

CIRCUITO PAULISTA DE RALLY BAJA 2021

REGULAMENTO GERAL

ART. 01 - ORGANIZAÇÃO

A APEA - Associação Pró Esporte e Aventura/Rallymakers é a entidade idealizadora e realizadora das competições e eventos desportivos no Circuito Paulista de Rally Baja (CPRB). Assim sendo este campeonato e regulamento é de propriedade da mesma. Poderão ser utilizados os nomes comerciais: Circuito Paulista de Rally Cup, Circuito Paulista de Baja Cup, Rallymakers Cup, Rallymakers Baja Cup, Rally Cup Paulista.

ART. 02 - HOMOLOGAÇÃO

Este regulamento foi homologado pela CNR - CBM (Comissão Nacional de Rally da Confederação Brasileira de Motociclismo) e entrará em vigor a partir da data de sua publicação. Poderão ser publicados adendos no sentido de aperfeiçoar o desenvolvimento do CPRB.

ART. 03 - RALLY CUP – Definição CBM

O Rally Cup é uma competição 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. Para chegar ao fim de cada prova, o piloto deve seguir as indicações sobre a rota feita através de placas sinalizadoras. Poderá ser utilizado bumping (fitas) adicional para reforçar e melhorar a visibilidade da sinalização.

O terreno é composto de caminhos e trilhas de terra, podendo ou não serem modificados pelo organizador. Eventualmente poderá haver algum trecho asfaltado dentro do setor seletivo da prova (Especial ou SS).

Os setores seletivos deverão ser adaptados às dificuldades do traçado, de tal forma que a prova se desenrole de dia para todos os concorrentes. Cada uma das provas diárias terá distância sugerida entre 20 (vinte) e 35 (trinta e cinco) quilômetros.

Cada etapa é dividida em 3 (três) provas, que contam pontos separadamente. A prova é no estilo Cup, com baterias em circuito fechado num mesmo percurso. Cada competidor conquistará pontos de acordo com sua classificação em cada uma das provas realizadas.

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

Ao final de cada etapa, os competidores que somarem o maior número de pontos nas provas realizadas e válidas serão declarados campeões em suas respectivas categorias.

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

Uma prova de Rally Cup é composta de trechos de deslocamento, trechos cronometrados chamados Especiais (SSs) e Controles Horários (CHs).

O Circuito Paulista de Rally Baja será disputado por pilotos individualmente, dentro de suas categorias e também pela classificação geral da classe a que pertencer o veículo.

Qualquer etapa do CPRB poderá ser disputada concomitantemente com outro campeonato desta modalidade. Nestes casos cada uma de suas provas valerá por ambos os campeonatos conforme especificado em Regulamento Particular da etapa.

ART.04 - PARTICIPANTES ACEITOS NO CAMPEONATO

4.1 - Para participar no CPRB o competidor poderá usar motos específicas de Enduro/Rally, quadriciclos e UTVs. Eventualmente poderão ser admitido carros de rally a critério da organização da etapa. Todos os veículos deverão estar dentro das normas de segurança regulamentares para o esporte.

4.2 - O piloto deve ter 18 anos completos estar devidamente habilitado para a condução de veículos (possuir CNH), quando da data da realização da referida etapa em que for participar, assumindo total responsabilidade por seus atos, civil e criminalmente, bem como as consequências de seus atos a terceiros e às autoridades e entidades legalmente constituídas.

4.3 - Pilotos menores de idade, devidamente autorizado pelos pais e com documento reconhecido em cartório ou juiz, conforme modelo oficial, poderão participar da categoria UTV Start. Este piloto deverá sempre estar acompanhado de um navegador habilitado, que deverá pilotar o UTV em trajetos de deslocamento e ligações em vias públicas e/ou locais definidos pelo organizador ou direção de prova.

4.4 - O piloto e o navegador (quando houver), deverão obrigatoriamente serem licenciados para o ano corrente por alguma FEDERAÇÃO ESTADUAL filiada a CBM ou a entidade ligada a FIM para o ano corrente. Um co-piloto poderá ser admitido eventualmente para uma volta a título de incentivo ao esporte com uma autorização especial formalizada na secretaria de prova e admitida pela Direção de Prova.

4.5 - O piloto deverá apresentar na primeira etapa em que for participar o atestado médico que comprove a sua aptidão para a prática de esporte de alto rendimento e o termo de cessão de uso de imagem conforme modelos encontrados no site oficial do evento. É de responsabilidade do PILOTO e/ou EQUIPES o seguro de acidentes pessoais e um plano de saúde que lhes garanta o atendimento médico na área de ocorrência da competição.

4.6 - O participante é aconselhado a possuir seguro saúde com a mais ampla cobertura para acidentes pessoais, inclusive os advindos de atividades esportivas, sem restrições de qualquer natureza, e ideal que tal seguro possua 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.

4.7 - A participação de pilotos estrangeiros pontuando no Campeonato está sujeita à autorização por parte da CNR-CBM.

4.7.1 - É possível a participação de pilotos estrangeiros como convidados em etapas do campeonato, porém não marcarão pontos.

Parágrafo Único: Na classe UTVs, será permitido o uso do mesmo veículo por dois pilotos distintos, desde que atendidas as seguintes condições:

- Comunicação formal prévia à organização, assim que os competidores efetivarem sua inscrição naquela etapa;
- Cada piloto inscrito pagará uma inscrição no valor integral, independente do uso de veículo compartilhado;
- No caso de quebra mecânica ou acidente que impossibilite algum ou os dois pilotos que usam o veículo compartilhado de prosseguir na competição, NÃO será devolvido o valor da taxa de inscrição, mesmo que esta quebra ocorra na primeira prova do dia e o segundo piloto não consiga correr nenhuma das provas programadas para a etapa.

- Qualquer ação fraudulenta ou imprópria ao espírito esportivo da competição por parte de um concorrente será submetida ao Júri da etapa que decidirá a penalidade a ser imposta ao mesmo.
As penalidades poderão ser desportivas (em tempo), multas (em espécie) e chegando até a desclassificação do evento.

ART. 05 - INSCRIÇÕES

O número de inscritos poderá ser limitado a critério da organização. As inscrições devem ser feitas conforme indicação do Regulamento Particular, nos prazos estabelecidos, obedecendo sempre ao presente regulamento. O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM no exercício do corrente ano para a participação no CPRB.

Os pilotos que estiverem filiados à Federação Paulista de Motociclismo automaticamente estarão pontuando também no Campeonato Paulista de Rally Cup.

Todos os concorrentes que desejam participar de uma etapa 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 vistorias técnicas, 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 de prova.

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

Ao assinar a ficha de inscrição da etapa, o concorrente aceita submeter-se aos regulamentos aplicáveis à mesma.

No caso de desistência até 7 dias antes do evento o piloto inscrito terá direito ao reembolso integral das taxas de inscrição pagas, a partir daí até a véspera da prova terá direito a 50% de reembolso. A desistência no dia do evento ou o não comparecimento não dará direito a qualquer tipo de reembolso. As inscrições não utilizadas poderão ser transferidas como créditos para a próxima etapa (quando houver) se comunicada formalmente à secretaria de prova até 48 horas antes da realização da etapa em questão.

ART. 06 - REGULAMENTAÇÃO

O Circuito Paulista de Rally Baja é disputado em conformidade com:

- Regulamento Geral CPRB;
- Regulamento CBM para Rally Cup;
- Regulamento Particular da Etapa.
- Adendos oficiais numerados.

O Diretor de Prova está encarregado da aplicação dos regulamentos durante o decorrer da etapa, e poderá consultar o Júri, constituído por Comissários, Diretor de Cronometragem e Diretor Técnico caso haja necessidade.

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 de prova através do Diretor de Prova conforme artigo 32 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.

Circuito Paulista de Rally Baja será composto inicialmente por 6 (seis) etapas, sendo válido se realizadas no mínimo 3 (três).

ART. 07 – PERCURSO

Os percursos das Provas Especiais (SS) deverão ser sempre em um mesmo sentido de trânsito (proibido qualquer trecho em sentido contrário).

Uma SS será considerada válida se for cumprido o percurso com no mínimo 30% da extensão prevista. Para pontuação na prova o concorrente deverá ter cumprido no mínimo 50% do percurso válido.

Uma etapa será considerada válida para o Campeonato se forem validadas no mínimo duas Especiais.

Em caso de quebra ou acidente a organização será responsável pelo resgate do competidor. O resgate do veículo ficará por conta da equipe de apoio do piloto em questão que só poderá adentrar para a remoção após a autorização expressa da Direção de Prova.

ART. 8 – PONTUAÇÃO

8.1 - Do Campeonato:

Todo piloto que largar em uma Prova especial (SS) marca 01 ponto não descartável.

Somente pilotos que efetivamente passem pelo controle de 50% de cada SS marcarão pontos conforme tabela abaixo. Os pontos serão acumulados para efeito da classificação da etapa e do CPRB.

Aos pilotos classificados em cada SS, serão atribuídos os pontos de acordo com o seu posicionamento nas classificações em suas categorias:

01º lugar - 25 pontos

08º lugar - 13 pontos

15º lugar - 06 pontos

02º lugar - 22 pontos

09º lugar - 12 pontos

16º lugar - 05 pontos

03º lugar - 20 pontos	10º lugar - 11 pontos	17º lugar - 04 pontos
04º lugar - 18 pontos	11º lugar - 10 pontos	18º lugar - 03 pontos
05º lugar - 16 pontos	12º lugar - 09 pontos	19º lugar - 02 pontos
06º lugar - 15 pontos	13º lugar - 08 pontos	20º lugar - 01 pontos
07º lugar - 14 pontos	14º lugar - 07 pontos	

Ao final do CPRB serão descartados os piores resultados conforme tabela:
até 10 SSs válidas descarta 00
até 12 SSs válidas descarta 01
até 15 SSs válidas descarta 02
acima de 15 SSs válidas descarta 03

Serão declarados campeões da temporada em cada uma das categorias em disputa, os pilotos que obtiverem o maior número de pontos no campeonato, obedecendo as regras acima.

Na hipótese de empate na classificação ao final do campeonato será definido a favor do piloto que houver obtido o maior número de vitórias nas SSs, independente dos descartes, maior número de segundos lugares, maior número de terceiros lugares e assim sucessivamente. Caso ainda persistir o empate valerá o melhor resultado na última etapa em que no mínimo um dos envolvidos tenha participado.

8.2 - Da etapa

Para efeito de classificação e premiação na etapa será feita a somatória dos pontos obtidos conforme a classificação em cada prova Especial (SS).

8.3 - Das Provas especiais (SS)

Para efeito de classificação na SS será feita a somatória do tempo gasto para percorrer a Especial mais as penalizações e bonificações (quando houver). Uma Especial não completada receberá o Tempo Máximo previsto para ela. Caso o competidor não tenha atingido 50% do percurso será não receberá classificação e consequente pontuação nessa prova Especial (NC).

Caso haja empate entre um ou mais pilotos na classificação da etapa, o primeiro critério de desempate será pelo maior número de vitórias nas provas especiais da etapa. Se persistir o empate, o maior número de segundos lugares, terceiros e outras posições subsequentes. Caso permaneça o empate, o desempate se dará pela melhor classificação na última prova especial realizada no dia, independente ou não da participação de todos os pilotos envolvidos no empate.

ART.9 - 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 etapa sob nenhuma hipótese será responsável ou poderá ser responsabilizada, pelo uso ou não, de equipamentos individuais de segurança ou por qualquer lesão decorrente da participação nas provas que venham a acontecer ao piloto, ao seu veículo, ou equipamentos durante a realização das etapas.

Cabe ao realizador da etapa unicamente a organização, gerenciamento técnico, apuração, classificação e resultado, ficando claro e determinado que os pilotos são responsáveis pelos seus equipamentos individuais de segurança e deverão utilizá-los adequadamente em todo o transcorrer do evento.

Para classe moto:

Será de uso obrigatório: capacete, óculos, camisa manga longa, luvas, colete de proteção torácica, calça e botas adequadas. É ALTAMENTE RECOMENDADO o uso de joelheiras, cotoveleiras, cinta abdominal e protetor de pescoço. É proibido o uso de camisetas de mangas curtas, shorts ou bermudas. Proibido também a fixação de objetos ao capacete como câmeras e suportes.

As motos deverão ter protetor de pinhão, terminação de manetes com bolas protetoras, farol e number plates frontal e laterais. Proibido tanque de combustível adicional instalado à frente do piloto.

Para classe UTV:

1. O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos no caso de capacetes abertos, luvas e macacão de material antichamas homologados para competição.
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, ou 5 pontos recomendado, fixos a estrutura do veículo.
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. É recomendado a instalação de Rádio VHF – com as frequências da prova fornecidas por cada organizador (pode ser rádio portátil HT);
9. Reforço na estrutura tubular do veículo, conforme regulamentação da CNR-CBM;
10. Um espelho retrovisor no mínimo.
11. 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. Uma lanterna visível, fixada na parte superior traseira do veículo para que possa ser mais visível em situação de poeira e escuro.
13. Um protetor de chapa metálica deve ser colocado atrás das rodas dianteiras , para proteger o piloto (chapão);
14. Um local apropriado para a colocação dos adesivos com os numerais fornecidos pela organização, sendo 2 nas laterais traseiras do veículo, um a cada lado, acima das rodas traseiras, e um frontal no canto direito;
15. Um extintor de 2,0kg ou mais no interior do veículo e de fácil acesso.
16. Cinta de Reboque com mosquetões.

ART.10 - CATEGORIAS

MOTOS

10.1 - Categoria RCM1 - MOTOS 2T ou 4T a partir de 251cc

Motocicletas e Protótipos com motorização a partir de 251cc até 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 etapa, podendo ainda o piloto retornar posteriormente o motor retirado, ou seja, ficar trocando os motores vistoriados e lacrados.

Será marcado apenas um chassi durante cada etapa, e existindo a confirmação da alteração da marca ou substituição do chassi, o piloto será desclassificado daquela etapa. O número do chassi deve ser anotado pelos comissários durante a vistoria técnica. Escapamento deve respeitar o limite máximo de 115db.

10.2 - Categoria RCM2 - MOTOS 2T ou 4T até 250cc

Motocicletas importadas, com motorização 2T ou 4T até 250cc e motocicletas off road produzidas no Brasil de até 700cc. Preparação livre, segue o mesmo padrão da RC1.

A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada.

10.3 - Categoria RCM3 / Brasil

Motocicletas de trail e enduro, de até 300cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre.

Poderão participar exclusivamente motocicletas de fabricação nacional de até 300cc. As motos deverão ter o conjunto do motor, carburador ou injeção 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.

Os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 115 db; intercâmbio e preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; desde que nacional; transmissão secundária livre; mudança interna da caixa de ar para adaptação de filtro de espuma; guidões com controles e cabos livres. pedaleiras e controles de marcha e freio.

10.4 - Categoria RCM4 – Over 40

Essa categoria será constituída pelos pilotos com no mínimo 40 anos de idade completos na data do evento, com motocicletas de fabricação nacional ou importadas, com qualquer motorização e preparação livre.

10.5 - Categoria RCM5 – Over 50

Essa categoria será constituída pelos pilotos com no mínimo 50 anos de idade completos na data do evento, com motocicletas de fabricação nacional ou importadas, com qualquer motorização e preparação livre.

10.6 – Quadriciclos - RCQ

• Quadriciclos com qualquer motorização com preparação livre, com tração 4x2 ou 4x4. • Preparação: Livre para motor, carburação e suspensão, inclusive pode ter motor reserva que poderá ser substituído durante a etapa.

UTVs

10.7 - RC UTV 1

Categoria destinada a pilotos e veículos pró, com resultados expressivos em competições motociclísticas e automobilísticas e de alto nível de competitividade e performance, avaliados pela Comissão Nacional de Rally, e veículos com preparação que não se enquadram nas categorias anteriores.

Motor: Original do veículo até 1050cc

Turbo e Intercooler: Originais do veículo, permitido adição de carga no turbo

Transmissão: Original do Modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias.

Diferenciais: Preparação livre

Sistema de Refrigeração: Preparação livre

Refrigeração CVT: Preparação livre, tampa Obrigatória.

Chassis: Base original do Modelo, Reforços permitidos

Braços de Suspensão dianteiros e traseiros: Preparação livre

Amortecedores e Molas Preparação livre

Pontos de Fixação Motor e Suspensão: Preparação livre

Bitola Máxima: 2000mm

Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Preparação livre

Caixa de Direção: Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas.

Freios: Preparação livre

Cubos de Roda: Preparação livre

Escapamento: Preparação livre

Filtro de Ar: livre

Filtro de óleo do Motor: livre

Eletrônica: Preparação livre

Rodas: Livres Até aro 15

Obs.: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro

10.8 - RC UTV 2

A Quem se Destina: Pilotos com UTVs originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro e preparação Livre.

Características Técnicas iguais à RC UTV 1

10.9 - RC UTV 3

A Quem se Destina: UTVs originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro

Motor: Original do veículo até 1050cc

Turbo e Intercooler: Originais do veículo, não permitido adição de carga no turbo

Transmissão: Original do Modelo

Diferenciais: Original do Modelo

Sistema de Refrigeração: Preparação livre

Refrigeração CVT: Preparação livre, tampa Obrigatória.

Chassis: Base original do Modelo, Reforços permitidos

Braços de Suspensão dianteiros e traseiros: Originais permitindo reforço estrutural nos mesmos.

Amortecedores e Molas Originais do Modelo- Preparação Interna Livre.

Pontos de Fixação Motor e Suspensão: Originais do Modelo

Bitola Máxima: 2000mm

Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Originais do Modelo

Caixa de Direção: Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas.

Freios: Originais do Modelo

Cubos de Roda: Originais do Modelo

Escapamento: Livre preparação

Filtro de Ar: Original do Modelo

Filtro de óleo do Motor: Original do Modelo

Eletrônica: Livre preparação

Rodas: Livres Até aro 15

Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro

O campeão deverá trocar de categoria no ano seguinte.

10.10 - RC UTV 4 (PRODUCTION)

A Quem se Destina: Categoria de acesso a modalidade e para UTVs ORIGINAIS

Motor: Original do veículo.

Turbo e Intercooler: Originais do veículo, não permitido adição de carga no turbo

Transmissão: Original do Modelo

Diferenciais: Original do Modelo

Sistema de Refrigeração: Original do Modelo

Refrigeração CVT: Original do Modelo

Chassis: Base original do Modelo, Reforços não permitidos

Braços de Suspensão dianteiros e traseiros: Originais permitindo reforço estrutural nos mesmos.

Amortecedores e Molas Originais do Modelo- Preparação Interna Livre.

Pontos de Fixação Motor e Suspensão: Originais do Modelo

Bitola Máxima: 2000mm

Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Originais do Modelo

Caixa de Direção: Original do Modelo

Freios: Originais do Modelo

Cubos de Roda: Originais do Modelo

Escapamento: Originais do Modelo

Filtro de Ar: Original do Modelo

Filtro de óleo do Motor: Original do Modelo

Eletrônica: Livre preparação

Rodas: Livres Até aro 15

Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro

O campeão deverá trocar de categoria no ano seguinte.

10.11 - RC UTV 5 (ASPIRADO)

A Quem se Destina: Pilotos com veículos UTV aspirados.

Motor: Originais de Fábrica até 1050cc
Turbo e Intercooler: Não permitido
Transmissão: Original do Modelo
Diferenciais: Preparação livre
Sistema de Refrigeração: Preparação livre
Refrigeração CVT: Preparação livre
Chassis: Base original do Modelo, Reforços permitidos
Braços de Suspensão dianteiros e traseiros: Livres preparação Largura Máxima 1780mm
Amortecedores e Molas Livre preparação
Pontos de Fixação Motor e Suspensão: Originais do Modelo
Bitola Máxima: 1780mm
Barras Estabilizadoras, Barras de Direção Terminais de Direção: Livre preparação
Caixa de Direção: Direção Elétrica só para os modelos equipados originalmente de fábrica com as mesmas.
Freios: Preparação livre
Cubos de Roda: Preparação livre
Escapamento: Preparação livre
Filtro de Ar: Preparação livre
Filtro de óleo do Motor: Original do Modelo
Eletrônica: Livre preparação
Rodas: Livres Até aro 15
Obs: Todos os itens aceitos somente de modelos de UTV comercializados no mercado Brasileiro

10.12 - RC UTV O45 (OVER 45)

A quem se destina: pilotos com idade de 45 anos ou mais, completos até a data da prova, com qualquer tipo de veículo desde que descrito nas categorias acima referidas.

Especificações técnicas da categoria igual a RALLY UTV 2.

10.13 - RC UTV ST (START)

A quem se destina: pilotos menores de idade, acima de 12 anos de idade e devidamente autorizado pelos pais e reconhecido em cartório ou juiz, conforme modelo oficial .

A Categoria percorrerá um trajeto definido pela direção de prova e organizador do evento, e terá regras específicas para cada etapa.

Deverá sempre estar acompanhado de um navegador habilitado , que deverá pilotar o UTV em trajetos de deslocamento e ligações, definidas pelo organizador e ou direção de prova.

Especificações técnicas da categoria igual a RC UTV 3.

10.14 - RC UTV EX (Experimental)

Poderão acontecer em caráter experimental provas envolvendo UTVs de fabricação artesanal, com preparação livre, desde que obedeça aos itens de segurança obrigatórios conforme este regulamento. Ordem de largada ficará a critério da Direção de Prova.

Cilindrada máxima 1399cc, com motor e caixa provenientes de motocicletas, desde que comprovado sua procedência perante documentação legal.

Quando a cilindrada for superior a 1050cc, o veículo deve ser de tração 4x2.

Os itens de segurança devem ser os mesmos das categorias acima.

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

Uma comissão técnica da organização do CPRB e/ou da CNR-CBM classificará os pilotos conforme sua experiência e resultados em provas e/ou campeonatos anteriores, promovidas por ela e/ou outras Federações e/ou Ligas, distribuindo-os em cada 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 lhe convier.

Se no desenrolar da primeira etapa em que participar, houver alguma discrepância evidente na alocação do piloto em determinada categoria a Direção de Prova poderá levar o caso ao júri para eventual correção de categoria.

ART.12 - NAVEGADOR/CO-PILOTO

A participação do co-piloto/navegador na categoria RC UTV S (Start) é obrigatória. Este deverá ser portador de uma licença CBM válida para o ano corrente, ter mais de 18 anos e possuir CNH.

Nas demais categorias a participação é opcional.

ART. 13 - REFORÇOS NA ESTRUTURA TUBULAR DOS UTVS

1. 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.
2. O material utilizado nos reforços estruturais deve ser no mínimo com tubos de aço carbono (aço 1020), medida 38mm x 2,5mm. Esse aço é utilizado como matéria-prima em vários segmentos de mercado e em diversas aplicações que exijam precisão dimensional e resistência mecânica. Esses tubos são produzidos conforme normas internacionais de fabricação (DIN 2391).
3. 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.
4. Os reforços devem seguir as especificações exigidas no Regulamento CBM para Rally Baja do ano corrente.

ART. 14 - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS - UTVs:

CILINDRADAS

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

SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO

- Os veículos deverão estar equipados com sistema de iluminação adequado durante todo o Rally.
- Não será permitido provocar nível de ruído superior aos limites especificados

nos códigos de trânsito e nos regulamentos técnicos da CBM (115 Db).

TANQUES DE COMBUSTÍVEL

- Nas motocicletas será permitido o uso de tanque auxiliar desde que esteja fixado junto ao chassi ou laterais da moto atrás da perna do piloto (é proibido tanque na frente da moto).
- Os tanques dos UTVs, quando modificados ou não originais, devem ter declaração de homologação do fabricante e ou declaração de responsabilidade do piloto ou chefe de equipe por sua manufatura e quaisquer consequências decorrentes da modificação da peça.
- Um fiscal de prova poderá a qualquer tempo impedir a continuidade de um competidor caso verifique a ocorrência de vazamentos nos tanques.
- O piloto é o único responsável por pane seca (falta de combustível) sendo a organização isenta de qualquer responsabilidade nestes casos.

ART.15 – CRONOMETRAGEM:

A cronometragem das Especiais será feita através fotocélulas, GPS data logger ou outro dispositivo disponível.

Os GPS data logger serão disponibilizados pela organização e será de responsabilidade do competidor o uso e devolução do mesmo.

O sistema GPS também será utilizado para verificar eventuais cortes de caminho e velocidades máximas em zonas de radar.

Obs: A Organização da Etapa poderá determinar tantos Postos de Controle de Roteiro (PCR) quantos achar necessário para a certificação do cumprimento do trajeto estabelecido. Tais PCR serão virtuais (way points pré-determinados).

Em cada etapa do campeonato, o GPS deverá ser retirado e entregue na secretaria ou em outro local especificado pela organização.

O aparelho deverá ser devolvido no local especificado em até 15 (quinze) minutos além do horário ideal do final da última prova (de cada competidor), sob pena de desclassificação, sem direito a reclamação.

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.

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

Será de responsabilidade do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor de R\$400 (quatrocentos reais) por aparelho não devolvido.

ART. 16 - ZONAS DE VELOCIDADE CONTROLADA (RADAR) E VELOCIDADE MÁXIMA

Poderão haver zonas de velocidade controlada (Radar) em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados em briefing e informados através de placas indicativas de Início e Fim dentro do trajeto de cada prova. A apuração será feita pelo GPS da prova.

A velocidade máxima permitida para cada ZVC será divulgada através de informativo oficial e no briefing e não poderá ser ultrapassada.

Para o controle das penalizações fica estabelecido que será utilizado como base “picos” de velocidade com duração de 3 segundos consecutivos.

Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho implicará uma penalidade de 1 minuto por pico atingido. Haverá uma tolerância de 3km/h na velocidade máxima estabelecida e dentro da faixa de tolerância não haverá penalidade.

As penalidades serão acumuladas:

- Em uma mesma zona
- Em uma mesma prova
- Em total da etapa

A velocidade máxima permitida na prova para os UTVs será de 130km/h para a categoria RC UTV S (Start) e 140km/h, para as demais categorias.

O sistema de rastreamento – GPS oficial da prova, fará verificação dos itinerários e igualmente o controle da velocidade instantânea, onde registrará um pulso a cada 1 segundo apurando a velocidade real do veículo.

Um pico de excesso de velocidade máxima é considerado quando o piloto exceder a velocidade máxima autorizada, a cada 3 pulsos gravado no GPS.

A cada pico acima da velocidade o piloto receberá uma penalidade de tempo conforme o percentual acima da velocidade máxima permitida.

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

Quando a zona de radar tiver um tempo mínimo para ser cumprido cada segundo a menos será multiplicado por 3 em forma de penalização de tempo.

ART.17 - ORDEM DE LARGADA:

Será definida pela Direção de Prova considerando classificação no campeonato, handicap de cada competidor e ordem de inscrição.

Pilotos que se inscreverem por último poderão largar no fim de sua categoria.

A Direção de Prova pode alterar a qualquer momento a ordem de largada de algum competidor sob seus próprios critérios.

Os intervalos e a sequência serão definidos conforme a característica de cada prova e o número de inscritos.

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 todas as legislações pertinentes. Qualquer infração poderá ser penalizada desportivamente sem isenção de outras sanções legais.

ART.19 – RESPONSABILIDADE:

Ao se inscreverem no CPRB os pilotos se comprometem a seguir o regulamento e se responsabilizam Civil e Criminalmente pelos seus atos, eximindo a APEA/Rallymakers, CBM, FPM, os organizadores, os promotores e patrocinadores da etapa, 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.

ART.20 - MEIO AMBIENTE

Os pilotos se comprometem a preservar o meio ambiente adotando todas as precauções e condutas legais e éticas pertinentes à correta utilização dos espaços naturais públicos e privados.

Todo resíduo deverá ser corretamente descartado, com atenção especial à lubrificantes, combustíveis, filtros e respectivas embalagens.

Todo abastecimento deverá ser realizado sobre tapetes que impeçam qualquer contato do combustível com o solo. Os veículos deverão estar desligados com os competidores fora dos mesmos.

Cada equipe é responsável pelo lixo gerado e caso seja detectado uma conduta inadequada por concorrente ou membro da equipe poderá ser aplicada multa e penalidade desportiva, que pode ser de tempo e chegar até a desclassificação.

ART.21 – PREMIAÇÕES

Serão premiados com troféus do 1º até no mínimo o 5º classificado em cada etapa, em cada categoria. É obrigatório o uso de vestimenta de prova no pódio: macacão para UTVs, calça e camisa de prova para motos e quadris. O não cumprimento dessa regra impedirá o contemplado de subir e ser fotografado no pódio. Caso o competidor não esteja presente na cerimônia de premiação perderá o direito ao troféu/medalha e perderá os pontos de largada (01 por cada Especial válida da etapa corrente). Casos excepcionais serão analisados pela organização desde que comunicados previamente por escrito à Direção de Prova. Ausência por acidente será relevada.

ART.22 - REPAROS E MANUTENÇÕES

É proibida assistência dentro das Provas Especiais, inclusive ZVCs e dentro das Zonas de Controle.

Os reparos poderão ser feitos fora do percurso das provas especiais, preferencialmente no Parque de Apoio da etapa ou em áreas recomendadas pela organização.

ART.23 – VISTORIA

As vistorias técnicas são obrigatórias para todos os veículos para checagem dos itens de segurança, estado geral do veículo e correto enquadramento na categoria inscrita.

A qualquer momento durante a realização de uma prova, poderão ser efetuadas verificações complementares aos veículos e ao piloto. O piloto é responsável durante toda a prova pela conformidade técnica do seu veículo.

IMPORTANTE: nenhum veículo poderá largar sem o escapamento.

ART.24 - PARQUE FECHADO

Toda etapa poderá ter uma área cercada destinada ao Parque Fechado. Na existência do Parque Fechado o piloto é obrigado a deixar seu veículo dentro do parque, quando determinado pela organização. No parque fica proibido, sem autorização da organização, qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento. Qualquer infração ao regime de Parque Fechado será punido com multa e penalidades desportivas avaliadas pelo Júri podendo chegar até à desclassificação.

ART.25 – BRIEFING

Reunião OBRIGATÓRIA com todos os pilotos onde se passará informações importantes e relevantes sobre a etapa. O horário e local serão divulgados nos meios oficiais de informação do evento.

ART.26 - ÁREA DE LARGADA / CONTROLE DE LARGADA

No início de cada prova especial se encontram os Fiscais de Largada, o piloto deve obedecer a fila pela ordem de largada estipulada pela direção de prova 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).

Cada piloto é responsável por estar no local de largada no mínimo 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 segura por nível de pilotagem.

PARÁGRAFO 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 do Diretor de Prova, que poderá conceder um novo horário ao competidor considerando o tempo disponível de forma a não comprometer o andamento da prova.

ART.27 - PERCURSO / MARCAÇÃO

O percurso será indicado por placas com setas indicativas de direção - direita e esquerda, sinal de confirmação de percurso, sinal de caminho errado e sinal de perigo.

Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados bumps indicativos do caminho. Não será usada marcação por spray devendo o piloto ignorar marcação por spray em postes, árvores, pedras, etc.

Haverão placas de Início e Fim de Radar onde deverão ser respeitadas as velocidades estabelecidas. Sempre que se trafegar em áreas urbanas, cidades e povoados deve-se respeitar a velocidade máxima da via e manter a mais prudente e cordial atitude perante a população local.

ART.28 - ÁREA DE CHEGADA

No final do trecho cronometrado estará à placa de FIM DE ESPECIAL e um fiscal, a partir deste momento o piloto é obrigado a reduzir a velocidade para manter a sua segurança e a dos demais expectadores, tendo em vista que a partir daí o trecho se encontra aberto a circulação.

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

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

O competidor deverá entregar ao fiscal de chegada o seu cartão para a anotação do tempo.

É de responsabilidade do competidor a conferência da anotação bem como a guarda do cartão. Sua perda acarretará uma penalidade de 5 minutos.

ART. 29 - PUBLICIDADE

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

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

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

ART.30 - ABANDONO

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

ART.31 - RESULTADO

Ao término de cada prova 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 a seus tempos e

penalizações caso houver. Será divulgado o resultado extra oficial por categoria. O competidor que discordar do resultado poderá entrar com o recurso no prazo máximo de 20 (vinte) minutos após a divulgação do resultado de sua categoria. Esse recurso deverá ser por escrito e ser fundamentado em situações reais não em hipóteses.

O resultado oficial sairá após encerrado o prazo de protestos e julgamento dos recursos que houverem. O piloto que não estiver presente quando da divulgação dos resultados, perdendo o prazo para recursos, não poderá reclamar posteriormente mesmo havendo erro em seus tempos.

ART.32 – 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 20 minutos após a divulgação do resultado parcial em questão.
- Todos os protestos devem ser individuais e específicos por item, e acompanhados de uma taxa no valor da taxa de inscrição da etapa.
- Os protestos serão avaliados pelo Júri de Prova; caso haja procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor do Organizador da Etapa.
- Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.
- Conforme estatutos e Código Disciplinar da CBM, para recurso contra decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar da CBM no prazo de cinco dias e acompanhado do valor de 05 salários mínimos.
- No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Tribunal de Justiça Desportiva e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.

ART.33 - PENALIZAÇÕES EM TEMPOS

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

A penalidade de tempo será aplicada nos seguintes casos:

- Queima de Largada = largada realizada antes do sinal do fiscal terá uma penalidade de 01 (um) minuto. Esta penalidade não exclui sanções mais sérias, que podem ser aplicadas pelo Júri, principalmente no caso de infrações reincidentes;
- Permanecer por mais de 30 segundos sobre a linha de largada, após o sinal de partida, piloto será penalizado em 02 (dois) minutos;
- Bloquear ou dificultar intencionalmente a passagem de outros concorrentes;
- Alterar a ficha de anotação (Cartão de Controle);
- Ao piloto que não respeitar o regulamento oficial;
- Manobras desleais contra outro piloto;
- Chegar a um posto de controle pelo sentido contrário;

- Deixar de passar por um PCR físico ou virtual;
- Exceder o tempo máximo permitido para os deslocamentos: penalidade de 01(um) minuto por minuto de atraso;
- Não apresentar seu veículo com motor funcionando em CH ou Largada de PE.
- Perder o cartão de controle: penalidade de 5 minutos.
- Desvio superior a 30 metros do waypoint de controle de passagem: penalidade de 3 (três) minutos.
- Perder ou chegar no final da prova especial sem o GPS oficial: desclassificação na prova em que o fato ocorrer, podendo correr as demais provas do dia.
- Não completar a prova especial: Penalidade tempo máximo.

ART.34 - DESCLASSIFICAÇÃO

São motivos para desclassificação, que será definida ou não pelo Júri de Prova:

1. Retirar ou danificar propositalmente sinalização da prova.
2. Obstruir propositalmente o percurso de um teste especial.
3. Transitar em alta velocidade nas cidades ou povoados.
4. Não respeitar a propriedade alheia (sítios, fazendas, etc.).
5. Nos testes especiais pilotar propositalmente em sentido contrário.
6. Cometer uma infração Grave ou Gravíssima de trânsito, comprovado por autoridades competentes.
7. Empinar ou outras exibições em vias públicas.
8. Atitudes anti-desportivas contra concorrentes (após julgamento).
9. Desrespeitar autoridade de prova (Diretor, Comissários, Membros do Júri).
10. Participar com veículo sem documentos que comprovem sua propriedade e/ou permissão do proprietário.

ART.35 - BONIFICAÇÕES

O piloto que parar dentro de uma prova especial para comprovadamente socorrer concorrente vítima de acidente, depois de checado e comprovado as informações, terá seu tempo gasto neste atendimento excluído desta prova/volta. Portanto após ter havido o resgate da vítima o piloto deverá voltar para a prova. Este fato deverá comprovado pelo Diretor de prova junto a outros pilotos. Esta bonificação será atribuída no máximo a 3 (três) pilotos que socorreram a vítima, através da informação do sistema de GPS, onde será apurado e devolvido o tempo.

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 omissor.

ART. 36 – 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 e rally:
PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.
- Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado ao motociclismo e rally:

- PENA: suspensão de um (1) a dois (2) anos e eliminação na reincidência.
- Contra Diretor de Prova ou auxiliar em função:
PENA: suspensão de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias; na reincidência, de trezentos e sessenta (360) a setecentos e vinte (720) dias, até eliminação.

Das Ofensas Morais:

- Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo e rally:
PENA: suspensão de dez (10) a noventa (90) dias.
- Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaçá-los de mal injusto grave:
PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.
Parágrafo único – Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, mídia digital, 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, mídia digital, rádio ou televisão.

Das Infrações relativas à Competição

Das Infrações dos Competidores:

- Proceder de forma desleal ou inconvenientemente durante a competição:
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos e multa.
- Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da Direção de Prova:
PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos e multa.
- Desrespeitar, por gestos ou palavras, o Diretor de Prova ou seus auxiliares:
PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos ou multa.
- Praticar ato violento:
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos ou multa.
Parágrafo único – Se do fato gerador resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois (2) a seis (6) eventos.
- Praticar ato de hostilidade contra o adversário:
PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos ou multa.
- Praticar vias de fato contra companheiro de equipe ou componente de equipe adversária:

PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.

Parágrafo único – Se da infração resultar lesão corporal grave, a pena será de suspensão de trinta (30) a noventa (90) dias.

- Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento:
PENA: suspensão de cento e vinte (120) a trezentos e sessenta (360) dias.
- Participar de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento:
PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.
- Assumir atitude contrária à disciplina ou à moral desportiva, em relação a componente de sua representação, representação adversária ou de espectador:
PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos e multa.
- 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. 37 – MULTAS

As multas terão o valor inicial de R\$ 1.000,00 (mil reais) para primeira aplicação e em caso de reincidência o valor será o dobro da última multa aplicada.

ART. 38 – CASOS OMISSOS

Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo Diretor de Prova ou pelo júri (quando necessário).

ART. 39 – ALTERAÇÕES

O presente regulamento poderá ser complementado ou retificado por meio de adendos homologados pelo CPRB.

DEZEMBRO 2020

APEA/RALLYMAKERS

Fernando Bentivoglio - Diretor de Prova

Comissão Nacional de Rally – CBM

Adilson N. Kilca / Presidente CNR.