



COPA AMAZÔNIA DE RALLY BAJA 2023

REGULAMENTO DO CAMPEONATO

ART. 01 - RALLY BAJA: DEFINIÇÃO

O Rally Baja é uma prova esportiva disputada em terrenos variados com o objetivo de colocar em mérito a velocidade e a resistência dos pilotos e das máquinas. Para chegar ao fim de cada etapa, o piloto deve seguir as indicações sobre a rota feita através de placas sinalizadoras. Poderá ser utilizada fita de segurança (*bump/bumping*) adicional para reforçar e melhorar a visibilidade da sinalização.

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

A prova, realizada em LINHA ou em CIRCUITO, poderá ser dividida em etapas, e as etapas em um ou mais setores seletivos. O número, tamanho das etapas e dos setores seletivos deverão ser adaptados às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova se desenvolva durante o dia para todos os concorrentes.

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



Uma etapa de Rally Baja é composta de trechos de deslocamento, trechos cronometrados chamados Provas Especiais (PEs) e Controles de Horários (CHs).

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

ART. 02 - PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO:

2.1 - É obrigatório o uso de motos, quadriciclos e UTV's específicos para Enduro ou Rally, comercializados no mercado nacional. Veículos não específicos para Enduro ou Rally devem estar em acordo com este regulamento e aprovados durante a vistoria técnica.

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

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

2.3 - O piloto deverá apresentar na primeira prova em que for participar o atestado médico e assinar os termos de cessão de direitos de imagem obrigatórios, que constam na ficha de inscrição, bem como a autorização com firma reconhecida em cartório para menores de idade.

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



2.5 - O participante é aconselhado a possuir seguro saúde com a mais ampla cobertura para acidentes pessoais, inclusive os advindos de atividades esportivas, sem restrições de qualquer natureza, e ideal que tal seguro deverá possuir cobertura de UTI, bem como transporte aéreo em qualquer localidade do país, sendo de sua total responsabilidade a contratação do mesmo, bem como sua manutenção;

2.6 - Toda manobra desleal realizada pelo piloto, poderá ser julgada pelo júri que se pronunciará sobre eventuais penalidades incluindo até mesmo a desclassificação da prova;

2.7 - Os vencedores da prova deverão obrigatoriamente estar presentes na solenidade de premiação do evento, sob pena de exclusão do resultado.

ART. 03 - INSCRIÇÕES

As inscrições devem ser feitas conforme indicação do regulamento particular de prova, nos prazos estabelecidos, obedecendo ao presente regulamento. Até o momento das verificações, o concorrente poderá substituir livremente o veículo inscrito.

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

3.1 - Ao assinar a ficha de inscrição da prova, o concorrente aceita submeter-se aos regulamentos aplicáveis à mesma. No caso de desistência, o piloto inscrito terá direito ao reembolso das taxas de inscrição pagas, de acordo com condições previstas no Regulamento Particular.



ART. 04 – PROVAS PREVISTAS E INCLUSÃO DE NOVAS PROVAS NO CAMPEONATO

Está prevista a realização 3 (três) provas, nas datas e locais abaixo:

- Prova 1 – 05/03 – Boa Vista/RR
- Prova 2 – 15/07 – Manaus/AM
- Prova 3 – 25/11 – Boa Vista/RR

4.1 - A comissão organizadora poderá examinar a necessidade ou solicitação de inclusão de novas provas ao longo do campeonato, levando em consideração as datas disponíveis, o calendário nacional de eventos oficiais e a disponibilidade da equipe técnica.

ART. 05 – REGULAMENTAÇÃO:

5.1 - O Rally Baja é disputado em conformidade com:

- Regulamento CBM para Rally Baja;
- Regulamento Particular da Prova.

5.2 - O Diretor de Prova e o Comissário técnico estão encarregados da aplicação dos regulamentos durante o decorrer da prova e poderão acionar o Júri caso haja necessidade.

5.3 – Em todas as provas é obrigatória a presença de um comissário técnico da federação estadual que deverá acompanhar da melhor forma possível os procedimentos técnicos e administrativos, sendo o único responsável pelas verificações técnicas nos veículos de acordo com este regulamento, validação de filiações e documentos dos competidores; bem como a atribuição de categorias e vistoria dos equipamentos individuais mínimos de segurança dos competidores.

5.4 – O colégio de comissariado da prova (JÚRI) deve ser formado pelo Diretor de prova, diretor de cronometragem e outro membro indicado pela organização. Toda reclamação sobre a



aplicação dos citados regulamentos, adendos e demais atos da direção de prova e seus representantes devem ser encaminhados por escrito ao júri da prova, em formulário específico disponível na secretaria de prova, com reclamações específicas por item, acompanhados de uma taxa de R\$ 500,00 (Quinhentos reais). Caso a reclamação seja procedente, o valor será estornado ao reclamante após deliberação. Não cabe recurso à decisão final do Juri.

5.5 - 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 de avisos, no grupo online de comunicados e onde mais for necessário. Eles serão também comunicados dentro dos prazos e o mais breve possível, diretamente às equipes e competidores.

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

- Local de largada e chegada;
- Distância dos testes especiais e trechos de ligação (deslocamento);
- Datas e horários do programa de prova;
- Locais, distâncias e pontos de reabastecimento;
- Número de controles horários;
- Equipe médica e de resgate da prova, equipamentos e veículos para o resgate;
- Informações sobre infraestrutura de viagem;
- Nomes dos membros do júri e comissários técnicos caso estejam disponíveis.

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

5.8 - Toda a prova deverá ter um “piloto zero”, que percorrerá o percurso da prova antes da largada, para verificar se as condições de prova e de segurança estão como previstas. Devendo estar em contato com o diretor de prova para repassar as condições.

ART. 06 - PONTUAÇÃO

Aos pilotos classificados em cada etapa (volta), serão atribuídos os pontos de acordo com o seu posicionamento nas classificações em suas classes. Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição:

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

Ao final do Campeonato, será proclamado Campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos, em cada categoria.



Será atribuído 1 (um) ponto ao piloto que efetuar o procedimento de largada e não pontuar na etapa, e será somado ao total de pontos obtidos no ano.

O número de pontos obtidos em cada etapa deverá ser atribuído conforme tabela acima para a somatória final, em provas participadas ou não.

Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato, os resultados serão definidos a favor do piloto que houver obtido nas provas (Independente de seu peso) o maior número de vitórias, maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente.

Caso ainda persistir o empate valerá o melhor resultado na última prova em que no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

ART. 07 - TERMINOLOGIA:

- PROVA ESPECIAL (PE) = Prova de velocidade contra o relógio;
- DESLOCAMENTO = Trechos de ligação do roteiro oficial da prova fora das PE's;
- ETAPA = Cada um dos estágios do Rally Baja separados por uma parada de descanso;
- TEMPOS MÁXIMOS PERMITIDOS = Tempo máximo permitido para cada trecho de ligação e PE's, o qual se ultrapassado resultará na aplicação de uma penalidade fixa;
- PENALIDADE FIXA = Uma penalidade em tempo a ser acrescida às penalidades por acaso já incursas pelos pilotos em casos precisos e especificados nos regulamentos suplementares;
- PRÓLOGO = Prova de velocidade com intuito de formar a ordem de largada e pode valer como tempo de especial.



- REAGRUPAMENTO = Parada prevista pela organização para permitir o reagrupamento das equipes que se mantenham em prova e ou retorno ao horário ideal de prova. Os tempos de parada podem ser diferentes para cada concorrente;
- NEUTRALIZADO = Tempo durante o qual as equipes são paradas pela direção de prova por qualquer razão;
- PARQUE FECHADO = Zona em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida, salvo em casos expressamente previstos pelo Regulamento Particular do Rally Baja;
- ADENDO = Boletim oficial datado e numerado. Os adendos passam a fazer parte do regulamento particular da prova. Devem ser afixados no quadro de informações oficiais e comunicados aos concorrentes o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vistoria técnica, e pelo Júri no decorrer da prova. Os pilotos devem dar recibo no ato do recebimento dos adendos, exceto em caso de impossibilidade material durante o desenrolar do Rally Baja;
- CARTÃO DE CONTROLE = Ficha na qual serão feitas as anotações dos diferentes controles previstos no percurso;
- CH = Controle de Horário;
- CP = Controle de Passagem;
- CHP = Controle de Horário de Partida;
- IZVC = Início de Zona de Velocidade Controlada (Início Zona de Radar); FZVC = Final de Zona de Velocidade Controlada (Fim Zona de Radar);
- DESCLASSIFICAÇÃO DA PROVA = Pena de exclusão decidida pelo Júri em caso de infração importante prevista ou não no Regulamento Desportivo;

Art. 08 - CLASSES E CATEGORIAS:

A Copa Amazônia de Rally Baja é aberta 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. As máquinas serão classificadas como:



CLASSE A – MOTOS E QUADRICICLOS

- **8.1 – CATEGORIA MFL - MOTOS FORÇA LIVRE**
 - Motocicletas de trail e enduro, de qualquer cilindrada, de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil ou não, com preparação livre.

- **8.2 – CATEGORIA MNC - MOTOS NACIONAL**
 - Motocicletas de trail e enduro, de até 300cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre. Poderão participar exclusivamente motocicletas de fabricação nacional, street ou trail, de até 300cc. As motos deverão ter no conjunto do motor, carburador ou injeção e chassis de um mesmo modelo, original ao dos chassis (quadro). É permitido o livre trabalho nos mesmos. É liberado o intercâmbio total das demais peças do quadro e componentes entre as motocicletas desde que sejam peças nacionais;
 - Os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 115 db; intercâmbio e preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; desde que nacionais; transmissão secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres. pedaleiras e controles de marcha e freio. Os organizadores poderão realizar prova com categoria REGIONAL de motos, não sendo esta computada para fins de ranking de campeonato.

- **8.3 – CATEGORIA QDA - QUADRICICLOS**
 - Quadriciclos com motorização até 1300 cc com preparação livre com tração 4x2 ou 4x4;

CLASSE B - UTV

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



- **8.4 – CATEGORIA UPR - 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, motos ou quadriciclos, o nível de competitividade e performance poderão ser avaliados pela diretoria técnica.

Características Técnicas:

- Motor: Original do veículo até 1050cc, Turbo e Intercooler: Originais do veículo, permitido adição de carga no turbo;
- Transmissão: Original do Modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias;
- Diferenciais: Preparação livre;
- Sistema de Refrigeração: Preparação livre;
- Refrigeração CVT: Preparação livre, tampa Obrigatória;
- Chassis: Base original do Modelo, Reforços permitidos;
- Braços de Suspensão dianteiros e traseiros: Preparação livre;
- Amortecedores e Molas Preparação livre;
- Pontos de Fixação Motor e Suspensão: Preparação livre;
- Bitola Máxima: 2000mm;
- Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Preparação livre;
- Caixa de Direção: preparação livre;
- Freios: Preparação livre;
- Cubos de Roda: Preparação livre;
- Escapamento: Preparação livre;
- Filtro de Ar: livre;
- Filtro de óleo do Motor: livre;
- Eletrônica: Preparação livre;
- Rodas: livres;
- **Obs:** Todos os itens deverão possuir aprovação dos órgãos fiscalizadores de qualidade tais como INMETRO ou específicos aos componentes utilizados.



- **8.5 – CATEGORIAS UTR - UTV INTERMEDIÁRIO E UQL - UTV QUATRO LUGARES**
 - Categorias intermediárias, destinada a Pilotos com UTV s disponíveis no mercado Brasileiro com alguns itens de livre preparação.

Características Técnicas:

- Motor: Original do veículo até 1050cc, Turbo e Intercooler: Originais do veículo, permitido adição de carga no turbo;
- Transmissão: Original do Modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias;
- Diferenciais: Preparação livre;
- Sistema de Refrigeração: Preparação livre;
- Refrigeração CVT: Preparação livre, tampa Obrigatória;
- Chassis: Base original do Modelo, Reforços permitidos;
- Braços de Suspensão dianteiros e traseiros: Preparação livre;
- Amortecedores e Molas Preparação livre;
- Pontos de Fixação Motor e Suspensão: Preparação livre;
- Bitola Máxima: 2000mm;
- Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Preparação livre;
- Freios: Preparação livre;
- Cubos de Roda: Preparação livre;
- Escapamento: Preparação livre;
- Filtro de Ar: livre;
- Filtro de óleo do Motor: livre;
- Eletrônica: Preparação livre;
- Rodas: Livres Até aro 15;
- **Obs.:** Todos os itens deverão possuir aprovação dos órgãos fiscalizadores de qualidade tais como INMETRO ou específicos aos componentes utilizados.



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

Características Técnicas:

- UTV's originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro;
- Veículos originais, não sendo permitido adição de carga no turbo;
- Chassis com base no original, NÃO permitidos reforços;
- Cilindradas limitadas a original do modelo;
- Motor, Turbo, Inter cooler, Caixa de transmissão, como também painel de leitura somente originais;
- Sistema de injeção, ECU- original do modelo com livre preparação interna;
- Filtro de ar e de óleo do modelo original.
- Braços de suspensão dianteiros e traseiros originais. Reforço estrutural não permitido nos mesmos;
- Barras estabilizadoras, pivôs, terminais de direção e caixa, barra de direção, pinças de freios, cubo de rodas, transmissões somente originais do modelo;
- Amortecedores e molas originais do modelo, com livre preparação interna;
- Transmissão original do modelo;
- Sistema de ventilação do CVT livre nas tomadas de ar e dutos (não podendo retirar a tampa de proteção);
- Radiadores e suas conexões e fixação ORIGINAIS do UTV;
- Pedais de freios e acelerador e suas conexões somente originais;
- Plásticos, assoalhos, bocal, tanque de combustível e demais reservatórios somente originais. Tampas do cvt obrigatória, com parafusos livres;
- Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas;
- Rodas livres (aros para pneus) até 15”;
- Largura máxima permitida, 2000mm;
- Os 3 (três) pilotos com melhor índice técnico - desempenho e pontuação conquistada, independentemente da quantidade de etapas corridas na



temporada, serão promovidos para a categoria UTV Intermediário ou nome similar no ano seguinte. A critério da comissão organização organizadora do campeonato, esta promoção de categoria poderá ser estendida a até 5 (cinco) pilotos.

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

- **8.7 - ITENS DE SEGURANÇA**

- Obrigatório o uso de redes laterais protetoras travadas nas 4 faces, fechando a lateral do veículo sobre a porta;
- Obrigatório a existência de cintos de segurança de 4 (quatro) pontos fixos a estrutura do veículo e/ou 5 (pontos) opcional;
- Para a categoria INICIANTE será permitido a utilização de cinto de 03 pontas, sendo recomendado a utilização de cinto de 4 ou 5 pontas;
- O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos e luvas;
- A distância entre o capacete do piloto e a armação 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;
- Pneus livre dentro da dimensão aceito para cada categoria;
- Entende-se por original somente as peças dos modelos específicos, conforme Nota Fiscal de fábrica, comercializado no mercado Brasileiro, assim cada piloto deverá portar a Nota Fiscal, que poderá ser exigida na vistoria técnica, para ter certeza que vieram no modelo específico;



ART. 9 - IDENTIFICAÇÃO:

A numeração dos pilotos será definida conforme a classificação geral do ano anterior. As placas de identificação deverão estar fixadas visivelmente à frente e nas laterais da moto na hora das verificações técnicas, antes da largada e mantidas durante todo a etapa do Rally Baja.

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

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

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

ART. 10 - ORDEM DE LARGADA:

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

As demais etapas do campeonato obedecerão ao RANKING de 2020.



ART. 11 - CIRCULAÇÃO:

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

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

Devem cumprir os tempos fixados para percorrer as distâncias entre um posto de CH as Provas Especiais PE's. Os pilotos deverão seguir o percurso oficial sinalizado, casos contrários receberão uma penalidade de tempo, podendo chegar à desclassificação. Todo Deslocamento ou PE's deve ser cumprido dentro do tempo indicado. Isso deve ser observado por todos os participantes. Esse tempo será calculado de acordo com a extensão e dificuldades do percurso. Todos os participantes terão o mesmo tempo para percorrer um Deslocamento ou PE. O tempo máximo para cada trecho constará no Cartão de Controle do piloto.

Em áreas agrícolas e zonas florestais sensíveis à segurança e ao meio ambiente, o itinerário e todas as recomendações passadas pela organização devem ser absolutamente respeitadas. Os agentes ou comissários que constatarem uma infração às normas de trânsito cometido por um piloto do Rally Baja, poderão ou não parar o piloto em infração e pedir à Direção de Prova que aplique as penalizações previstas. Tal penalização deverá ser comunicada ao piloto no final da etapa.

Um sistema de GPS homologado pela comissão de rally, poderá ser utilizado para controle de velocidade, zona de radar, controle de passagem e confirmação de roteiro conforme descrito



no regulamento particular da prova. Poderá também servir como cronometragem de final de trecho, caso haja algum impedimento dentro da especial (ponte caída, rio cheio etc.)

ZONAS DE VELOCIDADE CONTROLADA (RADAR) E VELOCIDADE MAXIMA.

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

O sistema de rastreamento GPS presente em todas as provas do campeonato será utilizado para verificação dos itinerários e fará igualmente o controle da velocidade instantânea e do tempo gasto em todos os percursos de ligação e nas zonas previamente definidas nas Provas Especiais.

Uma infração ou pico, será o indicador para a penalização, essa será composta de 3 (três) segundos consecutivos acima da velocidade máxima permitida. A velocidade máxima permitida para local será divulgada através de adendo e no briefing e não poderá ser ultrapassada.

Para o controle das penalizações, fica estabelecido que, será utilizado como base “picos” de velocidade. Cada pico de excesso de velocidade acarretará as seguintes penalizações:

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

As penalidades serão acumuladas:

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



Controle através do cálculo de velocidade média:

Deverá ser utilizado o tempo de entrada e saída na zona de radar para cálculo da velocidade média dentro da zona de radar, o mesmo deverá ser informado em adendo e no briefing, detalhando-se a distância correta do trecho e o tempo mínimo exato que o mesmo deverá ser percorrido. Poderá haver mais de um posto de controle de média dentro da ZVC. Para cada segundo a menos computado no tempo serão acrescentados três (03) segundos ao tempo final da especial.

Ex: se o piloto fez a especial em 02h17min: 35 (duas horas, dezessete minutos e trinta e cinco segundos), porém havia uma zona de radar de 1.500 metros e que deveria ser percorrida em 00h03min:00 (três minutos), e o piloto fez em 00h:02min:55 (dois minutos e cinquenta e cinco segundos), ou seja, cinco segundos a menos que o tempo estipulado, desta forma ele teria acrescentado ao seu tempo da especial 15 (quinze) segundos e ficaria com um tempo de 02h:17min:50 (duas horas, dezessete minutos e cinquenta segundos).

A velocidade máxima permitida na prova para os UTV's será de 130 km/h para todas as categorias.

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

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



ART. 12 - ZONAS DE CONTROLE:

Todos os controles sejam eles horários, de passagem, de largada e chegada das Especiais, serão indicados. As placas deverão sempre se encontrar à direita da zona de controle. A largura desta zona não poderá exceder 30 metros e estará delimitada por um duplo painel ou outro meio qualquer disponível. Toda zona de controle é considerada como parque fechado, e a duração da parada não deve exceder o tempo necessário para a operação de controle. O piloto está estritamente proibido de penetrar em uma Zona de Controle por outra direção que não a estabelecida pelo roteiro da prova, ou de reentrar em uma Zona de Controle quando seu Cartão de Controle já estiver anotado.

No caso de uma primeira infração a penalização será de 1 hora. No caso de reincidência a penalização será desclassificação da prova.

A hora ideal é de responsabilidade do concorrente que poderá vir verificá-la a pé no relógio oficial do controle. Os concorrentes devem seguir todas as instruções do responsável pelo posto de controle. O não cumprimento deste item implica em desclassificação.

ART. 13 - CONTROLES HORÁRIOS:

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

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

Nos CHs os controladores anotarão na ficha de anotação a hora da apresentação que corresponderá ao momento exato da apresentação do Cartão do piloto ao oficial da mesa de



controle. A anotação no Cartão só será efetuada se o piloto com sua moto se achar próximo da mesa de controle.

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

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

O piloto não será penalizado se entrar com a moto dentro da zona de controle no minuto correspondente ao seu tempo ideal ou no minuto imediatamente anterior. Para os deslocamentos, o piloto não receberá penalização por atraso se a hora da apresentação da ficha de anotação ao controlador, corresponder ao desencadeamento do minuto ideal de anotação.

Ex: um piloto deverá passar em um controle às 18h 58m, será considerado na hora se a anotação for efetuada entre 18h 58m e 18h e 59m. Toda diferença entre a hora real e a hora ideal de anotação, o piloto será penalizado em um minuto por minuto ou fração de minuto.

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

No Controle Horário final das etapas, onde serão recolhidos os Cartões, os pilotos estão autorizados a adentrar ao CH adiantados sem penalização. Todas as observações relevantes ao controle de um piloto concernente às regras e procedimentos de anotação acima definidas (notadamente o fato de penetrar dentro de uma zona de controle mais de um minuto antes do desenrolar da hora efetiva de anotação), farão parte de um relatório escrito, que será



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

A aplicação da desclassificação da prova por ultrapassar o tempo máximo autorizado, não pode ser pronunciada antes do final da etapa. Em uma Prova Especial cronometrada, seguida de um deslocamento, a hora de anotação na ficha constituirá a hora de chegada ao fim da Especial e é considerada como a hora de partida do novo setor.

No controle de tempo no final do setor de deslocamento, o cronometrista marcará no Cartão de Controle em primeiro lugar o tempo de chegada do piloto e em segundo lugar o tempo previsto para a largada da Especial. Ele deve observar um intervalo no mínimo de 5 minutos entre os dois de modo a permitir ao piloto se preparar para largar.

Depois de marcar seu tempo no Cartão de Controle, o piloto deve imediatamente se deslocar para a largada da Especial. O cronometrista deve marcar o tempo real de largada da Especial e depois instruir o piloto a largar. Caso necessário o diretor de poderá retardar a largada, isto acontecerá no momento da anotação de horário de largada da especial, permanecendo o procedimento de controle de início de especial.

Se, em caso de incidente, houver divergência entre as inscrições, a anotação válida será a do horário de largada da Especial, a não ser se for decidido de outra forma pelo Júri da Prova. A cada controle horário, o cronometrista responsável deve imediatamente informar o Diretor de Prova se um competidor ultrapassou o tempo máximo de atraso.



ART. 14 - CONTROLE DE PASSAGEM:

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

As penalidades para cada Waypoint não cumprido será de cinco minutos ou, em casos específicos, determinado no regulamento particular ou comunicado no briefing. Todo o desvio superior a 20 metros do Waypoint de controle de passagem resultará em uma penalização.

Poderão existir “Waypoint de segurança”, descritos no regulamento particular ou briefing, que deverão ser cumpridos sem desvios, e será considerado um controle de passagem, e penalizado como tal. Durante todo o rally, o piloto é o único responsável pelo correto funcionamento do seu GPS, e pelas informações baixadas pela organização, bem como a conferência de todas as informações em seus cartões de controle.

A perda do GPS oficial acarretará numa penalidade de 1h (uma hora) ao competidor mais multa de R\$ 1.000,00 (mil reais) por unidade.

HORÁRIO DE FECHAMENTO DOS CONTROLES DE PASSAGEM:

A hora de fechamento dos controles de passagem será definida, levando em consideração:

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



ART. 15 - LARGADA E CHEGADA DAS PROVAS ESPECIAIS:

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

A largada de uma especial na hora indicada sobre a ficha de anotação, não poderá ser atrasada, pelo controlador exceto em caso de força maior. Uma largada efetuada antes que o controlador dê o sinal, o piloto será penalizado em um minuto. Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelo Júri, especialmente em caso de reincidência.

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

A uma distância de 150 a 300 metros após a chegada o piloto deverá parar em um Controle de Horário sinalizado através de um relógio vermelho e através de um painel vermelho STOP. O controlador no posto escreverá sobre a ficha de anotação a hora de chegada (hora, minutos e segundos) que será também a hora de partida do deslocamento seguinte (hora e minutos). É proibido o acesso a equipes de apoio dentro das Zonas de Controle de Chegada e largada, podendo seu descumprimento acarretar penalizações ao piloto da equipe infratora. Os intervalos de tempos de largada para as Especiais deverão respeitar as mesmas disposições que estão previstas para a largada das etapas.

Todo piloto que se recusar a partir na largada de uma Especial na hora e na posição a ele atribuída, receberá uma penalização, podendo chegar à desclassificação da prova. Quando os Comissários Técnicos constatarem que uma moto está em um estado incompatível com uma utilização normal, eles deverão informar imediatamente ao Diretor de Prova que poderá pedir sua reparação. Neste caso, os minutos empregados para efetuar a intervenção serão considerados como tanto de minutos de atraso registrados em um deslocamento. A fim de não



permitir ao piloto buscar sua recuperação de atraso após a reparação, este receberá uma nova hora de largada, em condição que seu atraso seja inferior a 30 minutos.

ART. 16 - REAGRUPAMENTO:

A finalidade dos reagrupamentos é reduzir os intervalos mais ou menos importantes, que se criem entre os pilotos como consequência de atrasos ou abandonos. Na chegada aos reagrupamentos, os pilotos entregarão ao controlador seu Cartão de anotação e receberão instruções sobre seu novo horário de largada. Eles deverão, em seguida, conduzir imediatamente e diretamente sua moto ao parque fechado ou área determinada, e sua ordem de partida será a mesma da chegada. Por razões de segurança (tempestade, alagamentos ou outros casos), a organização pode determinar o deslocamento final desse setor interrompido em comboio, dentro do qual todos os pilotos deverão percorrer o trajeto total.

ART. 17 - PENALIZAÇÃO EM TEMPOS:

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

Para os seguintes casos, poderá, a critério do Júri de prova, ser utilizada a Penalidade Desportiva (PD) com valor fixo de 30 minutos, com possibilidade de multiplicação devido a gravidade do fato sob deliberação do Júri:

- Bloquear ou dificultar intencionalmente a passagem de outros concorrentes;
- Deslocar-se fora do percurso ou em sentido contrário da prova;
- Alterar a ficha de anotação (Cartão de Controle);
- Manobras desleais contra outro piloto;
- Chegar a um posto de controle pelo sentido contrário;



- Manobras exibicionistas ou que coloquem em risco desnecessário qualquer pessoa em qualquer ponto relacionado ao evento (Vias públicas, deslocamentos, especial, zonas de radar, Parque fechado, Parque de apoio, etc.).

Outras penalidades de tempo:

- Rebocar ou transportar o veículo gera penalidade de 03 (três) horas + Tempo máximo da Especial + deslocamentos + PD;
- Transporte e auxílio não autorizados dentro da especial: Tempo Máximo da Especial, mais deslocamentos + PD;
- Exceder o tempo máximo permitido para os deslocamentos gera penalização de um minuto por minuto ou fração de minuto excedido + PD;
- Exceder o tempo máximo da PE gera penalidade de Tempo Máximo + Forfait que corresponde ao tempo que exceder acima do estipulado x 2;
- Não apresentar seu veículo com motor funcionando em CH ou Largada de PE: penalidade de 01 (um) minuto por minuto de atraso;
- Perder o cartão de controle: penalidade de 5 minutos + PD;
- Perder ou chegar no final da especial sem o GPS oficial da prova: penalidade de 1 hora + PD;
- Não completar a especial: Penalidade tempo máximo, mais soma dos waypoints que deixou de passar , mais tempo dos controles de final de especial e chegada não cumpridos.

ART. 18 - PARQUE FECHADO:

Parque fechado é a área onde não se pode operar nenhuma manipulação nos veículos. Os veículos poderão estar em regime de parque fechado, quando constar no Regulamento Particular (interdição de proceder com reparação ou reabastecimento):

- Desde a entrada no parque de largada, de reagrupamento ou do fim de uma etapa e até a largada da mesma, se eles estiverem demarcados;
- Desde a entrada em uma zona de controle e até a saída da mesma;



- Desde a chegada ao fim do Rally Baja até a expiração dos prazos para a entrega das reclamações ou liberação por parte do comissário responsável.
- Toda infração ao regime do parque fechado acarretará na desclassificação da prova.
- Como exceção ao regime do parque fechado, mas sob a responsabilidade de um controlador, o Diretor de Prova ou o comissário técnico poderá dar permissão ao piloto, dentro dos parques fechados de partida, de reagrupamento ou do fim da etapa, de mudar ou consertar, por seus próprios meios um farol ou lanternas avariados. Estas intervenções deverão estar totalmente terminadas antes da hora de largada.

Após ter estacionado seu veículo no parque fechado, o piloto deverá deixar imediatamente o parque, que será desde então interditado a toda a entrada. Para sair de um parque fechado de partida, de reagrupamento ou de um fim da etapa, o piloto será autorizado a adentrar ao parque 10 minutos antes do seu horário de largada.

ART. 19 - VERIFICAÇÕES (VISTORIA TÉCNICA):

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

As verificações efetuadas antes da largada serão de ordem geral: controles das licenças, modelo da moto em conformidade com a sua classe de inscrição e conformidade dos elementos de segurança. Após a vistoria o veículo será marcado em partes específicas e poderá ser liberado ou encaminhado a um parque fechado, no qual ficará à disposição dos fiscais.

A largada será recusada ao concorrente cujo veículo não estiver em conformidade com as prescrições deste regulamento, do Regulamento Particular do evento e para os pilotos que



chegarem para a vistoria após o horário previsto, a menos que sejam autorizados pela Direção de Prova. A todo instante, no decurso do Rally Baja poderão ser efetuadas verificações complementares ao piloto e ao veículo. O piloto é responsável, a todo o momento da prova, pela manutenção da conformidade técnica de seu veículo e das marcas de identificação do mesmo.

Apesar de não obrigatória, uma verificação técnica completa e detalhada incluindo até a desmontagem do motor poderá ser exigida dos pilotos a critério do Júri, seja atuando por iniciativa própria, seja atendendo a uma reclamação ou protesto. Se um controle completo com desmontagem do motor tiver que ser efetuado e, as condições técnicas locais ao fim do Rally Baja não forem apropriadas, os veículos serão carregados a um local adequado. As desmontagens e controles se efetuarão na presença do comissário técnico da prova.

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

ART. 20 - RECLAMAÇÕES E APELO

Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova em até 30 min. após a chegada do último piloto de cada categoria. Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 15 minutos após a divulgação do resultado extraoficial. Não serão admitidos protesto ou recursos após a divulgação do resultado final e premiação.

Todos os protestos devem ser específicos por item e acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais). Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; no caso da



procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da Organização, 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 Tribunal de Justiça Desportiva da federação estadual, devidamente acompanhado das custas processuais de R\$ 500,00 (quinhentos reais) que não serão devolvidas em qualquer hipótese.

Conforme estatutos da CBM e Código Disciplinar da FIM para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar da CBM no prazo de 5 dias úteis e acompanhado do valor de 10 salários-mínimos. No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

ART. 21 - CLASSIFICAÇÃO:

A cronometragem e apuração estão sob a responsabilidade do Diretor de Prova. Somente pilotos que terminem o evento e passem por um mínimo de 50% da quilometragem do percurso da prova especial podem figurar nos resultados como classificados.

Os tempos cronometrados serão expressos em horas, minutos e segundos, somadas as penalizações (ocorridas no curso dos deslocamentos, zonas de radar e outras penalizações expressas em tempos) ou bônus. A classificação final será estabelecida através da soma dos pontos obtidos por volta, e o Piloto que obtiver o maior número de pontos será proclamado vencedor da classificação geral, o seguinte em segundo e assim sucessivamente. A classificação por classe será estabelecida da mesma forma. Em caso de empate, será proclamado vencedor aquele que realizou o melhor tempo da última PE (fora o Super Prime quando houver). Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos da penúltima e antepenúltima especial serão, portanto, levados em consideração. As classificações oficiais da prova deverão ser afixadas ao quadro oficial, no mais tardar 01 (uma) hora após a chegada da última moto.



ART. 22 - CRONOMETRAGEM:

A cronometragem dos pontos de largada e chegada deverão ser obrigatoriamente realizadas através de fotocélulas com interrupção de feixe infravermelho, conectadas a um coletor de dados eletrônico com precisão de centésimo de segundo para registro da passagem do competidor, gravando seu numeral e a hora do dia, de forma sequencial e com memória para no mínimo até 1000 registros. Um segundo conjunto operado em paralelo de forma manual é recomendado, como equipamento reserva em caso de falha do principal.

Para auditoria do trajeto realizado pelo competidor ao longo da etapa, é obrigatório o uso de 2 (dois) GPS do tipo Datalogger e/ou aplicativo de aparelho celular, com gravação de coordenadas, data e hora, a 1,0 pt/s (Um ponto por segundo) ou intervalo menor. Será permitido ao concorrente o uso de equipamento GPS e/ou celular de sua propriedade além do fornecido pela Organização da Prova, pois, apenas nos casos que não tenha suas passagens registradas no coletor de dados, a Organização da Prova poderá utilizar-se deste para o registro de suas passagens.

Não serão admitidos questionamentos do tempo obtido pela apuração oficial, nem será permitido ao competidor utilizar GPS ou Aplicativos de celular próprios para contestar o tempo divulgado, salvo em caso de comprovação de falha no registro pelos equipamentos técnicos da apuração oficial. Neste caso, exclusivamente, podem ser analisados pelo Júri o track log em formato GPX com gravação de um ponto por segundo disponibilizado pelo competidor relativo à sua etapa onde se deu a falha, e caso aprovado, adotado como resultado oficial.

O competidor é o único responsável pelo funcionamento e zelo do GPS Datalogger disponibilizado para auditoria a partir do momento da instalação em sua moto, até a devolução a Organização da Prova.



ART. 23 - COMBUSTIVEL:

Disponível no comércio brasileiro.

ART. 24 - CÓDIGO DISCIPLINAR:

Nos moldes do regulamento do Campeonato Brasileiro de Rally Baja CBM 2023.

ART. 25 - ALTERAÇÕES:

O presente regulamento não esgota o assunto podendo ser complementado ou retificado por meio de adendos homologados pela Comissão Organizadora. Os casos omissos, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente regulamento serão decididos pelo comissário técnico, pelo Diretor de Prova e pelo representante do Clube Organizador em conformidade com o Regulamento do Campeonato Brasileiro da CBM.

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

Boa Vista, 03 de março de 2023

COMISSÃO ORGANIZADORA DA COPA AMAZÔNIA DE RALLY BAJA