



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE RALLY**

25º RALLY INTERNACIONAL DOS SERTÕES 2017

REGULAMENTO GERAL

4ª PROVA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY CROSS COUNTRY DE VELOCIDADE

MOTOS, QUADRS e UTVs



- Art. 1 – Definição
 - Art. 2 – Terminologia
 - Art. 3 - Inscrições
 - Art. 4 – Procedimento Obrigatório na Vistoria Administrativa e Técnica
 - Art. 5 – Equipamentos de Segurança Obrigatórios
 - Art. 6 – Regulamento Particular
 - Art. 7 – Classe Motocicletas
 - Art. 8 – Preparação das Motocicletas
 - Art. 9 – Categoria Sertões Series
 - Art.10 – Limites de velocidades
 - Art. 11– Etapa Maratona – Parque Fechado
 - Art. 12 – Ordem de largada e Prólogo
 - Art. 13 – Abandono Acidente
 - Art. 14 – Cartão de Tempo
 - Art. 15 – Regras de Trânsito
 - Art. 16 – Jalecos e Adesivos Numerados
 - Art. 17 – Regras específicas para Equipes de Apoio
 - Art. 18 – Viatura de Guincho
 - Art. 19 – Regras Gerais
 - Art. 20 – Check-up do Competidor Acidentado
 - Art. 21 – Posto de Controle – Disposições Gerais
 - Art. 22 – Posto de Controle – Roteiro
 - Art. 23 – Provas Especiais
 - Art. 24 – Postos de Controle durante o Evento
 - Art. 25– Controle Final das Etapas
 - Art. 26 – Protestos e Recursos
 - Art. 27 – Classificação e contagem de pontos
 - Art. 28 – Deveres e responsabilidades dos participantes
 - Art. 29 – Patrocínio Geral e Publicidade Individual Competidores
 - Art. 30 – Premiação
 - Art. 31 – Publicidade e Cessão de Direitos de Uso de Imagem
 - Art. 32 – Seguro de Responsabilidade Civil da Prova
 - Art. 33 – Considerações Finais
- Adendos



ARTIGO 1 – APRESENTAÇÃO

1.1 -A Dunas Race Promoções Ltda. organiza, de 16a 26 de agosto de 2017, uma prova da modalidade Rally Cross Country de Velocidade nomeada Rally Internacional dos Sertões.

1.1.1 -Nesta 25ª Edição do Rally dos Sertões valerá pelo Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country **5 (cinco) primeiras etapas, como 8ª, 9ª, 10ª, 11ª e 12ª de 2017.**

1.1.2 -A prova segue as normas e regras do Regulamento da Confederação Brasileira de Motociclismo de Rally Cross Country 2017, e ao regulamento, apêndice, e código desportivo da FIM da modalidade para 2017.

1.2 - Será uma prova de velocidade do tipo Rally Cross Country onde, o itinerário será comunicado em forma de Planilha, com postos de controle de largada e chegada (início e término) nos deslocamentos e testes especiais. As planilhas serão entregues aos competidores no decorrer das etapas.

1.3 - A extensão máxima das etapas será de 700 km. A extensão das etapas diurnas será adaptada de acordo com as dificuldades do roteiro, podendo haver deslocamento noturno.

1.4 -Todos os protestos serão julgados pela Comissão do Júri de Prova, composta pelo Diretor de Prova, Comissários Desportivos e Diretores Adjuntos que, serão os únicos com autoridade para tomada de decisão.

1.5 -O Diretor de Prova (licenciado pela CBM/FIM) é o responsável por fazer respeitar e cumprir-se integralmente o regulamento durante a corrida, podendo consultar o Júri de Prova. Todos os protestos sobre este Regulamento Particular, anexos e outros atos do Diretor de Prova e seus representantes deverão ser apresentados por escrito ao Júri através do Diretor de Prova.

1.6 -Eventuais modificações ou outras decisões relativas a este presente Regulamento serão publicadas em adendo, afixadas no quadro oficial, na Secretaria de Prova e comunicados nos Briefings.

1.7 -Em caso de dúvida, o Diretor de Prova e os Comissários Desportivos, poderão recorrer às imagens televisivas ou fotográficas e, também aos tripulantes dos helicópteros e aviões da organização para poderem tomar uma decisão.

IMPORTANTE: Os trechos especiais poderão, em algum momento, estar abertos ao trânsito local.



1.8 -O Rally acontece simultaneamente com outra disputa (carros), a qual terá um Regulamento separado.

1.9 -Este presente Regulamento está disponível nos idiomas Português e Inglês, em caso de dúvidas de interpretação, fará fé o texto em língua Portuguesa.

1.10 -Exceto nos casos claramente identificados neste presente Regulamento, deverá ser considerado o texto do Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country CBM 2017. Em caso de omissão ou dúvida poder-se-á consultar as Prescrições Gerais FIM 2017 – Cross Country.

1.11 – ORGANIZAÇÃO

1.11.1 –Nome e contatos do Organizador

Dunas Race Promoções Ltda.

Alameda Rio Negro, 1030 – 11º andar – conj. 1102/04
06454- 000 - Alphaville – Barueri – SP – Brasil
Telefone/Fax: + 55 11 4191-0133

Email: sabrina@dunas.com.br

Website: www.serto.es.com

Mídias Sociais:

Facebook: www.facebook.com/serto.esoficial

Instagram: www.instagram.com/serto.esoficial

Youtube: www.youtube.com/user/dunasrace

Twitter: www.twitter.com/serto.esoficial

1.11.2 – Comissão Organizadora Dunas Race

Diretor/Presidente	Marcos Moraes
Diretor Técnico/Segurança da Prova	Carlos Eduardo Sachs
Gerente de Eventos/Secretaria de Prova	Sabrina Proença
Gerente Administrativo/Financeiro	Alan Rangel
Gerente Comercial / Marketing	Roque Mendes
Coordenador Produção/Logística	Leandro Nunes
Assistente Administrativo/Financeiro	Sinara Souza

1.11.3 – Comissários Desportivos CBM

Presidente do Júri CBM: RODRIGO MACIEL

Comissário Desportivo: FERNANDO BENTIVOGLIO

1.11.4 – Comissários Técnicos CBM



Comissário Técnico: LUIZ AFONSO FUGANTI JARIA

1.11.5 – Oficiais da Prova

Diretor de Prova	ADILSON KILCA
Membros do Júri	RODRIGO MACIEL FERNANDO BENTIVOGLIO LUIZ AFONSO F. JARIA

Diretores Adjuntos	Gui Guedes Carlos Caporali Messias Alves Sérgio Batista Ricardo
Responsável pelo Percurso	Carlos Eduardo Sachs
Secretaria de Prova	Sabrina Murzoni Proença
Chefe Equipe Médica	Dr. Jorge Vigorito
Chefe Equipe Ambiental	Mauricio Menella
Verificador do Percurso (Coelho)	Ricardo Mens de Mello

1.11.6 – Assessoria de Imprensa - Vipcomm

Jornalista Responsável	Ricardo Ribeiro
------------------------	-----------------

1.12 –PROGRAMAÇÃO DA PROVA (horários sujeitos a alterações). Favor consultar www.sertoos.com

Local do Evento na Largada:

Autódromo Internacional de Goiânia
End. Rodovia Go-020, Km 04, Parque Lozandes, Goiânia –GO

ARTIGO 2 – TERMINOLOGIA

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

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

ETAPA = Cada um dos estágios do Rally CROSS COUNTRY separados por uma parada de descanso;

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

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



PD- PENALIZAÇÃO DESPORTIVA: É uma penalização de um tempo fixo a ser somada a outras penalizações já ocorridas pelo piloto

PRÓLOGO = Prova de velocidade com intuito de formar a ordem de largada; pode valer como PE;

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

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

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

ADENDO = Boletim oficial datado e numerado. Os adendos passam a fazer parte do regulamento particular da prova. Devem ser afixados no quadro de informações oficiais e comunicados aos competidores o mais rápido possível. Todos os adendos serão assinados pelo organizador até a vistoria técnica, e pelo Júri no decorrer da prova. Os competidores devem dar recibo no ato do recebimento dos adendos, exceto em caso de impossibilidade material durante o desenrolar do Rally CROSS COUNTRY;

CARTÃO DE CONTROLE = Ficha na qual serão feitas as anotações dos diferentes controles previstos no percurso;

WP=coordenadas geográficas (way points).

CH = Controle Horário;

CP = Controle de Passagem;

CHP = Controle de Horário de Partida;

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

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

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

SUPER PRIME = Prova em circuito fechado onde é permitida largada coletiva. Pode valer como PE ou apenas promocional devendo estar definida no Regulamento Particular.

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

ARTIGO 3 – INSCRIÇÕES

3.1 - As inscrições devem ser efetuadas on-line através do site www.serto.es.com de 01 de outubro de 2016 a 28 de julho de 2017.

3.1.1 - Os pagamentos parcelados podem ser efetuados através de boletos bancários gerados no site ou cartão de crédito nas datas estipuladas.

Pagamentos à vista serão efetuados através de boleto bancário gerado no momento da inscrição, via cartão de crédito ou transferência bancária (para participantes estrangeiros).



Inscrições que não estiverem quitadas até o dia 28/07/2017 sofrerão acréscimo de 20%.

3.2–VALORES INSCRIÇÕES

Rally dos Sertões: Motos e Quadris: R\$9.750,00

Rally dos Sertões: UTVs: R\$16.370,00

Equipes de Apoio: R\$1.790,00 (por membro da equipe)

Observação: Não será cobrada nenhuma taxa referente à inscrição dos veículos de apoio, mas é obrigatório que os mesmos efetuem o cadastro no site www.serto.es.com até o dia 28/07/2017. Após essa data será cobrado R\$400,00 por cada veículo de apoio inscrito.

3.3 – DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS PARA COMPETIDORES

- Na 25ª Edição do Rally dos Sertões todos os documentos do competidor deverão ser enviados **eletronicamente** via website (www.serto.es.com) até o dia **28/07/2017**.
- O **não** envio destes documentos até o prazo de **28/07/2017** impedirá o credenciamento dos competidores, que farão o credenciamento no local do evento sujeitos ao pagamento da taxa de credenciamento, no valor de R\$ 250,00 por pessoa.
- 01 foto digital 3X4, em formato JPEG, com no máximo 200kb (a ser anexada na ficha de inscrição online – www.serto.es.com) - A inscrição só será finalizada com a inserção da foto.
- Termo de Responsabilidade devidamente preenchido e assinado (faça o download do documento no site www.serto.es.com) **entregue na Secretaria de Prova em Goiânia (GO);**
- Cópia da Apólice ou Declaração do Plano de Saúde que comprove a cobertura de UTI e remoção aérea para território nacional sem restrições para esportes de risco;
- Atestado médico que formalize que o competidor se encontra em condições físicas e mentais para participar da competição - **menção a edição da prova: 25º Rally dos Sertões - 2017. (Documento original) entregue na Secretaria de Prova em Goiânia (GO);**
- Cópia Carteira de Habilitação;



- Cópia do Documento ou Nota Fiscal da moto/quadri/UTV;
Caso o veículo não esteja registrado em nome do concorrente, o mesmo deverá portar uma autorização assinada pelo proprietário do veículo, com firma reconhecida, informando estar ciente do seu uso para a 25ª edição do Rally Internacional dos Sertões 2017.
- Cópia da carteira da Licença CBM 2017 - filiação através de uma Federação de Motociclismo Estadual.
- Cópia do passaporte (somente para competidores estrangeiros);
- Autorização de participação por parte da Federação de origem do competidor (somente para competidores estrangeiros).

3.4 – DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS PARA INTEGRANTES DAS EQUIPES DE APOIO

- Na 25ª Edição do Rally dos Sertões todos os documentos dos integrantes da equipe de apoio deverão ser enviados **eletronicamente** via website (www.serto.es.com) até o dia **28/07/2017**.
- O **não** envio destes documentos no site www.serto.es.com até o prazo de **28/07/2017** impedirá o credenciamento da equipe, que fará o credenciamento no local e estará sujeita à taxa de credenciamento no valor de **R\$ 250,00 por pessoa**.

O VALOR PARA EMISSÃO DE CREDENCIAL (SE HOUVER) NO LOCAL DO EVENTO SERÁ DE R\$250,00

- Os veículos de apoio que **não forem cadastrados no site** pelas equipes **até o dia 28 de Julho de 2017** receberão o kit de identificação no credenciamento em Goiânia (GO) mediante o pagamento de uma **taxa de credenciamento do veículo no valor de R\$ 400,00**.

3.4.1 – Documentos Obrigatórios

- 01 Foto digital 3X4 em formato JPEG com no máximo 200kb (seguir instruções no site oficial www.serto.es.com). A inscrição só será finalizada com a inserção obrigatória da foto;
- Termo de Responsabilidade devidamente preenchido e assinado (faça o download do documento no site www.serto.es.com) **entregue na Secretaria de Prova em Goiânia**;
- RG ou CNH (cópia simples);
- Cópia do Passaporte (somente para estrangeiros).

3.4.2 - A partir de 19/08/2017, caso seja encontrado por qualquer membro da organização, veículos ou pessoas não credenciadas no evento acompanhando as equipes nas áreas de



manutenção de veículos (BOX) e/ou prestando qualquer tipo de serviço para a equipe, estes deverão procurar a Secretaria de Prova imediatamente pagando a taxa de credenciamento **(R\$2.500,00 por pessoa)** mais, caso contrário, a equipe estará automaticamente desclassificada (competidores envolvidos e equipe de apoio).

Os membros da organização designados à fiscalização da área de manutenção dos veículos nas cidades dormitórios terão autonomia para notificar à Secretaria de Prova quanto à presença de veículos e pessoas não credenciadas, sujeitas a penalização. O desacato a estas autoridades incorrerá numa penalidade que poderá ir até a desclassificação da equipe.

Esta penalidade será imposta pelos Comissários Desportivos em conjunto com a Comissão Organizadora do Rally.

Cada competidor inscrito no Rally é responsável por todas as ações da sua equipe de apoio.

Um competidor inscrito no Rally poderá sofrer penalidades caso a sua equipe de apoio não respeite o presente Regulamento ou o Regulamento Geral da CBM/FIM.

No momento da inscrição on-line todos os veículos da equipe de apoio deverão ser devidamente cadastrados para que o kit de identificação possa ser fornecido corretamente.

Os veículos de apoio sem identificação não serão considerados participantes do evento, não sendo portanto permitida a sua permanência nas áreas de box destinadas às equipes de apoio.

3.5 - Nenhuma modificação poderá ser introduzida na Ficha de Inscrição, exceto nos casos previstos neste Regulamento. Todavia, o competidor poderá, livremente, substituir o veículo declarado por outro, da mesma categoria, até a data da vistoria. Após o encerramento da vistoria técnica até o início da prova (largada oficial da prova) o veículo poderá ser substituído mediante uma nova vistoria técnica e do pagamento da multa de 03 (três) UP's. Não será permitida a troca de veículo após a largada da prova.

3.6 - Se no momento da vistoria técnica que antecederá a partida for constatado que um veículo não corresponde a Categoria no qual se encontra inscrito, esse veículo poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos ser mudado por decisão dos Comissários Desportivos para a Categoria correspondente, recebendo uma penalidade de tempo ou recusado definitivamente.

3.7 - Ao assinar o Termo de Responsabilidade, o competidor bem como todos os membros da equipe, submetem-se às jurisdições desportivas especificadas no Código Desportivo Internacional da FIM, bem como às disposições dos Regulamentos CBM e Particular da Prova.

3.8 - Um pedido de inscrição não será aceito se não for acompanhado da taxa de inscrição e poderá ser recusado, desde que seja justificado o motivo para o Organizador do evento e CBM.

3.9 - Somente serão considerados inscritos os competidores que até a data limite das inscrições, tenham preenchido a ficha de inscrição e efetivamente tenham pago a taxa de inscrição.



3.10 - Após as vistorias administrativas e técnicas iniciais, se uma equipe não tiver em conformidade com os Regulamentos que regem a prova, não será reembolsada do valor da inscrição.

3.11 - O concorrente e/ou apoio que desistir de participar da 25ª Edição do Rally dos Sertões 2017 poderá escolher uma das opções abaixo:

a) Reembolso de 70% do valor pago da inscrição mediante solicitação por e-mail (sabrina@dunas.com.br) em até 30 (trinta) dias antes da largada da prova, ou seja, até o dia 19/07/2017.

b) O concorrente que desistir após esta data (19/07/2017), perderá o direito ao reembolso, porém poderá colocar outro concorrente em seu lugar sendo que neste caso será cobrada uma taxa administrativa de 10% do valor da inscrição.

c) O concorrente poderá deixar sua inscrição de crédito para o Rally dos Sertões 2018. O crédito terá validade somente na Edição do ano seguinte que foi realizada a inscrição do mesmo.

3.12 – ANULAÇÃO OU ATRASO NA REALIZAÇÃO DO EVENTO

3.12.1 - Na hipótese remota de a prova não se realizar por qualquer motivo (autorizações de passagem, problemas políticos, guerra etc.), a organização irá reembolsar os competidores devidamente inscritos, em até 30 dias após o cancelamento.

3.12.2 - Em caso de a largada do Rally ser retardada por um motivo de força maior, a Dunas Race informará a cada competidor por e-mail, avisando da nova data do Rally. A partir do recebimento do e-mail, o competidor terá 8 (oito) dias para avisar a Dunas da não participação no Rally e exigir a devolução do valor da inscrição. Caso não o faça, perderá qualquer direito ao reembolso.

3.12.3 - Em todos estes casos descritos nos itens 3.12 do presente Regulamento, os participantes não poderão exigir da DunasRace outros tipos de indenizações.

ARTIGO 4 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

4.1 – GUIA DE ORIENTAÇÃO COMPETIDOR E VEÍCULO DE COMPETIÇÃO

O competidor receberá dois Guias de Orientação, na Secretaria de Prova em Goiânia (GO). São eles:

- Guia de Orientação Competidor
- Guia de Orientação do Veículo de Competição



Estes documentos ajudarão os competidores, durante as vistorias Administrativa e Técnica. Todos os passos deverão ser cumpridos pelo competidor. Ao final de cada passo, o competidor receberá um carimbo, para prosseguir para o próximo passo. O Guia de Orientação ao competidor deverá ser entregue no dia 18 de agosto, 20 minutos antes do Briefing Oficial, no momento do recebimento da planilha da 1ª Etapa.

4.2 – VISTORIAS TÉCNICAS

4.2.1 – Todos os competidores inscritos no Rally receberão com antecedência os horários das suas vistorias, previstos na Programação Oficial do Evento.

Todo e qualquer atraso estará sujeito a penalidades monetárias, com multa de 01 a 05 UP's , a julgar-se pela Direção de Prova e Comissários Desportivos.

Documentos a apresentar na Vistoria Técnica:

- Licença Desportiva do competidor e navegador (original);
- Autorização da Federação do País de Origem do competidor (original);
- Carta de Habilitação válida para o tipo de veículo que será conduzido (original).

Veículo

- Documento ou nota fiscal / autorização do proprietário;
- Guia de Orientação Veículo de Competição entregue pela Organização, na Secretaria de Prova em Goiânia (GO);
- Comprovante da instalação e aquisição dos sistemas Rastreamento via GPS e Stella 3.

4.2.2 - As vistorias técnicas iniciais são realizadas para a fiscalização dos elementos de segurança do veículo e, de forma geral, para assegurar a conformidade do veículo com o grupo e classe na qual estão inscritos.

4.2.3 - O Guia de Orientação do veículo de competição, deverá ser entregue ao Comissário Técnico da CBM, ao final da vistoria Técnica.

ARTIGO 5 – EQUIPAMENTOS E ITENS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS

5.1 – ITENS DE SEGURANÇA

Durante o Rally todos os competidores deverão, obrigatoriamente, ter e usar os seguintes equipamentos específicos para competições off-road:

1. Protetor dos manetes;
2. Mochila com recipiente de hidratação, “camelback”, com capacidade de 2L de água no mínimo;
3. Capacete;



4. Camisa de manga comprida;
5. Calça;
6. Botas;
7. Luvas;
8. Colete (proteção de tórax e costas);
9. GPS oficial da Prova,
10. Rádio Portátil HT (para motos e quadriciclos) – 5V. Modelos de rádios comerciais:
Motorola: pro 5100, Gm 300 e EM 200 e EM 400
Vertex: VX 2100, VX 2200 E VX 3200 e Rádio de Base VHF para os UTVs
11. Equipamento de Rastreamento (monitoramento) via GPS e de ultrapassagem “STELLA III”.
12. Espelho retrovisor;
14. Buzina;
- 15. Autonomia Mínima Motos/Quadris: 200km + 10% com exceção para as categorias Marathon e Brasil que são consideradas categorias de acesso a modalidade, e poderá ser liberada abastecimento emergencial com cronometro aberto e autonomia mínima de 130km, por responsabilidade da equipe do competidor.**
- 16. Autonomia Mínima UTVs: 200 km + 10% reserva.**
17. Sistema de ultrapassagem sonoro – Stella III (para todos os veículos).

5.2 – EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇAOBRIGATÓRIOS

Todos os equipamentos abaixo são obrigatórios conforme decisão da Organização.

5.2.1 – RÁDIOS- (Obrigatório)

De acordo com as exigências da ANATEL, todos os **competidores de moto, quadris deverão portar um rádio HT comercial, e UTVs um rádio base ligado ao capacete de um dos tripulantes.**

Segue abaixo alguns modelos de rádios comerciais:

Motorola: pro 5100, Gm 300 e EM 200 e EM 400

Vertex: VX 2100, VX 2200 E VX 3200



5.2.2- Tapete ecológico para manutenção

Um tapete-carpete ecológico para manutenção e abastecimentos do veículo deve ser usado pela equipe na manutenção do veículo.

5.2.3 - Sistema de Rastreamento via GPS Rastro (obrigatório)

Será obrigatório o uso do equipamento de rastreamento via GPS por todos os competidores. O sistema de Rastreamento via GPS estará programado para registrar os dados de todo o percurso a cada 01 (um) segundo, armazenando, nestes instantes, velocidade, posicionamento, altitude, data, hora, minuto e segundo.

A instalação do equipamento será realizada pelo próprio fornecedor.

- Locação:

Valores antecipado até 31 de julho

- Rally dos Sertões (07 provas): R\$ 870,00

Valores de 01 agosto até as Vitorias Administrativas em Goiânia:

- Rally dos Sertões (07 provas): R\$ 990,00

- **Atenção:** Pilotos estrangeiros poderão pagar por ocasião da vitoria, no entanto, deverão entrar em contato e fazer o pedido até a data prevista acima, com os valores correspondentes, caso contrário, pagarão o valor com acréscimo.

Os valores acima se referem à locação dos equipamentos/suporte bem como os serviços de coleta diária dos dados e processamento. Os equipamentos/suporte deverão ser devolvidos ao final da prova.

- Contato para locação:

Empresa: Totem

Contatos: Andreia–vendas@totemonline.com.br

Telefone: + 55 11 4638-2049

Regras sobre a utilização do sistema Rastro:

- a) No início de cada prova, os concorrentes receberão 2 equipamentos rastros, numerados. O concorrente verifica os números de série e assina numa folha que recebeu os 2 Rastros.
- b) Na chegada da prova, um dos concorrentes levará o Rastro para a Secretaria de Prova / Apuração, conforme determinado pela Organização, onde será efetuado o download das informações do mesmo.
- c) O resultado será divulgado imediatamente ao concorrente e este terá que assinar um protocolo, informando que efetuou o download do equipamento.



- d) Caso o concorrente não concorde com o resultado, o mesmo deverá preencher o Formulário de Reclamação Desportiva, mediante ao pagamento da taxa, e deverá entregá-lo na Secretaria de Prova.

O sistema Rastro irá gerar automaticamente um relatório de acordo com os parâmetros pré-estabelecidos analisando todas as variáveis que compõem o sistema de rastreamento via GPS como:

- Controle e supervisão dos limites de velocidade;
- Zonas de radar;
- Controle nos PC's;
- Confirmação de roteiro.

5.2.4 - GPS STELLA III (Obrigatório)

- O equipamento GPS "STELLA III" utiliza o Sistema de Posicionamento Global por Satélites (GPS) e tem como função direcionar o Competidor via os Waypoints. Além disso o sistema dispõe informações como distancia total, distancia parcial, Rumo, etc.

- –É obrigatório o sistema Stella III na 25ª Edição do Rally dos Sertões 2017.
- –O Equipamento será instalado segundo instruções técnicas. As equipes devem prosseguir com a instalação mecânica, elétrica e eletrônica de acordo com as regras de instalação antes das Vistorias Técnicas de acordo com os kits de instalação comprados do fornecedor exclusivo. Alimentação deve ser permanente e protegida com um fusível 3 ampères, e irá fornecer uma tensão regulada de 12 volts contínuo.
- Será permitido o aluguel do segundo equipamento "STELLA III" por veículo.
- Cada equipamento do GPS "STELLA III" possui um selo e um número de série com as informações de cada competidor. É proibido qualquer alterações sem autorização do fornecedor do GPS "STELLA III" . É proibido qualquer troca de equipamentos entre veículos/competidores, podendo levar a desclassificação dos competidores.
- - O equipamento Stella GPS III é um sistema compacto, que inclui rastreamento de veículos via satélite, implementado pela Organização e obrigatória para todos os competidores.
- Os alarmes e alertas poderão acender automaticamente ou manualmente.
- Modo automático:
- Alarme com impacto violento (desaceleração) seguido de uma parada de 3 minutos.
- Inclinações anormais (inclinómetro) seguido de uma parada de 3 minutos.
- 5.2.4.1 – Durante todo Rally dos Sertões é de responsabilidade do



competidor zelar pelo bom estado do funcionamento do equipamento GPS “STELLA III”. Todos os dias os dados serão descarregados pela Organização.

- 5.2.4.2 – O equipamento GPS STELLA III deve estar funcionando permanentemente ligado ao cabo de alimentação e sua antena deve estar conectada durante todas as etapas do Rally dos Sertões.
- 5.4.2.3 - Qualquer incidente com o equipamento (perda, destruição, desligamento, etc.), que seja impossível a leitura do GPS “STELLA III” e/ou toda intenção de fraude ou manipulação constatada por um técnico do GPS “STELLA III”, sob a responsabilidade do Diretor de Prova, haverá uma penalização que pode chegar a exclusão da prova.

IMPORTANTE: Não será permitido portar, instalar ou fazer uso de qualquer sistema de aquisição de dados, visíveis ao piloto e ou navegador, dentro dos veículos que tenham um sistema de posicionamento que dê informação da posição do competidor e/ou obtenha o registro do track. A Navegação deverá ser feita apenas pelo mapa da prova e pelo Sistema Stella. A utilização de outros sistemas eletrônicos (Aparelhos de GPS, Terratrip, APPS que forneçam tracks, ou similar com sistema de leitura de track de gps e afins) estão sujeitos às sanções e penalizações, desde penalidades desportivas até a desclassificação do competidor, definidos pelo júri da prova.

Para o uso durante a prova os equipamentos com essas características deverão ser autorizados previamente pelo Diretor de Prova.

- – **Função de Ultrapassagem entre veículos - GPS STELLA III**
- – Para uma ultrapassagem mais segura o equipamento STELLA III dispõe de um alerta sonoro de ultrapassagem que é acionado no ato da ultrapassagem. Esse sistema será usado em todas as categorias do Rally dos Sertões 2017.
 - Para que o sistema funcione, ambos veículos (o que irá ultrapassar e que sofrerá ultrapassagem) deverão estar em movimento.
- 5.2.4.4 – Todo veículo alcançado por outro deverá fazer o necessário para permitir a ultrapassagem, conforme regulamento do campeonato Brasileiro.
- – **Sistema de alerta em caso de falha mecânica - GPS STELLA III:**
- – O GPS Stella III tem um dispositivo que conta com um sistema de alerta em caso de uma avaria mecânica o competidor acionará o botão na cor azul no qual aparecerá no visor de LED um triangulo na cor amarela indicando que o veículo tem um problema mecânico. A central do Stella receberá esse aviso e enviará em seguida as coordenadas do WPT do local que se encontra o veículo para que o competidor avise sua equipe de apoio rápido para acionar o resgate.
- – **Sistema de alerta por acidente – GPS STELLA III**
- - O GPS Stella III tem um dispositivo que conta com um sistema de alerta em caso de



um acidente com veículo durante a prova. O competidor acionará os botões vermelho e azul simultaneamente até aparecer no visor de LED uma mensagem “S.O.S” na cor amarela, qualquer veículo (que estiver em movimento) em um raio menor que 200 metros, receberão automaticamente essa mensagem.

Valor total Locação: USD745,00 (em USD de acordo com câmbio do dia).

Garantia (somente via cartão de crédito internacional): USD1000,00*

Esse valor já inclui o Kit de cabos para instalação do equipamento que serão entregues no ato da vistoria administrativa em Goiânia.

Depósito por perda ou danos do material alugado: **será debitado do cartão de crédito internacional a quantia equivalente a USD1.000,00.**

A conversão da moeda entre Dólares americanos (USD) e Reais (R\$) será feita na taxa de “Câmbio Comercial de Compra” no dia do pagamento.

CONTATO PARA LOCAÇÃO:

A locação será feita pelo site www.anubespportamerica.com/product/pacote-sertoes

Forma de pagamento: cartão de crédito ou via PayPal.

ARTIGO 6 -REGULAMENTO PARTICULAR

Este Regulamento Particular e adendos, ainda que posteriores ao presente ato serão feitos pelo Organizador mediante aprovação dos representantes da CBM e do Júri de Prova.

6.1 – BRIEFING

Briefing do Prólogo: será realizado em Goiânia (GO) no dia 18 de agosto. O horário será divulgado no site www.serto.es.com

A presença do competidor e dos chefes de equipe é obrigatória.

Briefings Técnico Diário: Ocorrerão todas as noites para competidores e chefes de equipe.



O comparecimento a estes Briefings diários não será obrigatório, porém de extrema importância.

*(horários e locais serão divulgados na Secretaria de Prova do evento).

ARTIGO 7 – CLASSES MOTOCICLETAS, QUADRIS E UTVs

7.1 – O Rally dos Sertões 2017 é aberto a motos, quadris e UTVs apropriados para o uso fora de estrada (trail, enduro, Rally e cross). Estas motos devem estar adequadas a normas de segurança impostas pelo regulamento da CBM-Campeonato Brasileiro de Rally Cross country 2017, e pelos Estados dentro dos quais se desenrole a prova.

Para esta classe a organização abrirá um limite de 100 vagas para a 25ª Edição do Rally Internacional dos Sertões.

Tudo o que não estiver especificadamente aprovado neste regulamento é proibido.

O regulamento das motos/quadris/UTVs será baseado no regulamento e CBM (Rally Cross-Country 2017) salvo alguns artigos descritos neste presente Regulamento.

As motos/quadris e UTVs serão classificadas como:

SIGLA	CATEGORIA	DESCRIÇÃO
SPR	SuperProduction	Preparação livre.
PDA	Production aberta	Motocicletas de até 700cc .
MAR	Marathon	até 450cc - Competidores "estreadantes"/ CBM- 2017.
OV4	OVER 45	Livre para competidores nascidos até o ano de 1972.
RALLY BRASIL	300CC	Motocicletas de trail e enduro, de até 300cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre
CRF230	230cc	Até 230cc –Categoria exclusivaHondaCRF230cc no Rally dos Sertões 2017.
QDA	Quadris	Motorização e tração livre.
UTV	UTV SuperProduction	Até 1050cc. Categoria de acesso a modalidade conforme regulamento CBM 2017.



UTV	UTV PRÓ ASPIRADO	UTVs de motor de até 1299cc aspirados
UTV	UTV PRÓ TURBO	UTVs de motor de até 1299cc turbo

***Descrição detalhada de cada categoria e informações técnicas, favor consultar o Regulamento do Campeonato Brasileiro Rally Cross Country 2017 no site da CBM www.cbm.esp.br**

ARTIGO 8 – PREPARAÇÃO DAS MOTOCICLETAS

SuperProduction – SPD

Motocicletas e Protótipos com motorização a partir de 250cc até 1300cc com preparação livre. A preparação de toda motocicleta é livre. Será marcado apenas um chassi durante todo o Rally, e existindo a confirmação da alteração da marca ou substituição do chassi, o competidor será desclassificado da prova. O número do chassi deve ser anotado pelos comissários durante a vistoria técnica.

Production aberta – PDA

Motocicletas de até **700cc** 2 e 4 tempos, seguindo as normas FIM. Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, para-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador. A motocicleta deve ser original de fábrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 102 db; preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; transmissão 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 livres. A troca da embreagem é permitida somente se autorizada pelo comissário técnico da prova e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada. A substituição de peças internas do motor é permitida. A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada.

Marathon - MAR

Motocicletas com motorização 2T até 250cc ou motorização 4T até 450cc e motocicletas off road produzidas no Brasil de até 700cc. Apenas o trabalho de manutenção normal poderá ser feito nas motocicletas, como limpeza de filtros, trocas de pneus, aros, raios, pastilhas de freio, lonas de freio, para-lamas, regulagem de mistura de combustível no carburador. A motocicleta



deve ser original de fábrica, sendo que os seguintes itens podem ser alterados: pneus e rodas livres; tanque de combustível e bancos livres; somente um chassi por moto e original, sendo permitidos apenas reforços; escapamento livre, inclusive curvas com limite de 115db; preparação interna da suspensão dianteira e do amortecedor traseiro livre; 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 livres. A troca da embreagem é permitida somente se autorizada pelo comissário técnico da prova e tendo de ser realizada na presença do mesmo ou pessoa por ele nomeada. A substituição de peças internas do motor é permitida. A preparação do motor é livre desde que seja respeitado o limite de cilindrada.

Esta é a categoria de acesso a modalidade destinada a pilotos iniciantes. Não serão aceitas inscrições na Marathon de pilotos que:

- Se classificaram entre os dez primeiros do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country e Baja em 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 e 2016 em todas as categorias exceto os da Categoria Marathon onde esta regra se aplicará ao campeão e vice-campeão, e a todos competidores da categoria Brasil;
- Foram campeões ou vice-campeões brasileiros em 2016, 2015, 2014, 2013, 2011, 2010 ou 2009 nas modalidades Rally CC, Baja, Enduro FIM, Cross Country, em qualquer categoria;
- Foram campeões ou vice-campeões brasileiros de Enduro de Regularidade na categoria Masters em 2016, 2015, 2014, 2013, 2012, 2011 ou 2010;
- Que tenham histórico de experiência e destaque em outras modalidades do motociclismo.

Over 45 – OV4

Essa categoria será constituída pelos competidores nascidos até o ano de **1972**, com motocicletas de fabricação nacional ou importadas com as características técnicas da categoria SuperProduction.

Categoria RALLY BRASIL

- a) **Obrigatório o uso de motocicletas nacionais de trail e enduro, de até 300cc de 2 e 4 tempos produzidas no Brasil, com preparação livre,**
- b) **Obrigatório quadro e motor do mesmo modelo e fabricante.**
- c) **O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido retirar (cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a sua estrutura.**
- d) **Suspensão “livres”.**
- e) **Aros e pneus “livres”.**
- f) **Escape LIVRE,**
- g) **Carburador ou injeção “livre”**



- h) Caixa e filtro de ar “livre”
 - i) Sistema de ignição “livre”
 - j) Motor – 4T de até 300cc carburado ou injetado com cilindrada livre. Partes externas podem ser modificadas, mas não substituídas. Partes internas “livres”.
- Quando o item é considerado “livre” permite-se o uso de componentes de qualquer origem.

Categoria CRF 230

- a) Obrigatório o uso de motocicletas nacionais Honda, com até 230cc,
 - b) Obrigatório quadro e motor do mesmo modelo e fabricante.
 - c) O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido retirar (cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a sua estrutura.
 - d) Suspensão “livres”.
 - e) Aros e pneus “livres”.
 - f) Escape LIVRE,
 - g) Carburador ou injeção “livre”
 - h) Caixa e filtro de ar “livre”
 - i) Sistema de ignição “livre”
 - j) Motor – 4T de até 230cc carburado ou injetado com cilindrada livre. Partes Externas podem ser modificadas, mas não substituídas. Partes internas “Livres”.
- Quando o item é considerado “livre” permite-se o uso de componentes de qualquer Origem.
- k) a categoria será exclusiva para o Rally dos Sertões, e pontuará para as categorias do Campeonato Brasileiro onde o piloto se enquadrar ou optar, conforme regulamento da CBM

Quadriciclos– QDA

Quadriciclos com motorização até 1300cc com preparação livre com tração 4x2 ou 4x4.

Motor reserva (válido para todas as categorias)

O competidor poderá vistoriar 02 (dois) motores reservas para a 25ª Edição do Rally dos Sertões 2017, sendo que o mesmo pode ser trocado a qualquer momento da prova, podendo ainda o competidor retornar posteriormente o motor retirado, ou seja, ficar trocando os motores vistoriados e lacrados.

Qualquer troca de motor deve ser avisada ao diretor de prova ou comissário técnico o mais tardar, a uma hora antes da largada do primeiro piloto do dia, sujeito a uma penalidade de



15 minutos caso não avisar.

Para cada troca de motor será aplicado uma penalidade de tempo como segue:

1ª mudança- 15 minutos de penal

2ª mudança- 45 minutos de penal

3ª e seguintes alterações- 120' minutos de penal.

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 competidor será avaliado e decidido pelo Júri da prova.

A mudança de classe durante a prova pode ser feita unicamente após autorização do Júri e o competidor será sempre penalizado em 30 minutos.

CATEGORIA UTV - é um veículo de todo-o-terreno com quatro pneus tendo uma roda em cada extremidade. E tripulado por um piloto e copiloto.

Categorias:

- ***SUPER-PRODUCTION***
- ***PRÓ ASPIRADO***
- ***PRÓ TURBO***

Características técnicas geral da categoria UTV:

1. Obrigatório o uso de redes laterais protetoras travadas nas 4 faces;
2. Bancos de forma conchas homologados para competição,
3. Obrigatório a existência de cintos de segurança de quatro pontos fixos a estrutura do veículo; e uma ferramenta cortante para emergência, de fácil acesso.
4. Estes veículos devem ter instalado um dispositivo de corta-corrente (com sinalização adequada) capaz de fazer parar o motor do veículo em qualquer situação, quer pelo piloto no interior ou outras pessoas no exterior;
5. O UTV deverá estar munido de um corta cintos no seu interior;
6. É obrigatório a existência de no mínimo um extintor de 2,0kg ou mais no interior do veículo e de fácil acesso;
7. O concorrente deste tipo de veículo deve estar protegido por capacete, óculos, luvas e indumentária.
8. O piloto e navegador da categoria UTV, deverão portar o macacão e luvas de material Anti-chamas homologados para competição.
9. A distância entre o capacete do piloto e a armação de segurança no teto seja de no mínimo 5 cm.



10. A parte de cima do teto tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento;
11. Pneus livre;
12. Motor conforme a categoria.
13. Câmbio sistema original do modelo.
14. Reforço na estrutura tubular do veículo, conforme anexo e homologado pelo departamento técnico da CNR- CBM que será detalhado e publicado em anexo;
15. Um espelho retrovisor no mínimo;
16. Chassi original;
17. Poderá ser obrigatório o uso de sistema de alerta para ultrapassagem, que será definido no regulamento particular da prova;
18. Cinta de Reboque com mosquetões;
19. Buzina, auditiva;
20. Rádio VHF – Será obrigatória a instalação em cada veículo inscrito nas provas, de um rádio tipo VHF, para a comunicação com a organização, em caso de acidentes e/ou emergências e com os demais pilotos para avisos de relevante importância a segurança aos competidores. Este deve estar ligado e em operação durante a competição operada pelo menos por um dos tripulantes do veículo. Não serão mais aceitos rádios portáteis.
21. Tanque de combustível original ou **homologado para competição** pelo departamento técnico da CNR-CBM.
22. Filtro de ar livre;
23. Escapamento livre;
24. Eletrônica livre;
25. Pneus livres;
26. Freios livres;
27. Rodas livres, tamanho máximo até 15 polegadas;
28. Sinalizador de acidente (bandeira amarela);
29. **Uma lanterna traseira, preferência de led, fixada na parte superior da traseira do veículo, para ser o mais visível possível em caso de poeira.**

- **COPILOTO.**

O copiloto é obrigatório nas categorias Super Production e Pró e este deverá ser portador de uma licença da CBM 2017, e ter idade superior a 16 anos.

- **Categoria: SUPER-PRODUCTION**

- **Considerada a categoria de acesso a modalidade,**
- **Fica interdita a participação na "Classe Super Production" aos pilotos: Que tenham ficado classificados nos três primeiros lugares de qualquer categoria PRÓ e SUPER PRODUCTION do Campeonato Brasileiro de Rally Cross Country ou Rally Baja nos três anos anteriores (2014 a 2016).**
- **Motor original livre de preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1050cc);**

- Turbo ou aspirado
- Caixa de cambio original do modelo
- Refrigeração de motor livre
- Refrigeração de CVT livre
- Chassis com base no original, permitidos reforços;
- Braços de suspensão dianteiros e traseiros livres respeitando o limite máximo da largura.
- Amortecedores livres.
- Pontos de fixação de motor e suspensão livres.
- Bitola máxima de eixo de 1840 mm;
- Tamanho máximo de aro permitido 15"
- Escapamento livre
- Filtro de ar livre
- Eletrônica livre

~

• Categoria UTV PRÓ ASPIRADO

- Destinada a pilotos PRÓ, UTVs originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre.
- Motor Aspirado, com livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1299cc);
- Refrigeração de motor livre
- Refrigeração de CVT livre
- Chassis livre, permitidos reforços;
- Pontos de fixação de motor e suspensão livres;
- Bitola máxima de eixo de 1950 mm;
- Tamanho máximo de aro permitido 15"
- Escapamento livre
- Filtro de ar livre
- Eletrônica livre
- Cambio Original do modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias.

- Categoria UTV PRÓ TURBO



- Destinada a pilotos PRÓ, UTVs originais de fábrica disponíveis no mercado Brasileiro com preparação livre .
- Motor livre preparo obedecendo o limite máximo de cilindrada (1299cc);
- Permitido adição de carga no turbo;
- Refrigeração de motor livre
- Refrigeração de CVT livre
- Chassis livre, permitidos reforços;
- Pontos de fixação de motor e suspensão livres;
- Bitola máxima de eixo de 1950mm;
- Tamanho máximo de aro permitido 15"
- Escapamento livre
- Filtro de ar livre
- Eletrônica livre
- Cambio Original do modelo, podendo aceitar UTVs lançados pela fábrica no decorrer do ano, que não se enquadre em outras categorias.

● Procedimento de ultrapassagens

O procedimento para aproximação deve se dar quando o piloto avistar o competidor a frente, em uma distância de aproximadamente 200 a 300 mts, deve chamar pelo rádio fornecendo a km em que se encontra e solicitar ao competidor a frente que facilite a ultrapassagem, usando de boa educação e com palavras objetivas. E buscar meios de ser visto pelo competidor da frente, como o uso de buzina e sinal de luz, ou quando disponível, o equipamento de sinalização de aproximação oficial.

O competidor quando alcançado deve facilitar a ultrapassagem com segurança parando seu veículo em local seguro, a fim de permitir esta ultrapassagem. Não serão aceitas atitudes como toque no veículo da frente (totós), que poderão ser interpretadas pelo diretor e júri da prova como passíveis de penalidades em tempo, que poderão chegar até a desclassificação do competidor na etapa em caso de reincidência.

O competidor que não facilitar a ultrapassagem, constatado pelas informações das autoridades da prova e da organização, e comprovado através dos dados do GPS oficial do evento, por uma distância superior a 5km, receberá uma penalidade de tempo de no mínimo 10 minutos, para a primeira ocorrência deste tipo de penalização, a ser definido pelo júri, podendo ainda sofrer outras penalidades que poderá a chegar até a desclassificação do competidor na etapa.

Recomendamos utilização de câmeras on-board filmando à frente e para trás a fim de documentar as ultrapassagens. As imagens poderão ser aceitas como documentação oficial e deverão estar com data e hora oficial da prova.



Outros dispositivos oficiais, que sinalizam a aproximação, poderão ser usados para comprovar o procedimento, desde que aprovado pela Comissão Nacional de Rally da CBM, para este fim.

OUTRAS REGRAS E ESPECIFICAÇÕES REFERENTES A ESTA CATEGORIA SERÃO PUBLICADAS EM ADENDOS A ESTE REGULAMENTO, CONFORME A CNR-CBM ACHAR NECESSARIO.

SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E NÍVEIS DE RUÍDO

As motocicletas, quadris e UTVs deverão estar equipados com sistema de iluminação adequado durante todo o Rally dos Sertões e deverão funcionar do início ao fim do evento. O sistema de iluminação deverá funcionar através da geração de energia pelo próprio veículo. No início de cada etapa, nenhum veículo poderá largar sem que os faróis estejam acesos. Não será permitido provocar durante a prova nível de ruído superior aos limites especificados nos códigos de trânsito e nos regulamentos técnico da CBM.

Uma lanterna de luz, deve ser fixada na parte superior traseira, para facilitar a visualização do veículo em caso de poeira.

TANQUES DE GASOLINA E REABASTECIMENTO

Será permitido o uso de tanque (s) auxiliar (es) na motocicleta desde que esteja (m) fixado (s) junto ao chassi, laterais, da moto, na região traseira da perna do competidor (é proibido tanque na frente da moto).

Autonomia mínima recomendada é de **200km + 10%** de reserva nos UTVs, motos e quadris.

Um abastecimento **emergencial**, será autorizado até 160km + 10% de reservas, apenas para as motos e quadris das categorias **Marathon e Brasil**.

Se o fiscal de prova verificar a ocorrência de vazamentos nos tanques auxiliares, ele irá esvaziar o tanque aplicar uma advertência, para que o competidor conserte ou cancele este tanque. Fica o competidor proibido de largar no dia seguinte caso ainda exista o problema.

O competidor é o único responsável por pane seca (falta de combustível) sendo a organização isenta de qualquer responsabilidade nestes casos.

INFORMAÇÕES SOBRE COMBUSTÍVEL BRASILEIRO

a) Gasolina Comum – 87 octanas com 23% de álcool.

b) Gasolina Supra - 87 octanas com 23% de álcool.

ARTIGO 09 – LIMITES DE VELOCIDADE (Zonas de Radar)

9.1 – PENALIZAÇÃO PARA EXCESSO DE VELOCIDADE NAS ZONAS DE RADAR

Os controles de velocidade serão efetuados através de GPS oficial da prova.

A velocidade máxima permitida para local, constará na planilha, e não poderá ser ultrapassada.

A velocidade máxima autorizada, o início e o fim da zona de radar deverá figurar na planilha; a ausência de painéis indicadores de início ou fim de zona de radar não darão direito a reclamação.

Um pico de excesso de velocidade é considerado quando o piloto exceder a velocidade máxima autorizada, a cada pulso gravado no GPS, que deverá ser medido a cada 150m.

Cada registro de excesso de velocidade acarretará as seguintes penalizações:

- De até 20km/h acima da velocidade máxima, x 1 (um) minuto de penalização.
- Entre 21 e 40/h acima da velocidade máxima, x 2(dois) minutos de penalização.
- Mais de 40km/h acima da velocidade máxima, x 6 minutos de penalização.

As penalidades serão acumuladas:

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

A verificação dos dados dos GPS, serão vistoriados pelo diretor de prova ou presidente do júri, e executados por técnico oficial do sistema de GPS.

Parágrafo Único: As penalizações serão acumuladas:

Em uma mesma zona

Em uma mesma etapa

Na totalidade do Rally

• **Através do cálculo de velocidade média:**

Deverá ser utilizado o tempo de entrada e saída na zona de radar para cálculo da velocidade média dentro da zona de radar, o mesmo deverá ser informado em adendo e no briefing, detalhando-se a distância correta do trecho e o tempo mínimo exato que o mesmo deverá ser percorrido. Poderá haver mais de um posto de controle de média dentro da zona de radar.

Para cada segundo a menos computado no seu tempo na zona de radar serão acrescentados uma penalização de segundos em seu tempo final da especial na seguinte proporção:

- **De 0,01% a 10% abaixo do tempo mínimo será multiplicado por 2 (dois).**
- **A partir e 10,01% abaixo do tempo mínimo será multiplicado por 3 (três).**



Ex: se o piloto fez a especial em 02:17:35 (duas horas, dezessete minutos e trinta e cinco segundos), porém havia uma zona de radar de 1.500 metros e que deveria ser percorrida em 00:03:00 (três minutos), e o piloto fez em 00:02:55 (dois minutos e cinquenta e cinco segundos), ou seja, cinco segundos a menos que o tempo estipulado, desta forma ele teria acrescentado ao seu tempo da especial 15 (quinze) segundos e ficaria com um tempo de 02:17:50 (duas horas, dezessete minutos e cinquenta segundos).

PODERÁ SER DETERMINADO UM LIMITE NA VELOCIDADE MÉDIA A SER CUMPRIDA NA ZONA DE RADAR, ONDE O PILOTO QUE EXCEDER AO LIMITE SERÁ PENALIZADO NO SEU TEMPO ACUMULADO, CONFORME REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA.

A PARTIR DA SEGUNDA INFRAÇÃO DE EXCESSO DE VELOCIDADE, A PENALIZAÇÃO SERÁ MULTIPLICADA PELO NUMERO DE REINCIDÊNCIAS.

9.2 – SINALIZAÇÃO PARA ZONAS DE RADAR

As zonas de radar serão sinalizadas na planilha e Waypoints, da seguinte maneira:

- Início e término da zona de radar;

ARTIGO 10 – ETAPA MARATONA – PARQUE FECHADO

Quando houver etapa maratona será permitido apenas o reabastecimento da moto / quadri e UTV.

Os competidores só poderão fazer a manutenção do mesmo após sua largada no dia seguinte, sendo que só será permitido utilizar as peças que estiverem sendo transportadas por eles próprios.

Não será permitida, em hipótese alguma, ajuda externa até o fim da 1a especial (término da etapa maratona), caso ocorra, o competidor será desclassificado do Rally.

Será permitido emprestar peças entre os competidores.

Todas as motos/quadris e UTVs deverão estar dentro do parque fechado até o limite de seu tempo ideal de prova, ficando proibida a permanência de qualquer competidor após a entrega da moto/quadri e UTV.

Caso a equipe não entre no Parque Fechado, irá receber uma penalização de 5 horas mais a penalização por não ter efetuado o controle de chegada da etapa.

Fica autorizada a entrada somente dos competidores 15 (quinze) minutos antes do seu horário ideal de largada no dia seguinte, sendo que a moto/quadri e UTV só poderá deixar o parque fechado no seu horário ideal de largada.

Além do Parque Fechado nas etapas Maratona haverá também um Parque de Largada antes do Prólogo e um Parque Fechado ao final do Rally.



Todos os competidores deverão colocar seus veículos no Parque de Largada até três horas antes do início do Prólogo.

Caso o competidor não siga esta regra será penalizado da seguinte forma:

Atraso de 30 minutos: 1UP

Atraso de 1 hora: 3UPs

Atraso superior a 1 hora: 5UPs

ARTIGO 11 – PRÓLOGO E ORDEM DE LARGADA

11.1 - No dia 19 de agosto (sábado), um Prólogo será organizado, durante o dia, sob a forma de uma Prova Especial, com um mínimo de 1,5 (um quilômetro e quinhentos metros) e um máximo de 10,0 (dez) km. O roteiro será percorrido através do uso de planilha.

11.2 - As partidas para o Prólogo será comunicada no briefing e serão dadas de minuto a minuto, podendo ser ordem numérica crescente, ordem decrescente, por sorteio ou a critério da Organização da prova. A cronometragem será efetuada em horas, minutos e segundos.

11.3 - Quando o competidor não participar do “Prólogo”, será multado em 02 (duas) UP’s e será lhe atribuído 10 (dez) minutos de penalização, somados ao tempo máximo previsto para a realização do Prólogo.

11.4 - A ordem de largada para 1ª Prova ou 1ª Prova Especial será definida por 01 (uma) prova classificatória na qual é obrigatória a presença do competidor. O veículo e os competidores deverão estar com todos os equipamentos de segurança.

Os eventos são:

11.4.1 - Prólogo: Todos os competidores disputarão esta prova classificatória na qual será decidida a Ordem de Largada da 1ª Prova Especial, tendo o tempo máximo definido na cartela de controle.

Os competidores terão a sua ordem de largada definida na ordem crescente de seus tempos.

11.4.1.1 - É absolutamente proibido circular fora do itinerário, devendo as equipes seguir o caminho indicado pelas setas e bumping, sob risco de penalização em tempo que poderá ir até a atribuição à equipe infratora do tempo realizado pelo último classificado no prólogo.

No caso de a pista estar obstruída, as equipes deverão contornar o obstáculo, podendo sair da pista e regressar a esta imediatamente a seguir ao obstáculo.



Não serão admitidas quaisquer neutralizações, nem concedidos quaisquer descontos, relativos ao tempo gasto para percorrer o itinerário.

O tempo máximo para concluir o Prólogo será de 5 (cinco) minutos.

11.4.1.2 – LARGADA PARA O PRÓLOGO

As largadas no Prólogo serão comunicadas no briefing e serão dadas de minuto a minuto, podendo ser ordem numérica crescente, ordem decrescente, por sorteio ou a critério da Organização da prova.

Os competidores largarão de 2 em 2 no circuito determinado.

Em caso de empate no Prólogo, largará antes, para a primeira especial, o competidor com o número mais baixo.

O resultado do Prólogo determinará a ordem de largada da primeira especial.

11.7 - Caso o competidor não consiga colocar o seu veículo no Parque Fechado até a hora limite estabelecida, poderá solicitar, excepcionalmente, aos Comissários Desportivos autorização para entrar mais tarde, até um limite (em tempo) fixado pelos Comissários Desportivos, sendo-lhe, nesse caso, atribuída uma penalização adicional, em 2 UPs

11.08 – ATRIBUIÇÃO DOS NUMERAIS DO VEÍCULO

A atribuição dos numerais aos veículos se dará da seguinte forma:

- 10 Primeiros classificados na última edição do Rally dos Sertões – Categoria
- Geral; Seguido de uma lista de competidores prioritários a critério da organização;
- Classificação do campeonato Brasileiro de Rally Cross Country- CBM
- Para os demais, ordem de inscrição.

11.09 – RECONHECIMENTO DO PRÓLOGO

O Prólogo poderá ser reconhecido no dia 19 de agosto das 06:00 as 07:00 desde que nas seguintes condições: **a pé ou de bicicleta.**

11.10 – ORDEM DE LARGADA PARA AS ESPECIAIS

A ordem de largada nos outros dias do Rally será determinada no dia anterior em função da classificação geral do dia anterior. Os competidores com os menores tempos (os mais rápidos) largarão primeiro levando em consideração os horários de largada para cada competidor.



As autoridades da prova se reservam ao direito de alterar o intervalo de largada entre os competidores, de acordo com o percurso do Rally, exceto para os 10 (dez) primeiros, que largarão, obrigatoriamente, com no mínimo dois minutos de intervalo entre eles.

Quando ocorrer atraso do competidor para a largada da especial (desde que não ultrapasse os 30 minutos), o mesmo poderá largar entre o intervalo do competidor que estiver largando naquele momento e do próximo, com a devida autorização do fiscal de largada.

Quando ocorrer alguma penalização sobre o competidor, esta será aplicada sobre a sua classificação no dia seguinte.

Só serão aplicadas penalizações imediatas quando houver tempo suficiente de julgamento e apuração.

Por ser um Rally Cross Country, os competidores deverão sempre adaptar a sua condução conforme as indicações fornecidas pelo Organizador e pela planilha, estando sempre atentos às variações de terreno, eximindo assim o Organizador de eventuais erros de pilotagem.

Para categoria Quadris, a largada da primeira especial acontecerá após as motocicletas inscritas na etapa do campeonato, com intervalo de 5 minutos entre a última moto e o primeiro quadri.

Para a categoria UTV, a largada da primeira especial acontecerá após os quadriciclos, com 5 minutos entre o último quadriciclo e o primeiro UTV; e para as demais especiais, as largadas acontecerão sempre após as motocicletas e quadris, com 5 minutos de intervalo.

Para as demais etapas da prova, o júri da prova decidirá manter o mesmo procedimento ou a largada segue a ordem de classificação geral da etapa anterior entre as motos, quadris e UTVs.

11.12.1 – PENALIZAÇÕES DE ATRASOS NA LARGADA

O competidor que chegar atrasado para largada, em relação ao seu tempo ideal, será penalizado em 1 (um) minuto para cada minuto de atraso.

Não será permitida a largada do piloto caso o primeiro carro da competição já esteja em procedimento de largada.

Caso o tempo de atraso exceda 30 minutos, o competidor receberá o forfete do dia (tempo máximo da especial+ forfete+ penalização por cada controle de passagem não cumprido).

Reposicionamento de Largada: Por motivos de segurança, no final de cada etapa, o Júri poderá reposicionar a ordem de largada de um competidor, a seu exclusivo critério ou a pedido ao Diretor de Prova, desde que o competidor esteja classificado entre os dez primeiros da classificação geral atual da prova. Em nenhum caso poderá largar um



competidor reposicionado a frente de um competidor que apareça entre os dez primeiros da classificação.

ARTIGO 12 – ABANDONO E ACIDENTE

Para controle da Direção de Prova (também do ponto de vista de segurança), abandonos devem ser reportados, o mais rápido possível, diretamente pelo competidor ou seu assistente (apoio). Durante o evento, se o competidor não comunicar o abandono ele poderá ser penalizado por sua Federação Nacional de Motociclismo.

No caso da saída do competidor, ele deverá tirar o jaleco e os adesivos numerados e devolvê-los à Organização.

Em caso de acidente um competidor deve, obrigatoriamente, parar e prestar socorro ao competidor acidentado e, se constatada a gravidade do acidente, o competidor deve permanecer no local até a chegada do atendimento médico e solicitar ao próximo competidor que avise a um fiscal, médico ou qualquer membro da organização da ocorrência de um acidente grave. Caso contrário (acidente sem gravidade, onde o competidor não corre risco), o competidor deverá seguir a prova e, somente avisar qualquer membro da organização da ocorrência de um acidente sem gravidade.

A omissão de atendimento ao participante acidentado implicará na desclassificação imediata do competidor.

O competidor que provar (através de recurso) que perdeu tempo para socorrer outro competidor terá seu tempo restabelecido da seguinte forma: Apura-se o tempo parado, pelas informações fornecidas pelo Sistema GPS, e repara o ao competidor prejudicado.

Só terá direito a estes procedimentos, os competidores que possuem o carimbo do médico atestando a sua devida prestação de socorro ao competidor acidentado.

A organização fará o resgate terrestre e aéreo do ponto do acidente até o hospital mais próximo, a partir daí o competidor passará a ser medicado ou transferido pelo seu próprio seguro hospitalar.

Em casos do uso do guincho resgate, o mesmo só transportará o veículo quebrado até a cidade mais próxima caso o competidor esteja junto à motocicleta, caso contrário, caberá ao resgate a decisão de resgatar ou não o veículo.

A segurança e integridade do veículo deixado no curso da prova é de responsabilidade do piloto e de sua equipe. A organização se isenta de danos, furtos ou roubo de peças e



equipamentos ou de todo o veículo no caso de abandono do mesmo durante o percurso da prova.

ARTIGO 13 – CARTÃO CONTROLE DE TEMPO

Para facilitar a operação de contagem de tempo será entregue a cada competidor um cartão. O competidor será responsável por ele. No cartão, o competidor encontrará o limite de tempo fixado entre dois postos de controle de tempo. Também serão marcados os tempos de passagem. Eles serão usados para registrar os tempos de início e final dos testes especiais, servindo para se obter a classificação do competidor.

O competidor deverá portar seu cartão durante a prova em cada etapa e mostrá-lo pessoalmente em cada posto de controle.

Qualquer alteração ou correção de dados no cartão, a menos que autorizada, será punida com a penalidade de tempo.

Se faltar anotação de controle (tempo ou carimbo) no cartão ou o competidor tiver perdido o mesmo, isso implicará na perda do direito de reclamar sobre a falta de qualquer anotação, carimbo e tempo na sua classificação, sendo que sua perda resultará em uma penalidade de 5 minutos.

O competidor é totalmente responsável pela precisão das anotações no cartão.

O competidor deve, portanto, verificar se as anotações e carimbos estão no local correto do seu cartão.

Apenas o Diretor de Prova ou alguém por ele designado, está autorizado a fazer anotações nos cartões dos competidores.

Condições Especiais: Caso não exista o valor de tempo máximo anotado no cartão dos competidores, por motivos logísticos ou de segurança, o tempo máximo será calculado levando em consideração a velocidade média de 30 km/h, no trecho que não existir tal anotação.

ARTIGO 14 – REGRAS DE TRÂNSITO

Todos os competidores devem obedecer às regras do CONTRAN, durante o percurso do Rally. O competidor que não cumprir essas regras será penalizado como segue:

1ª Infração: Penalidade de tempo de 30 minutos.

2ª Infração: Penalidade de tempo de 60 minutos.

3ª Infração: Desclassificação.

A autoridade de trânsito que parar o competidor por uma infração durante o Rally irá puni-lo normalmente pela infração de tráfego.

É possível que a autoridade não se preocupe em autuar o infrator, mas avise os Organizadores da Prova para que sejam aplicadas penalidades contra o competidor, de acordo com as regras da prova.

ARTIGO 15 – JALECOS E ADESIVOS NUMERADOS

15.1 -A Organização entregará a cada veículo um “kit” específico de jalecos e adesivos para aplicação.

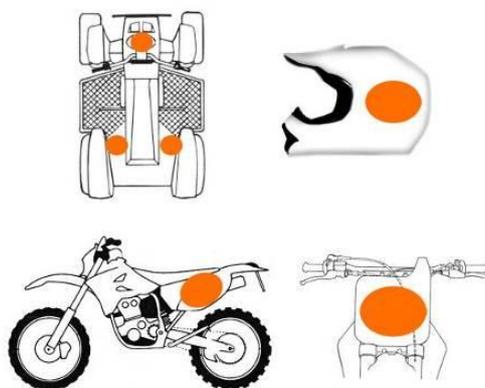
15.2 -O kit fornecido pela organização deverá permanecer no veículo de competição durante todo o evento. Faltando qualquer item do kit no veículo de competição, o competidor não será autorizado a largar.

15.3 -O competidor é responsável pela limpeza do seu kit, sempre o mantendo limpo para fácil reconhecimento dos fiscais e retorno aos patrocinadores.

15.4 - Se o competidor não terminar a prova, ou for excluído do evento, deverá tirar, imediatamente, seu jaleco e remover os adesivos numerados de sua motocicleta e entregá-los a Organização.

15.5 -Qualquer alteração no layout de fixação do kit de adesivos o competidor receberá uma penalização de tempo.

15.6. O competidor deverá aplicar o kit completo conforme layout abaixo:



ARTIGO 16 – REGRAS ESPECÍFICAS PARA EQUIPES DE APOIO

16.1 – APOIO AUTORIZADO

O apoio é permitido em todo o percurso dos testes especiais, nas seguintes condições: Pelo próprio competidor ou por outro competidor inscrito e ainda em prova.

É permitido que as equipes de apoio transportem combustíveis dentro dos trechos das especiais que sejam maiores que a quilometragem mínima de autonomia nos lugares determinados pela Organização.

O apoio é livre nos percursos de deslocamento, caso não exista Etapa Maratona.

16.2 – APOIO PROIBIDO

No percurso que corresponde aos testes especiais não será permitido num raio mínimo de 2km de distância a permanência de qualquer tipo de veículo de apoio, salvo em pontos determinados pela Organização. A equipe que não respeitar a regra será penalizada em 2 horas no tempo de seus competidores.

Fica proibido, sob penalização que poderá ir até a desclassificação, o seguinte:

- O transporte de peças ou apoio feito por um veículo que não esteja inscrito no Rally como veículo de apoio.
- O apoio feito por uma pessoa que não esteja inscrita na prova (namorada, mecânico, motorista, ajudante, etc.).
- Qualquer tipo de apoio durante os testes especiais, exceto entre competidores.
- Deixar peças e combustível à beira da estrada durante os deslocamentos das Etapas Maratona.
- **No Parque Fechado das Etapas Maratona, e até o fim da 1ª especial do dia seguinte.**
- Qualquer tipo de apoio aéreo.
- Não é permitido aos veículos de apoio, operar ou trafegar no percurso dos testes especiais no período entre uma hora antes da passagem do primeiro competidor e a passagem do limpa-trilha.

16.3 - LOCAL DE INSTALAÇÃO DAS EQUIPES DE APOIO

Fica proibida sob penalização que poderá ir até a desclassificação, a utilização de locais que, de alguma forma, favoreçam uma determinada equipe, como por exemplo, concessionárias locais, entre outros.

16.4 – RECOLHIMENTO DE LIXO



Cada equipe de apoio é responsável pela limpeza da zona onde efetuou o apoio ao seu competidor.

A penalidade para as equipes que não recolherem os lixos será aplicada após deliberação do júri desportivo.

16.5 – IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO

Todos os veículos de apoio devem ter um Kit de identificação fornecido pela Organização da Prova, caso contrário, não terão direito à entrada nas áreas de manutenção dos veículos (BOX).

Todos os veículos de apoio deverão ter adesivo com o nome dos tripulantes + os grupos sanguíneos de cada um deles.

Não serão permitidas trocas dos membros das equipes de apoio nos veículos de apoio, salvo o chefe de equipe, que terá, obrigatoriamente, que estar inscrito como tal.

Se um membro de uma equipe deixar o seu veículo por uma razão de força maior, o chefe de equipe deverá comunicar a Secretaria de Prova.

16.6 – CIRCULAÇÃO

Todos os veículos de apoio deverão circular com os faróis acesos e com os cintos de segurança afivelados.

Todos os veículos deverão respeitar as leis de trânsito de cada região, inclusive limites de velocidade.

16.7 – PENALIZAÇÕES

As penalizações serão analisadas e efetuadas pelo Diretor de Prova e comissão, com base em depoimentos de membros da Organização que tenham visto e anotado as infrações cometidas pela equipe.

1ª infração – R\$100,00 por cada membro do veículo penalizado

2ª infração – R\$300,00 por cada membro do veículo penalizado

3ª infração – A equipe de apoio será retirada da prova, não podendo mais dar apoio aos seus competidores durante o restante da competição e será aplicada uma penalização de 10 minutos para o competidor apoiado.



16.7.1 – Penalizações por excesso de velocidade:

1ª infração – R\$300,00

2ª infração – R\$500,00

3ª infração - A equipe de apoio será retirada da prova, não podendo mais dar apoio aos seus competidores durante o restante da competição e será aplicada uma penalização de 10 minutos para o competidor apoiado.

16.8 – AERONAVES DE RESGATE

Caso uma equipe de apoio necessite de resgate aéreo da prova, a este serviço será cobrada uma taxa de **R\$ 4.000,00/ hora de voo**.

Esta taxa deverá ser paga até o último dia da prova (26/08/2017), caso contrário, a equipe competidora estará automaticamente desclassificada.

Caso a equipe seja desclassificada, por qualquer outro motivo, antes do término da prova, a mesma será proibida de se inscrever para o próximo ano caso a dívida não seja quitada.

16.9 – BRIEFING PARA EQUIPES DE APOIO

Será realizado um Briefing no dia 18 de agosto de 2017 de presença **obrigatória** de todos os membros das equipes de apoio.

16.10 – Na 25ª Edição do Rally dos Sertões, cada equipe de apoio será responsável pelo abastecimento de água e energia elétrica nos seus respectivos motorhomes.

ARTIGO 17 – GUINCHO

Na 25ª Edição do Rally dos Sertões não haverá guincho cedido pela Organização. Caberá a equipe de apoio do concorrente resgatar o veículo mediante a autorização do Diretor de Prova.

ARTIGO 18 – REGRAS GERAIS

18.1 - Os competidores devem seguir o percurso passando em sucessão, como indicado, pelos postos de controle de tempo (CT), posto de passagem (Controle de roteiro CR), largada dos testes especiais (ITE) e linhas de chegada dos testes especiais (FTE).



Também devem seguir os tempos fixados para percorrer as distâncias entre um posto de controle de tempo e os testes especiais.

Todo o percurso também será determinado por Waypoints, que a organização usará para monitorar o trajeto percorrido pelos competidores no decorrer da prova.

18.2 - Os competidores deverão seguir o percurso oficial, caso contrário, receberão uma penalidade de tempo. **A cada Waypoints ou posto de controle do percurso não passado, o competidor receberá uma penalidade de tempo determinado por adendo do Regulamento Particular ou no Briefing pela Direção de Prova.**

18.3 - Quando o caminho estiver definido, aparecerá na planilha como uma linha sólida, sendo proibido afastar-se mais que **quinhentos metros** desta estrada, para ambos os lados.

18.4 - Quando a estrada não estiver definida (zona de navegação), aparecerá na planilha como linha de pontos, sendo proibido afastar-se mais de 1 (um) quilômetro desta linha fictícia, também para ambos os lados.

18.5 - Cada desvio maior que as distâncias autorizadas serão penalizadas em 5 (cinco) minutos por quilômetro ou fração de quilômetro, e se somará 1 (um) minuto por quilômetro percorrido fora do corredor autorizado (informações supervisionadas pelo Sistema de Monitoramento via GPS).

18.6 - Também devem passar por todos os postos de controle que constam no cartão de contagem de tempo na sequência indicada.

Os Waypoints que constam no Road Book serão considerados como ponto de passagem obrigatório. O competidor não poderá afastar-se mais de um raio de **80 metros** do mesmo.

18.7 - As distâncias fornecidas pelos organizadores são as únicas válidas.

18.8 - O percurso oficial estará na planilha que será entregue para cada competidor no final de cada etapa.

18.9 - Horas e minutos serão indicados com números de 00:00 à 24:00. Durante o Rally será considerado o horário oficial da prova o relógio do GPS.

18.10. ABANDONO DO TESTE ESPECIAL /ETAPA

O piloto que não largar na especial, ou abandonar sem passar pelo primeiro way point válido depois da largada, será penalizado com:

- **6 horas – pela especial não participada +**
- **PD- Penalização desportiva +**



- **Tempo máximo da especial +**
- **Tempo de Deslocamento não realizado +**
- **Valor dos Waypoints não validados da especial.**

O piloto que largar o setor seletivo e passar pelo menos o primeiro way point válido após a largada, e depois abandonar a etapa receberá as seguintes penalizações:

- **3 horas – por abandonar a especial +**
- **PD- Penalização desportiva +**
- **Tempo máximo da especial +**
- **Tempo de Deslocamento não realizado +**
- **Valor dos Waypoints não validados da especial.**

18.11 -No caso de caminho estar impraticável em certos pontos, os competidores serão autorizados por um fiscal da Organização a fazer o desvio mais curto para retornar ao roteiro normal, o mais rápido possível.

18.12–Não largar no dia:

Todos os pilotos que não forem largar na etapa, estão obrigados a se apresentar ou ser representado por alguém, para o responsável de largada na etapa do dia ou o diretor de prova, e comunicar sua intenção. Caso não largue ele receberá uma penalidade de 100 horas + PD (penalidade desportiva).

-O PILOTO QUE NÃO LARGAR NA ETAPA E NEM JUSTIFICAR SERÁ DESCLASSIFICADO;

18.13 -Se a largada de qualquer especial ou deslocamento for interrompida pela Organização, o competidor deverá aguardar o recomeço da prova e seguir a planilha, sendo que o tempo de paralisação da prova será descontado automaticamente.

18.14 -No caso de um posto de controle de tempo (largada/ chegada) não estar operando no local indicado por razões não previstas, os competidores devem esperar por seu horário ideal no local previsto para confirmar a ausência do posto de controle. Somente depois desse momento o competidor deverá continuar até o próximo posto de controle.

18.15 - Medidas excepcionais: Se o competidor conseguir convencer o júri de que ele estava atrasado por causa de uma parada para dar os primeiros socorros a uma pessoa ferida num acidente sério no trecho de deslocamento, uma tolerância adicional de tempo poderá ser concedida a ele.



18.16 - Não será permitido, em hipótese alguma, o reconhecimento dos testes especiais por competidores e equipes de apoio. Caso haja constatação da infração o competidor será desclassificado

18.17 - Penalidades: A penalidade de tempo e forfete substituem, em certos casos, a desclassificação do competidor na Prova. O Diretor de Prova poderá aplicar uma penalização de tempo nos casos que, porventura, não tiverem explicitamente claros no regulamento. Os competidores que tiverem penalidade de tempo estarão aptos a continuar a corrida, e terão classificação na prova.

PD- Penalização desportiva. É uma penalização de um tempo fixo a ser somada a outras penalizações já ocorridas pelo piloto. O seu tempo será determinado pelo Júri e publicado em adendo ou briefing

A penalidade de tempo será aplicada nos seguintes casos:

a) uma largada realizada antes do sinal do fiscal terá uma penalidade de acordo com o regulamento da **CBM**. Esta penalidade não exclui sanções mais sérias, que podem ser aplicadas pelo Júri de Comissários Esportivos, principalmente no caso de infrações reincidentes ou atitude antidesportiva.

b) perder, alterar ou não devolver o cartão de contagem de pontos, será aplicado uma penalidade de 5 minutos. Qualquer correção ou alteração no cartão que não tenha sido aprovada por escrito por um controlador resultará em desqualificação.

c) ao competidor que não respeitar o regulamento oficial, será aplicada uma penalidade de tempo de 60 minutos.

d) não tiver o registro no cartão de contagem de tempo de um posto de controle de tempo (CT), de uma largada em teste especial (ITE) e de uma chegada em teste especial (FTE) - neste caso será aplicado a forfete.

e) para manobras desleais comprovadas contra outro competidor, será aplicada uma penalidade de tempo de 60 minutos.

f) chegar a um posto de controle pelo sentido contrário resultará em penalidade de tempo atribuída pelo júri.

g) O competidor que não tiver completado um teste especial dentro do tempo máximo ou que, tenha chegado a um posto de controle fechado, receberá penalidade de tempo conforme decisão do Diretor da Prova



h) O transporte ou reboque do veículo em um deslocamento resultará em penalização de três horas. Ao menos que seja feito por outro veículo da mesma modalidade e em competição.

i) O transporte ou reboque dentro das especiais é proibido. Ao menos que seja feito por outro veículo da mesma modalidade e em competição; Todo o deslocamento ou teste especial deve ser cumprido dentro do tempo indicado, isso deve ser observado por todos os participantes. Esse tempo será calculado de acordo com a extensão e dificuldades do percurso. Todos os participantes terão o mesmo tempo para percorrer um deslocamento ou teste especial.

O PILOTO QUE FOR AUXILIADO OU REBOCADO PELA SUA EQUIPE DENTRO DE UMA ESPECIAL RECEBERÁ A SEGUINTE PENALIZAÇÃO:

- 3 horas – por auxílio ou reboque +
- PD- Penalização desportiva +
- Tempo máximo da especial +
- Tempo de Deslocamento não realizado +
- Valor dos Waypoints não validados da especial.

J) durante todo o rally, o piloto é o único responsável pelo correto funcionamento do seu GPS.

A perda ou não utilização do GPS oficial acarretará numa penalidade de 1h (uma hora) ao competidor.

18.18 - TEMPO MÁXIMO PARA CONCLUSÃO DE UMA ESPECIAL

Um tempo máximo será estabelecido no cartão de tempo do competidor para percorrer cada especial. O fato de ultrapassar este tempo máximo implicará em penalidade de seu tempo excedido, somado ao tempo máximo da especial até o limite de 20% do tempo máximo, após este limite estabelecido, será atribuído penalidade de 3 horas.

Se a Direção de Prova constatar que o tempo máximo de uma especial não for cumprido por mais de 50% das equipes, o tempo máximo poderá ser alterado pela Direção de Prova.

Quando possível for, apurado pelo GPS oficial da prova, será aplicada uma penalidade de tempo, por cada Waypoints do percurso, não percorrido pelo competidor na especial. Este tempo de cada Waypoints será determinado pela Direção de Prova e avisado em Briefing e/ou Regulamento Particular.

Os competidores podem receber no **máximo de 4 (quatro) forfete** durante todo o Rally dos Sertões. **Na 5ª (quinta) penalidade o competidor será desclassificado.** Em cada etapa o competidor recebe tantas quantas forem suas penalidades de tempo do dia.

ARTIGO 19 – CHECK-UP DO COMPETIDOR ACIDENTADO

Em casos de acidentes, o competidor só será autorizado a largar depois de um exame médico feito pelo coordenador da equipe médica do Rally e, seu veículo também deverá ser aprovado pelas autoridades da Prova, para continuar no Rally.

ARTIGO 20 – POSTO DE CONTROLE E DISPOSIÇÕES GERAIS

20.1 - Todos os postos de controle, ou seja, Postos de Controle de Tempo (CT), Postos de Controle de Passagem (CP), largadas de Testes Especiais (ITE) e Chegadas de Testes Especiais (FTE), serão indicados por sinais padrão especificados em anexo.

20.2 - O início de uma área de controle será marcado com uma placa amarela a 100 metros do local do posto de controle. O final da área do teste especial será sinalizado com uma placa de fundo bege.

20.3 - É terminantemente proibido entrar num Posto de Controle pelo sentido contrário da prova.

20.4 - Aos competidores é permitido verificar, pessoalmente, o sistema de cronometragem para conferir a hora oficial.

20.5 - Os postos de controle poderão estar abertos 60 (sessenta) minutos antes da chegada dos competidores. Os postos de controle fecharão 30 (trinta) minutos após o horário ideal do último competidor.

20.6 - Os competidores devem acatar as ordens das autoridades e Fiscais da Prova. O não cumprimento deste item acarretará em uma penalidade de tempo ou na desclassificação do Rally, conforme Direção de Prova.

20.7 - O competidor é responsável por mostrar e checar seu cartão nos postos de controle. Antes de deixar o posto de controle, o competidor deverá verificar a colocação do registro e a legibilidade do cartão.

20.8 - Os fiscais dos postos de controle usarão um uniforme para fácil reconhecimento.

ARTIGO 21 – POSTO DE CONTROLE DE TEMPO (ROTEIRO)

- Os postos de controle de tempo serão marcados como segue:
- 100 metros antes do posto de controle serão identificados com uma placa amarela.
- Os locais dos postos de controle serão identificados com uma placa vermelha;
- Os finais das áreas de controle serão identificados com placa bege;
- A bandeira azul agitada pelo fiscal indica que o competidor deve dar passagem imediatamente a quem vem atrás. O não cumprimento implicará nas seguintes penalizações:

1ª Advertência e penalização com tempo mínimo.

2ª Penalização com tempo máximo.

3ª DESCLASSIFICAÇÃO.

21.1 - POSTO DE CONTROLE VIRTUAL

Todos os Waypoints mencionados na planilha de cada etapa serão considerados controles de passagem virtual, portanto será controlado mediante informações do Equipamento de Monitoramento via GPS ao final de cada etapa.

Todo o desvio superior a **80 metros** do posto de controle de passagem resultará em penalização a ser determinada por Adendo ou avisada em briefing pela Direção de Prova.

O valor de perda de cada Waypoint será definido pelo Júri e publicado ou avisado em briefing antes de largar a etapa.

21.2 - PROCEDIMENTO DURANTE O TESTE ESPECIAL:

21.2.1. No posto de controle os fiscais anotarão o horário em que o competidor chegou.

21.2.2. O procedimento de controle se inicia quando a motocicleta cruzar a placa amarela na entrada da área de controle.

21.2.3. Para verificar o cartão, o competidor e o veículo deverão estar em frente à mesa dos fiscais.

21.2.4. A hora marcada no cartão de controle horário corresponderá ao momento exato da apresentação do cartão do competidor ao oficial da mesa de controle. A anotação da ficha só será efetuada se o competidor com seu veículo estiverem próximo da mesa de controle.

21.2.5. O tempo ideal de marcação é obtido somando-se o tempo permitido para cobrir o setor de deslocamento ou setor seletivo ao tempo de iniciar este setor. Estes tempos são sempre indicados em horas e minutos e são sempre expressos na forma 00:01 até 24:00. O



competidor não incorrerá em penalidade ao chegar cedo num ponto de controle se o tempo da entrada do veículo na zona de controle corresponde ao minuto ideal da cronometragem ou ao minuto precedente.

21.2.6. De acordo com a Direção de Prova, os Organizadores têm o direito de eliminar ou aumentar o número de postos de controle.

21.2.7. No controle de tempo, no final do setor de deslocamento, o cronometrista marcará no cartão, em primeiro lugar, o tempo de chegada do competidor e em segundo lugar, o tempo esperado de largada para o setor seletivo.

21.3 - OPERAÇÕES DE CONTROLE - PRÁTICAS DE VERIFICAÇÃO

21.3.1. Os competidores devem ter seus cartões carimbados. A perda de um carimbo implica em uma penalidade de tempo ou forfete automática.

21.3.2. O fiscal do posto de passagem deve carimbar o cartão tão logo o receba, anotando o horário de passagem.

ARTIGO 22 – PROVAS ESPECIAIS

Um teste especial é uma seção com distância variável de acordo com sua dificuldade. Cada teste especial deve ser percorrido no menor tempo possível.

22. 1 - CONTROLE DE LARGADA NO TESTE ESPECIAL

O fiscal comunicará o momento em que o competidor largará no Teste Especial, informando alargada com 30 (trinta) segundos, contando os últimos 5 (cinco) segundos. O competidor terá um tempo máximo para percorrer os trechos de roteiro. Passado esse tempo, será aplicada uma penalidade de tempo.

O tempo gasto para percorrer um trecho de teste Especial será expresso em horas, minutos e segundos.

Ex. Horário de largada (ITE) - 07:50:00

Horário de Chegada (FTE) - 11:35:42

Tempo Gasto - 03:45:42

Os tempos poderão ser obtidos também pelas informações do sistema de GPS oficial.

Em caso de imprevistos (falta de segurança, acidente, interrupção de estrada, etc.)

- Os Fiscais deverão adiar ou interromper o procedimento de largada.

- Os competidores deverão ficar à disposição dos fiscais.



- Os competidores deverão aguardar numa área restrita. O fiscal decidirá se os competidores esperam (sem riscos de penalidades) ou se autoriza os competidores a fazerem um percurso diferente até o próximo posto de controle, para continuar o Rally. Neste caso, o trecho poderá ter seus tempos modificados ou mesmo ser anulado, com a aprovação da Direção de Prova.

22.1.1 - Durante todo o teste especial

Serão anotados os tempos de passagem de todos os competidores, caso haja uma paralisação da prova será levada em consideração o tempo de passagem do último posto de controle em relação ao ponto de paralisação e caso haja competidores que ainda não tenham passado por este posto utiliza-se o critério do item **B**.

A: Caso a organização perca, por qualquer motivo, as unidades de resgate (Helicópteros UTI), a Direção de Prova poderá cancelar a especial que estiver descoberta de tal equipamento de segurança.

B: No caso de somente alguns competidores completarem o teste especial por motivos de paralisação da prova será determinado um tempo ideal para os demais competidores, ou seja, a partir da passagem do último competidor no fim da especial todos os outros receberão o mesmo tempo.

C: Nos dias que existirem duas especiais, a classificação da ordem de largada do dia seguinte se dará com o resultado da soma das especiais. Caso o competidor não termine uma delas, ele receberá a penalidade de tempo equivalente ao tamanho da especial.

ARTIGO 23 – POSTOS DE CONTROLE DURANTE O EVENTO

Durante a prova poderá haver postos de vistoria dos veículos que:

- mostrarem evidência de acidente;
 - cuja aparência ou conduta justifique uma vistoria;
 - se um veículo não preencher os requisitos do regulamento;
- Dependendo desta vistoria, o competidor poderá ser desclassificado.

ARTIGO 24 – CONTROLE FINAL DAS ETAPAS

24.1 - No momento da chegada o veículo deve ser colocado na área restrita indicada (Parque Fechado), onde haverá vistoria para verificar se o competidor terminou a prova com o mesmo veículo que largou.



24.2 - A falta de um dos selos do veículo, na vistoria final, será punida com a desclassificação do competidor.

24.3 - Qualquer registro de ato fraudulento, em particular a apresentação de marcas de identificação adulteradas como originais, também resultará na desclassificação tanto do competidor como de qualquer outro competidor ou competidor que tenha ajudado ou induzido à infração, sem prejuízo de outras sanções mais severas, que podem ser determinadas pela CBM, que tiver jurisdição sobre o competidor ou cúmplice.

24.4 - Não sendo uma obrigação, uma checagem detalhada e completa envolvendo a desmontagem dos veículos posicionados nas primeiras colocações da classificação geral e de cada categoria, bem como de qualquer outro competidor, pode ser efetuado, ao total arbítrio do júri de comissários desportivos, por sua iniciativa própria ou em decorrência de uma reclamação, ou por conselhos de fiscais de prova.

ARTIGO 25 – PROTESTOS E RECURSOS

25.1 - Todos os protestos e recursos devem ser por escrito e entregues ao Diretor da Prova, ou em sua ausência, a um membro do Júri com uma taxa de **R\$ 700,00** (setecentos reais). Esta taxa não será devolvida se a reclamação ou recurso for indeferido.

25.2 - Somente aos competidores é permitido fazer protesto.

25.3 - Protestos podem ser feitos nos seguintes casos:

- a) Contra erros ou irregularidades cometidas durante uma seção (trecho), ou irregularidades contra o Regulamento, no que se refere aos competidores.
- b) Contra resultados e classificação da etapa, em no máximo até a largada do segundo dia após a etapa.
- c) Contra a classificação final, em até no máximo 30 (trinta) minutos após ter sido divulgada.

25.4 - Se a reclamação envolver a desmontagem e remontagem de várias peças do veículo, o reclamante pagará também um valor de R\$700,00(setecentos reais) como garantia. Esta taxa não será devolvida se o protesto for indeferido.

25.5 - Os competidores têm o direito de recorrer, de acordo com o código Disciplinar e Arbitrário da CBM e FIM.

25.6 - Em toda a audiência de um recurso ou protesto poderá haver a participação (sem direito a voto) de um membro da equipe do competidor.



25.7 - Quaisquer itens não previsto neste regulamento, o Diretor de Prova e Júri primeiro se referem ao Código Desportivo CBM e FIM, Regulamentos CBM e FIM para ralis e outros, caso não haja previsão estabelecida pelo Regulamento CBM, as previsões da FIM serão aplicadas.

ARTIGO 26 – CLASSIFICAÇÃO E CONTAGEM DE PONTOS

26.1. Resultado Final Geral

O Resultado final geral será expresso em horas, minutos e segundos, e serão compilados independente de classes ou grupos. Serão obtidos pela soma em ordem crescente, dos tempos dos testes especiais, já acrescidos das penalidades que venham a receber.

No caso de um empate, será declarado vencedor o competidor que tenha obtido o melhor tempo no primeiro setor seletivo (não incluindo o Prólogo). Se isto não for suficiente para decidir entre os dois, os tempos do segundo e terceiro setor serão levados em consideração. Esta regra pode ser aplicada a qualquer tempo durante o Rally.

26.2. Outros Resultados

Resultados individuais por categoria.

A entrega de prêmios é considerada parte do programa do Rally. Portanto, somente os competidores que terminarem a prova estarão qualificados para qualquer prêmio.

26.3 – Somente para efeito de pontuação no campeonato Brasileiro de Rally, a prova será disputada nos 5 (cinco) primeiros dias, sendo uma etapa por dia.

ARTIGO 27 – DEVERES E RESPONSABILIDADES DOS COMPETIDORES

27.1 - O **COMPETIDOR** assumirá todas as responsabilidades relativas a danos em seu veículo e de terceiros que possam ocorrer em virtude das mais diversas condições das estradas e caminhos a serem percorridos durante todo o evento, isentando a **DUNAS RACE PROMOÇÕES LTDA**, os **PATROCINADORES**, **COPATROCINADORES**, **CBM/FAUS** e o **DIRETOR DA PROVA** de toda e qualquer responsabilidade relativa a tais sinistros.

27.2 - O **COMPETIDOR** deverá obrigatoriamente assumir todas as responsabilidades decorrentes de colisão com outros veículos participantes, inclusive despesas médico-hospitalares e indenizações judiciais ou extrajudiciais que possam emergir no caso de morte, invalidez ou danos a terceiros, decorrentes de acidente a que tenha dado causa durante a realização no evento, seja durante o caminho a ser percorrido em circuito aberto, seja no caminho percorrido em circuito fechado, isentando a **DUNAS RACE PROMOÇÕES LTDA**, os **PATROCINADORES**, **COPATROCINADORES**, **CBM/FAUS** e **DIRETOR DA PROVA** de qualquer responsabilidade decorrente de sinistro desta natureza.



27.3 - O COMPETIDOR assumirá a responsabilidade pessoal de todos os tipos de acidentes e danos pessoais que possam vir a ocorrer durante o evento, isentando a **DUNAS RACE PROMOÇÕES LTDA**, os **PATROCINADORES, COPATROCINADORES, CBM/FAUS** e o **DIRETOR DA PROVA** de toda e qualquer responsabilidade acerca dos sinistros previstos neste item.

27.4 - O COMPETIDOR também assumirá a responsabilidade pessoal de todos os tipos de acidentes ou incidentes que o mesmo ou qualquer membro de sua equipe cause a terceiros, incluindo os espectadores, responsabilizando-se por todas as despesas médico-hospitalares e indenizações judiciais ou extrajudiciais, isentando a **DUNAS RACE PROMOÇÕES LTDA**, os **PATROCINADORES, COPATROCINADORES, CBM/FAUS** e **DIRETOR DA PROVA** de toda e qualquer responsabilidade acerca dos sinistros previstos neste item.

27.5 –LICENÇAS, SEGUROS E ÍTENS OBRIGATÓRIOS

27.5.1 - O competidor é obrigado a portar toda a documentação (CNH, licenças e cartão de largada) durante todo o Rally. Não será permitido que o competidor largue sem estes documentos.

27.5.2 -O competidor deverá, obrigatoriamente, ter seguro saúde com a mais ampla cobertura para acidentes pessoais, inclusive os advindos de atividades esportivas, sem restrições de qualquer natureza, sendo que tal seguro saúde deverá possuir cobertura de UTI, bem como transporte aéreo em qualquer localidade do país.

27.5.3 - Se houver necessidade, a assistência médica da prova se limita ao resgate e remoção do competidor até o hospital local mais próximo do acidente.

27.5.4 - O atendimento médico oferecido pela organização terá funcionamento até 30 minutos após a realização do último briefing do dia. Após este horário, os competidores que precisarem de atendimento médico deverão se dirigir ao hospital local mais próximo.

27.5.5 - Os competidores e os membros das equipes de apoio receberão a credencial do evento, que só terá validade se estiver devidamente preenchida e com a foto de identificação. Esta deverá ser apresentada a qualquer “fiscal” quando solicitado, em qualquer momento durante o evento.

27.5.6 - Também será obrigatória a utilização do sistema de segurança de ultrapassagem sonora “Stella III”. A locação será efetivada nos dias 17 e 18 de agosto 2017, antes das vistorias técnicas.

27.5.7 - Todos os competidores deverão, obrigatoriamente, ter um rádio Comercial, para comunicação com a equipe de organização.



27.5.8 - O competidor receberá um cartão de identificação, que deverá apresentar a qualquer fiscal quando solicitado, em qualquer momento durante o evento. Durante o evento poderão existir postos de identificação sem aviso prévio. Qualquer irregularidade apresentada no cartão resultará na exclusão do competidor.

27.5.9 - Caso um competidor danifique o cartão de identificação ou sua credencial deverá se dirigir de imediato à Secretaria de Prova.

ARTIGO 28 – PATROCÍNIO GERAL E PUBLICIDADE INDIVIDUAL COMPETIDORES

28.1 – PUBLICIDADE INDIVIDUAL

É permitido aos competidores decidirem livremente sobre colocar qualquer patrocínio no veículo respeitando:

- a) o que for permitido pelas leis do País e pelo regulamento da FIM e CBM.
- b) não interferir com a ética moral.
- c) o Regulamento Particular da Prova.

28.2 – PATROCÍNIO GERAL

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

Portanto, os competidores devem reservar os seguintes espaços para os patrocinadores da prova:

- 24 x 24 cm. No number plate dianteiro e 11,5cm x 9,5cm no capacete.
- 24 x 24 cm. em cada number plate lateral (dir./ esq.).

É terminantemente proibido cobrir o jaleco e os adesivos numerados com outros adesivos de propaganda, patrocínio, emblemas, etc. Competidores que não respeitarem essas regras poderão ser penalizados com a recusa para largar.

O competidor que não usar o jaleco numerado (se existir) será penalizado em 15 minutos sobre o seu tempo, na segunda vez que não estiver com o jaleco será penalizado em 30 minutos, na terceira será desclassificado.



ARTIGO 29– PREMIAÇÃO

Todas as categorias (geral motos e subcategorias) serão premiadas com troféus conforme decisão da organização com base nos números de inscritos.

O primeiro colocado na geral – categorias motos, quadriciclos e UTV ganha, automaticamente, a inscrição da prova para a Edição de 2018. Essa inscrição é intransferível.

ARTIGO 30 – PUBLICIDADE E CESSÃO DE DIRETOS DE USO DE IMAGEM

Os Organizadores do Rally dos Sertões são as únicas autoridades que podem negar ou permitir qualquer tipo de publicidade, com respeito ao nome e ao percurso do Rally, antes, durante e depois do evento.

Os competidores, membros da Organização, e todos os demais participantes e ou envolvidos com o evento, autorizam o uso da sua imagem, cinética e eletrônica, para fins comerciais, editoriais, promocionais e publicitários.

Os competidores cedem integralmente, a título gratuito, por prazo indeterminado, e em caráter exclusivo, todos os direitos relativos à imagem a Dunas Race Promoções Ltda., permitindo a exposição das imagens em qualquer meio de comunicação, nacional ou internacional, antes, durante e após o evento, sem qualquer restrição.

Em todo o período de competição em eventos oficiais, inclusive nos programas pela assessoria de imprensa do evento, o competidor usará obrigatoriamente, todos os componentes de identificação fornecidos pelos patrocinadores do evento.

Só terá acesso ao Pódio de entrega de prêmios o competidor vestido com o seu devido uniforme.

ARTIGO 31 – SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DA PROVA

O competidor, nos termos do Código Desportivo de Motociclismo e deste Regulamento Particular, responderá pelos danos que causar, ficando isenta de toda e qualquer responsabilidade, a **DUNAS RACE PROMOÇÕES LTDA.**, organizadora do evento, os **PATROCINADORES, CO-PATROCINADORES, CBM/FAUS** e **DIRETOR DE PROVA.**



Nada obstante, para maior segurança dos competidores e do público em geral, haverá a contratação de seguro de responsabilidade civil para eventos desportivos, observando-se as coberturas disponíveis no mercado para este tipo de prova.

ARTIGO 32 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A 25ª Edição do Rally dos Sertões 2017 é realizada sob autorização e competência da FIM/CBM. Esse regulamento foi homologado pelo Adilson Kilca, Diretor Nacional de Rally Cross Country/Baja, de acordo com as normas do regulamento de Rally tipo Cross Country da CBM 2017 (Comissão Brasileira de Motociclismo).

São Paulo, 19 de maio de 2017.