REGULAMENTO RALLY / BAJA 2010

A Confederação Brasileira de Motociclismo é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional e, em consequência, elabora o presente regulamento.

ART. 01 – DEFINIÇÃO:
O Rally Baja é uma prova esportiva disputada em terrenos variados com o objetivo de colocar em mérito a velocidade e a resistência dos pilotos assim como a resistência das máquinas. A duração máxima é de 3 (três) dias de prova e o percurso máximo permitido é de 1500 km e o mínimo de 150km. A CBM examinará, a cada ano, os pedidos de inscrição para o calendário do Rally Baja, que deverão ser protocolados até 30 de novembro do ano precedente. Uma prova não poderá estar inscrita se um intervalo de 15 dias não existir entre ela e o final da prova que a precede ou segue.
A prova poderá ser dividida em etapas e as etapas em um ou mais setores seletivos. O número, tamanho das etapas e dos setores seletivos deverão ser adaptados às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova se desenrole de dia para todos os concorrentes. A distância máxima recomendada é de 700km por cada dia de prova. Para chegar ao fim de cada etapa, o piloto deve seguir as indicações sobre a rota feita através de placas sinalizadoras. Poderá ser utilizado bumping adicional para reforçar e melhorar a visibilidade da sinalização. A organização das etapas poderá fornecer planilha ou mapas de orientação, tracklogs e way points de GPS para os deslocamentos caso haja necessidade de complementar a sinalização.
Um Rally Baja é composto de trechos de deslocamento, trechos cronometrados chamados Provas Especiais (PEs) e Controles Horários (CHs).

ART. 02 – REGULAMENTAÇÃO:
O Rally Baja é disputado em conformidade com:
Código Esportivo da Federação Internacional de Motociclismo (FIM);
Regulamento CBM para o Rally Baja;
Regulamento Particular da Prova.
O Diretor de Prova (licenciado pela CBM/FIM) está encarregado da aplicação dos regulamentos durante o decorrer da prova, e poderá consultar o Júri, constituído por Comissários Desportivos caso haja necessidade.
Dentro das provas comportando mais de 100 pilotos, a presença de um Diretor de Prova adjunto, titular de uma licença CBM válida, é recomendável.
Toda reclamação sobre a aplicação dos citados regulamentos, adendos e demais atos da direção de prova e seus representantes devem ser encaminhados por escrito ao júri da prova através do Diretor de Prova conforme artigo 27 deste regulamento.
Todas as eventuais modificações e disposições suplementares serão feitas através de adendos, datados, numerados e assinados pela organização e pelo diretor de prova. Estes adendos farão parte integrante do regulamento e serão

afixados no quadro oficial do Rally. Eles serão também comunicados dentro dos prazos e o mais breve possível, diretamente às equipes.
A CBM poderá designar observadores e comissários desportivos para trabalharem junto com os organizadores.
Os oficiais que constituem os quadros desportivos e técnicos da manifestação deverão ser titulares de uma licença CBM/FIM, tendo participado de um seminário sobre Rally Baja, organizado pela CBM.
O alvará da CBM não poderá ser concedido ao organizador se o mesmo não tiver requisitado a inscrição da prova no calendário geral.
O organizador deverá enviar 15 dias antes do início, o itinerário detalhado da prova e os horários previstos.
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;
Numero de controles horários;
Descrição detalhada dos meios de segurança da prova;
Equipe médica e de resgate da prova, equipamentos e veículos para o resgate
Detalhes do seguro de responsabilidade civil contra terceiros, conforme legislação em vigor, o qual deverá estar regularizado oito dias antes da prova;
Informações sobre infra-estrutura de viagem;
Nomes dos membros do júri, comissários técnicos e médicos responsáveis.
O organizador deverá obter todas as autorizações de proprietários, prefeituras, governo e entidades que se façam necessárias ou que a legislação em vigor determinar.
O organizador deve assegurar que todos os cuidados de aspecto ambiental, por onde passe o evento estejam sendo respeitados de acordo com o código ambiental e exigências das autoridades locais.
O organizador deverá publicar a lista final de inscritos até dois dias antes da prova.

CAMPEONATO BRASILEIRO: O Campeonato Brasileiro será constituído de no mínimo quatro e no máximo oito provas.

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

01º lugar 25 pontos	11º lugar 10 pontos
02º lugar 22 pontos	12º lugar 09 pontos
03º lugar 20 pontos	13º lugar 08 pontos
04º lugar 18 pontos	14º lugar 07 pontos
05º lugar 16 pontos	15º lugar 06 pontos
06º lugar 15 pontos	16º lugar 05 pontos

07º lugar 14 pontos	17º lugar 04 pontos
08º lugar 13 pontos	18º lugar 03 pontos
09º lugar 12 pontos	19º lugar 02 pontos
10º lugar 11 pontos	demais classificados 01 ponto

Em provas com mais de 01 dia ou mais de 01 PE a classificação é determinada pela somatória dos tempos obtidos + devidas penalizações quando houver. O número de pontos obtidos em cada prova deverá ser multiplicado pelo peso da prova conforme quadro abaixo:

Baja com 1 dia de competição = peso 1
Baja com 2 a 3 dias de competição = peso 2 desde que a soma de kilometros de especial de cada dia seja superior a 100 km .

A pontuação da prova no campeonato será multiplicada pelo peso da prova , e poderá ser utilizada no descarte (N-1) da somatória final .

O resultado do campeonato corresponde ao somatório dos resultados de prova (pontos marcados), menos os pontos da pior classificação em 01 prova sem o fator de multiplicação (descarte). Este resultado independe da participação no evento em questão.
Serão declarados vencedores, os pilotos que obtiverem o maior número de pontos durante o campeonato, obedecendo a regra acima**,** dentro das respectivas categorias.
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.
Nas provas deverá estar presente um comissário técnico e dois comissários desportivos que deverão acompanhar toda a prova da melhor forma possível. Um dos comissários desportivos da CBM será o presidente do colégio de comissariado da prova, e o comissário técnico será responsável pelas vistorias técnicas nas motocicletas.
Além do custo da taxa de liberação da prova (Alvará Desportivo), serão de responsabilidade do organizador da prova os encargos de hospedagem, alimentação e o deslocamento dos comissários.

PERCURSO:
Os percursos das Provas Especiais deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito (proibido qualquer trecho em sentido contrário).
Define-se trecho de deslocamento (enlace ou transferência) os setores de ligação da prova fora das Provas Especiais.

Uma PE será considerada válida se for cumprido o percurso no mínimo até o primeiro posto de controle de passagem (CP). Este posto de controle de passagem deverá estar posicionado entre 20% e 30% da prova especial.
As PEs e as provas de classificação (Prólogos) deverão ser realizadas em roteiros fechados ao trânsito normal, devendo este fechamento ser providenciado com bastante antecedência junto aos órgãos de segurança pública. Os organizadores devem providenciar também médicos, ambulâncias, bombeiros e veículos de resgate para atenderem aos eventuais acidentes. Estes deverão estar posicionados em pontos estratégicos, e sem custo adicional para o concorrente. Na medida do possível é recomendável um helicóptero para resgate ou transporte da equipe médica ao ponto do acidente.
Os problemas com fechamento de estradas e impedimentos temporários podem determinar o atraso da prova antes ou após o seu inicio. Estes atrasos deverão ser cumpridos, retendo-se as cartelas dos concorrentes e aumentando-se o intervalo de tempo previsto aos concorrentes para sua largada no próximo setor.
O atraso de uma etapa incrementa automaticamente (com o tempo de atraso) os horários máximos dos CHs sucessivos do dia.

ART. 03 – 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 estágios do 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;
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;
CHP = Controle de Horário de Partida;
IZVC = Início de Zona de Velocidade Controlada (Início Zona de Radar);
FZVC = Final de Zona de Velocidade Controlada (Fim Zona de Radar)
DESCLASSIFICAÇÃO DA PROVA = Pena de exclusão decidida pelo Júri em caso de infração importante prevista ou não no Regulamento Desportivo.
SUPER PRIME = Prova em circuito fechado onde é permitida largada coletiva. Pode valer como PE ou apenas Promocional devendo estar definida no Regulamento Particular.

ART. 04 – CLASSES E CATEGORIAS:
O Rally Baja é aberto a motos apropriadas para o uso fora de estrada (trail, enduro, rally, cross). Estas motos devem estar adequadas a normas de segurança impostas pelo regulamento da CBM e pelos países dentro dos quais se desenrole a prova.

As motos serão classificadas como:
BAJA 1 – RALLY SUPER PRODUCTION-RSP
BAJA 2 – RALLY SPORT – RS.
BAJA 3 – RALLY PRODUCTION – RP
BAJA 4 – RALLY PRODUCTION LIGHT – RPL
BAJA 5 – RALLY BRASIL - RBR
BAJA 6 – QUADRIS EXTREME
BAJA 7 – QUADRIS 450cc

RALLY SUPER PRODUCTION - motocicletas e Protótipos com motorização a partir de 250cc até 1300cc com preparação livre.

RALLY SPORT - motocicletas com motorização 2T até 380cc ou motorização 4T até 700cc.

RALLY PRODUCTION – motocicletas de até 450cc 2 e 4 tempos, seguindo as normas FIM; e motocicletas off road produzidas no Brasil de até 700cc.

RALLY PRODUCTION LIGHT - motocicletas de até 250cc 4 tempos e até 220cc 2t.

RALLY BRASIL - motocicletas até 450 de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil com preparo livre.

QUADRIS EXTREME - ***quadriciclos*** com motorização de até 1300cc com preparação livre, tração 4x2 ou 4x4

QUADRIS 450cc - quadriciclos com motorização de até 450cc com preparação livre, tração 4X2 ou 4x4,

ART. 05 – PREPARAÇÃO DAS MOTOCICLETAS:

RALLY SUPER PRODUCTION:
250cc a 1300cc
A preparação de toda motocicleta é livre;
O piloto poderá vistoriar 01 (um) motor reserva, sendo que o mesmo pode ser trocado a qualquer momento da prova, podendo ainda o piloto retornar posteriormente o motor retirado, ou seja, ficar trocando os motores vistoriados e lacrados.
Será marcado apenas um chassi durante todo o Rally Baja, e existindo a confirmação da alteração da marca ou substituição do chassi, o piloto será desclassificado da prova. O número do chassi deve ser anotado pelos comissários durante a vistoria técnica.

RALLY SPORT:
2T até 380cc ou 4T até 700cc.
Segue as mesmas regras básicas de modificações que a Rally Production com exceção que na Rally Sport o piloto poderá vistoriar 01 (um) motor reserva, podendo o mesmo ser trocado a qualquer momento da prova, podendo ainda o piloto retornar posteriormente o motor retirado, ou seja, ficar trocando os motores vistoriados e lacrados.
A preparação é livre.

RALLY PRODUCTION LIGHT: até 250cc 4T e até 220cc 2T e
RALLY PRODUCTION: até 450cc 2T e 4T e Nacionais até 700cc
Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, pára-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador.
A motocicleta deve ser original de fabrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados:
pneus e rodas livres;
tanque de combustível e bancos livres;
somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços;
escapamento livre, inclusive curvas com limite de 102 db;
preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre;
transmissão secundaria livre;
mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma;
guidões com controles e cabos livres.
pedaleiras e controles de marcha e freio livres,

a troca da embreagem é permitida somente se autorizada pelo comissário técnico da prova e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada.
Apenas um motor poderá ser utilizado durante todo o Rally Baja, o qual será lacrado ou marcado durante a vistoria técnica pela organização. A substituição de peças internas do motor é permitida.
A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada.

RALLY BRASIL: até 450 2T e 4T Nacionais
Poderão participar exclusivamente motocicletas de fabricação nacional de até 450cc. As motos deverão ter no conjunto do motor, carburador e chassis de um mesmo modelo, original ao do 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.
Apenas um motor poderá ser utilizado durante todo o Rally Baja, o qual será lacrado ou marcado durante a vistoria técnica pela organização.

OBS: Os motores e chassis das motocicletas das categorias RALLY PRODUCTION LIGHT, RALLY PRODUCTION, RALLY SPORT E RALLY BRASIL serão lacrados e marcados na vistoria técnica. Caso haja rompimento do lacre ou alteração da marcação, o competidor estará automaticamente desclassificado da prova.

Na medição de cilindrada admite-se a tolerância máxima de 0,5mm no diâmetro devido à retificação de fabrica.
Qualquer dúvida quanto à classe a que deva pertencer um concorrente será avaliada e decidida pelo Júri da prova.
A mudança de classe durante a prova pode ser feita unicamente após autorização do Júri e o piloto será sempre penalizado em 30 minutos.

SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO
As motocicletas deverão estar equipadas com sistema de iluminação adequado durante todo o Rally Baja.
No inicio de cada etapa, nenhuma motocicleta poderá largar sem que os faróis estejam acesos.
Não será permitido provocar durante a prova nível de ruído superior aos limites especificados nos códigos de trânsito e nos regulamentos técnico da CBM (102 Db)

TANQUES DE GASOLINA
Será permitido o uso de tanque(s) auxiliar (es) na motocicleta desde que esteja(m) fixado(s) junto ao chassi, laterais, da moto, na região traseira da perna do piloto (é proibido tanque na frente da moto).
A capacidade máxima de combustível carregado dentro dos tanques não poderá exceder a 35 litros. A autonomia mínima recomendada é de 125km.

Se o fiscal de prova verificar a ocorrência de vazamentos nos tanques auxiliares, ele irá esvaziar o tanque e aplicar uma advertência, para que o piloto conserte ou cancele este tanque. Fica o piloto proibido de largar no dia seguinte caso ainda exista o problema.
O piloto é o único responsável por pane seca (falta de combustível) sendo a organização isenta de qualquer responsabilidade nestes casos.

ART. 06 – PILOTOS ADMITIDOS:
São admitidos a participar todos os pilotos, desde que em conformidade com as normas impostas pelo Código Nacional de Trânsito, e é de inteira responsabilidade dos pilotos o cumprimento das mesmas.
O piloto deve obrigatoriamente ser portador de uma licença esportiva emitida pela CBM e estar de acordo com as normas das entidades envolvidas na prova.
O piloto deverá apresentar na primeira prova em que for participar o atestado médico e termos de cessão de direitos de imagem obrigatórios. (modelos e condições encontrados no site www.cbm.esp.br)
O piloto é responsável por todas as atitudes de sua equipe, tanto em relação à organização da prova como para com terceiros.
Qualquer ação fraudulenta ou imprópria ao espírito esportivo da prova por parte de um concorrente será julgada pelo Júri da prova que decidirá a penalidade a ser imposta ao mesmo.
Será permitida a participação de pilotos estrangeiros de acordo com as normas das entidades dirigentes envolvidas na prova.
O piloto é obrigado a portar toda a documentação (CNH, Licença e Ficha de Anotação).
O participante deverá obrigatoriamente possuir seguro saúde com a mais ampla cobertura para acidentes pessoais, inclusive os advindos de atividades esportivas, sem restrições de qualquer natureza, sendo 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.
Durante todo o decorrer da prova o piloto será responsável por seus atos e por quaisquer conseqüências que deles possam advir, seja à sua pessoa ou a terceiros, isentando no boletim de inscrição as entidades e empresas envolvidas direta ou indiretamente no evento, de toda e qualquer responsabilidade sobre os mesmos atos.
Toda manobra desleal incorreta ou fraudulenta realizada pelo piloto, poderá ser julgada pelo júri que se pronunciará sobre eventuais penalidades incluindo até mesmo a desclassificação da prova.
A participação de pilotos estrangeiros está sujeita a apresentação dos documentos abaixo relacionados:
Visto de trabalho temporário ou permanente, conforme art. 41, item II do decreto 2.574, de 29/04/98.

Apólice de seguro esportivo, conforme código esportivo da Federação Internacional de Motociclismo (FIM).
Autorização de desimpedimento da federação de origem, válido para o ano vigente.
Contrato, registrado, de trabalho / prestação de serviço e / ou patrocínio de acordo com o artigo 354 da seção I, do capitulo II, do título III, da CLT. “Decreto Lei 5452 de 01/05/43”
Contrato de trabalho / prestação de serviço e / ou patrocínio, de 02 (dois) pilotos brasileiros, nas mesmas condições de proporcionalidades, de acordo com o artigo 354 da seção I, do capitulo II, do título III, da CLT. “Decreto Lei 5452 de 01/05/43”.
Licença de Filiação Nacional Válida para o ano e a Licença FIM no caso de uma prova internacional.
Os pilotos, durante toda a competição deverão manter elevado espírito esportivo.
É possível a participação de pilotos convidados em provas do campeonato mas NÃO MARCARÃO PONTOS nem terão direito a ajuda de custo ou premiação em dinheiro (no caso de eventos de caráter nacional). Esta participação é passível de proibição nas 2 ultimas provas do Campeonato , somente sendo permitida a participação com a expressa autorização ESCRITA da CBM

ART. 07 – RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES:
Os responsáveis pelas relações com os concorrentes devem estar identificados e presentes:
Nas verificações técnicas e administrativas;
Nas largadas e chegadas das etapas;
Nas neutralizações e reagrupamentos;
Nos pontos de abastecimento.

Compete aos responsáveis pelas relações com os concorrentes:
- informar os pilotos e agir constantemente em colaboração com eles;
- dar todas as informações e indicações relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
- evitar a transmissão ao Júri da Prova de questões que possam ser resolvidas através de explicações precisas. Esta função pode ser confiada a um diretor de prova adjunto.

ART. 08 – INSCRIÇÕES:
Todos os concorrentes que desejam participar de uma prova devem encaminhar à secretaria da prova uma ficha de inscrição preenchida corretamente e acompanhada do valor da inscrição dentro do prazo estabelecido no regulamento particular da mesma.
Até o momento das verificações, o concorrente poderá substituir livremente o veículo inscrito.

Durante a vistoria técnica, um veículo que não corresponda ao veículo inscrito poderá sob proposta dos comissários técnicos, ser remanejado a outra classe, desde que aprovado pelo Júri da prova.
O valor da inscrição deverá ser reembolsado nos casos de recusa da inscrição ou não realização da prova.
Ao assinar a ficha de inscrição da prova, o concorrente aceita submeter-se aos regulamentos aplicáveis à mesma.
Até mesmo no caso de desistência no último minuto, o piloto inscrito terá direito ao reembolso das taxas de inscrição pagas, de acordo com condições previstas no Regulamento Particular.

ART. 09 – IDENTIFICAÇÃO:
As placas com numerais de identificação devem ser brancas com numerais em preto.
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 o Rally Baja.
A ausência de uma ou mais placas em virtude de quebra por acidente ou outro motivo imprevisível deverá ser comunicada à organização para fins de substituição, sob risco de penalização ou impedimento de largar na próxima etapa.
Serão marcados os motores (no carter da caixa do motor). Um motor de reserva com caixa de câmbio também pode ser marcado durante os controles técnicos.
O chassi não poderá ser alterado nem substituído durante o desenrolar da prova. Ele poderá, no entanto, ser removido ou desmontado para revisão ou reparo.
A ausência ou falsificação de uma marca de identificação acarretará na desclassificação da prova.
Um bracelete permitirá identificar o piloto.

ART. 10 – ORDEM DE LARGADA:
Para a definição da ordem de largada, poderá existir um prólogo cujos resultados contarão ou não para a classificação do Rally Baja, devendo constar no Regulamento Particular.
A ordem de largada no prólogo, quando houver, será definida pela Direção de Prova.
A ordem de largada do dia (PE) seguirá o resultado do prólogo em ordem crescente de tempo obtido.
Para categoria Quadris, a largada da primeira especial acontecerá após a última moto inscrita na etapa do Campeonato Brasileiro em disputa, com intervalo mínimo de 5 minutos e máximo de 15 minutos a ser definido pela Direção de Prova. Para as demais etapas da prova, a largada segue a ordem de classificação geral da etapa anterior entre as motos e quadris.
A ordem de largada será confirmada e publicada em listagem oficial de largada autorizada pela Direção de Prova.

Caso a última PE seja feita em circuito fechado (ex: Super Prime) a ordem de largada poderá será ser definida a critério dos Organizadores juntamente com a Direção de Prova.
O Super Prime, quando houver, poderá ou não valer como Prova Especial e sua definição, obrigatoriedade e penalizações devem constar no Regulamento Particular.
Em caso de problemas de segurança identificados pela ordem de largada em questão, uma reunião será organizada entre o Presidente do Júri e o Diretor de Prova de modo a ajustar a ordem de largada. Em caso de opiniões divergentes, prevalecerá o voto do Presidente do Júri.
Apenas uma largada coletiva por evento será permitida.
Qualquer atraso na chegada à largada do prólogo ou de um estágio, será penalizada à razão de um minuto para cada minuto de atraso. Para um atraso acima de 30 minutos em relação à hora ideal de largada, o piloto incorrerá uma penalidade fixa de uma hora. Acima de uma hora de atraso com respeito a sua hora ideal de apresentação o piloto não será autorizado a largar. Exceto quando o atraso seja decorrente de auxilio a acidente , Para as secções com várias PEs a ordem de largada será baseada no horário de chegada na PE anterior. No caso de reagrupamento a ordem de largada será aquela da chegada ao CH no local.
Em Rallies envolvendo carros e motocicletas/quadriciclos, o tempo mínimo entre a largada da última motocicleta/quadriciclo e a largada do primeiro carro deve ser no mínimo de 30 minutos
Quando não existir um prólogo, a ordem de largada será definida pela classificação geral do campeonato ou no caso da primeira etapa da temporada pela classificação geral do campeonato do ano anterior.
Na largada de cada etapa, os 10 primeiros pilotos partirão obrigatoriamente um por um com intervalo de 2 minutos em 2 minutos. Após isto, os pilotos seguintes largarão com intervalo de 1 minuto. O benefício do intervalo de 2 minutos permanece com o piloto durante todas as secções do dia.
Outros tipos de largada poderão ser utilizadas desde que aprovados pelo Júri da Prova.
Quando ocorrer a chegada com atraso do piloto para a largada da especial, o mesmo deve se apresentar normalmente no CH e aguardar sua autorização pelo Fiscal de Largada.

ART. 11 – CIRCULAÇÃO:
O briefing é obrigatório para todos os concorrentes. Informações de última hora passadas durante um briefing terão valor de adendo.
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 PEs.

Os pilotos deverão seguir o percurso oficial sinalizado, caso contrário receberão uma penalidade de tempo, podendo chegar à desclassificação.
Todo Deslocamento ou PEs 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 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)
Quando ocorrerem zonas de radar (ZVC), as mesmas deverão ser claramente explicadas no briefing e sinalizadas através de placas de Início e Fim.
Cada prova deverá definir no regulamento particular, seu método de controle de velocidade (radar) que poderá ser via GPS conforme regras da FIM, ou com postos de entrada e saída de radar.
• **Regras da FIM:**
Os controles de velocidade poderão ser efetuados através de um aparelho de medição de velocidade ou do GPS.
A velocidade máxima permitida para local será divulgada através de adendo e no briefing e não poderá ser ultrapassada, com uma tolerância de até 10% acima.
Cada registro de excesso de velocidade acarretará as seguintes penalizações:
• 1ª infração: 30s. por km/h de excesso.
• 2ª infração: 2 min. Por km/h de excesso.
• 3ª infração: desclassificação.
As penalidades serão acumuladas:
• Em uma mesma zona
• Em uma mesma etapa
• Em total da prova
A verificação dos dados dos GPS oficiais será vistoriada pelo Diretor de Prova ou presidente do Júri, e executados por técnicos do sistema de GPS adotado.

• **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 seu tempo serão acrescentados três (03) segundos em seu tempo final da especial. Ex: se o piloto fez a especial em 02:17: 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 00:03:00 (três minutos), e o piloto fez em 00:02:55 (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 02:17:50 (duas horas, dezessete minutos e cinquenta segundos).
Poderá ser determinado um limite (pico) na velocidade a ser cumprida na zona de radar, onde o piloto que exceder ao limite será penalizado no seu tempo acumulado, conforme regulamento particular da prova.

ART. 12 – ASSISTÊNCIA:
É proibida assistência dentro das Especiais, inclusive ZVCs e dentro das Zonas de Controle**.**
São permitidos livremente os reparos e reabastecimentos nos setores de deslocamento, exceto em casos expressamente proibidos por uma disposição do regulamento.
Os veículos de apoio devem ter um kit de identificação fornecido pelos organizadores e seus ocupantes em função de apoio devem estar cadastrados na secretaria de Prova.
Toda ajuda aérea ou terrestre de um veículo não inscrito como assistência dentro da prova entre a largada e a chegada de uma etapa está proibida sob pena de desclassificação do piloto socorrido, exceto em caso de acidente grave.
Não é permitido aos veículos de apoio operar ou trafegar no percurso das especiais uma hora antes da passagem do primeiro competidor e até a liberação do trecho pela Organização.

REABASTECIMENTO: o reabastecimento das motos durante as PEs só poderá ser feito pelo 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. O funcionamento de cada Posto de Reabastecimento deve estar explicado no Regulamento Particular

Qualquer violação notificada por um fiscal de prova, implicará em uma penalidade de tempo para os pilotos que tenham sido beneficiados pelo apoio.
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.

IMPORTANTE*:* é permitido, durante o percurso da prova, o reboque e a ajuda apenas entre os pilotos que ainda estiverem competindo.

ART. 13 – SEGURANÇA:
Ao se inscrever, o piloto obtém um seguro garantindo a responsabilidade civil do mesmo em relação a terceiros válido durante o desenrolar desportivo do evento.

ABANDONO / ACIDENTE
Para controle da Direção de Prova, visando também à segurança, durante o Rally Baja 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 CBM.
No caso de abandono da prova, o piloto além de comunicar a Organização, deverá tirar o jaleco, quando houver, e os adesivos numerados e devolvê-los.
Em caso de acidente, o piloto deve obrigatoriamente parar e prestar socorro ao acidentado, se constatada a gravidade do acidente, o piloto deve permanecer no local até a chegada do atendimento médico, e solicitar ao próximo competidor que avise a um fiscal, médico ou qualquer membro da organização da ocorrência do acidente. Caso contrário, (acidente sem gravidade, onde o piloto não corra risco), o piloto deverá seguir a prova e, somente avisar a um membro da organização sobre o ocorrido.

IMPORTANTE: a comunicação de qualquer acidente deve ser rápida, clara e objetiva. Quanto melhores forem as informações, melhor será a condição de atendimento ao piloto.
A omissão de atendimento ao participante acidentado implicará na desclassificação imediata do piloto omisso.
O piloto que estiver envolvido na prestação de auxílio ao acidentado, nas condições descritas acima, sob confirmação do setor médico ou de resgate, terá seu tempo restabelecido pelo Júri de Prova que observará os critérios possíveis conforme situações abaixo descritas:
- no caso de existir apenas uma Especial no dia: toma-se sua colocação do dia anterior na classificação geral e esta classificação corresponderá a sua nova posição referente ao dia do acidente:
- no caso de existir mais de uma Especial no dia: 1) toma-se sua colocação na especial anterior ou posterior, que tenha percorrido normalmente e se utiliza na classificação geral, passando a ser essa classificação a sua nova posição na especial em que prestou socorro;
- no caso de haver apenas uma Especial na prova o Júri poderá recorrer às cronometragens parciais físicas ou por GPS para encontrar o tempo mais justo e coerente a ser creditado.

Para isto será levado em consideração a media de tempo do 1º piloto anterior a esta posição e o 1º piloto posterior a ele.
A organização fará o resgate terrestre e aéreo (quando possível) do ponto do acidente até o hospital mais próximo, a partir daí, o piloto passará a ser medicado ou transferido pelo seu próprio seguro hospitalar.
Em casos do uso do carro resgate, o mesmo só transportará o veículo quebrado até a cidade mais próxima e a partir daí o piloto deverá agir por seus próprios meios.

ART. 14 – PUBLICIDADE:
É permitido aos pilotos colocar livremente toda publicidade sobre suas motos, contanto que:
- seja autorizado através dos regulamentos da CBM e da legislação dos países atravessados;
- não sejam contrários (conflitantes) aos bons hábitos e costumes;
- não avance, passando sobre os locais reservados às placas numerais.

As regras concernentes à aplicação da publicidade obrigatória pelos organizadores deverão estar conformes a regulamentação CBM e a legislação dos países atravessados.
Nos espaços reservados para a organização, os pilotos são obrigados a colocar a publicidade dos patrocinadores da prova em suas motocicletas.

ART. 15 – FICHA DE ANOTAÇÃO:
Na largada de cada etapa o concorrente receberá um **Cartão de Controle** onde encontrará os tempos parciais para percorrer cada setor de deslocamento e os tempos máximos de cada Prova Especial. Este cartão deverá ser apresentado à organização sempre que solicitado, e nele serão anotadas as informações sobre os diversos controles realizados na etapa. Ao final da etapa a ficha será recolhida pela organização da prova.
Apenas os controladores podem fazer anotações na ficha de anotação e toda anotação marcada ou retificada deverá conter a assinatura do controlador. O piloto é o único responsável por sua Ficha de Anotação.
Todas as informações anotadas na Ficha de Anotação, 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 em desclassificação do evento, a serem controlados na passagem de todos os pontos mencionados no Cartão de Controle, na ordem em que estejam listados.
A falta de marca de 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 um estágio para outro.
A perda de um Cartão de Controle resultará em uma penalidade de **05 minutos** , somadas as possíveis penalizações existentes na prova.

Ao apresentar seu Cartão no posto de controle o piloto deverá estar próximo a sua motocicleta sob pena de desclassificação.

ART. 16 – ZONAS DE CONTROLE:
Todos os controles sejam eles horários, de passagem, de largada e chegada das Especiais, serão indicados com painéis padronizados de acordo com artigo 21.
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 ítem implica em desclassificação.

ART. 17 – 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 inicio 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.
Quando um controle horário é seguido de uma largada de uma Especial, os dois postos serão combinados dentro de uma única zona de controle, cujos painéis serão dispostos de acordo com o artigo 21.
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 minimo 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 inicio 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. 18 – CONTROLE DE PASSAGEM:

A organização da Prova poderá determinar tantos Postos de Controle de Roteiro quantos achar necessário para a certificação do cumprimento do trajeto estabelecido. Tais PCR poderão ser físicos, com anotações no Cartão de Controle dos Pilotos, ou virtuais (way points pré determinados) computados por GPS oficial.
A falta de uma marcação de passagem em PCR físico no Cartão de Controle do concorrente acarretará em penalização de tempo da seguinte forma:
Especial até 50Km – 00:30 minutos por marca faltante;
Especial até 100Km – 01:00 hora por marca faltante;
Especial acima de 100Km – 02:00 horas por marca faltante.

As mesmas penalidades se aplicam a cada Way Point não cumprido.

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. 19 – LARGADA E CHEGADA DAS PROVAS ESPECIAIS:
Na largada das Especiais, quando a moto estiver parada em frente do controle de largada, o controlador do posto escreverá sobre a ficha de anotação do piloto, a hora real da largada do concorrente (hora e minutos). Depois ele anunciará os 30 segundos, 15 segundos, os cinco últimos segundos e dará o sinal de partida que deverá ser seguido da partida da moto.
Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, o piloto será penalizado em 2 minutos.
A largada de uma especial na hora indicada sobre a ficha de anotação, não poderá ser atrasada, pelo controlador exceto em caso de força maior.
Uma largada efetuada antes que o controlador dê o sinal, o piloto será penalizado em um minuto.
Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelo Júri, especialmente em caso de reincidência.
A chegada das especiais será lançada, e os painéis estarão dispostos conforme o artigo 21.
Uma parada voluntária entre o painel vermelho de advertência e o painel de STOP está proibida sob pena de desclassificação da prova. A cronometragem se fará sobre uma linha de chegada mediante aparelhos de cronometragem. Estes aparelhos deverão ser duplos, preferencialmente eletrônicos e registradores.
A uma distância de 150 a 300 metros após a chegada o piloto deverá parar em um Controle 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 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. 20 – REAGRUPAMENTO:
A finalidade dos reagrupamentos é reduzir os intervalos mais ou menos importantes, que se criem entre os pilotos como conseqüência 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. 21 – SINALIZAÇÃO DOS CONTROLES:

ART. 22 – PENALIZAÇÃO EM TEMPOS:

Essa penalização foi criada a fim de substituir a aplicação de desclassificação da prova. A penalização em tempos pode ser atribuída para a ultrapassagem dos tempos máximos autorizados ou não respeitar certos artigos esportivos. Seu valor e seu modo de atribuição poderão estar complementados dentro do Regulamento Particular.
A penalidade de tempo será aplicada nos seguintes casos:
- Queima de Largada = largada realizada antes do sinal do fiscal terá uma penalidade de 01 (um) minuto. Esta penalidade não exclui sanções mais sérias, que podem ser aplicadas pelo Júri de Comissários Desportivos, principalmente no caso de infrações reincidentes

- Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, o piloto será penalizado em 02 (dois) minutos
- Bloquear ou dificultar intencionalmente a passagem de outros concorrentes
- Deslocar-se fora do percurso ou em sentido contrário da prova
- Alterar a ficha de anotação (Cartão de Controle)
- Ao piloto que não respeitar o regulamento oficial
- Manobras desleais contra outro piloto;
- Rebocar ou transportar o veículo gera penalidade de 03 (três) horas
- Transporte e auxilio não autorizado na especial = Forfait + penalização em tempo conforme Regulamento Particular.
- Chegar a um posto de controle pelo sentido contrário
- Deixar de passar por um PCR físico ou virtual:
- Exceder o tempo máximo permitido para os deslocamentos
- Exceder o tempo máximo da PE gera penalidade de Tempo Máximo mais Forfait que corresponde a:

30 minutos para PE com até 50km
60 minutos para PE com até 100km
120 minutos para PE com mais de 100km

- Não apresentar sua moto com motor funcionando em CH ou Largada de PE penaliza em 01 (um) minuto por minuto de atraso.

ART. 23 – PARQUE FECHADO:

Parque fechado é a área onde não se pode operar nenhuma manipulação nas motocicletas. As motos 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 sua moto 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. 24 – VERIFICAÇÕES (VISTORIA TÉCNICA):

Todos os participantes devem apresentar suas motocicletas para vistoria técnica no horário previsto no Programa de Prova. Os pilotos devem usar capacetes homologados durante todo o Rally Baja.

As verificações efetuadas antes da largada serão de ordem geral: controles das licenças, modelo da moto em conformidade com a sua classe de inscrição e conformidade dos elementos de segurança.

Após a vistoria a motocicleta será marcada em partes específicas e poderá ser liberada ou encaminhada a um parque fechado, no qual ficará à disposição dos fiscais.

A largada será recusada ao concorrente cuja toda moto não estiver em conformidade com as prescrições dos regulamentos da CBM, do Regulamento Particular do evento e para os pilotos que chegarem para a vistoria após o horário previsto, a menos que sejam autorizados pela Direção de Prova.

A todo instante, no decurso do Rally Baja poderão ser efetuadas verificações complementares ao piloto e à moto. O piloto é responsável, a todo o momento da prova, pela manutenção da conformidade técnica de sua moto e das marcas de identificação da mesma.

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, as motocicletas serão carregadas 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 da sua motocicleta 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. 25 – COBERTURA MÉDICA:

A organização deverá providenciar a presença de no mínimo duas viaturas com médico e socorristas com comunicação permanente com a Direção de Prova ou um PC da organização.

Cada viatura médica deverá estar dotada de material para pronto atendimento e pelo menos uma delas deverá conter equipo 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. 26 – EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL:

• Todo o piloto deve portar capacete adequado, homologado e válido, óculos ou viseira de proteção, luvas, botas e roupas adequadas à prática do esporte, protetor de tórax e costas (COLETE).

ART. 27 – RECLAMAÇÕES E APELO

Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antiesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 min. após a chegada do último piloto de cada categoria.

Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 30 min. após a divulgação do resultado final.

Todos os protestos devem ser específicos por ítem 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 CBM, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe da moto reclamada.

Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.

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 no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.

No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

ART. 28 – CLASSIFICAÇÃO:

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

Somente pilotos que terminem o evento e passem por um mínimo de 50% dos controles de roteiro podem figurar nos resultados como classificados.

A partir do segundo dia do evento, pilotos que não tenham completado os 50% dos controles podem ser desqualificados. O piloto que não tiver mais a possibilidade de atingir o 50% dos controles do evento deve largar após os que ainda estão na prova.

Os tempos cronometrados serão expressos em horas, minutos e segundos. A classificação final será estabelecida através da adição dos tempos realizados dentro das especiais e das penalizações (ocorridos no curso dos deslocamentos, ZVCs e outras penalizações expressas em tempos).

Piloto que obtiver o tempo total mais baixo 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 Especiais, serão, portanto, levados em consideração.

As classificações oficiais da prova deverão ser afixadas ao quadro oficial, no mais tardar 01 (uma) hora após a chegada da última moto.

O prazo de reclamação será de 30 (trinta) minutos**,** a partir do momento de publicação da classificação geral oficial do Rally Baja.

ART. 29 – CRONOMETRAGEM:
Será realizado por um aparelho eletrônico de precisão, registrador de tempos, comandados mecanicamente, sincronizados com os tempos reais, registrando os tempos em 1/5 ou 1/10 de segundos ou menos.

ART. 30 – COMBUSTIVEL:
Disponível no comércio brasileiro.

ART. 31 – CÓDIGO DISCIPLINAR:
Das Infrações contra pessoas
Das Ofensas Físicas:
- Praticar vias de fato contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo:
PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.
- Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado ao motociclismo:
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) anos e eliminação na reincidência.
- Contra Diretor de Prova ou auxiliar em função:
PENA: suspensão de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias; na reincidência, de trezentos e sessenta (360) a setecentos e vinte (720) dias, até eliminação.
Para os efeitos do disposto no inciso III, o Diretor de Prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.
As vias de fato, quando praticadas por Diretor de Prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de noventa (90) a trezentos e sessenta (360) dias de suspensão.

Das Ofensas Morais:
- Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo:
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 e grave:
PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.
Parágrafo único – Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena será de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias.
- Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva:

PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.
- Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra Diretor de Prova, em razão de suas atribuições:
PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias.
- Ofender moralmente diretor de prova ou auxiliar em função:
PENA: suspensão de dois (2) a cinco (5) eventos, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores.
Parágrafo único – Para os efeitos deste artigo, aplica-se o disposto no artigo 2.
A ação disciplinar relativamente às infrações previstas nos artigos 4 a 7 deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado pela imprensa, rádio ou televisão.

Das Infrações relativas à Competição
Das Infrações dos Atletas:
- Proceder de forma desleal ou inconvenientemente durante a competição:
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos e multa.
- Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da Direção de Prova:
PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos e multa.
- Desrespeitar, por gestos ou palavras, o diretor de prova ou seus auxiliares:
PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos ou multa.
- Praticar ato violento:
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos ou multa.
Parágrafo único – Se do fato gerador resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois (2) a seis (6) eventos.
- Praticar ato de hostilidade contra o adversário:
PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos ou multa.
- Praticar vias de fato contra companheiro de equipe ou componente de equipe adversária:
PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.
Parágrafo único – Se da infração resultar lesão corporal grave, a pena será de suspensão de trinta (30) a noventa (90) dias.
- Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento:
PENA: suspensão de cento e vinte (120) a trezentos e sessenta (360) dias.
- Participar de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento:
PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.
- Assumir atitude contrária à disciplina ou à moral desportiva, em relação a componente de sua representação, representação adversária ou de espectador:
PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos e multa.
- Dar ou transmitir instruções a atletas dentro da pista ou nas linhas limítrofes, durante o evento; assumir em praças de desportos, atitude inconveniente ou contrária à disciplina ou à moral desportiva:

PENA: multa a ser definida pelo Júri de Prova ou suspensão de vinte (20) a sessenta (60) dias.

ART. 32 – MULTAS:
As multas terão o valor inicial de R$ 500,00 (quinhentos reais) para primeira aplicação e em caso de reincidência o valor será o dobro da última multa aplicada.
ART. 33 - Casos Omissos
Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo comissário da CBM (quando necessário) ou pelo Diretor de Prova.

ART. 33 – ALTERAÇÕES:
O presente regulamento não esgota o assunto podendo ser complementado ou retificado por meio de adendos homologados pela CBM.

Listagem de motocicletas autorizadas a participar da categoria Rally Brasil:

Honda:

- Tornado 250
- CRF 230
- XR 200
- XL 125 / 250 / 350
- Sahara 350
- Bros 125 / 150
- Falcon NX 400
- XRE 300

Yamaha:
- XTZ 125
- Lander 250
- DT 180 / 200
- XT 225 / 600
- TDM 225
- TTR 125
- TTR 230
- XTZ 250 / 660

Agrale:
- SXT 17.5 / 27.5
- Dakar 30.0

Sundown

- STX 200
Traxx
Dafra

Novos lançamentos nacionais poderão ser incluídos durante o campeonato de 2010 .

Janeiro 2010 ,

Comissão Nacional de Rally – CBM

Decio Fantozzi
Diretor

Adilson Kilca
Comissário