



REGULAMENTO GERAL DA

1ª COPA DO INTERIOR SP DE RALLY DE REGULARIDADE BIG TRAIL 2020

Artigo 1 – Objetivo

Artigo 2 – Definição, organização, promoção e supervisão

Artigo 3 – Regulamento complementar

Artigo 4 – Provas

Artigo 5 – Categorias

Artigo 6 – Inscrição

Artigo 7 – Instrumentos de navegação e equipamentos

Artigo 8 – Ordem de largada

Artigo 9 – Planilhas

Artigo 10 – Indicações quilométricas

Artigo 11 – Identificação dos pilotos

Artigo 12 – Constituição da prova

Artigo 13 – Alterações no roteiro

Artigo 14 – Alterações na prova

Artigo 15 – Cronometragem – Posto de Controle

Artigo 16 – Apuração de dados

Artigo 17 – Classificação e pontuação

Artigo 18 – Deveres do piloto

Artigo 19 – Deveres da organização

Artigo 20 – Radares

Artigo 21 – Premiações

Artigo 22 – Reclamações e protestos

Artigo 23 – Disposições gerais

Artigo 24 – Competências



Artigo 1 - OBJETIVO

Parágrafo Único: Este Regulamento destina-se às Provas da copa do interior SP de rally de regularidade big trail. O presente Regulamento é válido para todas as três etapas da copa 2020.

Artigo 2 - DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO

2. A SACHS EVENTOS realizará no ano de 2020, a copa do interior SP de rally de regularidade big trail, que será disputado em no mínimo seis e no máximo em oito etapas.

2.1. Cada dia de prova será dividido em duas etapas, devendo constar no regulamento complementar o ponto exato desta divisão em um neutro estratégico da prova com no mínimo dez (10) minutos de parada - neutro, o ideal é que seja preferencialmente na divisão com cinquenta por cento, ou o mais próximo possível, dos PC's válidos.

2.2. Etapa é parte de uma prova, prova é a soma de duas ou mais etapas. Cada cidade que sediar as etapas do campeonato, realizará uma prova dividida em duas etapas, no mesmo dia. Evento é a realização de uma prova em um mesmo final de semana.

2.3. Pontos de controles (PCs), são pontos determinados e fixados com coordenadas geográficas "WP" (way point) pela direção de prova, distribuídos secreta e aleatoriamente no trajeto, percurso de cada prova, em trechos de média imposta, para coleta de tempo e sentido de passagem e em trechos de deslocamentos para controle de passagem e sentido desta passagem, sem a contabilização de tempo. Essa coleta deve ser feita no formato: "hh:mm:ss".

2.4. Provas com cronometragem via sistema GPS a coleta através do equipamento data logger (gravador de trajetos, caminhos) com coordenadas geográficas com a sequência de way point (WP), de segundo em segundo com: hora, minuto e segundo) deve ser fornecida no mesmo formato, com sua respectiva coordenada geográfica.

Artigo 3 - REGULAMENTO COMPLEMENTAR

3. O regulamento complementar e o manual do competidor serão confeccionados pela Direção de cada prova e deve ser divulgado com até 10 (dez) dias de antecipação da competição e fixado ao lado da Ordem de Largada no local da prova. O referido Regulamento Complementar não poderá conter normas que conflitam o Regulamento Geral do Campeonato.

Deve conter obrigatoriamente:

- a) Data, local, período das inscrições;
- b) Local e horário da entrega de materiais (número de identificação e planilha), curso de navegação e dos equipamentos de cronometragem (GPS Rastro);
- c) Data, local e horário da largada oficial e horário do primeiro concorrente;
- d) Local e horário da vistoria, do reabastecimento, do neutro principal, da chegada, hora limite para entrega dos *data logger* (GPS), das fichas individuais de passagem, divulgação do resultado e resultado final;



- e) Nome do responsável pela Direção de prova;
- f) Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança;
- g) Local exato, para divisão das etapas da prova.
- h) Radar: velocidade máxima permitida, local do início e fim.

Artigo 4 - PROVAS

4. Serão válidas pela copa do interior de rally de regularidade big trail, as competições indicadas pela SACHS EVENTOS, conforme calendário divulgado no site www.sachseventos.com.br, podendo sofrer alterações de datas, até um mês antes de cada evento.

4.1. Seguir rigorosamente as instruções fornecidas no manual do competidor, no qual estará descrito os seguintes itens:

- a) Explicação da utilização do aplicativo, dicas de navegação em rally de regularidade;
- b) Instruções para cumprir as obrigatoriedades do evento: Secretaria de prova, retirada do GPS data logger, inserir o horário de largada individual no aplicativo, conferir a hora do dia oficial no aplicativo, devolver o GPS data logger ao final do evento, conferir o analítico (lista individual do horário de passagem nos PCs).

4.2. Obedecer a este Regulamento e demais normas e regras impostas pelo diretor de prova.

4.3. A apuração do resultado de cada prova deverá ser, obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema Totem Rastro.

4.4. O Rally de regularidade, deverá ser realizado em somente em um dia de prova, constituindo 2 etapas.

4.5. Cada etapa deverá ter, no mínimo, 30 (trinta) pontos de controle (PC's) de **tempo** válidos.

4.6. De Preferência, o máximo de PC's não deverá ultrapassar o número obtido pela relação de um PC para cada Km de prova com tolerância de 10 %. Ex.: Prova com 150 Km (inclusive deslocamentos) Número de PCs= (150/1) + 10% Número máximo de PCs=165. Ficando limitado para qualquer prova (dia de prova, soma das etapas do dia) em 199 PCs.

4.7. Para a confecção do calendário anual fica determinado que deverá ter no mínimo 21 (vinte e um) dias ou 3 (três semanas) de intervalo entre um evento e o outro.

4.8. Haverá controle de velocidade (radar), em parte ou na totalidade de cada etapa, ou seja, em qualquer trecho, desde que, seja, previamente, definido pelo regulamento complementar, especificando início e final, limite máximo da velocidade permitida e desde que esteja devidamente identificado.



Artigo 5 - CATEGORIAS

5. Todas as Provas serão disputadas em 4 (quatro) categorias.

5.1 - As categorias a serem disputadas serão: Big Trail Graduado, Big Trail, Trail e Duplas.

Categoria	Descrição
<i>Big Trail Graduado</i>	Concorrentes que se enquadrem no item 5.4 do regulamento. Motocicletas a partir de 601cc (Com exceção aos modelos descritos no item 5.2) devidamente emplacadas e licenciada para uso.
<i>Big Trail</i>	Concorrentes com motocicletas a partir de 601cc (Com exceção aos modelos descritos no item 5.2) devidamente emplacadas e licenciada para uso.
<i>Trail</i>	Concorrentes com motocicletas a até 600cc devidamente emplacadas e licenciada para uso.
<i>Duplas</i>	Concorrentes com motocicletas devidamente emplacadas e licenciadas para uso. Não haverá ranking/premiação do campeonato para a categoria duplas. Somente premiação da etapa.

5.2 – Motocicletas da linha Enduro (por exemplo: KTM 690, Husqvarna 701, e demais) se enquadram na categoria Trail, independente de sua cilindrada exceder a prevista no regulamento.

5.3- A categoria Big Trail Graduado será obrigatória para todos os concorrentes que se enquadrem em um ou mais dos requisitos abaixo:

I- Concorrentes que já foram ou são filiados à CBM nos últimos 5 anos, nas modalidades (Enduro de regularidade/Rally Cross-Country);

II- Concorrentes que participaram de qualquer prova de enduro de regularidade e rally cross country nos últimos 2 anos;

III – Co-pilotos (navegadores) de rally, que possuam licença CBA do ano vigente.



5.4 – A categoria trail poderá ser dividida entre Trail/Trail Graduado caso a categoria tenha mais de 10 pilotos inscritos na primeira etapa, para isso pelo menos 3 pilotos precisarão se enquadrar nos mesmos itens descritos no item 5.3. Caso a categoria seja dividida serão premiados somente os 3 primeiros da categoria.

5.5 – O diretor de prova terá total autonomia para modificar a categoria do concorrente caso julgue que o mesmo não se enquadre na categoria escolhida.

5.6 - Na categoria Duplas serão permitidas as inscrições de concorrentes independentemente da cilindrada da motocicleta.

5.7 - Caso haja comprovação de participação irregular de piloto em categorias diferentes a qual o mesmo se enquadre, o concorrente será desclassificado do evento.

ARTIGO 6 -IDADES

6.1 - Serão aceitas inscrições de: - Pilotos maiores de 18 (dezoito) anos devidamente habilitados;

ARTIGO 7 – INSTRUMENTOS DE NAVEGAÇÃO E EQUIPAMENTOS

7. Para todas as categorias é permitido somente o uso do celular Android com o aplicativo Totem Full Rally como instrumento de navegação, o aplicativo deverá ser obrigatoriamente utilizado no modo GPS, sendo proibida a utilização do sensor de roda com o SensorBlue/Blue Box.

7.1. Para os pilotos, são obrigatórios os seguintes itens: identificação pessoal, capacete, óculos ou viseiras, luvas, botas e roupas resistentes, mochila de hidratação;

7.2. No capacete deverá estar escrito, em local visível e de forma legível, o nome do piloto, grupo sanguíneo e fator Rh.

7.3. A moto deve estar em bom estado mecânico, sistema de escape com ruído dentro dos limites legais. É obrigatório o uso de farol dianteiro (funcionando) e sinalização traseira com iluminação direta ou refletiva.

7.4. As motocicletas deverão atender as normas do CONTRAN para estarem transitando em vias públicas, antes, durante e depois da largada de cada prova. A observância e atendimento



às normas do CONTRAN é de única e exclusiva responsabilidade de cada piloto inscrito em cada prova do campeonato.

7.5. É extremamente recomendado que as motocicletas estejam equipadas com pneus mistos/ trail. A variação da característica do piso estará presente em todas etapas, portanto um pneu apropriado aumentará a segurança e desempenho do competidor.

Artigo 8 - ORDEM DE LARGADA

8.1. A ordem de largada será elaborada conforme a ordem de inscrições pagas.

8.2. O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a 30 segundos.

8.3. Deverão largar na ordem: BIG TRAIL GRADUADO, BIG TRAIL, TRAIL, DUPLAS. Outras categorias poderão intercalar essa ordem, conforme aval do diretor de prova.

8.4. Atender o horário de largada é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial e na lista de largada fornecida pela organização da prova.

Artigo 9 - PLANILHAS

9. A planilha deverá fornecer:

I. Quilometragem do trecho, Simbologia (indicações do roteiro);

II. Velocidade média horária de cada trecho;

III. Tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média);

IV. Observações pertinentes a cada situação especial da trilha, especialmente as que indiquem RISCOS para os pilotos;

V. Local exato da divisão das etapas.

9.1. Por trecho, entende-se o percurso situado entre dois pontos onde o hodômetro deva ser "zerado" e/ou a velocidade média seja alterada.

9.2. Não poderão ser entregues de forma parcelada na competição.

9.3. Poderão conter médias para tempo seco e para chuva.

9.4. Serão fornecidas somente em arquivo digital.

9.5. A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, Km, desenho referência, valor, tempo, observações.

9.6. Nos símbolos usados, a "bolinha", que identifica a posição do concorrente, estará sempre na posição inferior do diagrama, além de ser fiel à posição do desenho (art.10.1).

9.7. Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.



9.8. Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, possam representar perigo para os pilotos, devem, OBRIGATORIAMENTE, estar bem assinalados na planilha. Exemplo: arames esticados, cercas, cancelas, valas, galhos, etc.

9.9. Para que não haja qualquer possibilidade de qualquer piloto antecipar o conhecimento do trajeto da prova, fica limitado o horário do início da entrega das planilhas, a partir das 16 horas do dia que antecede o evento a critério de cada organizador, devendo ser mencionado no Regulamento Complementar.

9.10. Caso seja comprovado que um ou mais pilotos receberam esses arquivos digitais fora do horário estipulado, por qualquer meio, para as planilhas impressas este (s) piloto (s) estará (ão) automaticamente desclassificado (s) em razão da quebra da igualdade de condições.

Artigo 10 - INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

10. As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão de 10 em 10 metros, salvo no trecho de aferição, que poderá, caso o organizador opte, ter a terceira casa decimal, do metro exato.

10.1. As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da bolinha, que é o local onde o organizador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha. Este ponto deve estar a cerca de três metros da referência em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto imaginário três metros antes do cruzamento. Este é o ponto exato de aferição do velocímetro, e cálculo do PC, caso esteja nesta referência. Os PC's, que forem anotados, foram deste ponto, deverão ter seu tempo corrigido para a nova referência quilométrica. Isto deve ser observado, principalmente em referencias que envolvem áreas muito grandes, e ou médias horárias muito baixas.

10.2. As velocidades serão dadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros.

10.3. A velocidade média máxima em estradas de terra não poderá ser superior a 80 km/h.

10.4. Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código de Trânsito para o local.

10.5. É proibido o uso de trajetos que conduzam aos concorrentes percorrerem o mesmo trecho simultaneamente em contramão, a não ser em deslocamentos dentro de cidades ou estradões.

Artigo 11 - IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

11. Deverá ser feita através do jaleco (ou similar) numerado a ser fornecido pela Organização e por sua Carteira de Habilitação ou Identidade. O jaleco será facultativo. A Organização da Prova poderá solicitar a devolução do jaleco no final da prova.

Artigo 12 - CONSTITUIÇÃO DA PROVA

12. A Prova será constituída de trechos de: regularidade, neutralizados, deslocamentos.



12.1. Trecho de regularidade (velocidade) é o que tem definida a velocidade média, e na qual cada piloto tem como objetivo, manter-se nesta com a melhor precisão possível.

12.2. Neutralizado é um ponto do roteiro, em que é informado um tempo de parada para o piloto.

12.3. Deslocamento é um trecho em que é dado um tempo máximo para ser percorrido. Neste, não há cobrança de média horária, sendo normalmente usados para travessias específicas que podem causar danos ou ao competidor ou aos transeuntes locais, rios sem visibilidade, pontes precárias, povoados, locais de risco etc., sendo, contudo, para efeito de cálculo deste tempo, um valor de, no máximo, equivalente a uma determinada média que permita uma travessia segura e tranquila. Especialmente nestes trechos, em perímetros urbanos, o piloto deve observar, rigorosamente, as leis de trânsito.

12.4. Em casos de deslocamentos em asfalto ou vias rápidas, deverão seguir as leis de trânsito vigentes nos trajetos, com velocidade nunca superior a 100Km/h.

Artigo 13 - ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

13. No caso de algum imprevisto natural, com rio cheio, barreira ou nova estrada, por exemplo, que impossibilite a passagem ou provoque alguma alteração do roteiro, corre por conta dos concorrentes procurar os meios que o conduzam o mais brevemente ao roteiro original. Seus tempos ideais permanecerão os mesmos, desde que o imprevisto tenha ocorrido a todos os pilotos da categoria. No caso do imprevisto acontecer no meio de uma categoria, os PC's afetados por esta situação devem ser cancelados para esta categoria, uma vez que não houve igualdade de condições para todos os pilotos da categoria.

13.1 No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, não identificados em 13, como proprietários dos caminhos ou autoridades policiais serão anulados os PC's colocados além deste ponto, para as categorias afetadas pelo ocorrido. A critério da Direção de Prova, e de acordo com as características do trajeto e análise do track dos pilotos, os PC's colocados além do neutro mais próximo, poderão ser validados.

13.2 No caso de referências que contenham Porteiras, "tronqueiras" e similares, que comprovadamente através de Tracks ou outros meios apresentem sinais que estavam fechadas no momento da chegada de um piloto, só serão considerados os PCs a partir de mil metros à frente da referida referência. Para que essa questão seja avaliada é necessário que seja realizado em tempo hábil, pelo menos um recurso de piloto, de acordo com Artigo 24 deste regulamento.

13.3 No caso de algum imprevisto natural, como fortes chuvas, o diretor de prova terá total autonomia para alterar o roteiro da prova, que deverá ser informado/disponibilizado até uma hora antes da largada do primeiro competidor. O roteiro "plano B" poderá ser reduzido em relação ao original.

Artigo 14 - ALTERAÇÕES NA PROVA

14. Em caso de mudança de horários por força maior ou motivos técnicos, o Diretor de Prova e/ou organizador deverá comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os pilotos inscritos.



14.1. Se por qualquer motivo de força maior, ou de segurança, a Prova não puder ser realizada, os Organizadores, Promotores, Patrocinadores, não serão obrigados a nenhuma indenização, além da devolução das inscrições efetuadas.

Artigo 15 - CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE

15. A cronometragem será feita com base num horário padrão chamado Hora Oficial de Prova que é o horário determinado por satélite e sincronizado via GPS.

15.1 A Hora Oficial de Prova deve ser apresentada para o competidor em local visível pelo menos uma hora antes da largada.

15.2 Os postos de cronometragem serão posicionados no decorrer do roteiro, em posições e quantidades não conhecidas previamente pelos competidores, em pontos secretos e aleatórios do percurso, a distância e localização conhecida unicamente pela Direção da Prova. Eles serão divulgados, através da ficha técnica, logo após a chegada do primeiro competidor de cada categoria. Sendo recomendável seguir as regras seguintes:

15.3. Evitar fixar PC em referencias com Bifurcações ou Cruzamentos.

15.4. Evitar fixar PC a menos de 100 (cem) metros antes ou depois de Neutros.

15.5. Evitar colocar PC em Porteiras e similares, havendo necessidade, procurar fixa-los a cerca de 40 m antes ou depois.

15.6. Evitar fixar PC em pontos sujeitos a “engarrafamento”, sugere-se utilizar para esses pontos o PC de roteiro.

15.7. O concorrente terá seu tempo registrado, em aparelho data logger (GPS) com registro por tempo e de segundo em segundo, fornecido pela organização da prova.

15.8. Os PC's poderão ser de roteiro ou de roteiro e tempo (mistos).

15.9. PC de roteiro visa apenas confirmar a passagem do concorrente, dentro de um intervalo de tempo definido. Será prioritariamente usado em locais sujeitos à congestionamentos (Cidades, deslocamentos) e também onde haja possibilidade de se cortar caminho. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamentos e será permitido a anotação manual.

15.10. O concorrente terá que chegar no PC, por caminho pertencente ao roteiro e no sentido do deslocamento da Prova. Caso contrário, perde os pontos relativos ao PC de roteiro 900 pontos.

15.11. PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o concorrente não passar por ele, ou adiantar-se mais do que 5' 3”(cinco minutos e três segundos), ou atrasar-se mais do que 30' 03" (trinta minutos e três segundos), ou chegar nele por caminho diferente ou de direção oposta ao roteiro, perde 900 (novecentos) pontos.

15.12. O PC misto visa conferir a navegação (manutenção da média) e será sempre, também de roteiro. Não há PC exclusivamente de tempo. O PC misto vale até 1.800 (mil e oitocentos) pontos, sendo 900 (novecentos) pelo roteiro e 900 (novecentos) pela manutenção da média horária.



15.13. O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (três segundos) com exceção da categoria Graduados. Além deste tempo de atraso e até 30' 03" de atraso, serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 30' 03" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

15.14. Na categoria graduados, o concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 1" (um segundo). Além deste tempo de atraso e até 30' 01" de atraso, serão imputados 900

15.15. O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo de adiantamento em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, com margem de tolerância de 3" com exceção da categoria graduados. Além de 5' 3" (cinco minutos e três segundos) de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

15.16. O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo de adiantamento em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, com margem de tolerância de 1" com exceção da categoria graduados. Além de 5' 3" (cinco minutos e três segundos) de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

15.17. Resumo, para a categoria graduado:

TEMPOS	(-) 5`2`` ou mais Adiantado	(-) 2`` até (-) 5`1`` Adiantado	Entre (-) 1`` Adiantado e (+) 1`` Atrasado	De (+) 2`` até (+) 15`01``	De (+) 15`02`` a (+) 30`01``	(+) 30`02`` ou mais
PONTOS	1.800	3 a 900	0 (zero)	1 a 900	900	1800

15.18. Resumo, para as demais categorias:

TEMPOS	(-) 5`4`` ou mais Adiantado	(-) 4`` até (-) 5`3`` Adiantado	Entre (-) 3`` Adiantado e (+) 3`` Atrasado	De (+) 4`` até (+) 15`03``	De (+) 15`04`` a (+) 30`03``	(+) 30`04`` ou mais
PONTOS	1.800	3 a 900	0 (zero)	1 a 900	900	1800

15.19. A tolerância de passagem no PC (Posto de Cronometragem) será de 3" (três segundos) por atraso (+) e 3" (três segundos) por adiantamento (-) com exceção da categoria graduados.

15.20. Para categoria graduados a tolerância de passagem no PC (Posto de Cronometragem) será de 1" (um segundo) por atraso (+) e 1" (um segundo) por adiantamento (-).

15.21. O PC poderá ser anulado para uma ou mais categorias.



15.22. Para efeito de contagem de pontos perdidos, no caso de haver mais de uma anotação de passagem, valerá a primeira passagem do concorrente pelo PC.

15.23. O horário da abertura do PC será 10' (dez minutos) antes do horário ideal do primeiro competidor, e o fechamento 30' 04" (trinta minutos e quatro segundos) depois do horário ideal de cada competidor.

CANCELAMENTO DE PONTO DE CONTROLE (PC)

15.20 . Se constatado erro na planilha (pela Organização), somente terá validade o PC localizado após o ponto que atenda, no mínimo, uma das condições:

- I. Terceiro PMM (ponto de mudança de média);
- II. 5 (cinco) km;
- III. 5 (cinco) minutos, do ponto do erro;
- IV. Se o erro na planilha coincidir com um PMM, esse PMM não é considerado como primeiro PMM, sendo o próximo o primeiro a ser computado;
- V. Entende-se também como PMM, neutralizados técnicos e deslocamentos.

15.21. Se o segundo PMM após o erro na planilha coincidir com um PC, esse PC deverá ser cancelado também.

15.22. Caso ocorra bloqueio ou fechamento de um trecho da Prova, a Organização terá a faculdade de cancelar total ou parcialmente os PC's do trecho. Este caso se aplica somente a problemas causados pela Organização da Prova, tais como referência errada ou informações inverídicas, ou impedimento pelo proprietário de terrenos, sítios, fazendas, etc.

Artigo 16 - APURAÇÃO DE DADOS GPS

16 A apuração será feita através de equipamentos (data logger) de rastreamento por satélite (GPS).

16.1. Serão usados os equipamentos de rastreamento via satélite (GPS) no mínimo 02 (dois por piloto). Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da prova e deverão ficar junto ao corpo do competidor dentro do suspensório fornecido pela organização, ou em pochete, bolso e/ou fixado na moto. O sistema deverá registrar o GPS principal e o reserva. Se o sistema de apuração selecionar automaticamente o melhor tempo dentre os dois GPS, para cada PC, a diferença entre estes tempos não poderá exceder a 2 segundos. Caso exceda valerá o tempo coletado no GPS principal.

16.2. O GPS poderá ser vistoriado por fiscais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova, solicitando a parada do competidor no local da vistoria.

16.3. O competidor poderá assinar um termo de responsabilidade (se assim a organização definir), no momento da entrega do (s) equipamento (s) onde assume a total responsabilidade sobre o (s) mesmo (s). Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc..) o mesmo deverá reembolsar o valor especificado no termo de responsabilidade para a organização em até no máximo 10 dias corridos

16.4. A ficha técnica deverá conter:



- I. Número do PC;
- II. Número do trecho;
- III. Metragem da planilha, odômetro;
- IV. Horário Ideal;
- V. Horário de passagem;
- VI. E, se possível, informar também as coordenadas Geográficas no formato Grau com decimal até 6ª casa.

16.5. Os dados de cada competidor serão coletados por 2 (ou mais) coletor (es) de dados GPS, em todo trajeto da prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através dos dados coletados, entre eles: hora com precisão de segundos e posição geográfica (latitude e longitude).

16.6. O coletor de dados será removido na chegada do competidor ou em outro local especificado pela organização. Se o aparelho não for devolvido, no local especificado pela organização, em até 60 (sessenta) minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente será desclassificado, sem direito a reclamação. Será da responsabilidade do competidor a devolução do (s) aparelho (s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido pela organização e ou empresa contratada para cronometragem do evento.

16.7. 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.

16.8. A coleta de dados será feita em segundos arredondando sempre para o inteiro superior, e expressa no formato hh:mm:ss.

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

I. Não será permitida nenhuma instalação elétrica na motocicleta;

16.10. Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados na planilha.

Artigo 17 - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

17. A classificação da prova, será a soma dos resultados conquistados nas duas etapas de cada dia. Cada etapa, terá a conquista dos pontos do primeiro ao vigésimo lugar, por ordem crescente dos pontos perdidos durante a etapa, a quem perder o menor número de pontos, será atribuído o primeiro lugar, ou seja 25 (vinte e cinco) pontos de acordo com a tabela abaixo para acumulo de resultados por pontos ganhos, ao competidor que conquistar o menor número de pontos perdidos abaixo do primeiro lugar, será atribuído 22 (vinte e dois pontos) e assim sucessivamente.

17.1. A classificação e pontuação do piloto em cada etapa do Campeonato, será exclusivamente por categoria, não havendo classificação ou pontuação pelo geral da Prova.

17.2. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores, o critério de desempate na etapa será:



- a. Maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido.
- b. Persistindo o empate, deve-se passar para menor pontuação nos PC's em ordem inversa, do último ao primeiro e assim sucessivamente.
- c. Persistindo o empate, será feito o cálculo, somente para os pilotos empatados, retirando a tolerância e aplicando a regra.
- d. Persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho.
- e. Persistindo o empate será feito um sorteio público para identificar o vencedor.

17.3. Em caso de empate na soma das etapas, isto é, na soma da pontuação nas duas etapas do evento, o desempate será em favor do competidor que:

- I. O piloto que obtiver a melhor colocação na última parte (segunda etapa).

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

17.5. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores de uma categoria, o critério de desempate para definir o Campeão será:

- a) Melhor colocação para quem tiver maior número de primeiros lugares;
- b) Persistindo o empate, o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;
- c) Persistindo o empate, o piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa, última, penúltima e assim sucessivamente.
- d) Persistindo o empate o piloto com maior idade será o beneficiado;
- e) Persistindo o empate será feito sorteio público para o desempate.

Artigo 18 - DEVERES DO PILOTO

18. É dever de todo piloto nas competições:

18.1. Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.

18.2. Respeitar todas as disposições constantes no presente Regulamento, no Regulamento Complementar e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Motociclismo e Código Trânsito Brasileiro.

18.3 Cabe ao piloto, se certificar não só se os dados são os de sua categoria, como também se completos e correspondentes a totalidade dos trechos de sua planilha, esta é uma responsabilidade de cada piloto.

Artigo 19 - DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

19. São deveres da organização em cada etapa:



19.1. Fornecer trecho específico para aferição da quilometragem ou confeccionar a planilha sem média no primeiro trecho, (deslocamento), o qual servirá como aferição.

19.2. A aferição inicial do odômetro da moto utilizada para criar o trecho de aferição deverá ser compatibilizada (aferida) com a distância obtida com equipamento GPS.

19.3. Distribuir fichas individual de passagem aos pilotos, de acordo com o horário estabelecido no regulamento complementar.

19.4. A organização deverá disponibilizar no local de chegada, a partir do horário ideal de chegada do primeiro piloto, ficha técnica dos PCs contendo: Posição na planilha (trecho e medição quilométrica), Localização geográfica (latitude e longitude) e horário ideal por categoria.

19.5. A Organização deve informar, até 60 (sessenta) minutos antes da largada, o critério de médias, tempo seco ou chuva. Não havendo essa informação, permanece a constante do Regulamento Complementar.

Artigo 20 - RADARES

20.1. Radar: A penalização poderá ocorrer, apenas, se o competidor ultrapassar a velocidade estipulada pela organização, por no mínimo dez segundos e se tiver ultrapassado a tolerância de dez por cento (10%).

20.2. Caso seja constatado que o competidor se utilizou de tolerância e tempo, previamente definidos, de maneira proposital, ou seja, reduzindo a velocidade antes de ser atingido os dez segundos de tolerância, retornando a ultrapassar o limite definido, esse competidor, será penalizado da mesma forma, com cem (100) pontos.

20.3. Cada vez que um competidor, se mantiver acima da velocidade máxima estabelecida no trecho, somada a tolerância de 10%, implicará em uma penalidade cumulativa de 100 (cem) pontos, independentemente do tempo de permanência.

Exemplo:

I. Limite de velocidade determinado de 40km/h (quarenta quilômetros por hora)

II. 40km/h + 10% de tolerância = 44km/h

III. Poderá ser penalizado o piloto que atingir a velocidade de 45km e se manter nesta velocidade ou superior a ela, por mais de dez segundos.

20.4. Para cada pico de velocidade, será atribuída uma penalização de cem (100) pontos. Pico de velocidade é a infração cometida de acordo com o artigo 20.3 deste Artigo.

Artigo 21 - PREMIAÇÕES

PARA CADA EVENTO

21.1 Serão conferidos troféus para no mínimo 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria.

21.2 A premiação será realizada pelo somatório da colocação destas duas etapas.

PARA O CAMPEONATO



23.3 No final do campeonato serão confeccionados troféus para, no mínimo, os 3 (três) melhores colocados de cada categoria.

Artigo 22 - RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

22. Reclamações contra a Prova ou piloto, deverão ser entregues por escrito à Organização de acordo com os seguintes prazos e devem estar acompanhados do valor referente a quantidade de UFIRs correspondentes a R\$200,00 (Duzentos reais).

22.1. Protestos ou recursos contra o resultado, deverão ser entregues até 15 (quinze) minutos após a entrega da planilha de pontos perdidos (performance, ficha de passagem) por categoria.

22.2. Protestos ou recursos referentes à planilha (mapa da prova), problemas no roteiro como porteira fechada, indicações de caminho duvidosas, indicações de caminho erradas, caminhos obstruídos, atitudes antidesportiva de algum competidor deverão ser entregues até 30 (trinta) minutos após a chegada teórica do competidor e impreterivelmente antes da entrega das planilhas de pontos perdidos por categoria

22.3. Durante os prazos acima, o diretor da prova e/ou comissários desportivos deverão estar presentes no local do evento, à disposição dos concorrentes, para recebimento de protestos/reclamações.

Artigo 23 - DISPOSIÇÕES GERAIS

23. Os participantes correm por conta e risco próprios, não responsabilizando a CBM, a Federação, os Organizadores, os Promotores, os Patrocinadores, o Clube Organizador, autoridades desportivas e pessoal em serviço na Prova, por qualquer acidente que lhes venha a ocorrer.

23.1. Fica facultado aos pilotos elegerem e apresentarem em cada prova um piloto participante, para agir como interlocutor entre pilotos e Júri de prova.

Artigo 24 - COMPETÊNCIAS

24. Compete ao Diretor de Prova:

- a. Decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção;
- b. Decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes não naturais sobre concorrentes, descrito no artigo 14;
- c. Decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente;
- d. Desclassificar piloto (s) por infração ao Regulamento;
- e. Decidir, pela aceitação ou não de recurso contra resultado.