



VELOPIOCERÁ 2019 / RALLY BAJA REGULAMENTO

A FEDERAÇÃO de MOTOCICLISMO do PIAUÍ – FMP em conjunto com a FEDERAÇÃO de MOTOCICLISMO do CEARÁ – FMC, apresentam o presente regulamento, que entra em vigor na data de sua publicação e tem vigência até 31 de dezembro de 2019 sendo aplicado em toda e qualquer prova da modalidade Rally Baja nas provas do Velopiocerá.

ART.01 - Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela organização da Piocerá / Velopiocerá e pela FMP e /ou FMC junto aos seus filiados.

ART.02. DEFINIÇÃO

A Velopiocerá é uma Competição de Rally Baja disputada em 01 (uma) ou mais etapas, conforme calendário divulgado nos meios de comunicação oficial do evento:

<http://www.piocera.com.br/>

2.1 O Velopiocerá 2019 será disputado somente por pilotos individualmente, respeitadas suas categorias.

2.2 – O Velopiocerá poderá utilizar os nomes comerciais “Velocerapio” e/ou “Baja Piocera” e/ou “Baja Cerapio”. Todas as peças promocionais ou informativas onde esses nomes comerciais aparecerem, estarão se referindo ao Velopiocerá.

ART.03 - RALLY BAJA

O Rally Baja é uma prova esportiva de velocidade disputada em terrenos variados naturais e/ou modificados/adequados com o objetivo de colocar em mérito a resistência, o condicionamento físico, e a perícia dos pilotos, assim como a resistência das máquinas. Para chegar ao fim de cada etapa, o piloto deve seguir as indicações colocadas pela organização de prova sobre a rota feita através de placas sinalizadoras no decorrer do percurso. Poderá também ser utilizado bump (fita demarcatória) adicional ou qualquer outro meio indicativo para reforçar ou melhorar a percepção da sinalização e a visibilidade dos pontos de maior risco.

O terreno é composto na sua maior parte de paisagens naturais em trilhas rústicas, caminhos estreitos, e estradas vicinais, podendo ou não, serem modificados pelo organizador, tudo de acordo com o que se fizer necessário e conveniente dentro do possível, para um mínimo risco dentro destes. Além de eventuais vias públicas abertas, poderão estar presentes montanhas, ribanceiras, ladeiras íngremes, seções rochosas, dunas, rios, leitos secos de rios, trilhas de lama, vegetação natural, arbustos, gramas altas, florestas, estrada de asfalto, trilhas off road, etc.

Um Rally Baja é composto de trechos de deslocamento, trechos cronometrados chamados Provas Especiais (PEs) e Controles Horários (CHs). Sempre em conformidade com o Código Esportivo da Federação Internacional de Motociclismo (FIM); Regulamento CBM para o Rally Baja; Regulamento Particular da Prova.

ART.04 - ETAPAS E PROVAS DIÁRIAS:

Cada dia de competição (etapa) será composto por até 4 (quatro) provas conforme o regulamento particular divulgado previamente (site oficial e/ou Facebook oficial), e estas provas poderão ser divididas em um ou mais setores seletivos.

Caso alguma prova não venha a acontecer seja por qual motivo for, ou se não for homologada não constará na classificação final da etapa.

O número, tamanho das etapas e dos setores seletivos deverão ser adaptados às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova se desenrole durante o dia (com luz natural) para todos os concorrentes.

A organização das etapas poderá ou não fornecer planilha ou mapas de orientação, tracklogs e way points de GPS para os deslocamentos caso haja necessidade de complementar a sinalização.

ART.05 - CONDIÇÕES DE PROVA:

5.1 - As motos deverão ser específicas de Enduro e/ou Motocross e/ou Rally e deverão estar em condições seguras de uso (freios, suspensão, manetes, para-lamas, tanques de combustível, etc.).

5.2 - De acordo com as normas/regulamentos da CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo) e o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de menores de idade nas provas realizadas em circuito aberto. Para provas realizadas em circuito fechado, a participação de menores de idade nas provas só será aceita mediante termo de responsabilidade assinado pelos pais com firma reconhecida em cartório.

5.3 - O Diretor de Prova está encarregado da aplicação do regulamento durante o decorrer de cada prova, e poderá consultar o Júri, constituído por Comissários Esportivos caso haja necessidade.

Toda reclamação sobre a aplicação deste regulamento particular, adendos e demais atos da direção de prova e seus representantes, devem ser encaminhada por escrito ao júri da prova através do diretor de prova.

5.4 - Cada etapa só poderá ter início, com no mínimo uma ambulância no local do evento, e a organização deverá providenciar também bombeiros e veículos de resgate para atenderem aos eventuais acidentes, sem custo adicional para o concorrente.

5.5 - Toda etapa terá um “briefing” que tem valor de adendo oficial e a participação do piloto em todos os “briefings” da prova é obrigatória. O “briefing” será realizado em local e hora pré-definidos pela organização. A penalização pelo não comparecimento a este briefing poderá ser de uma multa no valor de 2 UP's, de acordo com o CDA.

Apesar do “briefing” se constituir num meio oficial de adendo, as instruções nele transmitidas jamais poderão ser conflitantes com este regulamento.

ART.06 - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA:

Devido a característica de risco inerente ao esporte Off-Road no qual voluntariamente os pilotos se habilitam a correr, a organização da prova e/ou a FPM e/ou a FMC e/ou a CBM, sob nenhuma hipótese será responsável ou poderá ser responsabilizada, pelo uso ou não, de equipamentos individuais de segurança ou por qualquer lesão decorrente da participação na prova que venha a acontecer ao piloto, ao seu veículo, ou equipamentos durante a realização da prova.

6.1 – Cabe ao organizador da prova e/ou a CBM e/ou a FMP E/OU FMC unicamente a organização, gerenciamento técnico, fiscalização, apuração, classificação e resultados, ficando claro e determinado que os pilotos são responsáveis pelos seus equipamentos individuais de segurança e deverão usar os equipamentos indicados à prática do Off-Road, sendo obrigatório no mínimo: Capacete, óculos, camisa manga longa, luvas, calça e botas. Sendo **ALTAMENTE RECOMENDADO** para motos e quadriciclos o uso de joelheiras, cotoveleiras, colete, cinta abdominal e protetor de pescoço.

Para a categoria UTV os equipamentos de segurança estão especificados no artigo 10.5.

ART.07 - PONTUAÇÃO PARA CADA ETAPA:

7.1 A cronometragem e apuração estão sob a responsabilidade do Diretor de Prova. Somente pilotos que efetivamente passem pelo controle de chegada de cada prova, tendo cumprido no mínimo de 70% dos controles de roteiro poderão figurar nos resultados como classificados.

7.1.1 MOTOS, QUADRICICLOS e UTVs: cada piloto ganhará pontos em cada uma das provas em que ele participar, os pontos serão obtidos de acordo com sua classificação em cada prova de acordo com a tabela abaixo:

Classif.	Pontos	Classif.	Pontos	Classif.	Pontos
1º	20	6º	10	11º	05
2º	17	7º	09	12º	04
3º	15	8º	08	13º	03
4º	13	9º	07	14º	02
5º	11	10º	06	15º	01

Ao final da etapa, formada por suas provas e/ou os setores seletivos, que, em sendo concluídas forem aproveitadas, o piloto que somar o maior número de pontos em sua categoria será declarado o campeão ou terá sua classificação computada conforme esta pontuação obtida.

7.2 Só poderão participar de cada etapa da competição, os pilotos que estiverem devidamente filiados e quites com a CBM no ano vigente - 2019.

ART.08 – CLASSIFICAÇÃO FINAL, DESCARTE E DESEMPATE:

8.1 Serão declarados Campeões do Velopiocera 2019, o piloto e o navegador que obtiverem o maior número de pontos, em suas respectivas categorias. Para determinação da pontuação final de cada concorrente, será adotado o critério de (N-2), ou seja, cada concorrente poderá descartar suas 02 (duas) piores pontuações ao longo das etapas validas da competição.

Parágrafo Único: Os competidores que não largarem em pelo menos 1 (uma) prova do última dia de competição (última etapa), não poderão utilizar estas etapas como descarte.

8.2 Na hipótese da realização de um número inferior a 09 (nove) etapas, será descartada apenas a pior pontuação da cada concorrente (N-1). No caso da realização de número menor ou igual a 06 (seis) etapas, serão somados todos os resultados para a classificação final. (não haverá o critério de N-1).

8.3 Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato, o primeiro critério de desempate será a eliminação dos descartes (N-i), permanecendo o empate o segundo critério de desempate será definido em favor do concorrente que houver obtido nas etapas, o maior número de vitórias, maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente. Caso ainda assim persistir o empate, o terceiro critério de desempate será: o concorrente que obtiver o melhor resultado na última prova em que, no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

8.4 Não será permitido a nenhum Piloto mudar de categoria ao longo da competição.

ART.9 - REGULAMENTO PARTICULAR:

Deverá ser divulgado até 15 (quinze) dias antes do evento, onde deverá constar o nome do Diretor de Prova, membros do júri, número de voltas e quilometragem de cada etapa, horário e local de largada e chegada do primeiro competidor, locais de abastecimento e outras informações julgadas de relevância.

ART.10 - CATEGORIAS:

O Velopiocerá Rally Baja 2019 será disputado em 7 categorias são elas:

10.1 - Categoria B1 - MOTOS IMPORTADAS: 2T ou 4T qualquer cilindrada

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

10.2 - Categoria B3 – MOTOS NACIONAIS

Motos: a partir de 125cc até 250cc (2 ou 4 tempos / somente Fabricadas no Brasil)

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

10.3 Quadriciclos - QDR

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

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

10.4 CATEGORIA UTVs

UTV - é um veículo de todo-o-terreno (off-road) com quatro rodas, uma em cada extremidade diagonal, consistido numa unidade integral completa com lugares para um ou dois tripulantes sentados, dirigido por um volante, produzidos por diversos fabricantes internacionais que utilizam motor de moto com caixa de velocidades automática. É tripulado por um piloto e opcional o co-piloto (navegador).

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

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

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

Características técnicas e itens de segurança obrigatórios da categoria UTV:

1. O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos no caso de capacetes de Motocross e/ou abertos e luvas. Recomendado o uso de indumentária (macacão) de material antichamas homologados para competição. Proibido o uso de camisetas de mangas curtas e proibido o uso de shorts ou bermudas.
2. Obrigatório o uso de redes laterais protetoras nas duas portas, travadas nas 4 faces.
3. Obrigatórios bancos em forma de concha homologados para competição.
4. Obrigatórias portas (alumínio ou plástico rígido) ou similar fechado desde que proteja a área das mesmas nas laterais do UTV.
5. Obrigatório a existência de cintos de segurança de no mínimo 4 (quatro) pontos fixos a estrutura do veículo e/ou 5 (pontos) recomendado.
6. A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento;
7. O UTV deverá estar munido de um corta cintos no seu interior.
8. Rádio VHF – frequências da organização e da prova fornecidas por cada organizador (pode ser rádio portátil).
9. Reforço na estrutura tubular do veículo, conforme anexo e homologado pelo departamento técnico da CNR- CBM que será detalhado e publicado em anexo;

10. Um espelho retrovisor no mínimo.
11. É recomendado nestes veículos ter instalado um dispositivo de corta-corrente (com sinalização adequada) capaz de fazer parar o motor do veículo em qualquer situação, quer pelo piloto no interior ou outras pessoas no exterior.
12. É recomendada a existência de no mínimo um extintor de 2,0kg ou mais no interior do veículo e de fácil acesso.
13. Cinta de Reboque com mosquetões.
14. Entende-se por original somente as peças dos modelos específicos, conforme Nota Fiscal de fábrica. Assim cada piloto deverá acompanhar com a Nota Fiscal para ter certeza que vieram no modelo específico.

15. REFORÇOS NA ESTRUTURA TUBULAR DOS UTVS.

- 15a É obrigatório o reforço na estrutura tubular dos veículos em competição, a fim de fortalecer a estrutura da gaiola original, visando maior segurança aos competidores em caso de acidente.
- 15b. **O material utilizado nos reforços estruturais deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (Aço 1020) sem costura trefilados, medida 38mm x 2,5mm. Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos conforme normas internacionais de fabricação (DIN 2391).**
- 15c. **Os pontos de fixação deverão ser através de braçadeiras o que nos dá uma maior resistência mecânica e praticidade de montagem, ou soldadas desde que aprovada pela vistoria técnica.**
- 15d. Os desenhos das estruturas devem seguir o especificado no Regulamento de Rally Cross Country 2018 da CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo.

10.4.1 - UTV Aspirado - Para veículos com até 111 HP de potência original de fábrica - Polaris ou CanAm de até 1.050cc;

Não é permitido adição de turbo;

Pneus livres;

Tamanho máximo de aro permitido 15”

Pastilha de freio livres;

Correia do CVT livre;

Barra de direção livre;

Barra de convergência livre;

Bitola máxima de eixo de 1780mm;

Filtro de ar livre;

Escamento livre;

Refrigeração: livre;

Programação de ECU e módulo livre;

Amortecedores: obrigatório ser o original do veículo, sendo permitida troca da mola, troca de óleo e revalvulamento;

Motor e CVT obrigatório original do veículo.

Obs: o item que não estiver especificado aqui como livre deverá ser o original do veículo.

10.5.2 - UTV Turbo - Para todos os UTVs turbos (superalimentados) somente com câmbio CVT.

Permitido o uso de câmbio sequencial para UTVs aspirados.

Chassis livre, permitido reforços.

Pontos de fixação de motor e suspensão livres.

Todos os UTVs independente da cilindrada que não se enquadrem nas outras categorias.

10.5.3 - UTV Turbo MASTER - Os mesmos itens técnicos da categoria UTV Turbo, mas permitido o uso de câmbio sequencial mesmo em veículos turbo.

Obrigatória para os pilotos com os melhores índices técnicos (desempenho e pontuação conquistada em provas corridas) da categoria UTV – PRÓ e/ou Turbo a partir das temporadas 2016 de quaisquer campeonatos regionais ou nacionais de UTVs e do Velopiocerá.

ART.11 - CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE EXPERIÊNCIA DO PILOTO:

Uma comissão técnica da organização da Velopiocerá Rally Baja em conjunto com a FPM e FCM classificará os pilotos conforme sua experiência e resultados em provas anteriores, promovidas por ela e/ou outras Federações e/ou a CBM, distribuindo-os em cada nova categoria.

Para o caso dos pilotos não conhecidos da comissão técnica, poderá ser consultado na internet e com outras Federações sobre o nível técnico daquele piloto, se mesmo assim não se puder definir a categoria a que pertence o piloto, o mesmo poderá se inscrever na categoria que lhes convier, porém se no desenrolar da prova o piloto inscrito em uma categoria mais baixa, obtiver os tempos nas especiais entre os 3 (três) primeiros da categoria acima, o mesmo poderá ser a critério da comissão julgadora, penalizado com 1 minuto em cada uma das provas na qual participou e/ou TRANSFERIDO para a categoria principal.

ART.12 - NAVEGADOR

O uso do navegador para a categoria UTVs será facultativo, e não haverá pontuação nem troféu a cada etapa, nem classificação geral no campeonato para navegadores.

ART.13 - CRONOMETRAGEM:

13.1 A apuração será feita através de equipamentos (data logger) de rastreamento por satélite (GPS), podendo também ser feita ou não por equipamento Fotocélula e/ou máquina coletora de tempo na chegada. Será utilizado também o sistema GPS para verificar eventuais cortes de caminho.

13.2 Será usado no mínimo 01 (um) equipamento de rastreamento via satélite (GPS), sendo recomendado o uso de 02 (dois) equipamentos por piloto. Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da prova e deverão ficar junto ao corpo do competidor dentro da pochete fornecida pela organização e/ou fixado na moto e/ou UTV.

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

As penalidades para cada Way Point não cumprido é de 3 (três) minutos para cada WPT faltante.

13.3 O competidor deverá assinar um termo de responsabilidade, no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s). Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc..) o mesmo deverá reembolsar o valor de **R\$400,00 (quatrocentos reais) por equipamento** ou o valor especificado no termo de responsabilidade, para a organização em até no máximo 5 (cinco) dias corridos.

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

13.5 Em cada etapa da prova, o coletor de dados deverá ser retirado e entregue sempre na secretaria ou em outro local especificado pela organização. Se o aparelho não for devolvido, no

local especificado pela organização, em até 15 (quinze) minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente será desclassificado, sem direito a reclamação. Será da responsabilidade do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido pela organização e ou empresa contratada para cronometragem do evento.

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

13.7 O equipamento de data logger (GPS) deverá atender as necessidades abaixo:

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

13.8 Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados em briefing e informados através de placas indicativas dentro do trajeto de cada prova. Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho implicará uma penalidade de 1 minuto pontos por pico atingido. Haverá uma tolerância de 10% na velocidade máxima estabelecida e dentro da faixa de tolerância não haverá penalidade.

13.9 Definição de pico de velocidade: Sempre que a velocidade exceder a velocidade máxima crescida de sua tolerância, em mais de 10 segundos seguidos é considerado um pico.

13.10 FALHA NOS COLETORES (GPS)

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

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

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

- I. Deverá ser entregue o GPS do competidor e/ou o arquivo do track em “pen drive USB” compatível com Windows XP ou superior no formato GTM compatível com Track Maker versão 13.0 ou superior, ou no padrão NMEA.
- II. Os dados devem OBRIGATORIAMENTE ter sido coletados de 1 em 1 segundo

13.10.4 Em caso de falha nos GPS, detectado pela organização do evento em uma das provas de uma etapa, será atribuído ao competidor a pontuação da mesma posição conquistada por ele na prova anterior e o tempo relativo será atribuído com menos 10 (dez) segundos. Caso o fato aconteça na primeira prova do dia será considerada a pontuação da mesma posição conquistada por ele na prova posterior e o tempo relativo com mais 10 (dez) segundos de acréscimo.

13.10.5 Em caso de falha nos GPS, em todas as provas de uma etapa, o piloto não terá classificação para efeito de premiação (troféu e pódio), entretanto pontuará para o Ranking com pontuação igual a média das etapas participadas e não descartadas em todo o campeonato 2018.

ART.14 - ORDEM DE LARGADA:

Será definida em cada categoria em função da classificação na etapa anterior do Velopiocerá juntamente com a classificação da competição vigente. Novos concorrentes e demais pilotos serão classificados pelo nível técnico.

Para a primeira prova da competição, caso não haja a realização de um prólogo, será usado o handicap (histórico e desempenho em provas corridas) de cada piloto dentro de sua categoria.

Pilotos que se inscreverem por último poderão largar no fim de sua categoria. O intervalo será de 30 (trinta) segundos a 2 (dois) minutos entre pilotos, outro valor poderá ser usado para os quadriciclos e/ou UTVs.

ART.15 – TERMINOLOGIA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CP = Controle de Passagem;

PCR = Postos de Controle de Roteiro

CHL = Controle de Horário de Largada;

IZVC = Início de Zona de Velocidade Controlada (Início Zona de Radar);

FZVC = Final de Zona de Velocidade Controlada (Fim Zona de Radar)

DESCCLASSIFICAÇÃO DA PROVA = Pena de exclusão decidida pelo Júri em caso de infração importante prevista ou não no Regulamento Desportivo.

FORFETE = penalidade equivalente ao tempo máximo da especial, determinado pela organização da prova, aplicada aos competidores que não cumprirem por meios próprios o trajeto de cada prova dentro do tempo máximo estipulado.

ART.16 - INSCRIÇÕES:

As inscrições devem ser feitas em local e/ou site pré-determinados pela organização da prova. O valor da inscrição e a quantidade de vagas serão anunciados no regulamento particular. O piloto que perder o prazo de inscrição largará nas vagas se ainda existirem, caso não haja mais vagas este não participará da prova.

ART.17. IDENTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA NOS VEÍCULOS

17.1 Os veículos deverão ostentar números de identificação, que serão fornecidos pela organização da prova e colocados nos locais determinados pelo regulamento particular da competição.

ART.18 - DEVERES DO PILOTO:

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

ART.19 - CIRCUITO:

O percurso deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para todos os tipos de veículos aceitos neste regulamento.

Em caso de força maior (chuvas, queda de barreiras e/ou pontes) ou atrasos ocasionados por acidentes, que obriguem a organização a alterar o trajeto de uma prova, a distância total deverá ter no mínimo 20 Km de especiais somando-se todas as provas válidas no dia, para validação da etapa.

ART.20 - RESPONSABILIDADE:

Ao assinarem a ficha de inscrição, os pilotos se comprometem a seguir o regulamento e se responsabilizam Civil e Criminalmente pelos seus atos, eximindo os organizadores, os promotores e patrocinadores da prova, a FMP e/ou FMC e/ou a CBM, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição.

OBS: Todos competidores da prova se comprometem a devolver os equipamentos de GPS utilizados na cronometragem em perfeitas condições de uso ou indenizar a organização com o valor dos equipamentos acrescidos de nota fiscal e frete em caso de avaria nos mesmos.

ART.21 - MEIO AMBIENTE:

Os pilotos se comprometem a preservar o meio ambiente não poluindo as trilhas, os organizadores serão obrigados a retirar todo o material de sinalização no dia após o evento.

ART.22 - PREMIAÇÕES:

Serão premiados com troféus pelo menos do 1º ao 3º lugares em cada categoria de motos, de Quadris e UTVs.

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

ART.23- REPAROS E MANUTENÇÕES:

- 1 - Fica proibido o apoio mecânico por não competidores dentro das provas especiais.
- 2 - Os reparos deverão ser feitos fora da trilha dos testes especiais, preferencialmente no Parque de Apoio da prova.
- 3 - O apoio mecânico será permitido somente no parque de apoio determinado pela organização de cada etapa. Qualquer tipo de intervenção em um veículo fora dessa área só poderá acontecer com anuência do diretor de prova e com o competidor fora da classificação na bateria em que esta intervenção ocorrer, sendo que no período enquanto este veículo estiver em manutenção, o mesmo não estará sendo considerado dentro da classificação da prova.
- 4 - Qualquer intervenção fora destas condições acarretará na desclassificação da equipe na prova/bateria em que o fato ocorrer.

ART.24 - VISTORIA:

O piloto não poderá trocar de veículo (chassi) no mesmo dia ou durante todo o decorrer da competição, podendo fazer a troca de suspensão, motor, peças, etc.

A qualquer momento durante a realização da uma prova, poderão ser efetuadas verificações complementares à moto, quadris ou UTV e ao piloto. O piloto é responsável durante toda a prova pela conformidade técnica do seu veículo.

IMPORTANTE: Não haverá controle de ruídos na prova de 2019, porém os veículos não poderão largar sem o escapamento.

ART.24 - PARQUE FECHADO:

- 1 - Toda prova poderá ou não ter uma área cercada destinada ao Parque Fechado.
- 2 - Na existência do Parque Fechado o Piloto é obrigado a deixar seu veículo dentro do parque, quando determinar a organização.
- 3 - No parque fica proibido, sem autorização da organização, qualquer reparo ou manutenção no veículo de competição, inclusive reabastecimento.
- 4 - O parque fechado inicia até 1 hora e 30 minutos e fecha 30 minutos antes do horário da largada do primeiro piloto.

ART.25 - BRIEFING:

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

ART.26 - PROVAS ESPECIAIS: (PROVA CONTRA O RELÓGIO)

- No início e no final das provas haverá uma placa indicando o local de largada e chegada,
- As especiais poderão ser divididas em duas ou mais, com placas de FIM e INICIO (reinício) da especial de modo a manter o trecho seguro para os competidores ou comunidades por onde passa a prova. Neste caso a relargada será automática a critério do piloto, inclusive poderá ultrapassar ou

ser ultrapassado durante o deslocamento entre um especial e outro, isto sem prejuízo do seu tempo cronometrado, tendo em vista que este deslocamento não conta tempo para a definição do resultado da etapa.

- As provas especiais podem ou não contar desde a primeira volta, devendo esta situação ser informada no Regulamento Particular da Prova.

ART.27 – LARGADA / ÁREA DE LARGADA:

O piloto se deslocará até o início da Especial, lá entregará seu cartão para anotações do Horário de largada pelo Fiscal (em caso de utilização deste), ou faz a largada por conta própria conforme ordem de largada disponível no local.

No início de cada especial se encontram os Fiscais de Largada, o piloto deve obedecer a fila pela ordem de largada estipulada pela direção de prova e/ou as instruções dos fiscais de largada que seguem a determinação da direção de prova. Antes do seu horário de largada, entregar o cartão de tempos ao fiscal de controle, quando houver.

ART.28 - CONTROLE DE LARGADA

Cada piloto é responsável por estar no local de largada 5 minutos antes do seu horário determinado pela organização, o fiscal de largada a critério da direção de prova poderá alterar a sequência de largada de um ou mais pilotos de modo a estabelecer uma sequência correta por nível de pilotagem.

Caso o piloto esteja impossibilitado de largar antes de se iniciar o seu tempo, o fiscal de largada só poderá reclassificar este para largar depois, com anuência do diretor de prova, neste caso sem prejuízo do seu tempo.

PARAGRAFO ÚNICO: Não será permitida a largada de pilotos atrasados, ou seja, o piloto que não estiver presente ao controle de largada em seu horário ideal (previamente divulgado), não poderá largar naquela prova/bateria, salvo anuência prévia do diretor de prova, concedendo previamente um novo horário ao competidor, considerando eventuais quebras ou necessidade de manutenção, as condições do piso, pneus e handicap (histórico de resultados) dos concorrentes.

ART.29 - PERCURSO / MARCAÇÃO:

- O percurso deverá ser marcado por placas com setas indicativas de direção - direita e esquerda, sinal de confirmação de percurso e sinal de caminho errado, sinal de perigo, bumps, e outros conforme Anexo1 deste regulamento.

- Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados bumps indicativos do caminho.

- Não será usado marcação por spray devendo o piloto ignorar marcação por spray em postes, coqueiros, pedras, etc.

- RADAR, em áreas urbanas, cidades e povoados onde a organização determinar, a velocidade máxima é de 40KM/H sendo penalizado o piloto que trafegar em velocidade maior que esta.

ART.30 - ÁREA DE CHEGADA

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

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

Para fins de cronometragem só se considera o tempo de chegada quando o conjunto piloto e motocicleta e/ou quadriciclo e/ou UTV ultrapassar a fotocélula e/ou linha de chegada, mesmo que seja empurrando seu veículo.

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

ART.31 - FORFETE:

O piloto que completar uma especial do percurso da prova terá o direito de “forfetar” as especiais não completadas, a ele será atribuído o tempo máximo de cada especial não completada, estipulado em 45 (quarenta e cinco) minutos, ou que constará no regulamento particular, caso não esteja pré-definido, será usado 2 (duas) vezes o MELHOR tempo da especial.

ART.32 - PENALIZAÇÕES:

O piloto sofrerá uma penalização em tempo por cada infração a seguir. As penalizações serão impostas pela observação dos comissários ou Diretor de prova e agentes das autoridades do Trânsito. Tal penalização deverá ser comunicada ao piloto no final da etapa.

60 segundos.... Por cada infração leve ou média de trânsito.

60 segundos.... Por obstruir ou tumultuar propositalmente os testes especiais na largada.

60 segundos.... Por cada Pico de velocidade alcançado em zonas de Radar.

60 segundos.... Por não estar presente à linha de largada quando o fiscal determinar.

03 minutos..... Por encurtar e/ou caminho cada vez que passar a mais de 30 (trinta) metros do roteiro definido através de WPT (waypoints).

32.1 - Caso um competidor perca mais de 5 way points em uma prova especial, ele não terá seu tempo validado e receberá apenas 1 ponto na classificação daquela prova especial.

ART.33 - ABANDONO:

Para controle da Direção de Prova, visando também à segurança, durante cada prova os abandonos devem ser reportados o mais rápido possível, diretamente pelo piloto ou seu assistente (apoio). A não observância dessa norma poderá penalizar o piloto pela Direção de Prova e pela FMP e/ou FMC, chegando até a sua desclassificação.

No caso de abandono da prova e/ou da competição, o piloto deve comunicar a Organização.

ART.34 - DESCLASSIFICAÇÃO:

São motivos para desclassificação, devendo haver reclamação por escrito de um concorrente ou de um comissário desportivo, o direito de defesa do competidor e julgamento pelo júri de prova:

1. Retirar ou danificar propositalmente sinalização da prova, Placas e Bumps.
2. Obstruir propositalmente a trilha de uma prova especial.
3. Ingerir bebida alcoólica antes (pela manhã) e durante o evento.
4. Transitar em alta velocidade nas cidades ou povoados.
5. Não respeitar a propriedade alheia (sítios, fazendas, etc.)
6. Colocar a vida de crianças, pedestres ou ciclistas em risco.
7. Nas provas especiais pilotar propositalmente em sentido contrário.

8. Cometer uma infração Grave ou Gravíssima de trânsito, comprovado por autoridades competentes.
9. Empinar ou outras exhibições em vias públicas.
10. Atitudes antidesportivas contra concorrentes (após julgamento).
11. Desrespeitar autoridade da prova (Diretor, Comissários, Membros do Júri).
12. Participar com motocicleta sem documentos que comprovem sua propriedade e/ou permissão do proprietário.

ART.35 - BONIFICAÇÕES:

O piloto que parar dentro de uma prova especial para socorrer concorrente vítima de acidente (comprovado pela direção de prova), após checado e comprovado as informações, terá seu tempo gasto neste atendimento excluído desta volta e poderá ainda ganhar um bônus de até 10 (dez) segundos.

Portanto após ter havido o resgate da vítima o piloto deverá voltar para a prova e seguir na mesma em ritmo de competição. Este fato deverá comprovado pelo Diretor de prova junto a outros pilotos. Esta bonificação será atribuída no máximo há 3 (três) pilotos que socorreram a vítima.

ART.36 - RESULTADO:

Ao término de cada prova (bateria) ou a critério da organização, cada piloto deverá descarregar seu GPS junto à organização e terá que aguardar seu resultado individual a fim de conferir e expor reclamações quanto à seus tempos caso houver.

Será divulgado o resultado parcial por categoria, devendo os pilotos que não concordarem com o tempo do concorrente entrar com o recurso no prazo máximo de 10 minutos após a divulgação da parcial de sua categoria, este recurso deverá ser por escrito e ser fundamentado em situações reais não em hipóteses.

O resultado Final sairá após aprovação do resultado parcial e julgamento dos recursos caso haja.

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

ART.37 - PROTESTOS:

- Os protestos contra pilotos, veículos e atitude anti-desportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregue ao Diretor de Prova, até 05 (cinco) minutos após o horário ideal de chegada do último competidor.
- Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor de cronometragem até 10 minutos após a divulgação do resultado parcial em questão.
- Todos os protestos devem ser individuais e ESPECIFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa no valor da inscrição da prova.
- Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; caso haja procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor do Organizador da Prova.
- Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.
- Conforme estatutos da FMP e/ou FMC e Código Disciplinar da CBM para recurso contra decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar da CBM no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 05 salários mínimos.



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

Teresina, 20 de julho de 2018.

COMISSÃO DE RALLY E BAJA – FMP / FMC

OBS: ESTE REGULAMENTO PODERÁ SOFRER ALTERAÇÃO MEDIANTE REUNIÃO DA DIRETORIA DA FMP E/OU FMC, PORTANTO A VERSÃO DO REGULAMENTO DEVERÁ SER VERIFICADA NO FINAL DA PÁGINA E COMPARADA COM A PUBLICADA NA INTERNET.

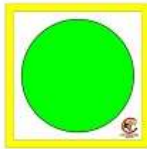
ANEXO 1

SINALIZAÇÃO DE PERCURSO RALLY BAJA EVENTOS SUSSUARANA RACING



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

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



**CONFIRMAÇÃO DE CAMINHO
CORRETO**

**INFORMAÇÃO DE CAMINHO
ERRADO**



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

**INDICAÇÃO DE TRECHO
SINUOSO**



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

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



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

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



**SINALIZAÇÃO DE PERCURSO
RALLY BAJA
EVENTOS SUSSUARANA RACING**



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



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



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



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



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



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



**3 CURECAS
PERIGO EXTREMO**



**2 CURECAS
CUIDADO**



**1 CURECA
ATENÇÃO**