

REGULAMENTO

OBJETIVO

Art.1 - Este Regulamento é destinado as Provas do Campeonato Cearense de RALLY de REGULARIDADE 2017 para Quadriciclos e UTV's.

Art.2 - DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO

2.1 A FMC homologará e supervisionará no ano de 2017, o Campeonato Cearense de Rally de Regularidade programado para ser disputado em 07 provas com quatorze (14) etapas, sendo 6 provas da ACPN e 1 prova do Campeonato Brasileiro de Enduro de Regularidade a ser realizado no estado do Ceará.

2.2 O Campeonato Cearense de Rally de Regularidade para UTVs e Quadriciclos 2017, somente será considerado concluído após a realização de no mínimo 05 provas com 10 (dez) etapas.

2.3 O competidor descartará duas etapas (N-2) participadas ou não, desde que sejam realizadas as 12 (doze) etapas. Caso sejam realizadas menos de 12 (doze) etapas no campeonato não haverá descarte.

Art.3 - REGULAMENTO COMPLEMENTAR

O Regulamento Complementar será confeccionado pela Direção de cada etapa e deve ser submetido a aprovação da Comissão de Rally de Regularidade da FMC até 10 dias antes da realização da prova. Deve estar aficcionado nos locais de inscrição, divulgado até 05 dias antes da competição e não pode conter normas que firam o Regulamento Geral do Campeonato.

• Deve conter OBRIGATORIAMENTE:

- 3.1 Período, local e valor das inscrições.
- 3.2 Data, hora e local do sorteio da ordem de largada e entrega da planilha.
- 3.3 Data, hora e local da largada (promocional e oficial), vistoria, chegada e divulgação do resultado.
- 3.4 Nome dos responsáveis pela Direção e Organização da Prova.
- 3.5 Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança.
- 3.6 Informações a respeito de trechos específicos, testes especiais, etc.
- 3.7 Informações sobre aferição da quilometragem (moto, equipamento, pressão dos pneus, etc) e trecho de aferição
- 3.8 Informar o nome dos membros da organização que irão participar do JP (Júri de Prova).
- 3.9 Local e hora (do primeiro piloto), do abastecimento, pontos de apoio e neutro principal.

Art.4 - PROVAS

- 4.1 Para serem consideradas válidas as categorias e as etapas deverão cumprir o que segue:
- 4.2 Obedecer a este Regulamento e demais normas da CBM.
- 4.3 Para os Quadriciclos e UTV's ter um número mínimo de 20 Postos de Cronometragem (PC) não anulados, em cada etapa.
- 4.4 Não poderá haver anulação, por motivos técnicos ou outros de mais do que 30% (trinta por cento) dos PC's ativados.
- 4.5 Por PC ativado, entende-se aquele em que tenha sido registrada a passagem de pelo menos um concorrente.
- 4.6 A apuração do resultado de cada etapa deverá ser obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema homologado pela Diretoria da FMC.
- 4.7 Também poderão ser realizadas duas etapas em um só dia, neste caso o somatório das duas não poderá ser inferior a 110 Km e 5:00 horas de prova com o mínimo de 80 PCs válidos.

Art.5 - CATEGORIAS

- 5.1 Todas as Provas serão disputadas em 04 (quatro) categorias obrigatórias: Quadriciclo Estreante, Quadriciclo Graduado, UTV Estreante e UTV Graduado.
- 5.2 O uso de equipamentos de navegação, suportes para planilhas (Rollbook), Tablets e smarthphones de qualquer tipo e marca é permitida para as categorias Quadriciclo Estreante, Graduado e UTV Graduado. Na categoria UTV Estreante é permitido o uso de smarthphones e tablets sem a integração com sensores através de cabos.
- 5.3 É permito a participação dos pilotos de moto do Campeonato Cearense de Enduro de Regularidade com sua Licença CBM 2017 em dia como Navegadores para UTV. A participação dos pilotos de motos como Navegadores seguirá os critérios abaixo:
 - 5.3.1- Os pilotos de moto das Categorias Novato e Rally poderão navegar para as categorias UTV Estreante e Graduado;
 - 5.3.2- Os pilotos de moto das categorias: Júnior, Over, Sênior e Master só poderão navegar na categoria UTV Graduado;

Art.6 - GRADUAÇÃO

- 6.1 Ao final do campeonato os Dois primeiros pilotos da categoria Quadriciclo Estreante e os Dois primeiros pilotos e Navegadores da categoria UTV estreante, terão obrigatoriamente de competir na categoria acima da que participou.

Art.7 - INSCRIÇÃO

- 7.1 Ao assinarem a Ficha de Inscrição, os pilotos eximem a FMC, CBM, o Clube Organizador, os promotores e patrocinadores da Prova de toda e qualquer responsabilidade por dano de qualquer espécie que venha a causar a terceiros e/ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição.
- 7.2 Todos os pilotos inscritos na prova devem obrigatoriamente, estar filiados a uma Federação e a CBM.
- 7.3 Será permitida a participação de pilotos filiados a federações de outros estados, mas estes não pontuarão no Campeonato Cearense 2017.



REGULAMENTO

Art.8 - VISTORIA

- 8.1 O piloto deve apresentar-se com seu veículo identificada com adesivo numeral da prova, no local reservado a vistoria e instalação do coletor de passagens, pelo menos **60** (sessenta) minutos antes de sua hora ideal de largada ou conforme estabelecido no Regulamento Complementar.
- 8.2 Para os pilotos de **Quadriciclo**, são obrigatórios os seguintes itens: capacete, joelheiras, cotoveleiras, óculos ou viseiras, luvas, botas e roupas resistentes. Para os **pilotos e Navegadores de UTV's**, são obrigatórios os seguintes itens: capacete, óculos ou viseiras, luvas, calçado fechado, Calça e Camisa manga longa resistentes.
- 8.3 No capacete deverá estar escrito, em local visível e de forma legível, o nome do piloto, grupo sanguíneo e fator Rh.
- 8.4 Os veículos devem estar em bom estado mecânico, e sistema de escape com ruído dentro dos limites legais.
- 8.5 Poderá haver postos de vistoria, ao longo do percurso da Prova.
- 8.6 A direção de prova poderá impedir a largada, ou continuação na prova, de um veículo que não apresentar-se em conformidade com o que estabelece este Regulamento.
- 8.7 Poderá haver PC de tempo ou de roteiro na vistoria, mas somente serão penalizados os concorrentes que se atrasarem, mais de 15'05" ou conforme previsto no regulamento complementar.
- 8.8 A Prova inicia-se no horário ideal do primeiro piloto ou na abertura do PC de vistoria da largada (se houver) e encerra-se somente depois de realizada a vistoria de chegada (entende-se por prova cada etapa).
- 8.9 O piloto poderá ser examinado clinicamente antes, durante e após a competição, estando sujeito a desclassificação da Prova, caso negue-se ao exame.
- 8.10 O piloto poderá trocar de veículo entre uma etapa e outra em caso de prova de dois dias. Deve fazer comunicação por escrito ao Diretor de Prova ou membro da Organização da Prova e proceder a vistoria do veículo.

Art.9 - ORDEM DE LARGADA

- 9.1 A ordem de largada será conhecida através de sorteio público semi-dirigido em data e local definidos no Regulamento Complementar.
- 9.2 O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a 30 segundos.
- 9.3 Deverão largar na ordem: Quadriciclos graduado, Quadriciclo estreante, UTV graduado e UTV estreante e outras categorias.
- 9.4 A largada é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial e na lista de largada fornecida pela organização da prova.
- 9.5 Em principio as largadas serão automáticas. Porém, quando o Regulamento Complementar informar que a Largada é Manual, a organização colocará um PC de LARGADA (roteiro com tempo fixo) visando confirma a passagem do piloto no seu horário ideal de largada. Não largar no horário ideal perde 300 pontos.

Art.10 - LEVANTAMENTO E ORGANIZAÇÃO

- 10.1 A equipe de levantamento e organização será formada no máximo por quatro (04) pilotos/navegadores, dos quais, (02) dois terão que estar filiados a FMC, os demais poderão ser colaboradores voluntários ou ESTREANTES, não sendo obrigatória a filiação para estes.
- 10.2 A equipe enviará a FMC lista dos componentes para apreciação e autorização.
- 10.3 Cada membro da equipe filiado a FMC terá como premiação à sua melhor pontuação obtida nas provas do campeonato.
- 10.4 O piloto só poderá participar (com direito a pontuar) da organização de uma única prova.
- 10.5 As penalidades por descumprimento do regulamento serão aplicadas a todos da equipe.
- 10.6 O Veículo utilizado para levantamento será obrigatoriamente aferida no trecho oficial de aferição.

Art.11 - PLANILHAS-

- 11.1 A planilha deverá fornecer: a quilometragem do trecho, a simbologia (indicações do roteiro), a velocidade média horária de cada trecho, o tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média) e as observações pertinentes a cada caso, ESPECIALMENTE AS QUE INDIQUEM RISCOS PARA OS PILOTOS.
- 11.2 Por trecho, entende-se o percurso situado entre dois pontos onde o odômetro deva ser "zerado" e/ou a velocidade média seja alterada.
- 11.3 Os trechos não poderão ser maiores que 50,0 Km, o levantador deve zerar o odômetro próximo a esse valor e iniciar novo trecho.
- 11.4 Serão fornecidas planilhas aos participantes, e somente a estes em data e hora estabelecida pela direção da prova ou no dia com pelo menos 60 (sessenta) minutos antes da largada do primeiro competidor.
- 11.5 Não poderão ser entregues de forma parcelada na competição.
- 11.6 Serão em formatos A4 ou ROLL BOOK, em bobina com largura 57mm (\pm 2mm).
- 11.7 A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, obrigatoriamente na seqüência Km, desenho referência, valor, tempo, observações.
- 11.8 Nos símbolos usados, a "bolinha", que identifica a posição do piloto, estará sempre na posição inferior do diagrama.

REGULAMENTO

- 11.9** Os ângulos das setas da simbologia que indicam direção deverão ser representados com variações de 45°, 90°, 135° e 180° visando a melhor fidelidade possível aos ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações:
- 11.10** Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, possam representar perigo para os pilotos, devem **OBRIGATORIAMENTE** estar bem assinalados na planilha podendo-se até repetir a referencia para melhor sinalização. Exemplo: arames esticados, cercas, cancelas, valas, galhos, grandes erosões. etc.
- 11.11** A (s) entrada(s), desvios ou bifurcações, de mesmo sentido que situar (em)-se a menos ou igual a 50 m, antes de alguma entrada, desvio ou bifurcação pertencente ao roteiro (a ser referida na planilha) também deverão constar da planilha, sob pena de cancelamento do(s) PC(s) até o ponto que atenda as 3 condições: terceiro PMM, 5Km e 5 minutos, do ponto do erro.
- 11.12** Os desenhos das planilhas deverão descrever o mais fiel possível a realidade.
- 11.13** Os caracteres de indicação da quilometragem na planilha devem ter o tamanho mínimo de **22** na fonte arial do Microsoft Word.
- 11.14** A Organização da Prova poderá recolher a planilha no final da Prova, podendo o piloto sofrer penalização de 300 pontos, desde que devidamente avisado no Regulamento Complementar da prova.

Art.12 - INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

- 12.1** As medidas serão sempre em km (quilômetros), com subdivisão de 10 metros.
- 12.2** As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da bolinha, que é o local onde o levantador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha. Este ponto dista cerca de 3 metros da referencia em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto imaginário 3 metros antes do cruzamento. Este é o ponto exato de aferição do velocímetro, e calculo do PC. Isto deve ser observado, principalmente em referencias que envolvem áreas muito grandes, e ou médias horárias muito baixas.
- 12.3** Por questões de segurança, no caso de obstáculos que representem perigo para os competidores as referencias poderão estar até 20 metros antes do referido obstáculo.
- 12.4** As situações que representem perigo mortal poderão ser sinalizadas por uma bandeira vermelha 30 metros antes do perigo, e sempre indicar na observação da planilha. Não terá Pc 50 metros antes e 200 metros após.
- 12.5** As referencias que indicarem pontos de aferição (AFR) serão representadas com 03 casas decimais. Ex. 5,987; 10,332; 8,885.
- 12.6** As referencias em pontes, passagens molhadas, parede ou barragem de açudes, mata-burros, etc., serão sempre no inicio do piso, caso sejam colocadas no final, terão obrigatoriamente que estar observadas na planilha.
- 12.7** As velocidades serão dadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros.
- 12.8** A velocidade média máxima em estradas de terra não poderá ser superior a 60 km/h, e em trechos de asfalto, 70 km/h, devendo-se evitar velocidades médias elevadas.
- 12.9** Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código de Trânsito para o local.
- 12.10** 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.

Art.13 - IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

- 13.1** Deverá ser feita através do jaleco ou adesivo numerado a ser fornecido pela Organização. O jaleco será facultativo. A Organização da Prova poderá solicitar a devolução do jaleco no final da prova.

Art.14 - IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

- 14.1** Será feita por numeração adesiva que deverá ser fornecida pelo Organizador.
- 14.2** A documentação dos veículos de competição é de única e exclusiva responsabilidade do concorrente ou piloto.

Art.15 - CONSTITUIÇÃO DA PROVA

- 15.1** A Prova será constituída de trechos de regularidade, ne utralizados, deslocamentos e testes especiais.
- 15.2 Trecho de regularidade** é o que tem definida a velocidade média, e na qual cumpre ao piloto manter-se com a melhor precisão possível.
- 15.3 Neutralizado** é um ponto do roteiro, em que é dado um tempo de parada para o piloto.
- 15.4 Deslocamento** é um trecho em que é dado um tempo máximo para ser percorrido. Nele, não há média horária definida, sendo normalmente usado para travessias de locais povoados, sendo contudo, para efeito de calculo deste tempo, um valor de, no máximo, equivalente a uma média de 30Km/h. Especialmente nestes trechos o piloto deve observar, rigorosamente, as leis de trânsito.
- 15.5** Em casos de deslocamentos em asfalto ou vias rápidas, deverão seguir as leis de trânsito vigentes no trajetos .

Art.16 - TESTES ESPECIAIS

- 16.1** Poderá haver testes especiais de velocidade (TVE), "Non Stop" (TNS), Crosstest, etc., durante as competições, mas não serão válidos para pontuação no campeonato e só poderão participar os pilotos que tenham pe rcorrido o mínimo de 50% do total da prova de regularidade.

REGULAMENTO

16.2 Serão permitidas inscrições de pilotos que queiram participar somente dos testes especiais, mas esses não concorrerão com os da prova de regularidade. A organização de prova deve providenciar troféus extras para esse caso.

Art.17 - ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

17.1 No caso de algum imprevisto natural, como 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 deverão ser cancelados para esta categoria, uma vez que não houve igualdade de condições para todos os pilotos da categoria.

17.2 No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, não identificados em 17.1, 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 da Prova, e de acordo com as características do trajeto, os PC's colocados além do neutro mais próximo, poderão ser validados.

Art.18 - ALTERAÇÕES NA PROVA

18.1 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.

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

Art.19 - APOIO E EVENTUAIS ACIDENTES

19.1 Nas dificuldades, os concorrentes devidamente identificados poderão ajudar-se na transposição de obstáculos. Exceto em caso de risco de vida, não será permitida a ajuda de pessoas estranhas à Prova.

19.2 Em caso de acidente, qualquer piloto poderá interromper sua prova a fim de prestar socorro ou tomar providências nesse sentido sem prejuízo de pontuação. A critério da direção de prova poderá ser a ele atribuído até o restante da prova ou até onde ele possa entrar no seu tempo novamente, a media de pontuação obtida na passagem dos PCs do início da prova até o local da ocorrência.

19.3 Não será permitido que quaisquer concorrentes sejam acompanhados por outros veículos (inscritas na Prova ou não), com a finalidade de lhe prestar apoio. Tal fato poderá ser comprovado pelos registros de passagem nos PC's, ou pelos fiscais de Prova.

19.4 A não observância deste artigo implica na desclassificação do(s) concorrente(s) faltoso(s).

Art.20 - CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE (PCs).

20.1 A cronometragem será feita utilizando-se de um coletor de dados eletrônico com comunicação via satélite – GPS tipo Datalogger , com gravação da trajetória a 1,0 pt/s (Um ponto por segundo).

20.2 O concorrente terá seu tempo registrado durante todo o percurso de prova previamente estabelecido e marcado pela Organização.

20.3 O tempo padrão será preferencialmente a hora fornecida por equipamentos de GPS, qualquer alteração deverá constar do regulamento complementar e ser informada pela Organização da Prova com antecedência mínima de 60 minutos da largada do primeiro competidor.

20.4 Todas as Largadas e Chegadas serão automáticas.

20.5 Será permitido ao concorrente o uso de equipamento GPS de sua propriedade além do fornecido pela Organização da Prova, pois caso não tenha suas passagens registradas no coletor de dados, a Organização da Prova poderá utilizar-se deste para o registro de suas passagens.

20.6 Recomenda-se configurar o GPS reserva para gravação de um ponto por segundo.

20.7 Caso um competidor por qualquer motivo tenha registros parciais ou nenhum registro no coletor de dados e não possua equipamento de GPS como contra prova, somente serão computados os pontos relativos aos dados constantes no referido coletor (GPS).

20.8 O competidor é o único responsável pelo equipamento coletor de dados a partir do momento da instalação em sua moto, até a devolução a Organização da Prova. Em caso de danos causados por agentes mecânicos, o competidor pagará a organização o valor do referido equipamento R\$ 300,00 (trezentos Reais).

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

20.10 PC de roteiro visa apenas confirmar a passagem do concorrente, dentro de um intervalo de tempo definido. Será prioritariamente usado em locais de difícil passagem, sujeitos à congestionamentos e também onde haja possibilidade de se cortar caminho. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamentos.

20.11 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).

20.12 PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o concorrente não passar por ele, adiantar-se mais do que 5' (cinco minutos), atrasar-se mais do que 20' 05" (vinte minutos e cinco segundos), chegar nele por caminho diferente ou de direção oposta ao roteiro, perde 900 (novecentos) pontos. O PC misto visa conferir a navegação (manutenção



REGULAMENTO

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.

20.13 O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação a sua hora ideal de passagem pelo PC, inexistindo a tolerância. Além deste tempo de atraso e até 15' 05" de atraso, serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 20' 04" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

20.14 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". Além de 5' 3" (cinco minutos e três segundos) de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

20.15 Resumo, para as categorias de quadriciclo, exceto UTVs.

5'4" ou + Adiantado	4" Até 5'3" Adiantado	3" Adiantado a 3" Atrasado	4" até 15' 03"	de 15' 04" a 20' 03"	20' 04" ou +
1.800	3 a 900	0	1 a 900	900	1.800

20.16 A tolerância de passagem no PC (Posto de Cronometragem) será de 3" (três segundos) por atraso e 3" (três segundos) por adiantamento, para Quadriciclos. **Para UTV's não haverá tolerância nas passagens adiantada ou atrasada**

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

Art.21 - Cancelamento de PC.

21.1 Se constatado erro na planilha (pela Organização), somente terá validade o PC localizado após o 2° PMM subsequente. Entende-se também como PMM os neutralizados técnicos. Caso a organização considere esta quantidade de PMM insuficiente, poderá estender a não validade dos PC's por mais trechos.

21.2 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.

21.3 Considera-se erro de tempo acumulado para cancelamento de PC, somente aquele erro anterior ao PC, sendo desconsiderado erro no fechamento do PMM.

Art.22 - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

22.1 A classificação na Prova será feita por ordem crescente de pontos perdidos durante a competição. A quem perder o menor número de pontos, cabe o primeiro lugar, e assim sucessivamente.

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

22.3 Para obter classificação na etapa, o piloto deverá ter passado em pelo menos 50% (cinquenta por cento) dos PC's ativados. Aos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na Prova ou pontuação para o Campeonato.

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

- Maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido.
- Persistindo o empate, deve-se passar para menor número pontos nos PC's em ordem inversa, do último ao primeiro e assim sucessivamente.
- Persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho.
- Persistindo o empate será feito um sorteio público para identificar o vencedor.

22.5 Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores, o critério de desempate nas etapas da mesma prova será:

- Melhor resultado da etapa final do dia da prova.

22.6 Em caso de empate no final do campeonato entre dois ou mais competidores o critério de desempate será:

- Maior número de etapas em 1ª colocação.
- Melhores resultados nas três últimas etapas.
- A vitória será dada ao piloto mais velho.
- A vitória será definida por sorteio.

Art.23 - Pontuação:

23.1 Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição:

• 01º Lugar - 25 Pts	08º Lugar - 13 Pts	15º Lugar - 06 Pts
• 02º Lugar - 22 Pts	09º Lugar - 12 Pts	16º Lugar - 05 Pts
• 03º Lugar - 20 Pts	10º Lugar - 11 Pts	17º Lugar - 04 Pts
• 04º Lugar - 18 Pts	11º Lugar - 10 Pts	18º Lugar - 03 Pts
• 05º Lugar - 16 Pts	12º Lugar - 09 Pts	19º Lugar - 02 Pts
• 06º Lugar - 15 Pts	13º Lugar - 08 Pts	20º Lugar - 01 Pts
• 07º Lugar - 14 Pts	14º Lugar - 07	

REGULAMENTO

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

Art.24 - DEVERES DO PILOTO

- **É dever de todo piloto nas competições:**

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

24.2 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 Nacional de Trânsito.

Art.25 - DEVERES DA EQUIPE DE ORGANIZAÇÃO

- **São deveres da organização em cada etapa:**

25.1 Fazer o levantamento da prova e entregar a planilha para digitação 10 dias antes da data de sua realização com todos os trechos, referências, médias, neutros, deslocamentos, local de largada e chegada e pontos de apoio.

25.2 Conferir a planilha digitada, marcar na planilha todos os PCs, devolve-la até 06 dias antes da realização da prova para possíveis correções (e, ou) alterações e impressão final.

25.3 Não será aceita a planilha que se apresente incompleta.

25.4 Fazer o Briefing na quinta-feira antecedente a prova ou marcar data e hora no regulamento complementar.

25.5 Enviar a FMC até as 18:00 hs de sexta-feira a relação dos pilotos inscritos na prova e a Ficha Técnica da Prova.

25.6 Fixar o regulamento em local de fácil visualização 60 minutos antes da largada do 1º piloto, caso não haja, deverá obrigatoriamente informar na ficha de inscrição que a "Prova será regida pelo regulamento local da FMC".

25.7 Publicar ficha técnica da prova com localização dos PCs com referencias, coordenadas geográficas e tempos ideais para cada categoria, antes do tempo ideal de chegada do primeiro piloto.

25.8 Fornecer trecho mínimo de 2.0 Km específico para aferição da quilometragem.

25.9 Pelo menos 30 minutos antes da divulgação dos resultados, afixar os horários de passagem de cada categoria, ou distribuir ficha individual de passagem de cada piloto, possibilitando aos concorrentes, a conferência dos lançamentos dos dados.

25.10 Entregar ao Comissário da FMC, os resultados da Prova na seguinte forma:

- Classificação das diversas categorias.
- Planilha de pontos perdidos das categorias, onde conste TODOS pontos perdidos em TODOS os PC's, numa única folha.
- Fichas de inscrição devidamente preenchidas.
- Passagens manuais e relatório dos coletores

25.11 Providenciar a abertura de todas as porteiças, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que somente o primeiro piloto perca tempo nesta tarefa. Esta tarefa deverá ser feita por membro da Organização, que assume a condição de "piloto zero".

25.12 Providenciar piloto "VASSOURA" que largará após o ultimo competidor e fará todo percurso da prova afim de identificar quaisquer problemas ocorridos durante a mesma.

25.13 Nenhum membro da organização está autorizado a fazer qualquer tipo de resgate de veículo ou competidor, tal tarefa cabe única e exclusivamente as equipes de apoio e aos órgãos competentes.

25.14 A equipe organizadora por conhecer o percurso poderá auxiliar a equipe de apoio na localização do objetivo.

25.15 Entregar ao Comissário da FMC cópia dos ofícios enviados pela organização, às autoridades competentes informando sobre a realização do evento.

25.16 Providenciar total e irrestrito acesso do representante da Comissão de Rally da FMC a apuração dos resultados de cada etapa. Este comissário deve ser informado de todos os detalhes da organização de prova, incluindo acesso às anotações de PCs. (manuais e eletrônicos) desde o momento da chegada destas informações a central de apuração até a eventuais correções (devidamente fundamentadas) que se façam necessárias.

25.17 Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.

Art.26 - PENALIZAÇÕES A ORGANIZADORES E COMPETIDORES

26.01 O clube e/ou equipe que não cumprir com os deveres estabelecidos neste regulamento, poderá sofrer penalizações pecuniárias no valor de uma inscrição para cada item não realizado, até a anulação de prova e conseqüente perda do direito de realizar prova válida para o Campeonato Cearense no(s) ano(s) seguinte(s).

26.02 Nas Provas, os pilotos poderão ser penalizados pelas seguintes faltas:

- Informação errada ou incompleta na ficha de inscrição desclassificação.
- Manobras desleais contra outros concorrentes desclassificação.
- Troca de veículo durante a etapa..... desclassificação.
- Alteração, supressão ou inclusão de inscritos no jaleco e/ou adesivos oficiais desclassificação.
- Desrespeito a Direção de Prova e ou Representante da FMC..... desclassificação.
- Cortar caminho por cima de plantações, cortar cercas e outros atos contra propriedade privada300 pontos.
- Passar pelo PC (em sentido correto) e retornar em sentido contrário ao da Prova, pelo PC1.800 pontos
- Chegar no PC por sentido contrário ou por caminho diferente do roteiro900 pontos

REGULAMENTO

- i) Desrespeito às leis de trânsito.....900 pontos
- j) Pilotagem perigosa, excesso de velocidade, em localidades habitadas, etc.....900 pontos
- k) Caso a Organização exija a devolução da planilha no final da Prova e o piloto não o fizer300 pontos
- l) O veículo pilotado sem capacete pelo piloto/navegador, mecânico ou qualquer pessoa durante a Prova 300 pontos
- m) O piloto conduzindo qualquer veículo sem o uso adequado do capacete durante a prova300 pontos
- n) Passar no PC de LARGADA fora do horário (início do seu horário ideal até o início do próximo piloto) 300 pontos
- o) O piloto que sofrer duas desclassificações poderá, a critério da Comissão de Rally, ter suspensa sua participação em Provas (do Campeonato e extras), pelo prazo de até um ano
- p) O veículo pilotado sem capacete pelo piloto/navegador, mecânico ou qualquer pessoa durante a prova.....DESCLASSIFICAÇÃO DA PROVA.

Art.27 - PREMIAÇÕES

27.1 Serão conferidos troféus para os 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria ou de acordo com o regulamento complementar. A premiação poderá ser fornecida referente ao desempenho das 2 (duas) etapas, ou seja, um troféu pelo somatório da colocação das duas etapas.

Art.28 - RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

- 28.1** Reclamações contra a Prova ou Piloto, deverão ser entregues por escrito à Organização, até 30 (trinta) minutos após a divulgação dos resultados, acompanhados de valor igual a 1 (uma) taxa de inscrição.
- 28.2** Protestos contra o resultado deverão ser entregues por escrito à Organização, até 30 (trinta) minutos após a entrega dos resultados por categoria, ou até 30 (trinta) dias, no caso de divulgação dos resultados em data diferente ao da Prova deverá ser acompanhado de valor igual a 1 (uma) taxa de inscrição. A taxa será devolvida, caso a redamação seja procedente.
- 28.3** Se a Organização não puder dar solução ao protesto, em até 30 (trinta) minutos após o prazo máximo para recebimento dos mesmos, deverá ser marcada nova data e local para entrega de resultados e troféus da categoria.
- 28.4** Se o protesto for procedente, o valor depositado retornará ao protestante, caso contrário, reverterá para o protestado.
- 28.5** Caso o clube, (filiado e em dia com a Federação do seu estado) ao qual o piloto que impetrou o recurso é filiado, não concorde com a decisão, poderá (até cinco dias úteis após a divulgação do resultado) e mediante depósito no valor de R\$ 500,00 (quinhentos Reais), recorrer a Comissão Estadual de Rally Regularidade da FMC, estando esta comissão soberana para julgar tal redamação. O piloto e o clube deverão acatar o resultado sem ter o direito de recorrer à justiça comum.

Art.29 - DISPOSIÇÕES GERAIS

- 29.1** Os participantes correm por conta e risco próprios, não se responsabilizando a CBM, a FMC, 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.
- 29.2** A apuração dos resultados será acompanhada pelo representante da Comissão de Rally da FMC.
- 29.3** Todas as Provas serão supervisionadas por um comissário de Rally, nomeado pela FMC, e a este será facilitado o acesso a todos os detalhes da Organização da Prova.
- 29.4** Para que sejam autorizados a promover e/ou organizar novas competições, os Clubes e Organizadores deverão obedecer a este Regulamento.
- 29.5** Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo comissário da FMC, pelo Diretor de Prova e pelo representante do Clube Organizador.

Art.30 – COMPETÊNCIAS

30.1 Compete ao Diretor de Prova:

- 30.1.1** Decidir pela validade ou não, de PC situado após erro de planilha.
- 30.1.2** Decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção.
- 30.1.3** Decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes não naturais sobre concorrentes.
- 30.1.4** Decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente.
- 30.1.5** Desclassificar piloto(s) por infração ao Regulamento.
- 30.1.6** Decidir, juntamente com o Comissário da FMC pela aceitação ou não de recurso contra resultado.

30.2. Compete ao Comissário nomeado pela FMC:

- 30.2.1** Julgamento de protestos contra a Prova e/ou Diretor.
- 30.2.2** Julgamento da validade ou não da Prova para o Campeonato.
- 30.2.3** Julgamento de desclassificações e suspensões dos pilotos.
- 30.2.4** Aplicar punição à piloto que tenha cometido qualquer infração aos Regulamentos.

Fortaleza, 16 de Março de 2017

Roberto Ito
Presidente FMC