



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

OBJETIVO

1. Este Regulamento destina-se a Provas de Enduro de Regularidade. O presente Regulamento é válido para todas as etapas do Campeonato Brasileiro de Enduro de Regularidade 2013.

DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO

2. A CBM fará realizar no ano de 2013, o Campeonato Brasileiro de Enduro de Regularidade, que será disputado em 16 etapas.

REGULAMENTO COMPLEMENTAR

3. O Regulamento Complementar será confeccionado pela Direção de cada etapa e deve ser submetido a aprovação da Comissão Nacional de Enduro. Deve ser divulgado até 05 dias antes da competição e não pode conter normas que firam o Regulamento Geral do Campeonato.

Deve conter OBRIGATORIAMENTE:

- 3.1. Período, local e valor das inscrições;
- 3.2. Data, hora e local do sorteio e entrega da planilha;
- 3.3. Data, hora e local da largada (promocional e oficial), vistoria, chegada e divulgação do resultado;
- 3.4. Nome dos responsáveis pela Direção e Organização da Prova;
- 3.5. Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança;
- 3.6. Membros do Júri de Prova, composto por:
 - 01 Membro da CBM (presidente)
 - 02 Membros da Federação
 - 02 Membros do Clube organizador(não deverão fazer parte do júri os diretores de prova, organizadores)

É desejável que contenha:

- 3.7. Informações a respeito de trechos específicos, testes especiais, etc;
- 3.8. Informações sobre aferição da quilometragem (moto, equipamento, pressão dos pneus, etc);
- 3.9. Informar o nome do membro da organização que irá participar do JP (Júri de Prova);
- 3.10. Local e hora (do primeiro concorrente), de abastecimento e neutro de almoço;
- 3.11. Informar o tipo de motocicleta que levantou o enduro.

PROVAS

4. Serão válidas pelo Campeonato Brasileiro de Enduro, as competições indicadas pela CBM, conforme calendário divulgado e constante no site da CBM.
 - 4.1. Para serem consideradas válidas para cada uma das categorias no Campeonato Brasileiro as etapas indicadas deverão cumprir o que segue, para cada categoria:
 - 4.1.1. Obedecer a este Regulamento e demais normas impostas pela CBM.
 - 4.1.2. Não poderá haver anulação, por motivos técnicos ou outros de mais do que 25% (vinte e cinco por cento) dos PC's ativados.
 - 4.1.3. Por PC ativado, entende-se aquele em que tenha a passagem de pelo menos um concorrente.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

- 4.2. A apuração do resultado de cada etapa deverá ser, obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema que atenda os requisitos exigidos nesse regulamento.
- 4.2.1. Imprimir à partir do programa de apuração a lista das horas de passagem nos PC's indicando quais registros estão inalterados e quais registros foram alterados durante o processo de apuração, permitindo assim auditoria.
- 4.3. O Campeonato Brasileiro de Enduro 2013, somente será considerado concluído após a realização de, no mínimo, 12 (dez) etapas.
- 4.4. O Enduro, deverá ser realizado em no mínimo dois dias, valendo uma etapa para cada dia.
- 4.5. Cada etapa deverá ter no mínimo 90 Km de extensão navegados e 5 horas e 30 minutos, no mínimo, de duração da prova em trechos também navegados. Fora desses limites o organizador deverá solicitar à Comissão de Nacional de Enduro, aprovação.
- 4.5.1. Cada etapa deverá Ter, no mínimo, 40 PC's de tempo válidos.
- 4.5.2. O máximo de PC's não deverá ultrapassar o numero obtido pela relação de 1 PC para 2 Km de prova com tolerância de 15 %. Ex.. Prova com 150 Km (inclusive deslocamentos) $N.PCs = (150/2) + 15\%$
N.PCs=86

CATEGORIAS

5. Todas as Provas serão disputadas em 6 (seis) categorias: MASTER, SENIOR, OVER 40, OVER 50, JUNIOR e NOVATOS.

GRADUAÇÃO

Conforme a Federação de cada Estado, salvo condições abaixo:

- 5.1. Os pilotos campeões e vice-campeões brasileiros, no ano imediatamente anterior, das categorias Sênior, Júnior e Novatos, terão, obrigatoriamente de competir na categoria acima da que foi campeão, independentemente de idade ou de sua graduação em seu estado.
- 5.2. Os pilotos Master com idade acima de 35 anos, poderão optar em correr na categoria Sênior, salvo condições descritas no item 5.1.
- 5.3. A categoria OVER 40 e OVER 50 serão constituídas pelos pilotos maiores de 40 e 50 anos respectivamente. O piloto será considerado na categoria OVER 40 se o mesmo tiver 40 anos completos até a data do início do campeonato. Para categoria OVER 50 serão aceitos os pilotos que completem 50 anos em qualquer dia de 2013.
- 5.3.1. A data limite a ser considerada em 2013 para categoria Over 40 será 22/01/2013.

INSCRIÇÃO

6. Para pontuar nas Provas:
- 6.1. Todo piloto que concorrer nas provas do Campeonato Brasileiro pontuará automaticamente.
- 6.2. Ao assinarem a Ficha de Inscrição, os pilotos eximem a CBM, o Clube Organizador, os promotores e patrocinadores da Prova de toda e qualquer responsabilidade por dano de qualquer espécie que venha a causar a terceiros e/ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição.
- 6.3. Todos os pilotos inscritos na prova devem, obrigatoriamente, estar filiados à uma Federação/ CBM.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

VISTORIA

7. O piloto deve apresentar-se com sua motocicleta no local reservado a vistoria, pelo menos 15 (quinze) minutos antes de sua hora ideal de largada, ou conforme estabelecido no Regulamento Complementar.
 - 7.1. Para os pilotos, são obrigatórios os seguintes itens: capacete, óculos ou viseiras, luvas, botas e roupas resistentes.
 - 7.2. No capacete deverá estar escrito, em local visível e de forma legível, o nome do piloto, grupo sanguíneo e fator Rh.
 - 7.3. A moto deve estar em bom estado mecânico, e sistema de escape com ruído dentro dos limites legais.
 - 7.4. O chassi da motocicleta poderá ser lacrado na vistoria, para posterior conferência do cumprimento do item "c" do art. 24.1.
 - 7.5. Poderá haver postos de vistoria, ao longo do percurso da Prova.
 - 7.6. A direção de prova poderá impedir a largada, ou continuação na prova, de concorrente ou moto que não apresentar-se em conformidade com o que estabelece este Regulamento.
 - 7.7. Poderá Haver PC de tempo ou de roteiro na vistoria, mas somente serão penalizados os concorrentes que se atrasarem, até um limite de 900 (novecentos) pontos que correspondem a mais de 15'03" de atraso, ou conforme previsto no regulamento complementar.
 - 7.8. A Prova inicia-se no horário ideal do primeiro piloto ou na abertura do PC de vistoria da largada (se houver) e encerra-se somente depois de realizada a vistoria de chegada (entende-se por prova cada etapa)
 - 7.9. O piloto poderá ser examinado clinicamente antes, durante e após a competição, estando sujeito a desclassificação da Prova, caso negue-se ao exame.
 - 7.10. O piloto poderá trocar de moto entre uma etapa e outra. Deve fazer comunicação por escrito ao diretor de prova ou membro da Organização da Prova e proceder a vistoria da nova moto.

ETAPAS VÁLIDAS E ORDEM DE LARGADA

8. A ordem de largada será conhecida através de sorteio público semi-dirigido em data e local definidos no Regulamento Complementar. A ordem do sorteio obedecerá as colocações no atual campeonato, ou seja, serão sorteados os 5 primeiros colocados (de cada categoria) e a seguir os demais. Esta ordem deverá ser invertida entre as etapas. Em provas com mais de duas etapas, as etapas válidas pelo Campeonato Brasileiro, serão as duas primeiras.
 - 8.1. Para 1ª. Etapa do campeonato o sorteio será feito por categoria, sem levar em consideração colocação ou rankings anteriores. A ordem de largada da 2ª. Etapa será a inversão da 1ª etapa.
 - 8.2. Para provas com mais de duas etapas, o sorteio será em bloco, sendo cada categoria dividida em blocos tanto quanto o numero de etapas. Se o número de pilotos não for divisível pelo numero de etapas, os pilotos que restarem serão alocados nos primeiros blocos (na ordem A, B, C,D). Para esse sorteio, não será observado a colocação de pilotos nas provas anteriores.
 - 8.2.1. Cada dia de prova o bloco de piloto varia de posição da seguinte forma:
Para prova de 3 dias
 - 1º. Dia: Bloco A, Bloco B, Bloco C,
 - 2º. Dia: Bloco C, Bloco A, Bloco B
 - 3º. Dia: Bloco B, Bloco C, Bloco A
Para prova de 4 dias
 - 1º. Dia: Bloco A, Bloco B, Bloco C, Bloco D
 - 2º. Dia: Bloco D, Bloco A, Bloco B, Bloco C
 - 3º. Dia: Bloco C, Bloco D, Bloco A, Bloco B
 - 4º. Dia: Bloco B, Bloco C, Bloco D, Bloco A
 - 8.2.2. A ordem dentro do bloco será definida por sorteio.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

- 8.3. O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a um minuto para a categoria máster.
- 8.4. Deverão largar na ordem: MASTER, SÊNIOR, OVER 40, OVER 50, JUNIOR, NOVATOS. Outras categorias poderão intercalar essa ordem, somente com aval da CBM.
- 8.5. A largada é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial e na lista de largada fornecida pela organização da prova.

PLANILHAS

9. A planilha deverá fornecer: a quilometragem do trecho, a simbologia (indicações do roteiro), a velocidade média horária de cada trecho, o tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média) e as observações pertinentes a cada caso, ESPECIALMENTE AS QUE INDIQUEM RISCOS PARA OS PILOTOS.
 - 9.1. Por trecho, entende-se o percurso situado entre dois pontos onde o odômetro deva ser "zerado" e/ou a velocidade média seja alterada.
 - 9.2. Não poderão ser entregues de forma parcelada na competição.
 - 9.3. Poderão conter médias para tempo seco e para chuva.
 - 9.4. Serão em formato ROLL BOOK, de largura 57mm (\pm 2mm), com comprimento no mínimo de 25cm ou em bobina com largura 57mm (\pm 2m), caso o organizador não o faça estará sujeito a cancelamento da etapa conforme decisão da comissão nacional de enduro.
 - 9.5. A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, Km, desenho referência, valor, tempo, observações.
 - 9.6. Nos símbolos usados, a "bolinha", que identifica a posição do concorrente, estará sempre na posição inferior do diagrama.
 - 9.7. Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.
 - 9.8. Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, possam representar perigo para os pilotos, devem, OBRIGATORIAMENTE, estar bem assinalados na planilha. Exemplo: arames esticados, cercas, cancelas, valas, galhos, etc.
 - 9.9. A (s) entrada(s), desvios ou bifurcações, de mesmo sentido que situar (em)-se a menos ou igual de 50 m, antes de alguma entrada, desvio ou bifurcação pertencente ao roteiro (a ser referida na planilha) também deverão constar da planilha, sob pena de cancelamento do(s) PC(s) até o segundo PMM.
 - 9.10. Os caracteres de indicação da quilometragem na planilha, devem ter o tamanho mínimo de **22** na fonte arial do Microsoft Word.
 - 9.11. A Organização da Prova poderá recolher a planilha no final da Prova, podendo o piloto sofrer penalização de 300 pontos, desde de que devidamente avisado no Regulamento Complementar da prova

INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

10. As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão de 10 em 10 metros.
 - 10.1. As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da bolinha, que é o local onde o levantador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha. Este ponto dista cerca de 3 metros da referência em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto imaginário 3 metros antes do cruzamento. Este é o ponto exato de aferição do velocímetro, e cálculo do PC, caso esteja nesta referência. Os PC's que forem anotados fora deste ponto, deverão ter seu tempo corrigido para a nova referência quilométrica. Isto deve ser observado, principalmente em referências que envolvem áreas muito grandes, e ou médias horárias muito baixas.
 - 10.2. As velocidades serão dadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros.
 - 10.3. A velocidade média máxima em estradas de terra não poderá ser superior a 60 km/h, e em trechos de asfalto, 69 km/h, devendo-se evitar velocidades médias elevadas.
 - 10.4. Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código de Trânsito para o local.
 - 10.5. É proibido o uso de trajetos que conduzam aos concorrentes percorrerem o mesmo trecho simultaneamente em contramão, a não ser em deslocamentos dentro de cidades ou estradões.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

11. Deverá ser feita através do jaleco (ou similar) numerado a ser fornecido pela Organização, e por sua Carteira de Habilitação ou Identidade. O jaleco será facultativo. A Organização da Prova poderá solicitar a devolução do jaleco no final da prova.
 - 11.1. Em caso de ausência ou má visibilidade da numeração oficial que identifica a moto ou o piloto, durante a competição, o concorrente assume o erro de tomada de tempo, ou inexistência do registro de passagem nos Postos de Controle.
 - 11.2. Na categoria máster os números dos pilotos são fixo referente ao ano anterior.(Campeão corre com numero 01)
 - 11.3. No caso do organizador fornecer jalecos para a premiação os mesmo deverão ser usados pelos respectivos campeões sobre pena de desclassificação caso não use.

IDENTIFICAÇÃO DA MOTO

12. Será feita através do número do chassis e por numeração adesiva que deverá ser fornecida pelo Organizador.
 - 12.1. A documentação da moto e do piloto é de única e exclusiva responsabilidade do concorrente ou piloto.

CONSTITUIÇÃO DA PROVA

13. A Prova será constituída de trechos de regularidade, neutralizados, deslocamentos e testes especiais.
 - 13.1. Trecho de regularidade é o que tem definida a velocidade média, e na qual cumpre ao piloto manter-se com a melhor precisão possível.
 - 13.2. Neutralizado é um ponto do roteiro, em que é dado um tempo de parada para o piloto.
 - 13.3. Deslocamento é um trecho em que é dado um tempo máximo para ser percorrido. Nele, não há média horária definida, sendo normalmente usado para travessias de locais povoados, sendo contudo, para efeito de calculo deste tempo, um valor de, no máximo, equivalente a uma média de 40Km/h. Especialmente nestes trechos o piloto deve observar, rigorosamente, as leis de trânsito.
 - 13.4. Em casos de deslocamentos em asfalto ou vias rápidas, deverão seguir as leis de trânsito vigentes no trajetos, com velocidade nunca superiores a 80Km/h.

TESTES ESPECIAIS

14. Poderão haver testes especiais de velocidade (TVE) e "Non Stop" (TNS) durante as competições, mas não serão válidos para pontuação no campeonato.

ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

15. No caso de algum imprevisto natural, com rio cheio, barreira ou nova estrada, por exemplo, que impossibilite a passagem ou provoque alguma alteração do roteiro, corre por conta dos concorrentes procurar os meios que o conduzam o mais brevemente ao roteiro original. Seus tempos ideais permanecerão os mesmos, desde que o imprevisto tenha ocorrido a todos os pilotos da categoria. No caso do imprevisto acontecer no meio de uma categoria, os PC's afetados por esta situação devem ser cancelados para esta categoria, uma vez que não houve igualdade de condições para todos os pilotos da categoria.
 - 15.1. No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, não identificados em 15., como proprietários dos caminhos ou autoridades policiais serão anulados os PC's colocados além deste ponto, para as categorias afetadas pelo ocorrido. A critério da Direção de Prova, e de acordo com as características do trajeto e análise do track dos pilotos, os PC's colocados além do neutro mais próximo, poderão ser validados. No caso de porteira ou similar fechada, onde o piloto pode abrir e passar não haverá bonificação de tempo.

ALTERAÇÕES NA PROVA

16. Em caso de mudança de horários por força maior ou motivos técnicos, o Diretor de Prova e/ou organizador deverá comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os pilotos inscritos.
 - 16.1. Se por qualquer motivo de força maior, ou de segurança, a Prova não puder ser realizada, os Organizadores, Promotores, Patrocinadores e a CBM, não serão obrigados a nenhuma indenização, além da devolução das inscrições efetuadas.

APOIO

17. Nas dificuldades, os concorrentes devidamente identificados poderão ajudar-se na transposição de obstáculos.
 - 17.1. Em caso de risco de vida e em locais de difícil transposição que poderá prejudicar o andamento da prova, (avaliada pela Comissão Julgadora), será permitida a ajuda de pessoas estranhas à Prova.
 - 17.2. Não será permitido que quaisquer concorrentes sejam acompanhados por outras motos (inscritas na Prova ou não), com a finalidade de lhe prestar apoio físico ou de outra espécie. Tal fato poderá ser comprovado por meio de filmagem ou fotos ou ainda pelos registros de tempos dos GPS.
 - 17.3. A não observância deste artigo, implica na desclassificação do(s) concorrente(s) faltoso(s).

CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE

18. A cronometragem será feita com base num horário padrão chamado Hora Oficial de Prova
 - 18.1. A Hora Oficial de Prova deve ser apresentada para o competidor em local visível pelo menos 1 hora antes da largada.
 - 18.2. O Horário oficial de prova deve ser sincronizado com a hora de GPS.
 - 18.3. Os PC's serão colocados em pontos aleatórios do percurso, a distância e localização conhecida unicamente pela Direção da Prova, sendo recomendável seguir as regras seguintes:
 - 18.3.1 Não colocar PC em referencias com Bifurcações ou Cruzamentos .
 - 18.3.2 Não colocar PC a menos de 100m antes ou menos de 100m depois de Neutros
 - 18.3.4 Não colocar PC a menos de 100m após bifurcação ou cruzamento que siga em frente depois da 2ª. passada (tipo PC "magnético")
 - 18.3.5 Não colocar PC em Porteiras e similares, se for necessário, colocar uns 40,00m antes.
 - 18.3.6 Não colocar PC em pontos sujeitos a "engarrafamento", nesses casos sugerimos por PC num ponto a frente mais livre.
 - 18.4. O concorrente terá seu tempo registrado, em aparelho GPS fornecido pela organização da prova.
 - 18.5. Os PC's poderão ser de roteiro, ou de roteiro e tempo (mistos).
 - 18.6. PC de roteiro visa apenas confirmar a passagem do concorrente, dentro de um intervalo de tempo definido. Será prioritariamente usado em locais de difícil passagem, sujeitos à congestionamentos e também onde haja possibilidade de se cortar caminho. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamentos e será permitido a anotação manual.
 - 18.7. O concorrente terá que chegar no PC, por caminho pertencente ao roteiro e no sentido do deslocamento da Prova. Caso contrário, perde os pontos relativos ao PC de roteiro 900 pontos.
 - 18.8. PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o concorrente não passar por ele, ou adiantar-se mais do que 5' 3" (cinco minutos e três segundos), ou atrasar-se mais do que 30' 03" (trinta minutos e três segundos), ou chegar nele por caminho diferente ou de direção oposta ao roteiro, perde 900 (novecentos) pontos. Excetua-se neste caso, o PC e vistoria, que é regulado conforme o item 7.7.

- 18.9. O PC misto visa conferir a navegação (manutenção da média) e será sempre, também de roteiro. Não há PC exclusivamente de tempo. O PC misto vale até 1.800 (mil e oitocentos) pontos, sendo 900 (novecentos) pelo roteiro e 900 (novecentos) pela manutenção da média horária.
- 18.10. O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação há sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (tres segundos). Além deste tempo de atraso e até 30' 03" de atraso, serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 30' 03" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.
- 18.11. O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo de adianto em relação há sua hora ideal de passagem pelo PC, com margem de tolerância de 3". Além de 5' 3"(cinco minutos e três segundos) de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.
- 18.12 Resumo, para todas as categorias:

5'4" ou + Adiantado	4" Até 5'3" Adiantado	3"Adiantado a 3"Atrasado	4" até 15' 03"	de 15' 04" a 30' 03"	30' 04" ou +
1.800	3 a 900	0	1 a 900	900	1.800

- 18.13.A tolerância de passagem no PC (Posto de Cronometragem) será de 3" (três segundos) por atraso e 3" (três segundos) por adiantamento.
- 18.14. O PC poderá ser anulado para uma ou mais categorias.
- 18.15. Para efeito de contagem de pontos perdidos, no caso de haver mais de uma anotação de passagem, valerá a primeira passagem do concorrente pelo PC.
- 18.16. Cancelamento de PC.
- 18.16.1. Se constatado erro na planilha (pela Organização), somente terá validade o PC localizado após o 2° PMM subsequente. Entende-se também como PMM, os neutralizados técnicos. Caso não seja suficiente a organização da prova, sob aprovação do júri poderá estender este cancelamento em km, não sendo permitido ultrapassar aos 10 km a partir do erro da planilha.
- 18.16.2. Se o erro na planilha coincidir com um PMM, esse PMM não é considerado como primeiro PMM, sendo o próximo o primeiro.
- 18.16.3. Se o 2º. PMM após o erro na planilha coincidir com um PC, esse PC será também cancelado.
- 18.16.3. Caso ocorra bloqueio ou fechamento de um trecho da Prova, a Organização terá a faculdade de cancelar total ou parcialmente os PC's do trecho. Este caso se aplica somente a problemas causados pela Organização da Prova, tais como referência errada ou informações inverídicas, ou impedimento pelo proprietário de terrenos, sítios, fazendas, etc.
- 18.17.4. O horário da abertura do PC será 10' (dez minutos) antes do horário ideal do primeiro competidor, e o fechamento 30' 04"(trinta minutos e quatro segundos) depois do horário ideal do último competidor.

18.17 APURAÇÃO DE DADOS GPS

- 18.17.1 A apuração será feita através de equipamentos de rastreamento por satélite. GPS.
- 18.17.2 Serão usados os equipamentos de rastreamento via satélite (GPS) no mínimo 02 (dois por piloto). Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da prova e deverão ficar junto ao corpo do competidor dentro do suspensório fornecido pela organização, ou em pochete, bolso e/ou fixado na moto. Se o sistema de apuração selecionar automaticamente o melhor tempo dentre os dois GPS, estes deverão está fixados na moto.
- 18.17.3 O GPS poderá ser vistoriado por fiscais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova, solicitando a parada do competidor no local da vistoria.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

- 18.17.4 O competidor deverá assinar um termo de responsabilidade, no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s). Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc..) o mesmo deverá reembolsar o valor especificado no termo de responsabilidade para a organização em até no máximo 10 dias corridos.
- 18.17.5 Os postos de cronometragem serão posicionados no decorrer do roteiro, em posições e quantidades não conhecidas previamente pelos competidores. Eles serão divulgados, através da ficha técnica, logo após a chegada do primeiro competidor de cada categoria.
- 18.17.6 . A ficha técnica deverá conter: Número do PC, Referência, Horário Ideal e Coordenadas Geográficas no formato Grau com decimal até 6ª casa, no mínimo.
- 18.17.6 Os dados de cada competidor serão coletados por 2 (ou mais) coletor(es) de dados GPS, conforme descrito no item 18.17.1, em todo trajeto da prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através dos dados coletados, entre eles: hora com precisão de segundos e posição geográfica (latitude e longitude).
- 18.17.7 O coletor de dados será removido na chegada do competidor, ou em outro local especificado pela organização. Se o aparelho não for devolvido no local especificado pela organização em até 60 minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente será desclassificado, sem direito a reclamação. Será da responsabilidade do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido no termo de responsabilidade.
- 18.17.8 A coleta de dados será feita em segundos arredondando sempre para o inteiro superior, e expressa no formato hh:mm:ss.
- 18.17.9 O equipamento de GPS deverá atender as necessidades abaixo.
- Não será permitida nenhuma instalação elétrica no veículo.
 - Para levantamento deverá ser usado um equipamento GPS similar ao utilizado para coleta dos dados dos competidores, ou seja que marque o track de 1 em 1 segundo.
- 18.17.10 Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados na planilha.
- 18.17.11 Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho implicará uma penalidade de 300 pontos por pico atingido. Haverá uma tolerância de 10% na velocidade máxima estabelecida e dentro da faixa de tolerância não haverá penalidade.
- 18.17.12 Definição de pico de velocidade: Sempre que a velocidade exceder a velocidade máxima acrescida de sua tolerância em mais de 10 segundos seguidos é considerado um pico.
- 18.17.13 Caso o competidor use qualquer outro modelo de GPS reserva, o funcionamento do GPS reserva fica sob responsabilidade do competidor, bem como a descarga dos dados e o fornecimento do arquivo com os dados.
- 18.17.14 Após os comissários serem notificados da necessidade de dados do GPS Reserva, será fixado em local previamente divulgado no Briefing, nome do piloto que deverá apresentar os dados. O piloto terá 30 minutos para entregar o referido arquivo à Direção de provas, a partir da divulgação.
- 18.17.15 A responsabilidade de entrega do arquivo será do piloto ou de um representante que deverá registrar a entrega.
- 18.17.16 O arquivo do GPS reserva deverá ser entregue no ambiente onde se realiza a apuração e deve seguir as seguintes indicações: O arquivo deverá ser entregue em "pen drive USB" compatível com Windows XP no formato GTM compatível com Track Maker versão 13.0 ou superior.
- 18.17.17 Os dados devem ser coletados de 1 em 1 segundo
- 18.17.18 O nome do arquivo deve seguir um padrão indicado pela responsável pela apuração e deve constar no regulamento complementar.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

18.17.19 Em caso de falha nos GPS em uma das etapas, será atribuído ao competidor a pontuação relativa a uma posição imediatamente inferior a conquistada na outra etapa.

18.17.20 Em caso de falha nos GPS, nas duas etapas do Enduro, o piloto não terá classificação para efeito de premiação, entretanto pontuará para o Ranking com pontuação igual a média das etapas participadas e não descartadas em todo o campeonato 2013.

CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

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

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

19.2. Para obter classificação na etapa, o piloto deverá ter passado em pelo menos 50% (cinquenta por cento) dos PC's ativados, com pontuação inferior a 1800 (mil e oitocentos) pontos. Aos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na Prova ou pontuação para o Campeonato.

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

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

19.4 Em caso de empate no Enduro, isto é na soma da pontuação das duas etapas, o desempate será em favor do competidor que obteve melhor resultado na 2ª. Etapa.

19.5. A pontuação a ser atribuída aos pilotos:

1º - 25 pontos	9º - 12 pontos	17º - 04 pontos
2º - 22 pontos	10º - 11 pontos	18º - 03 pontos
3º - 20 pontos	11º - 10 pontos	19º - 02 pontos
4º - 18 pontos	12º - 09 pontos	20º - 01 pontos
5º - 16 pontos	13º - 08 pontos	
6º - 15 pontos	14º - 07 pontos	
7º - 14 pontos	15º - 06 pontos	
8º - 13 pontos	16º - 05 pontos	

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

19.7. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores de uma categoria, o critério de desempate para definir o Campeão será: - melhor colocação para quem tiver maior número de primeiros lugares. Persistindo o empate, passa-se a considerar o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente. Se mesmo assim persistir o empate, terá melhor classificação o piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

19.8. A Federação de cada estado organizador, poderá indicar 2 (dois) pilotos para ajudarem na organização de sua prova. A indicação deverá ser encaminhada a Diretoria Nacional de Enduro de Regularidade da CBM, por escrito e obrigatoriamente, até 12 horas antes do início da primeira etapa do Enduro. Estes pilotos terão o papel de abrir e fechar cada etapa da prova. A estes pilotos, para efeito de pontuação no campeonato, serão computados os seus melhores resultados no ano, tanto quanto o número de etapas da prova, após a organização da mesma. Fica limitado os créditos por piloto a um Enduro (prova), seja ela 2 ou mais etapas. Não havendo etapa posterior para usar os pontos como parâmetro, será utilizado a média das etapas anteriores participadas.

19.9. Só será atribuída pontuação (dois melhores resultados) ao piloto que participar, abrindo ou fechando a prova que participou da organização

19.10. Descarte de Etapas

19.10.01. Para a totalização dos pontos do competidor, no final do campeonato, serão descartadas 2 etapas, participadas ou não, com menor pontuação. O descarte de etapas poderá ser em provas diferentes.

19.10.02. O descarte não vale para as duas etapas da prova Final.

DEVERES DO PILOTO

20. É dever de todo piloto nas competições:

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

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

DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

21. São deveres da organização em cada etapa:

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

21.2. A aferição inicial do hodometro da moto utilizada para criar o trecho de aferição deverá ser compatibilizado (aferido) com a distancia obtida com equipamento GPS.

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

21.4. Após a divulgação do resultado de cada categoria, deverá apresentar ficha de desempenho da categoria, onde conste os pontos perdidos de TODOS os pilotos em TODOS os PC's.

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

21.6. A Organização deve informar, até 60 (sessenta) minutos antes da largada, o critério de médias, tempo seco ou chuva.

21.7. Entregar ao Comissário da CBM, os resultados da Prova na seguinte forma:

21.7.1. Ficha Técnica da Prova igual a do item 21.5

- 21.7.2. Classificação das diversas categorias;
- 21.7.3. Planilha de pontos perdidos das categorias, onde conste TODOS OS pontos perdidos em TODOS os PC's, organizado em um "tabelaõ";
- 21.7.4. Fichas de inscrição devidamente preenchidas.
- 21.7.5. Fornecer em mídia de CD ou PenDrive , Tracks relativo a etapa de pelo menos 10 pilotos, escolhido pelo Comissário da CBM, em formato GTM (Track Make Versão igual ou superior 13.0), com trackpoint marcado de segundo em segundo.
- 21.8. Providenciar a abertura de todas as porteiças, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que somente o primeiro piloto perca tempo nesta tarefa. Esta tarefa deverá ser feita por membro da Organização, que assume a condição de "piloto zero".
- 21.9. Entregar ao Comissário da CBM cópia dos ofícios enviados pela Federação, às autoridades competentes informando sobre a realização do evento.
- 21.10. Providenciar total e irrestrito acesso ao representante da Comissão Nacional de Enduro da CBM, a apuração dos resultados de cada etapa. Este Comissário deve ser informado de todos os detalhes da Organização da Prova, incluindo acesso às anotações dos PCs (manuais e eletrônicos) desde o momento da chegada destas informações à central de apuração, até as eventuais correções (devidamente fundamentada) que se façam necessárias.
- 21.11. Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.
- 21.12. A Organização da prova não deve permitir a participação de pilotos não confederados. Caso isto ocorra, a Federação a qual o Organizador está submetido será penalizada no valor de R\$ 100,00 (cem reais) por cada piloto não filiado a CBM.
- 21.13. Disponibilizar para o comissário da CBM os "Tracks" e "waypoint" da trilha e PCs no formato Track Maker, em uma mídia tipo CD-ROM ou Pen-Drive.
- 21.14. Disponibilizar para o comissário da CBM, em envelope lacrado a ficha técnica dos PCs contendo: Posição na planilha (trecho e medição quilométrica), Localização geográfica (latitude e longitude) e horário ideal por categoria antes da largada de cada dia, este será aberto em publico após a divulgação dos resultados.

PENALIZAÇÕES

22. O Clube e/ou Federação que não cumprir com os deveres estabelecidos neste regulamento, poderão sofrer penalizações pecuniárias no valor de uma inscrição para cada item não realizado, até a anulação de prova e consequente perda do direito de realizar prova válida para o Campeonato Brasileiro no(s) ano(s) seguinte(s).
23. É proibido qualquer movimento, pressão ou manifestação dos pilotos, na véspera, no dia, ou após a competição, contrário às decisões dos Comissários Desportivos, Organizadores e Representante da CBM, acerca da Prova ou Campeonato. Tal atitude será punida com a suspensão do(s) faltoso(s) por no mínimo uma Prova do Campeonato

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

a) Agredir com palavras qualquer membro da organização	desclassificação
b) informação errada ou incompleta na ficha de inscrição	desclassificação
c) manobras desleais contra outros concorrentes	desclassificação
d) troca de moto ou piloto durante a Prova	desclassificação
e) alteração, supressão ou inclusão de inscritos no jaleco e/ou adesivos oficiais	desclassificação
f) cortar caminho por cima de plantações, cortar cercar e outros atos contra propriedade privada	300 pontos
g) ao chegar no PC (sentido correto), tentar de qualquer forma avisar aos outros pilotos, da localização deste	desclassificação

h) chegar no PC por sentido contrário ou por caminho diferente do roteiro	900 pontos
i) desrespeito às leis de trânsito inclui radar para velocidade máxima.	1.800 pontos
j) pilotagem perigosa, excesso de velocidade, exibicionismo, em localidades habitadas, etc	300 pontos
k) não entregar o GPS no a tempo determinado pela organização	Desclassificação
l) tumultuar o trabalho do PC com pedidos insistentes e reclamações	300 pontos
m) caso a Organização exija a devolução da planilha no final da Prova e o piloto não o fizer	900 pontos
n) a moto pilotada sem capacete pelo piloto, mecânico ou qualquer pessoa durante a Prova. Entende-se Prova, a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada	900 pontos
o) o piloto conduzindo qualquer moto sem o uso adequado do capacete durante a prova. Entende-se prova, desde a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada	900 pontos
p) O piloto que sofrer duas desclassificações, poderá, a critério da Comissão de Enduro, ter suspensa sua participação em Provas (do Campeonato e extras), pelo prazo de até um ano	
q) Procurar informações sobre o roteiro da prova, andar no roteiro da prova antes do início da mesma para obter vantagens sobre os concorrentes.	desclassificação
r) O piloto que passar o coletor GPS para outro conduzir na intenção de marcar o track.	
s) O piloto que conduzir o coletor GPS de outro piloto com intenção de marcar o track	

PREMIAÇÕES

24. Serão conferidos troféus para no mínimo 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria. A premiação poderá ser fornecida referente ao desempenho das 2 (duas) etapas ou mais, ou seja, um troféu pelo somatório da colocação das etapas. Se o enduro tiver mais de dois dias, os troféus poderão ser entregues referentes à prova total.

RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

25. Reclamações contra a Prova ou piloto, deverão ser entregues por escrito à Organização de acordo com os seguintes prazos e devem estar acompanhados de valor igual a 1 (uma) taxa de inscrição.

25.1. Protestos ou recursos contra o resultado, deverão ser entregues até 15 (quinze) minutos após a entrega da planilha de pontos perdidos por categoria, ou em até 30 (trinta) dias, no caso de divulgação dos resultados em data diferente ao da Prova.

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

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

25.4. Se a Organização não puder dar solução ao protesto, em até 30 (trinta) minutos após o prazo máximo para recebimento dos mesmos, deverá ser marcada nova data e local para entrega de resultados e troféus da categoria.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

- 25.5. Se o protesto for procedente, o valor depositado será devolvido ao protestante, caso contrário, reverterá para a organização da prova.
- 25.6. Caso o clube, (filiado e em dia com a Federação do seu estado) ao qual o piloto que impetrou o recurso é filiado, não concorde com a decisão, poderá (até cinco dias úteis após a divulgação do resultado) e mediante depósito no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), recorrer a Comissão Nacional de Enduro da CBM, estando esta comissão soberana para julgar tal reclamação. O piloto e o clube deverão acatar o resultado sem ter o direito de recorrer à justiça comum.
26. O competidor poderá usar os dados gravados por um GPS próprio como argumento de um protesto ou recurso contra a falta de registro de tempo do competidor no PC ou contra a anotação de penalização de sentido contrário..
- 26.1. O GPS deve ser configurado para gravar dados em intervalos de 1 em 1 segundo
- 26.2. O dados do GPS devem ser entregues à organização no formato Track Maker em uma mídia tipo CD-ROM ou Pen-Drive.
- 26.3. A CBM poderá disponibiliza um computador para transferência dos dados do GPS mas competidor deve fornecer o cabo e programas auxiliares para transferência dos dados.

DISPOSIÇÕES GERAIS

27. Os participantes correm por conta e risco próprios, não se responsabilizando a CBM, a Federação, os Organizadores, os Promotores, os Patrocinadores, o Clube Organizador, autoridades desportivas e pessoal em serviço na Prova, por qualquer acidente que lhes venha a ocorrer.
- 27.1. A apuração dos resultados será acompanhada pelo representante da Comissão de Enduro da CBM.
- 27.2. Todas as Provas serão supervisionadas por um comissário de Enduro, nomeado pela CBM, e a este será facilitado o acesso a todos os detalhes da Organização da Prova
- 27.3. Para que sejam autorizados a promover e/ou organizar novas competições, a Federação, os clubes e os organizadores deverão obedecer a este Regulamento.
- 27.4. Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo comissário da CBM, pelo Diretor de Prova e pelo representante da Federação organizadora.
- 28.5. A CBM poderá, instalar equipamento(s) GPS em competidores, aleatoriamente, no sentido de observar/manter controle de qualidade sobre a apuração.
- 28.6. A Federação organizadora da prova, repassará à CBM a importância de R\$ 3.000,00 (Três mil reais) referente a Alvará de Prova, até 15 dias antes da Prova.

COMPETÊNCIAS

28. Compete ao Diretor de Prova:
- Decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção;
 - Decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes não naturais sobre concorrentes, descrito em 15.1;
 - Decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente;
 - Desclassificar piloto(s) por infração ao Regulamento;
 - Decidir, juntamente com o Comissário da CBM e o representante da Federação organizadora, pela aceitação ou não de recurso contra resultado;
29. Compete ao Comissário de Enduro, nomeado pela CBM:
- Julgamento de protestos contra a Prova e/ou Diretor;
 - Julgamento da validade ou não da Prova para o Campeonato;
 - Decidir sobre casos dúbios ou omissos que possa ter esse regulamento.



CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO do CAMPEONATO BRASILEIRO de ENDURO de REGULARIDADE 2013

30. Compete ao Juri de Prova, nomeado pela CBM (Comissario):

- a) Julgamento de protestos.
- b) Cancelamento de Pcs;
- c) Julgamento de desclassificações e suspensões dos pilotos;
- d) Aplicar punição à piloto que tenha cometido qualquer infração aos Regulamentos.

Alfredo Carneiro de Miranda Filho

Diretor Nacional de End. Regularidade

CBM