faces, fechando a lateral do veículo sobre a porta;
- Portas (Em alumínio, plástico, material composto ou similar) fechadas, desde que proteja a área delas nas laterais do UTV. Devem possuir um dispositivo de abertura pelo lado externo, em local de fácil acesso e devidamente sinalizado.
- Aconselhável dispositivo 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;
- No mínimo DOIS extintores de incêndio, com capacidade somada mínima de 4,0kg, do tipo pó químico e classe ABC, sendo que um dos extintores deve ser facilmente acessado pelo piloto ou navegador, e o outro(s) visível e com fácil acesso no exterior do veículo;
- A distância entre o capacete dos competidores e os reforços superiores do arco de segurança no teto deve ser de no mínimo 5 cm;
- A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento;
- Um espelho retrovisor no mínimo, com boa visão;
- Cinto de reboque com mosquetões;

- Buzina auditiva;
- Nome do piloto e tipo sanguíneo escrito na porta do veículo;
- Vedado o uso de sistema Tyreball nos pneus dos UTV's.

ART. 08.5.7 – ESTRUTURA DO CHASSI, ARCO DE SEGURANÇA OU GAIOLA

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

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

Os reforços devem ser homologados pela comissão técnica da FMC/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;

O chassi, gaiola ou reforços estruturais não poderão ser alterados nem substituídos durante a Prova. No entanto, poderão ser removidos ou desmontados para revisão ou reparo.

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

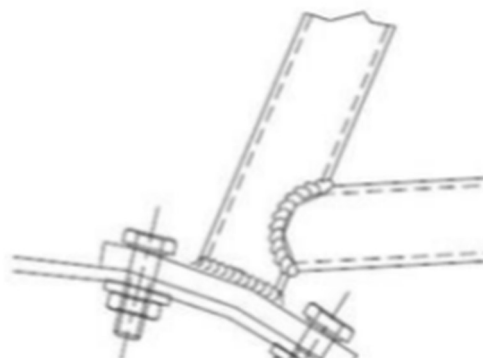
ART. 08.5.7.1 – ARCO PRINCIPAL

- O material utilizado no arco principal deve ser, no mínimo:
 - **OPÇÃO A:** Tubos de aço carbono (aço 1020) 1"3/4 x 0,008202ft (44,45mm x 2,5mm) com ou sem costura, com Tensão de Cedência mínima de 350 Mpa (50 kPsi);
 - **OPÇÃO B:** tubos de Cromo molibdênio 4130 sem costura apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 1"3/4 (44,45mm x 1,9 mm) e Tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).
- Todos os veículos são aconselhados a respeitar uma das seguintes estruturas principais (destacados) do arco de segurança/ gaiola:



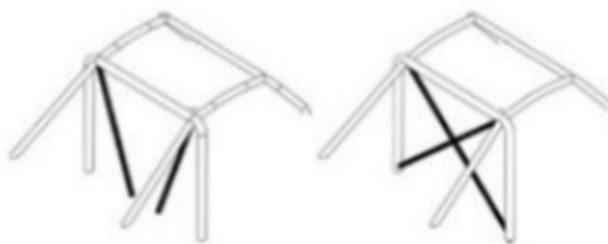
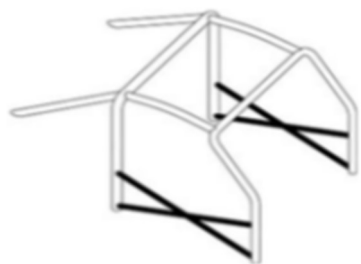
ART. 08.5.7.2 – REFORÇOS ESTRUTURAIS

- O material utilizado no reforço estrutural deve ser, no mínimo:
 - **OPÇÃO A:** Tubos de aço carbono (aço 1020) 1”1/2 x 0,008202ft (38,10mm x 2,5mm). Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos conforme normas internacionais de fabricação (DIN 2391).
 - **OPÇÃO B:** Tubos de Cromo molibdênio 4130 sem costura apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 1”1/2 (38,10mm x 1,9 mm) com ou sem costura e Tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).
- 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.



Reforço lateral-abdominal

Reforços traseiros aos ocupantes



Reforço Frontal (barra anti-intrusão)

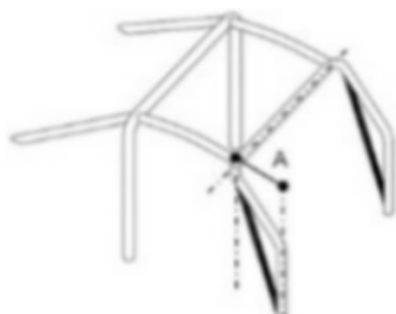


Reforços superiores



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

Reforço frontal lateral superior



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

ART. 08.6 – TROCA DE MOTOR

Os pilotos podem vistoriar um motor montado no veículo e mais um motor sobressalente, no máximo, por evento. Os motores deverão ter especificações técnicas idênticas e deverão ser lacrados pelo comissário técnico FMC durante a vistoria, para autorizar seu uso durante o evento caso seja necessário.

Qualquer troca de motor deve ser imediatamente comunicada ao diretor de prova ou ao comissário técnico, descumprida esta norma haverá uma penalidade de 15 minutos a ser aplicada na Prova Especial onde foi constatada a alteração.

ART. 08.7 – PROCEDIMENTOS E ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS PARA TODOS OS VEÍCULOS

- Os veículos deverão estar equipados com sistema de iluminação adequado e ativo durante todo o EVENTO;
- Nenhum veículo poderá largar sem que o sistema de iluminação esteja aceso e assim deve permanecer durante toda a Prova Especial em que largar;
- Não será permitido provocar ruídos superiores a 116dB. Os veículos poderão ser vistoriados a qualquer momento. Para o controle de ruído durante a competição, o veículo que provocar ruído superior ao permitido no momento da medição será penalizado em 15 minutos em uma primeira infração, 30 minutos na segunda e desclassificação do evento na terceira infração, ou outras penalidades conforme o júri de prova.
- Serão permitidos tanques auxiliares de combustível na motocicleta ou quadriciclo desde que estejam fixados junto ao chassi, na lateral, na região traseira da perna do piloto, sendo proibida a instalação de tanque na frente do veículo;
- A capacidade máxima de combustível para motos e quadriciclos dentro dos tanques não pode exceder 35 litros.
- Para os UTV's, são permitidos tanques de combustível original ou outro homologado pelo departamento técnico da CNR-CBM no de 2024. Nos reservatórios dos UTV's é aconselhável o uso de uma blindagem (liga de alumínio de 6mm ou chapa de aço de 4mm de espessura mínima). O bocal de abastecimento do reservatório deve estar localizado fora do cockpit e qualquer reservatório de combustível deve estar dentro da estrutura principal do veículo;
- Para os UTV's a autonomia mínima recomendada é de 110km;
- Se o fiscal de prova verificar a ocorrência de vazamentos nos tanques auxiliares ele irá ordenar a drenagem do tanque e aplicar uma advertência, para que o piloto conserte ou cancele este tanque. O piloto fica proibido de largar na Prova Especial seguinte caso o problema persista.
- O piloto é o único responsável por pane seca (falta de combustível) isentando a organização de qualquer responsabilidade nestes casos.

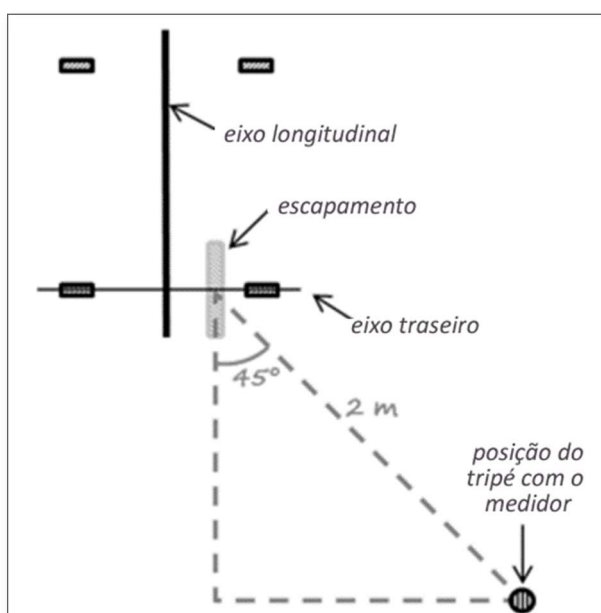
- O reabastecimento só é autorizado nos pontos indicados na planilha ou tracklog, na zona de reabastecimento instalada por cada equipe no parque de apoio ou nos pontos de reabastecimento determinados dentro de cada Prova Especial ou Neutralizados.
- Por razões de segurança, é aconselhável a utilização de um TAPETE ECOLÓGICO durante o reabastecimento, em local não inflamável, colocado no solo por baixo dos veículos evitando possíveis derramamentos. O tapete deve ser composto por duas faces, a superior de material absorvente e a inferior de material impermeável.
- Os tapetes devem ocupar o máximo da superfície do solo pela qual o veículo ocupa, e a área será restrita apenas ao abastecimento não sendo permitido outros veículos de apoio que não estejam diretamente envolvidos no processo.
- A responsabilidade pelo abastecimento é do piloto e o motor do veículo deverá estar obrigatoriamente desligado durante a operação. Não será tolerado derramamento de combustível ou lubrificantes no solo.
- Durante o reabastecimento não é permitida nenhuma intervenção no veículo, exceto pelo próprio competidor com as ferramentas portadas por este.

ART. 09 – PROCEDIMENTOS DE VISTORIA ADMINISTRATIVA E TÉCNICA

- O Regulamento Particular de Prova em cada evento deverá organizar a grade de horários para a vistoria administrativa e técnica de competidores e máquinas;
- Durante a vistoria administrativa serão conferidas Habilitação e licença do competidor, dados da ficha de inscrição, pagamentos de taxas, entrega de adesivos para identificação oficial no evento bem como informações complementares que o diretor de prova e a organização julguem necessários;
- Durante a vistoria técnica as máquinas e equipamentos serão verificadas de acordo com este regulamento, o regulamento particular de prova e adendos. As peças e equipamentos vistoriadas e lacradas assim deverão permanecer até o fim do evento;
- Caso exista um atraso do piloto para o horário de vistoria do veículo, o júri e direção de prova poderão liberar a vistoria extra, mediante ao pagamento de multa de uma UP;
- Uma Ficha Técnica de Vistoria poderá ser implementada em cada evento para controle. O procedimento só será iniciado quando o competidor apresentar o veículo ao Comissário na área de vistoria munido desta ficha e dos documentos necessários;
- É de responsabilidade única e exclusiva do competidor manter os lacres nos locais onde foram fixados durante todo o evento, a substituição dos componentes lacrados ou qualquer alteração nos itens de segurança ou tentativa de alteração resultará na desclassificação do competidor, bem como de qualquer outro competidor que tenha ajudado ou instigado a infração;
- No ato da apresentação do veículo para a vistoria é obrigatório que ele possua quantidade mínima de combustível que permita realizar as verificações necessárias e o controle de ruído;

ART. 09.1 – CONTROLE DE RUÍDO

- Durante a vistoria técnica o Comissário também poderá realizar o controle de ruído. Para este controle as entradas de ar do veículo não poderão estar obstruídas por qualquer tipo de material e nenhum elemento fora o filtro de ar deverá ocupar o interior do seu invólucro. A inspeção deve ser realizada com medidor de pressão sonora com certificado de calibração INMETRO dentro do prazo de validade conforme os critérios do fabricante;
- Os níveis de pressão sonora serão aferidos com o microfone fixado em um tripé a uma altura de 1,35m acima do solo em posição horizontal nivelada. O veículo deverá estar posicionado em local sem obstáculos sólidos dentro de uma área de 10 metros ao redor do microfone. O medidor deverá estar em um ângulo de 45º em relação ao eixo longitudinal do veículo, ao lado do escapamento e a uma distância de 2 metros atrás do veículo, medidos a partir do ponto onde o centro do pneu traseiro toca o chão.



- O Comissário ou um Técnico de Controle de Ruído (TCR) licenciado poderão ser nomeados exclusivamente para este fim pela FMC, com bom conhecimento e experiência tanto em operar o medidor como aplicar o teste. O TCR deve chegar ao evento com antecedência suficiente para discutir com o diretor de prova o local adequado para o teste e procedimentos a serem acordados;
- O TCR deverá se posicionar em local próximo ao veículo, no lado oposto ao tripé com o medidor, para não bloquear ou ficar entre o veículo e o microfone. É ALTAMENTE RECOMENDÁVEL que todos os envolvidos no teste utilizem protetores auriculares durante os procedimentos;
- As medições serão realizadas com o veículo sobre rodas, com motor quente e câmbio em posição neutra. Durante o teste apenas o piloto poderá estar no veículo em posição normal de condução;

- O Comissário ou o TCR (e ninguém mais) deverá acionar o acelerador o mais rápido possível até o valor RPM informado pelo fabricante do veículo em que seu motor fornece a potência máxima, mantendo esta aceleração neste valor por no mínimo um segundo.
- O valor máximo de ruído (dB/A) registrado durante o intervalo de medição é então lido no medidor de som e gravado. Este valor de ruído não deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo e deve ser comparado com os limites sonoros. O teste de ruído pode ser "APROVADO" ou "REPROVADO".
 - Define-se APROVADO, o veículo cuja emissão de ruído é menor ou igual ao limite estabelecido;
 - Define-se como REPROVADO, o veículo cuja emissão de ruído é maior que o limite estabelecido. Neste caso, o veículo pode ser reparado e reapresentado mais duas vezes. Em caso de um terceiro teste negativo, o piloto recebe uma penalidade fixa padrão prevista no Regulamento Particular de Prova.

Uma vez aprovado na verificação técnica, fica a critério do Diretor de Prova e/ou Regulamento Particular de Prova, definir diretrizes e intervalo de permanência para encaminhar o veículo imediatamente ao Parque Fechado até o encerramento do briefing técnico ou liberar para retorno ao Parque de apoio, aguardando seu horário de apresentação no Controle de Largada.

ART. 09.2 – FICHA TÉCNICA DE VISTORIA,

Exemplo de Ficha Técnica de Vistoria:

**FICHA TÉCNICA DE VISTORIA**

EVENTO XXX

DATA E HORA	COMISSÁRIO		
COMPETIDOR	PILOTO () NAVEGADOR ()		
NOME COMPETIDOR			
NUMERAL	EQUIPE		
CATEGORIA			
NUM FILIAÇÃO	NUM HABILITAÇÃO		
CONVÊNIO OU SEGURO			
VEÍCULO			
MARCA E MODELO			
CHASSI			
MOTOR PRINCIPAL			
MOTOR RESERVA			
CÂMBIO PRINCIPAL			
CÂMBIO RESERVA			
VERIFICAÇÕES			
ITEM	check	ITEM	check
CONTROLE DE RUIDO		SILENCIADOR	
CORTA-CORRENTE		RODAS E CUBOS	
RETORNO ACELERADOR		PNEUS	
FAROL E LANTERNA FREIO		CAPACETE INTEGRAL	
PONTA DOS MANETES		ÓCULOS OU VISEIRA	
PROTETOR DE MÃO		PROTETORES/COLETE	
PROTETOR DE PINHÃO		JOELHOIRA	
GUIA DE CORRENTE		BOTAS	
TANQUE COMBUSTÍVEL		MOCHILA HIDRATAÇÃO	
VESTIMENTA			

CAMPEONATO CEARENSE DE RALLY BAJA 2024

FICHA TÉCNICA 1/2 CAMPEONATO CEARENSE DE RALLY BAJA 2024

FICHA TÉCNICA 2/2

**FICHA TÉCNICA DE VISTORIA**

EVENTO XXX

OBSERVAÇÕES E VERIFICAÇÃO DURANTE O EVENTO

ART. 10 – PARQUE FECHADO

Parque fechado é toda 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 de Prova.

Exemplos:

- Após a vistoria técnica/administrativa, até o final do Briefing Técnico;
- Desde a entrada no parque de largada, de reagrupamento ou do fim de uma seção seletiva até a largada da próxima, se elas estiverem demarcadas;
- Desde a entrada em uma zona de controle até a saída dela;
- 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 a desclassificação da prova. Entrar em velocidade alta, ou manobras exibicionistas no interior do parque fechado, ou em regime de parque, será sujeito a multa e penalizações.

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. 11 – BRIEFING TÉCNICO, PERCURSO E CIRCULAÇÃO

O briefing online ou presencial é obrigatório para todos os competidores, a ausência poderá ser penalizada de acordo com o Regulamento Particular de Prova.

Informações de última hora comunicadas durante um briefing terão valor de adendo, não sendo válidas como ALTERAÇÃO do presente regulamento, mas tão somente COMPLEMENTAÇÃO.

Os percursos das Provas Especiais deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito (proibido trecho em sentido contrário na Especial, exceto zona de radar).

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

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

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

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

Os competidores devem seguir o percurso passando em sucessão, como indicado na cartela de controle, por exemplo: pelos postos de Controle Horário (CH), Controle de roteiro (CR), largadas das Provas Especiais (IPE), controle de passagem (CP), chegada das Provas especiais (FPE) e controle horário de entrada no parque (CH).

Os pilotos devem cumprir os tempos fixados para percorrer as distâncias entre os postos de controle, seguindo o percurso oficial sinalizado, caso contrário receberão uma penalidade de tempo, podendo chegar à desclassificação.

Os tempos fixados serão calculados de acordo com a extensão e dificuldades do percurso e todos os participantes terão o mesmo tempo para percorrer cada trecho.

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 PE.

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

Não havendo condições de desvio, os competidores deverão se organizar para uma relargada assim que for feita a desobstrução, havendo ou não algum membro da organização presente.

O intervalo de relargada entre os competidores será de no mínimo um e no máximo dois minutos.

Estes intervalos serão confirmados pelo GPS oficial da prova e caso algum competidor saia adiantado será penalizado usando o critério de queima de largada previsto em regulamento.

Largadas atrasadas serão analisadas pela Direção de Prova.

Caso a obstrução seja causada por outro competidor e a passagem fique interrompida, os comissários poderão autorizar a bonificação do tempo parado aos competidores prejudicados.

O responsável pela obstrução não terá seu tempo bonificado.

Casos não previstos serão analisados pela direção de prova.

ART. 12 – CARTELA DE CONTROLE

No início de cada Prova Especial o piloto receberá uma Cartela de Controle onde encontrará os tempos parciais para percorrer cada setor de deslocamento e os tempos máximos de cada trecho cronometrado.

Esta cartela deverá ser apresentada à organização sempre que solicitada, e nela serão anotadas as informações sobre os diversos controles realizados na etapa.

Ao final da etapa a cartela será recolhida pela organização da prova.

Apenas os controladores podem fazer anotações na Cartela de Controle e toda anotação marcada ou retificada deverá conter a assinatura do controlador.

O piloto é o único responsável por sua Cartela de Controle, a veracidade das informações nela registrada e o estado de conservação quando for recolhida.

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

Os pilotos são obrigatoriamente requeridos, sob pena que pode resultar até em desclassificação do evento, a serem controlados na passagem por todos os pontos mencionados na Cartela de Controle, na sequência em que estejam listados. A falta de anotação em qualquer controle, seja qual for, resultará numa penalidade fixa, podendo chegar à desclassificação do evento como indicado nos regulamentos suplementares.

Estas penalidades fixas podem variar de uma etapa para a outra.

A perda de uma cartela de controle ou a devolução em estado que não permita a verificação dos registros anotados resultará em uma penalidade de 05 minutos, somadas as possíveis penalizações existentes na prova.

ART. 13 – ZONAS DE CONTROLE

Todos os controles, sejam eles horários, de passagem, de largada ou chegada das Provas Especiais, serão indicados com painéis padronizados de acordo com a sinalização.

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.

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 sua Cartela de Controle já estiver anotada.

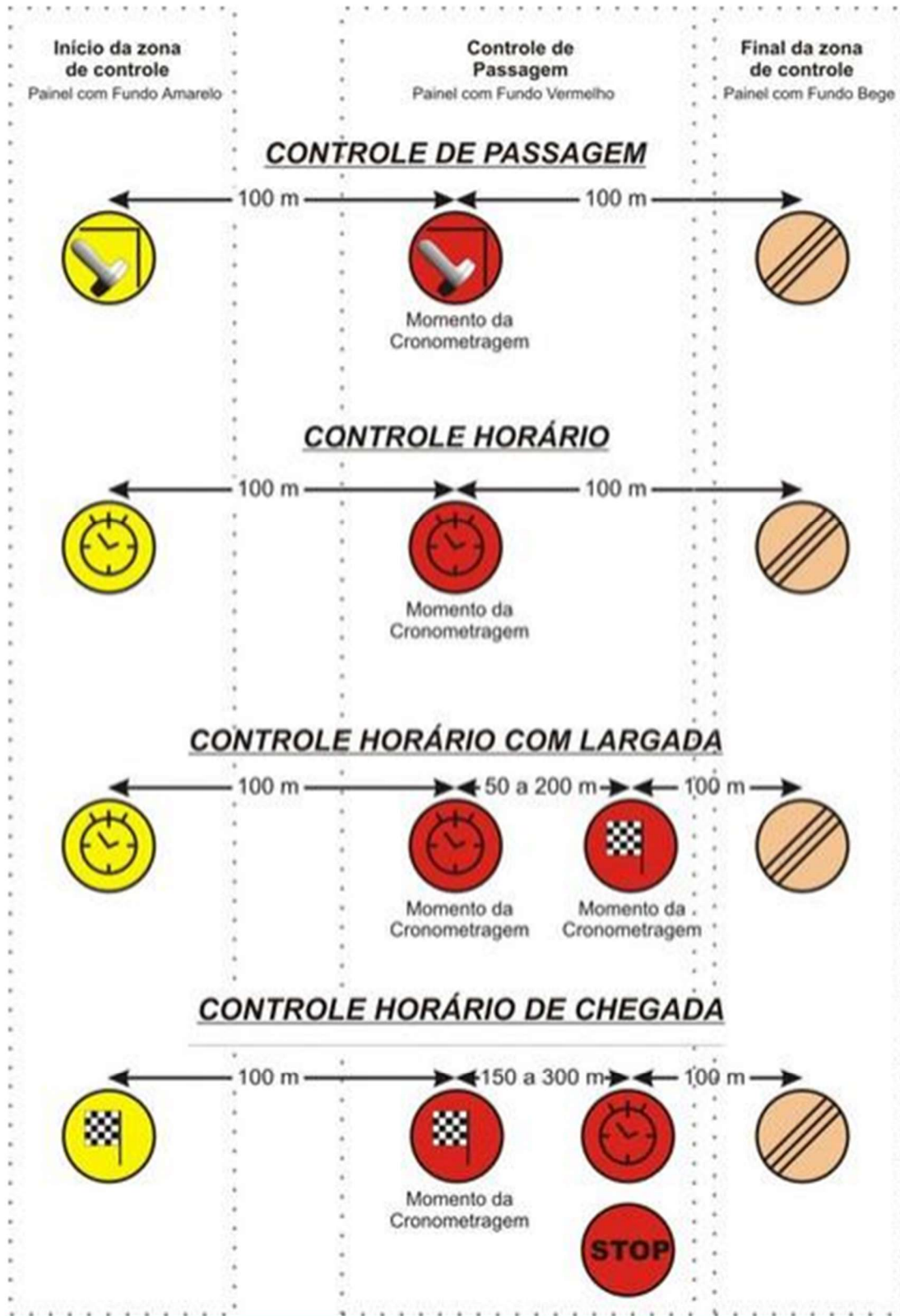
No caso de uma primeira infração a penalização será de uma hora.

No caso de reincidência a penalização será desclassificação da prova.

A hora ideal de controle, ou seja, a hora em que cada piloto deve se apresentar ao oficial do posto, é de responsabilidade exclusiva do competidor que poderá verificá-la a pé no relógio oficial do controle, ou em um dispositivo sincronizado com um sistema de navegação por satélite.

Os concorrentes devem seguir todas as instruções do responsável pelo posto de controle. O não cumprimento deste item implica em desclassificação da Prova Especial, ou do Evento, a critério do Juri.

ART. 13.1 – SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES



ART. 13.2 – CONTROLES HORÁRIOS - CH

Os postos de Controles Horários (CH's) 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 tempo de atraso referente a obstruções ocorridas durante a prova;
- O tempo máximo autorizado.

Na cartela de controle o competidor encontrará dois campos, Hora Prevista (ou hora ideal) e Hora real.

O campo “hora prevista” informa ao competidor a hora do dia, expressa em “hh:mm” (*horas e minutos*) em que ele deve se apresentar ao controlador, no posto de controle ao qual o campo pertence.

A hora ideal da apresentação é aquela obtida em acréscimos de tempos ideais para percorrer os setores. Estes tempos são expressos em horas e minutos e são indicados de 00:01 a 24:00.

O campo “hora real” será preenchido pelo controlador onde será anotada a hora do dia, expressa em “hh:mm” (*horas e minutos*) do momento exato em que a apresentação da cartela pelo piloto for realizada ao controlador, na mesa de controle, indicada por uma placa contendo um relógio com fundo vermelho.

A anotação na cartela só será efetuada se o piloto estiver com seu veículo próximo à mesa.

Entre a placa de entrada da zona e a mesa de controle, está proibido ao piloto parar ou adotar uma velocidade lenta demais. O procedimento tem início quando o veículo passa pela sinalização de entrada da zona de controle, indicada por uma placa contendo um símbolo com fundo amarelo.

O piloto não será penalizado se entrar com o veículo 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 cartela ao controlador, corresponder ao desencadeamento do minuto ideal de anotação.

Exemplo: Um piloto deverá passar em um controle às 18h59m, será considerado controlado no horário ideal, se a anotação for efetuada entre 18h58m00s e 18h59m59s.

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 um atraso acima de 30 minutos em relação à hora ideal de largada o piloto recebe uma penalidade fixa de uma hora.

Acima de uma hora de atraso em relação à hora ideal de largada o piloto não será autorizado a controlar nem largar no trecho cronometrado.

No Controle Horário final das etapas, onde serão recolhidas as cartelas, 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 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.

Em um trecho cronometrado seguido de um deslocamento, a hora de anotação de chegada do trecho cronometrado na cartela é considerada como a hora de partida do deslocamento.

Quando um controle horário é seguido de uma largada de um trecho cronometrado, os dois postos serão combinados dentro de uma única zona de controle, cujos painéis serão dispostos de acordo com a sinalização. Neste controle, o cronometrista anotará na cartela primeiro a hora de apresentação e depois a hora prevista para a largada no trecho cronometrado, observando um intervalo mínimo de 5 minutos entre ambos, de modo a permitir ao piloto se preparar para largar.

Após ter sua hora de largada definida e anotada na cartela, o piloto deve imediatamente se deslocar para o alinhamento para a largada do trecho cronometrado e aguardar o sinal de partida manual ou automático.

Caso necessário o diretor de prova poderá retardar a largada. Os competidores devem manter o procedimento de controle no horário ideal informado em cartela, o atraso acumulado quando autorizada a relargada pelo diretor de prova, será atualizado na cartela no momento da anotação de horário previsto de largada no trecho cronometrado.

ART. 13.3 – CONTROLE DE PASSAGEM (CP)

A organização da prova poderá determinar quantos postos de controle de passagem achar necessários para certificação do cumprimento do percurso definido. Tais CP poderão ser físicos com anotações ou carimbos na cartela de controle do piloto ou virtuais através de waypoints.

A falta de um registro de passagem em CP físico na cartela de controle do competidor será penalizada em 5 minutos por registro faltante.

ART. 13.4 – CONTROLE DE ROTEIRO (CR) – WAYPOINTS (WP)

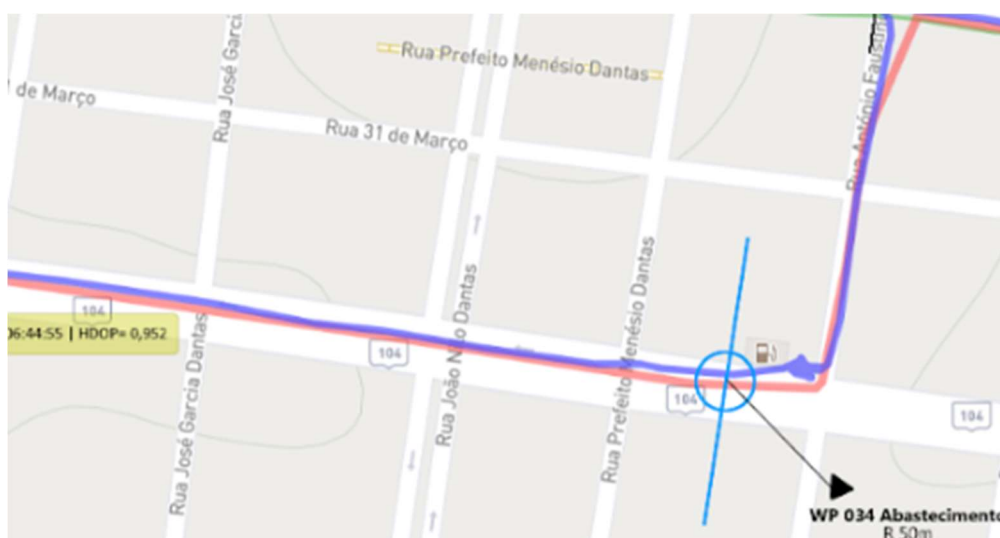
Um waypoint (WP) é um ponto geográfico definido pelas coordenadas de latitude e longitude.

A organização da prova poderá determinar quantos WP achar necessários para o controle de roteiro e certificação do cumprimento do percurso definido pelos competidores, ficando a seu critério revelar ou não antecipadamente aos competidores via arquivo tracklog no formato GPX a localização de um ou mais WP por motivos de segurança.

Para validar a passagem em um WP, o competidor deve cruzar o raio perpendicular a partir do centro do WP em relação ao percurso da prova, obrigatoriamente no sentido correto do percurso.

Todo o desvio superior a distância em metros deste raio, resultará em uma penalidade de 3 (três) minutos por WP perdido.

Não há tolerâncias, áreas de desaceleração ou aceleração para registro da hora de validação na abertura ou fechamento do raio determinado para o WP, o momento da validação de passagem no WP corresponde ao cruzamento do trajeto do competidor no sentido da prova, com o eixo do raio do WP partindo de seu centro, na primeira passagem do competidor pelo WP.



Exemplo: Em vermelho, percurso oficial da prova; em roxo, percurso do competidor; em azul, raio de validação do WP, em posição perpendicular ao sentido da prova.

Poderão existir waypoints de segurança (WPS) descritos no regulamento particular ou briefing, com penalizações e raios diversos que deverão ser cumpridos sem desvios.

ART. 13.5 - GPS

Durante todas as provas especiais os competidores deverão portar o GPS oficial do evento, que fará o controle do percurso do competidor com precisão de um registro por segundo contendo as coordenadas geográficas, velocidade neste segundo e a hora do dia, bem como o controle da velocidade instantânea, tempo e velocidade em zonas controladas e cumprimento dos controles de passagem e roteiro.

O uso do GPS oficial por todos os competidores é obrigatório. Cada dispositivo é personalizado com identificação única e em cada prova especial serão fornecidos aleatoriamente diferentes dispositivos para o mesmo competidor. Durante todo o evento os competidores são responsáveis pelo correto funcionamento do(s) seu(s) GPS(s) fornecido(s) pela organização. O(s) GPS(s) devem estar ligados e lacrados no invólucro fornecido durante toda a prova especial e instalados conforme orientação dos oficiais responsáveis pela entrega e recolhimento.

Todas as ações causadas ao GPS pelos competidores (perda, destruição, desligamento etc.) que impossibilitem a leitura, tentativas de fraude ou manipulação que forem observadas poderão levar a desqualificação e cobrança de multas de ressarcimento.

Caso o competidor não devolva o equipamento em perfeitas condições como foi entregue, ao final do evento, independentemente do motivo será emitida cobrança automática no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais) por unidade de dispositivo GPS oficial extraviada.

Fica facultado a organização da prova efetuar a leitura de dispositivos entregues fora do prazo máximo estabelecido.

Largar para uma prova especial sem o GPS oficial gera penalização de uma hora.

ART. 13.5.1 – ARQUIVO DE CONTRAPROVA

O competidor poderá usar os dados gravados por um *data logger GPS* próprio em caso de protesto, acompanhado da devida caução e formulário, contra uma penalidade referente à controles horários.

Após preenchido o devido formulário de recurso e pago caução especificado em regulamento particular de prova, o competidor tem quinze minutos após a notificação para apresentar dados gravados por um *data logger GPS* particular que deve estar configurado para gravar dados em intervalos de um em um segundo, e deve ser entregue à organização no formato Track Maker ou GPX.

O competidor também estará obrigado a fornecer estes dados por solicitação da organização devido à eventual falta ou falha no registro dos equipamentos fornecidos, se disponível.

ART. 13.6 – ZONA DE VELOCIDADE CONTROLADA (ZVC)

Nas zonas definidas como Zonas de Velocidade Controlada (ZVC) a velocidade dos veículos será limitada e indicada no Regulamento Particular de Prova, Briefing, Adendos, waypoints de início e fim através do tracklog oficial e com sinalização física no início e fim.

É de responsabilidade do competidor adaptar a velocidade de seu veículo ao limite da ZVC e a ausência de sinalização não pode constituir motivo de protesto.

A entrada de uma ZVC será indicada no tracklog por um waypoint nomeado como IZVC (Início de Zona de Velocidade Controlada), e a saída como FZVC (Final de Zona de Velocidade Controlada), acompanhado da identificação sequencial e limite da ZVC, por exemplo:

- IZVC 1 – 40 km/h

O sistema GPS oficial do evento fará a auditoria do cumprimento da velocidade e tempo do veículo dentro da ZVC.

ART. 13.6.1 – EXCESSO DE VELOCIDADE DENTRO DE UMA ZVC

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

Exemplo:

- Zona de velocidade com limite de 30 km/h;
- Velocidades iguais ou superiores a 31 km/h, por 3 segundos consecutivos ou mais, serão penalizadas;
- Cada infração ou pico acima da velocidade será penalizada em um minuto.

O maior pico de excesso de velocidade dentro de uma mesma zona de radar, também acarretará as seguintes penalizações:

- Até 20 km/h acima da velocidade máxima: 1 (um) minuto de penalização + multa;
- Entre 21 e 40 km/h acima da velocidade máxima: 2 (dois) minutos de penalização + multa;
- Acima de 40km/h acima da velocidade máxima: 6 (seis) minutos de penalização + multa.

ART. 13.6.2 – TEMPO MÍNIMO DE PERMANÊNCIA DENTRO DE UMA ZVC

Também será monitorado o tempo que o competidor levou para percorrer a ZVC. Algumas ZVC poderão ter um tempo mínimo de permanência, independente do limite de velocidade.

O GPS oficial será utilizado para aferir a hora do dia de entrada (IZVC) e saída (FZVC) nesta ZVC, determinando o tempo realizado pelo competidor.

O Tempo mínimo de permanência deverá ser informado em adendo e no briefing, detalhando-se a distância correta do trecho e o tempo mínimo exato em que o mesmo deverá ser percorrido.

Poderá haver mais de um controle de tempo mínimo dentro da ZVC.

Caso o competidor deixe a ZVC antes de cumprir o tempo mínimo de permanência, para cada segundo adiantado em relação ao tempo mínimo serão acrescentados três (03) segundos como penalidade.

Por exemplo:

- ZVC de 1.500 metros que deve ser percorrida em 03m00s (três minutos);
- Competidor deixou a ZVC com tempo realizado de 02m55s (dois minutos e cinquenta e cinco segundos), ou seja, cinco segundos adiantado;
- Penalidade de 15 (quinze) segundos.

ART. 13.6.3 – VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA EM TODA A PROVA PARA A CLASSE UTV

A velocidade máxima permitida em toda a prova para a classe UTV é de 140 km/h.

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

Exemplo:

- Velocidade máxima em toda a prova com limite de 140 km/h;
- Velocidades iguais ou superiores a 141 km/h, por 3 segundos consecutivos ou mais, serão penalizadas;

Cada infração receberá uma penalidade de tempo conforme o percentual acima do limite:

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

Tais penalidades poderão ser acrescidas de multas e outras sanções de acordo com a gravidade a critério do júri de prova.

ART. 13.7 – LARGADA DE UM TRECHO CRONOMETRADO

Após realizar o controle horário e ter sua hora de largada anotada na cartela, o competidor deve se deslocar imediatamente para o alinhamento de partida na linha de largada, onde deverá aguardar o sinal de partida automático através de painel com contagem regressiva ou manualmente por um oficial do posto de controle.

Todo o piloto que se recusar a partir na hora e na posição a ele atribuída receberá uma penalização que pode chegar à desclassificação do evento.

Caso o comissário ou o oficial do posto de controle constate que o veículo ou equipamentos de segurança dos competidores estejam em um estado incompatível com uma utilização normal, eles deverão informar imediatamente o Diretor de Prova que poderá pedir a sua reparação. Neste caso, os minutos empregados para efetuar a intervenção serão considerados como minutos de atraso registrados em um deslocamento. A fim de não permitir que o piloto busque a sua recuperação de atraso após a reparação, ele deverá aguardar para receber um novo horário de largada, desde que seu atraso seja inferior a 30 minutos.

A largada de um trecho cronometrado na hora indicada na cartela de controle não poderá ser atrasada exceto em caso de força maior.

Em caso de largada manual, o oficial do posto de controle anunciará os 30 segundos regressivos, 15 segundos, os últimos 5 segundos individualmente e dará o sinal de partida. Neste momento o competidor deve largar para o trecho cronometrado.

Uma largada efetuada antes do sinal de partida com tolerância de até 0,3 segundo, (queima de largada) será penalizada em um minuto.

Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada após o sinal de partida gera penalização de 2 minutos.

Competidor que não realizar o procedimento de largada recebe penalização de tempo máximo do trecho cronometrado + duas horas.

ART. 13.8 – CHEGADA DE UM TRECHO CRONOMETRADO

A chegada de um trecho cronometrado deve ser lançada e em velocidade com os painéis dispostos de acordo com o artigo que trata da sinalização.

Uma parada voluntária entre o painel de advertência amarelo e o painel “STOP” é proibida sob pena de desclassificação do evento.

O piloto é obrigado a parar no controle horário de chegada indicado pela placa “STOP” para anotação da hora de chegada em sua cartela de controle. Não parar no stop para anotação gera desclassificação da Prova Especial.

Será determinado um tempo máximo para que os competidores completem o trecho cronometrado. Qualquer competidor que exceder este tempo máximo recebe como penalidade um minuto por minuto excedido, até o limite de trinta minutos.

Caso a maioria dos competidores que iniciarem o trecho cronometrado não consigam completar a chegada no Tempo Máximo determinado, este tempo pode ser revisto pelo Diretor de Prova em conjunto com o Juri.

ART. 13.9 – 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 sua Cartela de Controle e receberão instruções sobre seu novo horário de largada. Eles deverão, em seguida, conduzir imediatamente e diretamente seu veículo 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. 13.10 – ORDEM DE LARGADA

Para definição da ordem de largada poderá existir um prólogo ou Super Prime cujos resultados podem ou não contar para a classificação da etapa, devendo suas regras e definições constarem do Regulamento Particular de Prova.

Quando não existir um prólogo ou Super Prime a ordem de largada da PROVA será definida pela classificação do campeonato ou no caso da primeira etapa, pela classificação do campeonato no ano anterior.

Para a classe Quadríciclos, a largada acontecerá após a última Moto inscrita, com intervalo mínimo de cinco e máximo de quinze minutos, a ser definido pela direção de prova.

Para a classe UTV, a largada acontecerá após o último Quadriciclo inscrito, com intervalo mínimo de dez minutos.

Dentro uma mesma ETAPA, todos os competidores largam na mesma sequência em todas as Provas Especiais, salvo alterações autorizadas pelo Diretor de Prova.

Os 10 primeiros colocados no ranking geral de cada classe terão direito a pedir apenas UM reposicionamento de largada por ETAPA, desde o prólogo. A nova posição será definida pela direção de prova.

O pedido de reposicionamento deve ser feito pelo piloto ou representante devidamente identificado para o Diretor de Prova ou Juri, através de documento escrito e entregue até o horário do briefing.

Por razões de segurança, ao final da primeira Prova Especial o Juri ou o Diretor de prova poderão reposicionar um ou mais competidores ou alterar o intervalo de tempo entre classes ou categorias, a seu critério.

Caso o Evento possua mais de uma etapa, a classificação da primeira etapa define a ordem de largada da segunda etapa, e assim por diante.

ART. 14 – ASSISTÊNCIA, ABANDONO OU ACIDENTE

ART. 14.1 – ASSISTÊNCIA

Qualquer tipo de assistência ou reboque de um veículo ainda em ritmo de prova só poderá ser realizado por outros competidores ou pelo próprio competidor com as ferramentas portadas por este.

Nenhuma ajuda externa é permitida, seja nos trechos cronometrados, de ligação, deslocamentos ou zonas de controle.

Somente serão permitidos reparos e reabastecimentos caso estejam expressamente claros no Regulamento Particular de Prova.

Toda ajuda aérea ou terrestre como assistência dentro de uma Prova Especial acarretará ao piloto a desclassificação, exceto em caso de acidente grave.

Não é permitido aos veículos de apoio operar ou trafegar no percurso das Provas Especiais durante todo o Evento, a não ser que sejam expressamente autorizados pelo Diretor de Prova para tal, com anuência e registro do nome, veículo e equipe pelo oficial de controle horário de largada ou chegada.

ART. 14.2 – REABASTECIMENTO

Somente poderão ser utilizados para abastecimento e reabastecimento combustíveis disponíveis no comércio brasileiro.

O reabastecimento dos veículos durante as Provas Especiais só poderá ser realizado pela equipe de apoio exclusivamente em local determinado pela organização.

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

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

O uso de tapetes “ecológicos” é aconselhável para os veículos da competição, geradores térmicos e reservatórios de combustíveis. De acordo com a aprovação da F.I.M., Artigo 4.1 do Código Ambiental), deve ser colocado no solo, por baixo dos veículos, evitando possíveis derramamentos.

O tapete deve ser composto por duas faces: a face superior é constituída por material absorvente e a face inferior por material impermeável.

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

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

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

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

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

O compartilhamento do combustível entre pilotos ou equipes está permitido.

Durante o neutralizado para reabastecimento, NÃO será permitida nenhuma intervenção no veículo, exceto pelo próprio competidor, com as ferramentas portadas por este.

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

Qualquer infração a este artigo será penalizada com desclassificação do Evento.

ART. 14.3 – ABANDONO

Para o controle da direção de prova visando a segurança do evento, os abandonos em todas as Provas Especiais devem ser reportados à organização o mais rápido possível pelo próprio piloto ou sua equipe por quaisquer meios disponíveis.

A não observância deste artigo poderá gerar penalização ao piloto a critério do Diretor de Prova.

O competidor que abandonar uma Prova Especial sem completar ao menos 50% do percurso, recebe penalidade de tempo máximo + uma hora.

O competidor que abandonar uma Prova Especial e completar mais que 50% do percurso, recebe penalidade de tempo máximo + trinta minutos.

No caso de abandono do evento, o piloto e sua equipe estão obrigados a comunicar a organização e devolver o jaleco, quando houver, os adesivos numerados, a cartela de controle e o GPS oficial.

ART. 14.4 – ACIDENTE

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

Em caso de acidente sem gravidade ou quebra é obrigação do competidor efetuar a sinalização do local e garantir a sua segurança e dos demais, nos UTV's utilizando as bandeiras citadas no artigo Itens obrigatórios.

ATENÇÃO, IMPORTANTE:

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

ART. 14.4.1 – BONIFICAÇÃO POR AUXÍLIO À ACIDENTE

O piloto que estiver envolvido na prestação de auxílio ao acidentado nas condições descritas no item anterior, sob confirmação do setor médico ou de resgate terá seu tempo reestabelecido pelo júri de prova que observará os critérios possíveis através da informação do sistema de GPS oficial do evento, onde será devolvido o tempo efetivamente parado para prestar o auxílio.

Salvo em casos especiais a critério do Diretor de Prova, somente os dois primeiros pilotos (o que obrigatoriamente deve parar e prestar socorro, e o próximo que faz o aviso à organização) terão seu tempo devolvido.

ART. 15 – PROCEDIMENTO DE ULTRAPASSAGEM

- 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.

ART. 16 - RECLAMAÇÕES E APELO

Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito em formulário específico a ser disponibilizado em anexo ou na secretaria de prova, pelo piloto, e entregue ao Diretor de Prova em até 15 minutos após a chegada do último piloto de sua categoria.

Protestos contra resultados deverão ser feitos da mesma forma pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova em até 15 minutos após a divulgação do resultado extraoficial.

Não serão admitidos protesto ou recurso após a divulgação do resultado homologado e premiação.

Todos os protestos devem ser específicos por item e acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais). Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; no caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da FMC, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe do veículo reclamado.

Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova, ressalvados o direito de recurso ao TJD/FMC, devidamente acompanhado das custas processuais de R\$ 1.000,00 (mil 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.

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

ART. 17 – CÓDIGO DISCIPLINAR

É dever de todos os pilotos participarem dos Briefings e manter o mais alto espírito esportivo para com os demais competidores, antes, durante e após a competição, e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento, seus adendos e do RPP, bem como o Código Nacional de Trânsito. Podendo ser penalizados ou desclassificados dependendo da infração.

ATENÇÃO, IMPORTANTE:

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

ART. 17.1 – DAS INFRAÇÕES CONTRA AS PESSOAS

ART. 17.1.1 – DAS OFENSAS FÍSICAS:

- Praticar vias de fato contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado à competição:
 - PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.
- Praticar vias de fato contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado à competição:
 - PENA: suspensão de um (1) a dois (2) anos e eliminação na reincidência.

- Praticar vias de fato 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, o Diretor de Prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.

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

ART. 17.1.2 - DAS OFENSAS MORAIS:

- Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado à competição:
 - 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 de redes sociais, veículos de 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 e seus auxiliares, em razão de suas atribuições:
 - PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias;

- Ofender moralmente diretor de prova ou auxiliar em função:
 - PENA: suspensão de dois (2) a cinco (5) eventos, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores;
 - Parágrafo único – Quando a manifestação for feita por meio de redes sociais, veículos de imprensa, rádio ou televisão, a pena será de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias;

- A ação disciplinar relativamente às infrações previstas deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado por redes sociais, veículos de imprensa, rádio ou televisão.

ART. 17.2 – DAS INFRAÇÕES RELATIVAS À COMPETIÇÃO

ART. 17.2.1 – DAS INFRAÇÕES DOS COMPETIDORES

- 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 competidores dentro da pista ou nas linhas limítrofes, durante o evento; assumir em praças de desportos, atitude inconveniente ou contrária à disciplina ou à moral desportiva:
 - PENA: multa a ser definida pelo Júri de Prova ou suspensão de vinte (20) a sessenta (60) dias.

ART. 18 – MULTAS

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

Fortaleza, 29 de janeiro de 2024.

PRESIDENTE - FMC