



DIRETORIA DE ENDURO
CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURO

CBE 2018

CATEGORIAS:

E1 – E2 – E3 – EJ – E35 – E40 – E45 – E50 – E4(Light) – EF – EA(Amadora)

REGULAMENTO GERAL - 2018

ÍNDICE

1	CAPITULO 1 – DEFINIÇÕES GERAIS	3
1.1	ATUAÇÃO/SUPERVISÃO	3
1.2	VALIDADE	3
1.3	DENOMINACOES	3
1.4	DIRETOR	3
1.5	JURI DE PROVA	3
1.6	REQUISITOS PARA PARTICIPACAO NO CBE	4
1.7	PUNICOES / ADVERTENCIA / PENALIZACAO / DESCLASSIFICACAO	4
2	CAPITULO 2 – CATEGORIAS E NUMERACAO	5
2.2	CATEGORIAS (E1 / E2 / E3 / EJ / E35 / E40 / E45 / E50 / EF / EA)	5
2.3	ENDURO GP	6
2.5	NUMERAÇÃO	6
3	CAPITULO 3 – DO ENDURO	7
3.1	OBJETIVOS E REQUISITOS BASICOS	7
3.2	INSCRICOES	7
3.3	RESPONSABILIDADES	7
3.5	REGULAMENTO COMPLEMENTAR (OU SUPLEMENTAR)	8
3.7	CALENDARIO	8
3.10	VISTORIA	9
4	CAPITULO 4 – SOBRE A PROVA, NOMES E FUNCIONALIDADES	9
4.1	PARQUE FECHADO	9
4.2	PARQUE DE TRABALHO	10
4.3	REPAROS E MANUTENCOES	10
4.4	AREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA	11
4.5	ORDEM DE LARGADA	12
4.9	PERCURSO E MARCACAO	12
4.11	CONTROLE DE HORARIO	13
4.12	CONTROLE DE PASSAGEM	14
4.13	TESTES ESPECIAIS	14
4.15	RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS	16
5	APURACAO DOS RESULTADOS, CLASSIFICACAO E PONTUACAO	16
5.1	CLASSIFICACAO	16
5.2	CRONOMETRAGEM	16
5.3	PONTUACAO PARA CAMPEONATO DE PILOTOS	17
5.4	CAMPEÃO DA ETAPA	17
5.5	PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO	18
5.6	PONTUACAO PARA CAMPEONATO DE MARCAS E CONSTRUTORES	18
5.7	PREMIACAO	18
6	CAPITULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA	18
7	CAPITULO 7 – DISPOSICOES FINAIS	20
7.1	PROTESTOS	20
7.2	OUTRAS INFORMACOES	20
7.3	COMISSÃO DE ENDURO CBM	21
7.4	DAS PROVAS E REGENCIA SUPLETIVA	21
7.5	CASOS OMISSOS	21

1 CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS

- 1.1 A CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo) estabelece o Campeonato Brasileiro de Enduro – CBE, de acordo com os princípios e determinações legais que lhe são aplicáveis. Conforme a legislação esportiva vigente, e considerando que a CBM é a única entidade capacitada a aprovar, coordenar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional, fica elaborado o presente regulamento.
- 1.2 Este regulamento entra em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela CBM junto aos licenciados e demais interessados.
- 1.3 DENOMINAÇÕES: Para o presente regulamento, adotam-se as seguintes denominações:
- 1.3.1 CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo;
 - 1.3.2 FEDERAÇÃO – as Federações de Motociclismo Estaduais;
 - 1.3.3 CBE – Campeonato Brasileiro de Enduro;
 - 1.3.4 ORGANIZADOR – pessoa física ou jurídica responsável pela organização das etapas que compõe o CBE. Se aplica a todas as pessoas diretamente envolvidas na organização da ETAPA, independentemente do nível da sua função;
 - 1.3.5 FISCAL – Qualquer colaborador voluntário ou funcionário da CBM ou das Federações Estaduais que participe diretamente da organização de qualquer uma das etapas que compõe o CBE;
 - 1.3.6 PILOTO – motociclista que participa de qualquer uma das etapas do CBE;
 - 1.3.7 EQUIPE – Organização estruturada a disputar o campeonato, composta por dois ou mais pilotos, chefe de equipe, mecânicos, etc., representando uma ou mais marcas e patrocinadores.
 - 1.3.8 DIRETOR – Diretor de Enduro da CBM;
 - 1.3.9 ETAPA – evento que diz respeito a uma das provas, cidade sede de uma disputa no final de semana que compõe o CBE. Cada uma das provas do CBE, sendo que cada Prova / Etapa conta com dois dias e pontuação independentes cada dia da prova para o Ranking do CBE;
 - 1.3.10 PERCURSO – definição genérica que compõe todo o trajeto da prova, entre deslocamento e especiais;
 - 1.3.11 ESPECIAIS – trechos do PERCURSO que serão cronometrados deverão ser definidos e devidamente sinalizados, priorizando a segurança;
 - 1.3.12 CH – Controle Horário;
 - 1.3.13 JURI – colegiado de, no mínimo, 3 pessoas, conforme cláusula 1.5, responsável pelas decisões colegiadas relativas a ETAPA, no âmbito do CBE;
 - 1.3.14 FIM - Federação Internacional de Motociclismo.
 - 1.3.15 CHEFE DE EQUIPE – pessoa devidamente cadastrada e autorizada pela CBM. Esta pessoa representa os interesses de uma EQUIPE (clausula 1.3.7) durante a ETAPA e CBE;
 - 1.3.16 DIRETOR DE PROVA – indicado pelo ORGANIZADOR devidamente autorizado pela CBM, seu nome deve constar no REGULAMENTO SUPLEMENTAR.
- 1.4 DIRETOR: O DIRETOR é a autoridade máxima no que se refere à aplicação e conferência deste regulamento, visando sempre a segurança dos PILOTOS. Nesse contexto, o ORGANIZADOR de qualquer um dos eventos que compõe o CBE, deve obediência direta e hierárquica ao DIRETOR, que pode decidir unilateralmente sobre qualquer aspecto que envolva a organização de uma das ETAPAS, incluindo, mas não se limitando a: (i) cancelamento; (ii) adiamento; (iii) alteração do percurso; (iv) alteração nas especiais; (v) alteração nos tempos de CH; (vi) demais alterações que julgar necessárias; A figura do diretor não se confunde com a do DIRETOR DE PROVA.
- 1.5 JÚRI: O JÚRI é a único apto a decidir sobre qualquer recurso interposto formalmente por PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE, ou para decidir sobre qualquer acontecimento na ETAPA que possa influenciar o seu resultado. Para tal, o JURI será sempre composto

por 3 (três) membros, sendo que obrigatoriamente: (i) um dos membros será o DIRETOR (ou seu representante); (ii) um dos membros será o Diretor de Prova (ou definido ORGANIZADOR); (iii) o terceiro membro da Comissão de Enduro da CBM, ou mesmo poderá ser qualquer PILOTO (não participante da etapa) ou ORGANIZADOR (de outra etapa do CBE) ou até mesmo um TERCEIRO presente no evento, desde que reste caracterizada a sua necessária isenção e imparcialidade para participar do colegiado (não tem interesse direto na decisão), conforme o discernimento único e exclusivo do DIRETOR presente à ETAPA. Na falta ou impossibilidade do comparecimento do DIRETOR, assumirá a sua função funcionário da CBM ou da FEDERAÇÃO, sendo obrigatória a participação de pelo menos uma pessoa integrante de algum órgão oficial gestor do esporte no país para a composição do colegiado. Após a respectiva decisão, o JURI irá informar a decisão aos PILOTOS e EQUIPES. Após será lavrada ata de reunião do JURI, que irá conter o objeto do julgamento, o voto de cada um dos participantes do colegiado, a fundamentação legal da referida decisão, além da devida assinatura de todos os participantes e de 2 testemunhas. Este documento deverá ser publicado pela CBM no prazo de até 15 dias a conta da data da decisão. Os nomes que irão compor o JURI de cada etapa devem ser indicados no REGULAMENTO SUPLEMENTAR, podendo, contudo, serem alterados conforme a necessidade sob supervisão do DIRETOR, e comunicando antes do início da etapa.

- 1.6 REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO CBE: Para participar do CBE, o PILOTO deve:
- 1.6.1 Ter 18 anos completos quando da data da realização da referida etapa em que for participar, assumindo total responsabilidade por seus atos civil e criminalmente, bem como as conseqüências de seus atos, inclusive quanto às autoridades e entidades legalmente constituídas;
- 1.6.2 Ser licenciado por alguma FEDERAÇÃO ESTADUAL filiada a CBM para o ano corrente;
- 1.6.3 Apresentar exame médico que comprove a sua aptidão para a prática de exercícios físicos e o termo de cessão de uso de imagem conforme modelos no site da CBM.
- 1.6.4 No caso de PILOTO estrangeiro, além dos requisitos aqui estabelecidos também deve ser apresentado:
- (i) Autorização de desimpedimento da FEDERAÇÃO de origem;
 - (ii) Visto de Trabalho conforme ministério do trabalho e emprego MTE;
 - (iii) A Equipe deve ter outros 2 PILOTOS brasileiros para cada PILOTO estrangeiro; este item pode ser meramente constatação do fato, pelo DIRETOR, ou mesmo algum COMISSARIO credenciado pela CBM.
 - (iv) Todos os documentos e requisitos aqui citados devem ser apresentados e cumpridos quando da realização da primeira etapa do CBE. Caso, devidamente justificado, e justificativa aceita pelo DIRETOR, o PILOTO e EQUIPE, deverão estabelecer uma data para a apresentação dos referidos documentos e requisitos, as justificativas e fixação de prazo deve obrigatoriamente constar na ATA. Se, por qualquer razão, um dos documentos e/ou requisitos deixar de ser cumprido ou apresentado o PILOTO em questão perde os seus pontos no CBE. Os pontos dos demais pilotos permanecem inalterados, assim não alterando a pontuação até o momento do CBE, pois esta exclusão alteraria toda a pontuação do campeonato. Portanto não será feita uma reclassificação.
- 1.6.5 É permitida a participação de estrangeiro como convidado em até três etapas por ano, de toda sorte que nesse caso não lhe serão computado pontos no campeonato, apenas a classificação na ETAPA respectiva.
- 1.7 PUNIÇÕES: a Direção de Prova ou o JÚRI da ETAPA em questão irá:
- (i) Relatar o fato;
 - (ii) Indicar qual regra foi quebrada e qual a respectiva PUNIÇÃO;
 - (iii) Conferir as atas de JÚRI anteriormente publicadas para verificar se o PILOTO em questão realmente é primário, considerar se a as ATAS dos CBE nos

últimos 2 anos. Por exemplo, nas ETPAS realizadas em 2018 serão consideradas todas as ATAS dos anos de 2017 e 2016, sendo desconsideradas as PUNIÇÕES aplicadas anteriores a estes anos;

- (iv) Se o PILOTO for primário o JÚRI irá suspender a punição e aplicar a ADVERTÊNCIA expressa 1.7.1 devendo constar na ata da referida prova;
 - (v) Caso o PILOTO já tiver algum tipo de PUNIÇÃO anterior, esta “nova” PUNIÇÃO devesse evoluir gradativamente; itens 1.7.1 até 1.7.6.
 - (vi) O JURI tem total autonomia para definir a PUNIÇÃO, considerando a gravidade do fato gerador, inclusive aplicar PUNIÇÃO mais severa a algum PILOTO que seja PRIMARIO, item 1.7. (iv)
- 1.7.1 ADVERTÊNCIA: considerando a evolução do esporte e a necessária obediência dos PILOTOS a este regulamento, o PILOTO que cometer qualquer infração a este regulamento pela primeira vez será formalmente advertido.
- 1.7.2 PENALIZAÇÃO: qualquer infração a qualquer uma das regras aqui estabelecidas leva à PENALIZAÇÃO do PILOTO em questão com a adição de 1 (um) até 5 (cinco) minutos ao seu tempo final. A PENALIZAÇÃO é individual por ato cometido, se forem quebradas mais de uma regra, serão aplicadas o mesmo número de penalizações. A PENALIDADE por tempo será determinada pelo JURI DE PROVA, e será proporcional a gravidade do fato gerador, devendo obrigatoriamente constar na ata da ETAPA;
- 1.7.3 DESCLASSIFICAÇÃO: algumas determinações deste regulamento, expressamente indicadas levam à DESCLASSIFICAÇÃO do PILOTO, sem direito a qualquer tipo de reembolso no que toca o valor pago de inscrição ou qualquer outro valor referente à realização da ETAPA;
- 1.7.4 MULTA: de até R\$ 2.500,00 (Dois Mil e Quinhentos Reais);
- 1.7.5 SUSPENSÃO: suspensão nacional não superior a 30 (trinta) dias;
- 1.7.6 SOLICITAÇÃO: Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.
- 1.7.7 A aplicação de qualquer uma das punições aqui estabelecidas deverá ser obrigatoriamente realizada pelo JÚRI de cada etapa, conforme cláusula 1.5.

2 CAPÍTULO 2 – CATEGORIAS E NUMERAÇÃO

- 2.1 CATEGORIAS: O CBE é composto pelas seguintes categorias:
- 2.1.1 **E1** – até 150cc (cento e cinquenta centímetros cúbicos) para motores dois tempos; e até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores quatro tempos;
 - 2.1.2 **E2** – de 175cc (cento e setenta e cinco centímetros cúbicos) até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores dois tempos; e acima de 251cc (duzentos e cinquenta e um centímetros cúbicos) para motores quatro tempos;
 - 2.1.3 **E3** – “E 2 Tempos” – para motocicletas com motores 2 tempos, ou para motocicletas de 4 tempos acima de 451cc;
 - 2.1.4 **EJ** – PILOTOS até 23 (vinte e três) anos, ou seja, que completam 23 (vinte e três) anos no ano corrente (portanto, pode completar 23 anos do dia 01 de Janeiro até 31 de Dezembro);
 - 2.1.5 **E35** – PILOTOS acima de 35 (trinta e cinco) anos completados no ano corrente;
 - 2.1.6 **E40** – PILOTOS acima de 40 (quarenta) anos completados no ano corrente;
 - 2.1.7 **E45** – PILOTOS acima de 45 (quarenta e cinco) anos completados no ano corrente, ou PILOTAS do sexo feminino;
 - 2.1.8 **E50** – PILOTOS acima de 50 (cinquenta) anos completados no ano corrente;
 - 2.1.9 **E4 “Light”** – motocicletas originalmente até 28cv (vinte e oito cavalos), conforme cláusula 6.2.1;
 - 2.1.10 **EF** – para PILOTOS do sexo feminino, conforme cláusula 2.4;

- 2.1.11 **EA “Amadora”** – PILOTOS que nos últimos 5 anos não estiveram no ranking dos TOP 30 no Brasileiro de Enduro, bem como também não estiveram no ranking dos TOP 3 na GERAL do estadual, nas modalidades Cross Country, Motocross, Rally ou Enduro. Também é vetada a participação na categoria EA (Amadora) os pilotos da categoria Elite da Copa EFX e também os campeões e vices, no ano anterior das categorias E1, E2, E3 e EJ da Copa EFX.
- 2.2 Será disputada a **“Enduro GP”**, compõem esta categoria os pilotos inscritos e aptos para as categorias E1, E2, E3 e EJ, sendo a classificação desta categoria engloba todos os pilotos inscritos nas categorias supra citadas desconsiderando a cilindrada, motor ou idade. O Vencedor no ano da “Enduro GP” terá o direito de usar o número “1” no ano seguinte ao título.
- 2.3 É permitida a criação de categoria(s) local(ais), conforme critério do ORGANIZADOR. Se a opção for pela criação de uma ou mais categorias locais, fica expressamente convencionado que tal categoria participa apenas da classificação da ETAPA. Dessa forma, tal(ais) categoria(s) não conta pontos para o CBE nem participa da classificação da ETAPA.
- 2.4 A categoria EF, para PILOTOS do sexo feminino, de cilindrada e marca de motocicletas de livre escolha. Fica determinado conforme item 3.6 quais as ETAPAS serão válidas para a categoria EF.
- 2.5 NUMERAÇÃO: Cada PILOTO tem preferência no número usado durante o CBE no ano anterior, os demais podem escolher os números ainda não utilizados que irão utilizar na temporada vigente. O PILOTO perde o direito de usar o número reservado caso não participe de nenhuma prova do CBE do anterior, assim o número será automaticamente liberado. Os demais PILOTOS interessados em participar do CBE 2018 devem fazer a solicitação ao DIRETOR ou algum membro da comissão de Enduro da CBM, que segue a definição da cláusula 2.6 abaixo.
- 2.6 A numeração sugerida do CBE 2018 segue o seguinte padrão, em complementação às regras dispostas na cláusula 2.5, conforme as respectivas categorias:
- 2.6.1 E1 – Fundo Preto, Números Brancos; Numeração de 102 a 199;
- 2.6.2 E2 – Fundo Vermelho, Números Brancos; Numeração de 202 a 299;
- 2.6.3 E3 – Fundo Amarelo, Números Pretos; Numeração de 302 a 399;
- 2.6.4 EJ – Fundo Verde, Números Brancos; Numeração de 402 a 499;
- 2.6.5 E35/E40/E45/E50 - Fundo Branco, Números Pretos; Numeração de 502 a 699;
- 2.6.6 E4 – Fundo Azul, Números Brancos; Numeração de 702 a 799;
- 2.6.7 EA – Fundo Azul, Números Amarelos; numeração 801 a 899;
- 2.6.8 EF – Fundo Rosa, Números Brancos; Numeração de 502 a 699
- 2.7 A numeração, sugerida, e fundo corretos fazem parte das obrigações do PILOTO e serão devidamente conferidas quando da realização da VISTORIA na motocicleta. O ORGANIZADOR pode disponibilizar aos PILOTOS a venda de números e fundos, conforme o seu discernimento.
- 2.8 A organização do CBE pode solicitar aos PILOTOS determinados espaços nos respectivos fundos (number plates) para a colocação das logomarcas dos patrocinadores do campeonato. Isso será feito a tempo e modo corretos, pelo site oficial do CBE, de maneira a possibilitar aos pilotos tal adequação.
- 2.9 A numeração da(s) categoria(s) local(ais) será definida pelo ORGANIZADOR, desde que não conflitante com nenhuma das demais categorias. Ele pode escolher novo padrão de numeração (de 902 em diante), com fundos na cor por ele indicada no regulamento suplementar. A sugestão é que o padrão das categorias locais seja: Fundo Preto com Números Amarelo, respeitados os números dos pilotos que participam do CBE. Se a opção for diferente, ela tem que estar indicada no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.

- 2.10 Os campeões das respectivas categorias podem optar por utilizar o número 1 dentro da sua classe (por exemplo, Categoria E1 – nº 101), e assim por diante. No caso das categorias E35, E40, E45 e E50, o piloto que tem direito a usar o número 1 dentro da classe é aquele melhor classificado na soma dos pontos da sua categoria. A utilização do número 1 pelo campeão da classificação geral do CBE é opcional pelo Campeão na Enduro GP do CBE no ano anterior ao seu título.

3 CAPÍTULO 3 – DO ENDURO

- 3.1 **OBJETIVOS E REQUISITOS BÁSICOS:** O objetivo do Enduro é testar a durabilidade e confiabilidade das motocicletas e a habilidade dos pilotos, que deverão completar o percurso na forma indicada pelos ORGANIZADORES. As ETAPAS do CBE serão compostas, obrigatoriamente, no mínimo por 2 dias e no máximo por 3 dias, sendo permitida a inversão do sentido da prova de um dia para o outro. O circuito elaborado pelos ORGANIZADORES deverá ser praticável e transponível em qualquer tipo de condição meteorológica, considerado o uso de motocicletas off-road. A distância total de cada dia, incluindo as especiais e o deslocamento não poderá ser inferior a 90KM (noventa quilômetros).
- (i) Por motivos de climáticos, de segurança ou de “força maior” a prova poderá ser interrompida ou alterada de maneira que não cumpra o mínimo de KM’s, devidamente aprovada pelo DIRETOR de Enduro e JURI da ETAPA, est. O fato deveser constar na ATA da ETAPA.
 - (ii) O tempo total de prova para um dia de competição não poderá exceder sete horas e trinta minutos.
- 3.2 **INSCRIÇÕES:** As inscrições para as ETAPAS do CBE devem ser feitas no site oficial do CBE (www.brasileirodeenduro.esp.br), ou em local devidamente autorizado pela Diretoria de Enduro, conforme solicitação do ORGANIZADOR. Para realizar a sua inscrição o PILOTO deverá obrigatoriamente estar licenciado no ano corrente na sua respectiva FEDERAÇÃO Estadual e CBM. Fica definido que o prazo mínimo para a inscrição antecipada é de até 10 (dez) dias antes da data de realização do evento. O prazo para pagamento da inscrição antecipada, com desconto (item 3.2 (i)) é de até 3 (três) dias antes da realização do evento, ou seja efetivar o pagamento ate na quarta-feira que antecede a ETAPA. Os valores de inscrição para o ano de 2018 são de:
- (i) Inscrição antecipada – R\$ 340,00 (trezentos e quarenta reais);
 - (ii) No dia do evento, sujeito a disponibilidade – R\$ 390,00 (trezentos e noventa reais).
 - (iii) Para os pilotos da EAmadora e para a EF será dado um desconto de R\$ 120,00 (cento e vinte reais) na inscrição antecipada ou na feita no dia do evento.
 - (iv) Fica expressamente proibido aos ORGANIZADORES cobrar dos PILOTOS mais de uma inscrição pelo mesmo evento (CBE, Campeonatos Estaduais e Regionais). O piloto regularmente inscrito para uma ETAPA do CBE automaticamente irá marcar pontos no respectivo Campeonato Estadual e/ou Regional, desde que regularmente licenciado na FEDERAÇÃO do estado onde será realizada a ETAPA. É parte integrante e indispensável da inscrição termo de responsabilidade assinado pelo PILOTO que deseja participar de determinada ETAPA, conforme modelo em anexo. DOC.X. Em todas as ETAPAS será exigida a assinatura de todos os pilotos participantes.
- 3.3 É de responsabilidade única e exclusiva do ORGANIZADOR da ETAPA a diligência perante todos os níveis da administração pública para garantir a realização da etapa

sob sua responsabilidade. A CBM e as respectivas FEDERAÇÕES estaduais irão contribuir dentro da sua esfera de atuação, incluindo, mas não se limitando a:

- (i) Alvará do Evento Desportivo
 - (ii) Carta de Exclusividade.
- 3.4 Também é de responsabilidade exclusiva do ORGANIZADOR a comunicação com os entes públicos responsáveis, notadamente:
- (i) Polícia Militar;
 - (ii) Corpo de Bombeiros;
 - (iii) Meio Ambiente;
 - (iv) Secretaria de Saúde;
 - (v) Secretaria de Turismo;
 - (vi) Qualquer outro órgão local necessário à realização do evento.
 - (vii) Para a realização de ETAPA do CBE, é necessário, no mínimo, a presença de ambulância para remoção e o transporte de pilotos eventualmente acidentados. Não obstante o requisito mínimo fica sugerido a presença de uma ambulância por teste especial, mais uma ambulância permanentemente localizada na largada da ETAPA.
- 3.5 REGULAMENTO COMPLEMENTAR (TAMBEM PODE SER CHAMADO DE REGULAMENTO SUPLEMENTAR): Toda ETAPA deverá ter seu REGULAMENTO COMPLEMENTAR, que deve ser aprovado pela Diretoria de Enduro da CBM e publicado em até 15 (quinze) dias antes da sua realização. No REGULAMENTO COMPLEMENTAR serão expostas as principais informações da ETAPA, número de voltas, distancias, testes especiais e as suas características, e todos os demais aspectos que lhe dizem respeito, conforme modelo em anexo – DOC. Y, denominado REGULAMENTO COMPLEMENTAR PADRÃO. No referido documento ainda deverá constar o nome do diretor de prova, membros da organização que receberão os pontos de ORGANIZADORES conforme esta cláusula 3.5, membros do JURI, número de voltas e quilometragem de cada dia, horário de largada do primeiro competidor, locais de largada e chegada, fonte da hora oficial e outras informações julgadas de relevância que forem necessárias para o bom andamento do evento.
- 3.6 ORGANIZADORES DA ETAPA: Em cada ETAPA, até 4 (quatro) pilotos poderão ser indicados como ORGANIZADORES, desde que envolvidos diretamente na organização da ETAPA, devidamente licenciados por sua respectiva FEDERAÇÃO Estadual, presentes fisicamente no dia do evento e, ainda, expressamente citados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da ETAPA. Os nomes destes PILOTOS/ORGANIZADORES de qualquer uma das etapas deverão ser comunicados e aprovados pela Comissão de Enduro da CBM, no mínimo 15 (quinze) dias antes do início do CBE. Uma vez satisfeitos tais requisitos, os PILOTOS definidos como ORGANIZADORES irão repetir o melhor resultado que obtiverem em outra etapa que tenham efetivamente participado durante a realização da temporada vigente. Serão considerados os dois dias (ou três, se for o caso) para a repetição da referida pontuação.
- 3.7 Conforme pré-calendário já divulgado pela CBM, a temporada de 2018 do CBE será composto por 7 (sete) ETAPAS, a saber:
- 17 e 18 de Março – Itupeva, Shopping Serrazul / SP (* valido para categoria EF);
 - 14 e 15 de Abril – Patrocínio / MG (* valido para categoria EF);
 - 19 e 20 de Maio – Biguaçu / SC;
 - 09 e 10 de Junho – Aracruz / ES;
 - 30 de Junho e 01 de Julho – Marzagão / GO (* valido para categoria EF);
 - 04 e 05 de Agosto – Farroupilha / RS;
 - 29 e 30 de Setembro – Serra da Canastra / MG (* valido para categoria EF);

- 3.8 Estas datas não podem ser mais alteradas 60 dias antes da realização da prova, caso por motivo alheios a vontade da Diretoria de Enduro da CBM a prova não seja confirmada 45 dias antes, ela será CANCELADA.
- 3.9 Em caso de força maior o CBE poderá ser encerrado com numero inferior de etapas ao estabelecido pelo pré-calendário. No caso de um cancelamento por parte do promotor local, e não for possível a substituição por outra prova com capacidade técnica adequada, no prazo conforme item 3.8. O CBE será encerado sem esta ETAPA. Ficando a Federação Estadual, Motoclube e/ou Promotor da etapa, sujeitos as punições e sanções cabíveis, no mínimo a suspensão por 1 ano do CBE.
- 3.10 VISTORIA: Parte integrante e indispensável de cada ETAPA é a vistoria das motocicletas. A vistoria será feita no dia e horário designado no REGULAMENTO SUPLEMENTAR de cada ETAPA. No que toca às motocicletas dos PILOTOS:
- (i) O devera usar a mesma motocicleta, que iniciou a prova durante todo o dia da ETAPA, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, item 1.7.3, sem previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO. Este fato pode ter comprovação testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;
 - (ii) Ficam impossibilitados de troca ou substituição, em qualquer circunstância, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, item 1.7.3, sem previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO, o quadro e o motor da motocicleta, para determinar a efetividade dessa medida tais peça terá o numero anotado quando da realização da vistoria. Ou mesmo comprovação testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;
 - (iii) Será exigida a carenagem do farol dianteiro, para a devida caracterização da modalidade de ENDURO. A falta deste item gera uma penalização de 1 minuto no tempo total do piloto no dia de prova, no CH de Largada.
 - (iv) Poderá ser anotado o número do quadro da motocicleta, de forma a assegurar a identificação da mesma em qualquer momento da prova, sendo obrigatório que o piloto inicie e termine a prova o dia de cada ETAPA com a mesma motocicleta.
 - (v) Verificação dos manetes de freio e embreagem, devidamente arredondados;
 - (vi) A motocicleta deverá ter descanso ou estar acompanhada de cavalete ou similar.
 - (vii) Numeração e fundo conforme determinações da cláusula 2.5 e 2.6.
 - (viii) Caso o piloto necessite em trocar de motocicleta entre um dia e outro de uma ETAPA, ele devera comunicar a Direção de Prova, que tem de autorizar previamente a troca, bem como realizar uma nova vistoria na motocicleta que será usada dali em diante. Caso a Direção de Prova autorize o PILOTO que solicitou a substituição da motocicleta, após a aprovação da nova motocicleta, ele marca pontos, relativos à sua classificação somente no dia para o Ranking específico desta ETAPA, que participou com a motocicleta que foi inicialmente inscrita para ETAPA, mas para o resultado que será lançado o Ranking, já com a nova motocicleta substituta, do(s) próximo(s) dia(s) da ETAPA (segundo ou terceiro se for o caso) será nulo, ou seja, zero pontos. Para o Ranking do CBE, Geral e da Categoria, pontos relativos às classificações do PILOTO, serão lançados normalmente de acordo coma a classificação obtida em cada dia de prova que a ETAPA corresponde independente da motocicleta utilizada. Durante o dia de uma ETAPA a motocicleta não poderá ser tocada em nenhuma possibilidade.
 - (ix) Terminado o primeiro dia da ETAPA, quando da colocação das motocicletas no PARQUE FECHADO após o término do período de manutenção, os requisitos aqui referidos serão novamente conferidos. Caso a Direção de

Prova determine o PILOTO terá de fazer a troca / substituição / reparo, de algum(ns) componente(s). Esta manutenção obrigatória devera ser feita logo apos a largada do dia, será permitido a ajuda de mecânicos. No caso de ETAPA de 3 (três dias), o mesmo procedimento será realizado no final do segundo dia.

O descumprimento de qualquer um dos requisitos aqui expostos é motivo de PUNIÇÃO, confirme item 1.7, ao PILOTO, conforme decisão do JURI. Os pilotos que não procederem à respectiva vistoria, ou guardar a motocicleta no Parque Fechado serão impedidos de largar, e o valor pago a título de inscrição não será restituído.

4 CAPITULO 4 - SOBRE A PROVA, NOMES FUNCIONALIDADES:

4.1 PARQUE FECHADO: Após a VISTORIA, a motocicleta não poderá mais ser ligada e deverá ser colocada no PARQUE FECHADO até a hora de largada do respectivo PILOTO. Toda prova deverá ter uma área cercada e preferencialmente descoberta destinada ao PARQUE FECHADO que abrigará as motocicletas após a vistoria e durante toda a realização da ETAPA. As motocicletas utilizarão o Parque Fechado, conforme as regras e horários determinados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, e durante os seguintes períodos:

- (i) Se houver a realização de SUPER TEST, conforme cláusula X, já na sexta-feira pela noite com pernoite até o sábado de manhã;
- (ii) Sábado pela manhã, conforme horário definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, para as ETAPAS com largada normal, no sábado;
- (iii) Após a realização do primeiro dia de prova, com pernoite de sábado para domingo;
- (iv) No caso de ETAPA com três dias, é repetido o processo do item ACIMA;

4.1.1 O ORGANIZADOR é responsável pela segurança das motocicletas, e o PARQUE FECHADO deverá ter seguranças, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.

4.1.2 As motocicletas deverão entrar e sair do PARQUE FECHADO desligadas, empurradas pelos PILOTOS;

4.1.3 Cada PILOTO só pode encostar na respectiva motocicleta. É expressamente proibido ao PILOTO encostar-se à motocicleta de outro piloto;

4.1.4 É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento;

4.1.5 É permitida apenas a limpeza da motocicleta pelo próprio piloto, com papel toalha ou similar;

4.1.6 É expressamente proibido fumar no PARQUE FECHADO;

4.1.7 As motocicletas não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção;

4.1.8 O não cumprimento de qualquer uma das determinações desta cláusula leva à PUNIÇÃO do PILOTO, observada a cláusula 1.7. deste regulamento.

4.2 PARQUE DE TRABALHO (PT): podem ser de 2 tipos:

- (i) COM APOIO: onde é permitido veículos de apoio e liberado o trabalho de mecânicos e demais serviços de apoio aos PILOTOS.
- (ii) SEM APOIO: não é permitido que as equipes enviem veículos e mecânicos. Por motivos de logística da prova e principalmente segurança do transito local e o fluxo da prova.

4.2.1 Em todos os CH's, entre a bandeira branca e a bandeira amarela deverá existir um Parque de Trabalho (PT, item 4.2). Caso estas bandeiras não sejam colocadas o inicio do PT será a 100 metros antes do ponto de anotação, ate o referido ponto de anotação, no local onde o FISCAL determinar. Nesta área serão feitos todos os serviços de manutenção, com ou sem o auxilio de mecânicos (conforme tipo de CH,

item 4.2(i) e 4.2(ii)), tendo a supervisão de comissários da organização. De acordo com o local poderão ser permitidos ou não de veículos de apoio e/ou mecânicos nos PTs. É proibido fumar no PT. Não cumprimento destes itens acarretará na PENALIZAÇÃO do PILOTO, conforme cláusula 1.7.

4.3 REPAROS E MANUTENÇÕES: Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios a seguir:

- (i) O PILOTO poderá receber ferramentas e/ou peças em qualquer parte da prova.
- (ii) Os reabastecimentos (gasolina e óleo), serão feitos com as motocicletas desligadas. Ainda, só poderão ser realizados nos PT's, antes dos CHs entre as bandeiras branca e amarela ou em áreas pré-determinadas pelo ORGANIZADOR, por exemplo um posto de combustível credenciado pela prova, neste caso o posto devera constar no Regulamento Complementar.
- (iii) Após a Largada do dia, após o "Procedimento de Largada", a moto não pode ser abastecida, pois após a largada inicia o DESLOCAMENTO, portanto não é um PT, sendo assim a moto só poderá ser abastecida no próximo PT, antes de um CH, ficando o piloto sujeito a PUNIÇÃO, conforme item 1.7.
- (iv) O PILOTO pode receber a qualquer tempo e lugar, ajuda mecânica, exceto no PT SEM APOIO, peças, câmaras de ar e cilindros de ar, que poderão ser trocados a qualquer tempo, inclusive com ajuda de mecânicos;
- (v) Em todos os CHs COM APOIO, entre a bandeira branca e a amarela, ou área do PT, o piloto poderá receber auxílio mecânico, sendo liberado o numero de mecânicos para trabalhar na motocicleta. Os mecânicos poderão efetuar qualquer manutenção permitida nas motocicletas, inclusive, as trocas de pneus e câmaras de ar ou cilindros;
- (vi) No PRÉ-FINISH, ultimo CH do dia, se for o caso da prova continuar no próximo dia, o PILOTO **não poderá receber apoio mecânico e nenhuma ajuda**, a não ser ferramentas e instruções. O PILOTO deverá passar no CH de PRÉ-FINISH e ingressar no parque de trabalho no seu horário ideal de controle e terá um tempo máximo de 20 (vinte) minutos para fazer a manutenção da moto. O não cumprimento de qualquer destes itens acarretará em PUNIÇÃO do PILOTO, conforme cláusula 1.7.

4.4 ÁREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA:

4.4.1 ÁREA DE LARGADA: É uma pequena área localizada logo após o Parque Fechado (podendo sobrepor parte do PARQUE FECHADO), onde os pilotos aguardam o horário de sua largada. A moto só poderá ser ligada pelos meios normais (kick ou partida elétrica). Faz parte desta área uma linha, placa ou mesmo um ponto pré-determinado, aproximadamente a 20 (vinte) metros após o ponto onde o comissário esta fazendo a largada. A linha de 20 metros que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta dentro do minuto de largada do PILOTO, constante no cartão de horário.

- (i) Na AREA DE LARGADA devera ter em local visível para os pilotos um relógio sincronizado com o horário da prova.
- (ii) O piloto terá 1(um) minuto para cruzar esta Linha de 20 Metros. Caso ultrapasse o minuto reservado para a sua largada, constante no seu cartão de horário, o piloto será PENALIZADO EM 20 SEGUNDOS. Caso cruze a Linha de 20 Metros com a moto desligada será PENALIZADO EM 10 SEGUNDOS;
- (iii) É proibido ligar a moto antes do horário de largada do PILOTO. Caso o piloto ligue a moto antes deste horário, o comissário responsável anotara o tempo no momento que o motor da moto for ligado e o PILOTO será PENALIZADO NA QUANTIDADES DE MINUTOS QUE ADIANTAR (Penalização de CH normal). Como o piloto ligou a moto antes do seu horário, e teve ser horário anotado,

os próximos CH's também deverão ser alterados, pois ocorreu, um adiantamento, no tempo original do Cartão de Horário do Piloto;

- (iv) Após a Linha de 20 Metros os pilotos poderão receber auxílio para ligar a moto, sendo aplicada a penalização aplicável para o caso, 10 ou 20 segundos conforme arts 4.4.1.(ii) e 4.4.1.(iii).

4.4.2 PROCEDIMENTO DE LARGADA: É o início do dia da prova propriamente dito e deverá ser feito da seguinte maneira:

- (i) Nos dias da prova, os pilotos podem entrar no PARQUE FECHADO 05(cinco) minutos antes de seu horário de largada, constante no Cartão de Horário do PILOTO, para se prepararem para levar sua motocicleta, SEM FUNCIONAR O MOTOR, para a ÁREA DE LARGADA. Caso o PILOTO funcione o motor da sua moto será penalizado conforme art 4.4.1.(iii).
- (ii) Seguindo a ordem de largada, previamente divulgada e estabelecida conforme cláusula 4.5, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar seu HORARIO DE LARGADA, constante no Cartão de Horário do PILOTO, o Comissário responsável pela largada anotará horário no momento que o motor entrar em funcionamento.
- (iii) Após o horário de largada do PILOTO, ele terá 1 (um) minuto para ligar a moto e cruzar a linha de 20 (vinte) metros usando a propulsão do motor de sua moto. O piloto não é obrigado a estar na Linha de Largada na hora de largar, mas ele tem que ligar e cruzar a linha de 20 (vinte) metros antes de 1 (um) minuto. Ou seja, dentro do "Seu Minuto de Largada"
- (iv) Se o piloto chegar a linha de largada após 1 (um) minuto de atraso, perderá 60(sessenta) pontos por minuto de atraso, e este novo horário será seu novo horário de largada, e a partir daí o processo de largada se inicia com o sinal de largada e o prazo de 1 (um) minuto para cruzar a linha de 20 (vinte) metros.
- (v) Se o piloto não cruzar a linha de 20 (vinte) metros até 1 (um) minuto, será penalizado em 20 (vinte) pontos. Se o motor morrer antes da linha de 20 (vinte) metros, o piloto deve religar a moto, e se cruzar a linha antes de 1 (um) minuto do sinal de largada, ele não será penalizado conforme arts 4.4.1.(ii) e 4.4.1.(iii).
- (vi) Se o piloto cruzar a linha de 20 (vinte) metros empurrando a moto perderá 10 (dez) pontos. Portanto se houver dificuldade em ligar a moto, é melhor cruzar a linha de 20 (vinte) metros empurrando e perder 10 (dez) pontos e tentar ligar a moto após a linha do que se atrasar e perder 20 (vinte) pontos.

4.5 ORDEM DE LARGADA: No primeiro dia de prova, os 30 (trinta) pilotos melhores classificados na Enduro GP devidamente inscritos antecipadamente para a ETAPA sempre irão largar de acordo com a referida classificação, independentemente da sua categoria (E1, E2, E3 ou EJ). Para a primeira etapa do ano será considerada a classificação da Enduro GP do CBE do ano anterior. Os demais pilotos, não incluídos nos 30 (trinta) melhores da Enduro GP, nas categorias E1, E2, E3 e EJ largarão, nesta ordem de categorias, em seguida aos 30 melhores classificados, definida por sorteio. As demais categorias largam de acordo com a posição do Ranking da Categoria do CBE na seguinte seqüência: E35, E4 (Light), E40, E45, E50, EA (Amadora) e EF, se for o caso. Na primeira etapa do ano será utilizado o Ranking da Categoria do CBE do ano anterior. Os pilotos não constantes no Ranking da categoria devem ser sorteados após os que constam no Ranking da Categoria. No segundo, ou terceiro, dia de prova os pilotos da Enduro GP largarão na frente, na ordem da classificação do dia anterior, assim como as demais categorias (E35, E4 (Light), E40, E45, E50, EA (Amadora) e EF, se for o caso) da mesma forma, por ordem da Classificação Geral dentro de todas estas categorias.

- 4.6 Poderão ser incluídos entre os 30 (trinta) melhores da Enduro GP alguns “Pilotos Convidados” devidamente justificados e comprovados nos rankings dos Campeonatos Estaduais ou Campeonatos de destaque. Estes pilotos ou critérios deverão ser autorizados pelo Diretor de Enduro da CBM e pela Direção de Prova.
- 4.7 Se houver a realização de SUPER TEST, conforme cláusula X, a largada na sexta-feira será feita de maneira inversa à classificação Geral do CBE, os mais lentos primeiros e os mais rápidos ao final. Além disso, a largada no sábado será realizada de acordo com o Resultado Geral, da Enduro GP e das demais categorias (E35, E4 (Light), E40, E45, E50, EA (Amadora) e EF, se for o caso) englobadas, deste referido SUPER TEST.
- 4.8 INTERVALO DE LARGADA: largada será de 2 pilotos por minuto, ou no máximo 3 pilotos por minuto, este intervalo pode ser de 2 em 2 minutos, se devidamente justificado e aprovado pela Diretor de Enduro CBM.
- 4.9 PERCURSO E MARCAÇÃO: O percurso das etapas será devidamente indicado utilizando o padrão da sinalização em anexo, DOC. Y, notadamente: (i) caminho correto; (ii) caminho errado; (iii) direita; (iv) esquerda; (v) perigo. Essa é a sinalização que deve ser utilizada obrigatoriamente. É admitida, apesar de não obrigatória, a complementação da marcação com spray de tinta, fitas plásticas de sinalização (bumps), placas de indicação dos testes especiais ou qualquer outro meio apto a facilitar a indicação do caminho correto aos PILOTOS. A marcação deverá ser afixada sempre do lado direito do PILOTO, respeitando assim as regras de trânsito.
- 4.10 ZONA DE RADAR: Os ORGANIZADORES poderão estabelecer zonas de radar e a velocidade máxima deverá constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Além disso, o local devera ser sinalizado com placas ou pintura, “INÍCIO RADAR” e “FIM RADAR”. O PILOTO sofrerá PENALIZAÇÃO individual, conforme definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, ou cláusula 1.7. Será dada uma PENALIZAÇÃO para cada ZONA DE RADAR que não for respeitado.
- 4.11 CONTROLE HORÁRIO: os Controles Horários (CH’S) visam controlar a manutenção dos horários estipulados pela ORGNIZAÇÃO constantes no Cartão de Horário de cada PILOTO, e poderão ser anotados os tempos de cada PILOTO, desconsiderando os segundos, de maneira a garantir o correto andamento da ETAPA, com os PILOTOS completando o percurso no tempo indicado. Estes controles devem ser colocados:
- (i) Na saída do dia na Área de Largada, no começo de cada dia;
 - (ii) No CH de PRE-FINISH, antes de entrar no ultimo PARQUE DE TRABAHO do dia, antes de guardar a moto no PT, para o próximo dia. O tempo do PRE-FINSH ate o CH da ENTRADA do PF, será de 20 (vinte) minutos. Somente poderá ser diferente disto se justificado e aprovado pelo DIRETOR.
 - (iii) Na entrada do Parque Fechado no fim de cada dia;
 - (iv) Em pontos estratégicos do percurso da ETAPA;
 - (v) Após a realização da vistoria ou mesmo para a simples colocação das motos no PARQUE FECHADO.
- 4.11.1 Os Controles Horários serão indicados por uma bandeira branca (Início do Parque de Trabalho) e uma bandeira amarela (Final do Parque de Trabalho) onde estará efetivamente o oficial de CH. Um relógio oficial deve ser colocado ao lado da bandeira amarela ou placa indicativa do CH, para que os pilotos possam visualizar a hora e o ponto de anotação por conta própria. A marcação do PILOTO será feita no momento da sua passagem pela bandeira amarela ou pelo relógio com o horário oficial, caso a bandeira não seja instalada, o FISCAL responsável pelo CH determinara um ponto e esclarecera aos pilotos, caso seja necessário.
- 4.11.2 Caso o CH tenha de ser CANCELADO ou mesmo corrigido, para algum PILOTO devera ter as devidas justificativas e comprovações, obrigatoriamente constar na ATA da Prova, avalizado pela Direção da Prova e JURI da Prova.

- 4.11.3 Cada minuto atrasado ou adiantado no CH em relação ao “Minuto Ideal” estabelecido no Cartão de Horário do PILOTO, será incluído 60 segundos ao tempo final de prova do PILOTO.
- (i) No último CH do dia (PARQUE FECHADO), não há penalização por adiantamento.
 - (ii) Todos CHs serão válidos desde a primeira volta.
- 4.11.4 É recomendado que a distância entre os controles horários seja entre 5 km e 35 km. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h.
- 4.11.5 Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Diretor de Prova poderá alterar o horário dos CH's durante a prova, caso isto seja feito os próprios pilotos deverão fazer o recálculo do seu cartão.
- 4.11.6 O PILOTO que atrasar em qualquer CH por mais de 30 (trinta) minutos após sua hora ideal prevista está automaticamente DESCLASSIFICADO. Esse atraso pode ser decorrente de um único atraso apenas (de 30 ou mais minutos) ou ser decorrente de vários atrasos que somados cheguem a 30 (trinta) minutos. Em ambos os casos o PILOTO sofrerá a DESCLASSIFICAÇÃO, conforme cláusula 1.7. O PILOTO poderá, sob sua única e exclusiva responsabilidade, continuar na prova até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Para não sofrer a penalização o PILOTO deve comprovadamente demonstrar ao JURI da etapa que o motivo do seu atraso se deu por prestação de primeiros socorros a outro(s) PILOTO(S), ou impossibilidade de transpor o trajeto proposto pelos ORGANIZADORES. Nesse caso, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedida. Cabe ao PILOTO, no caso de atraso ou adiantamento somar ao seu horário ideal o tempo atrasado ou adiantado
- 4.12 CONTROLE DE PASSAGEM, ou CP: ponto específico do PERCURSO, determinado pelo ORGANIZADOR, devidamente localizado no trajeto previamente definido como deslocamento ou até mesmo dentro dos testes especiais e visa confirmar a passagem dos PILOTOS em determinada localidade, obstáculo ou referência.
- 4.12.1 Para cada CP perdido será computada uma PENALIZAÇÃO de 10 minutos, acrescidas na especial ou no CH mais próximo como PENALIZAÇÃO. Os CP's poderão ser realizados por FISCAIS anotando manualmente a passagem de cada competidor e entregando um comprovante da passagem para cada piloto, ou no caso do CP ser dentro de uma Especial, ou onde o piloto não pode para pegar o comprovante, a anotação devesa ser feita por 2 pessoas, ou através de um sistema de GPS devidamente homologado pela Diretoria de Enduro. Se a opção for pela a utilização de GPS, o equipamento é de responsabilidade do PILOTO e deve ser por ele transportado o tempo todo, no seu próprio corpo ou afixado em local apropriado na motocicleta. Caso o PILOTO perca o GPS e não seja possível identificar a sua passagem em qualquer CP, ele será penalizado com se tivesse perdido o referido CP, tendo em vista não ser possível identificar a sua passagem pelo CP.
- 4.12.2 O CP poderá e devesa ser feito dentro de uma Especial, para um possível corte de caminho, ou mesmo a transposição de um obstáculo específico, neste caso basta ser feita a anotação por um FISCAL relatando o fato e o piloto infrator, ou testemunhais, devidamente documentadas, ou mesmo filmadas.
- 4.13 TESTE ESPECIAIS: cada etapa do CBE deve, obrigatoriamente, ser composta por no mínimo: 1 CROSS TEST - CT; 1 EXTREME TEST - XT; 1 ENDURO TEST - ET. Não obrigatoriamente, mas devendo ser 3 especiais, caso o ORGANIZADOR faça a opção diferente de 3 ESPECIAIS, devesa ter a aprovação expressa do Diretor de Enduro da CBM, e o formato “especial” devesa ser devidamente justificado e constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da ETAPA.

- 4.13.1 Para o TESTE ESPECIAL estar apto a valer na primeira passagem, obrigatoriamente, ele deverá estar pronto 24 (vinte e quatro) horas de antecedência ao início da prova e devidamente mencionado no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
- 4.13.2 A marcação dos testes especiais é de suma importância para a segurança dos pilotos e bom andamento da ETAPA.
- (i) Para os CT's e ou XT's recomendamos 100% (cem por cento) de marcação no percurso, sendo exigida a marcação de pelo menos 80% (oitenta por cento) considerando a quilometragem de cada especial com as fitas indicativas (bumps) com grande ênfase às curvas, locais perigosos ou com múltiplos caminhos. Não podem ficar dúvidas sobre o caminho correto.
 - (ii) Para os ET's recomendamos 70% (setenta por cento) de marcação no percurso, sendo exigida a marcação de pelo menos 30% (trinta por cento) considerando a quilometragem de cada especial com as fitas indicativas (bumps) com grande ênfase às curvas, locais perigosos ou com múltiplos caminhos. Não podem ficar dúvidas sobre o caminho correto. Esta marcação deverá ser vistoriada e APROVADA por um comissário da CBM previamente estabelecido e também pelo próprio Diretor de Enduro da CBM.
- 4.13.3 Fica sugerido o seguinte padrão para a utilização dos bumps de um lado de uma cor e do outro outra cor diferente. Trata-se de mera sugestão, o mais importante é uma marcação efetiva que traga segurança e clareza aos testes especiais.
- 4.13.4 No início e no final de cada um dos testes haverá um fiscal que irá registrar o tempo de passagem pelo mecanismo de cronometragem utilizado pela ORGANIZAÇÃO (que deverá incluir no mínimo décimos de segundos).
- 4.13.5 O PILOTO ao chegar ao início do teste deverá obrigatoriamente parar, aguardar a liberação por parte do FISCAL, e seguir o mais rápido possível até o final do teste. A largada, portanto, deverá ser feita com a motocicleta parada, no local determinado pelo FISCAL responsável pelo procedimento, sob pena de PENALIZAÇÃO conforme art 1.7.
- 4.13.6 Poderá haver mudanças nos locais dos testes especiais. Sempre que um teste especial for alterado no segundo dia, ou mesmo no decorrer do dia, porém apenas com a diminuição do roteiro original realizado no primeiro dia ou anteriormente, seus tempos serão considerados válidos para soma dos resultados. No caso de haver uma mudança de roteiro que altere substancialmente o roteiro do primeiro dia, ou passagem anterior, o TESTE ESPECIAL alterado só poderá ser válido após uma nova passagem para reconhecimento.
- (i) Caso seja alterado motivos técnicos, atoleiro, cava ou mesmo de segurança e o teste for modificado em um local específico e pontual, a passagem continua valendo, devendo ter a aprovação do DIRETOR, DIRETOR DE PROVA ou do COMISSARIO RESPONSÁVEL PELA ESPECIAL em questão, qualquer uma 3 autoridades pode tomar a decisão. Devendo todos os PILOTOS serem avisados da alteração na largada do referido TESTE ESPECIAL.
- 4.13.7 O "FORFET": é o tempo máximo estabelecido pela ORGANIZAÇÃO para o piloto percorrer o teste especial (CT, ET ou XT) devendo ser estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Caso não seja estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR o tempo do FORFET será de 30 minutos em todas as especiais.
- 4.14 Os testes especiais tem as seguintes características e requisitos:
- 4.14.1 CROSS TEST – CT: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em trilhas rápidas, abertas e compostas basicamente por curvas e pulos, sem muita dificuldade. Deve ter no mínimo 2 KM (dois quilômetros) e no máximo 10 KM (dez quilômetros). Conforme a definição do ORGANIZADOR pode valer desde a primeira volta. A velocidade média máxima é de 60 KM/H (sessenta quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste

respectivo em caso de não concordância com esta norma. Não é permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc). Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto. Tempo sugerido ideal para um CT, 5 a 9 minutos;

- 4.14.2 EXTREME TEST – XT: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em condições mais técnicas, semelhantes ao trial e de difícil transposição. Deve ter no mínimo 1 KM (hum quilômetro) e no máximo 5 KM (cinco quilômetros). Conforme a definição do ORGANIZADOR pode valer desde a primeira volta. A velocidade média máxima é de 35 KM/H (trinta e cinco quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. É permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus etc), desde que não coloque em risco a integridade física dos PILOTOS. Os obstáculos devem ser difíceis e desafiadores, mas nunca perigosos. É permitida a criação de mais de uma linha na mesma especial, com um caminho mais difícil e outro mais fácil, desde que o caminho mais fácil seja comprovadamente mais lento que a opção mais difícil. Tempo sugerido ideal para um XT, 2 a 5 minutos;
- 4.14.3 ENDURO TEST – ET: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em condições normais de trilhas, abertas ou fechadas, que tipicamente são utilizadas para a prática do motociclismo off-road. Deve ter no mínimo 2 KM (dois quilômetro) e no máximo 10 KM (10 quilômetros). A primeira passagem dos pilotos nesse tipo de especial é obrigatoriamente de reconhecimento. A velocidade média máxima é de 50 KM/H (cinquenta quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. Não é permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc). Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto. Tempo sugerido ideal para um CT, 7 a 12 minutos;
- 4.15 RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS: O reconhecimento dos TESTES ESPECIAS antes da prova só poderá ser feito pelos PILOTOS e EQUIPES a pé ou de bicicleta. Estes reconhecimentos só poderão ser feitos a partir da quinta feira, véspera da ETAPA. Sob pena das punições do item 1.7.
- 4.16 ABANDONO: Todo PILOTO que abandonar a ETAPA não poderá seguir o percurso em companhia ou na proximidade de outro piloto. O desrespeito a essa regra pode leva à PUNIÇÃO conforme item 1.7, ate mesmo a suspensão da próxima ETAPA do CBE. O PILOTO que não completar o primeiro dia da ETAPA poderá largar no segundo dia com as seguintes condições:
- (i) Deverá apresentar sua motocicleta à direção de Prova em condições de largar 60 (sessenta) minutos antes do inicio da largada do dia, do primeiro piloto a largar;
 - (ii) A motocicleta será vistoriada novamente, conforme cláusula 3.6. Se a motocicleta for aprovada na vistoria, o PILOTO poderá largar no segundo dia da ETAPA, ou terceiro dia, conforme o caso.

5 CAPÍTULO 5 – APURAÇÃO DOS RESULTADOS, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

- 5.1 CLASSIFICAÇÃO: Cada PILOTO acumula o tempo do somatório dos testes especiais validos, inclusive as frações de segundos (definidos pela cronometragem) somadas a todas as possíveis penalidades de Largada, CH's, CP's, Pre-Finish, PT e demais penalidades aplicadas, para assim chegar ao seu tempo final de cada ETAPA. Vence o PILOTO que for o mais rápido de acordo com o seu tempo final. O restante da classificação seguirá normalmente o critério crescente de tempo, sendo que o PILOTO mais rápido fica com a primeira posição, o segundo mais rápido com a segunda posição e assim por diante. Fica expressamente definido que o tempo final

- do PILOTO inclui, obrigatoriamente, o tempo eventualmente acrescido em caso de infração a este regulamento e nas hipóteses acima descritas, desde que a pena tenha sido corretamente aplicada ao PILOTO pelo JÚRI da prova, com a divulgação da respectiva decisão, ou pelo comissário em questão quando for o caso.
- 5.1.1 As infrações que dependem da interpretação deste regulamento devem obrigatoriamente ser aplicadas pelo JÚRI.
 - 5.1.2 Para os acréscimos vinculados exclusivamente ao cumprimento dos horários da ETAPA (CH, Pré-Finish, PARQUE FECHADO etc) basta à mera constatação e respectiva marcação pelo comissário responsável no sistema de apuração oficial.
 - 5.1.3 Com o término de cada ETAPA, após a divulgação do resultado parcial individual de cada PILOTO será aberto prazo de 30 (trinta) minutos para eventuais recursos. Se for o caso, uma vez transcorrido o prazo de 30 (trinta) minutos o JÚRI irá se reunir para decidir o que for necessário para na seqüência oficializar o resultado da etapa. Transcorridos os referidos 30 (trinta) minutos sem qualquer recurso, cumpre ao DIRETOR DE PROVA oficializar o resultado final da ETAPA.
 - 5.2 CRONOMETRAGEM: A Cronometragem devera ter precisão de no mínimo décimos de segundos, e o horário oficial será definido conforme o GPS utilizado na ETAPA. Se a utilização do GPS não for possível, cabe ao ORGANIZADOR providenciar o horário oficial. Toda ETAPA deverá utilizar um sistema primário de cronometragem, que será o OFICIAL, e outro que deverá ser feito em paralelo, que servira como backup para sanar qualquer duvida ou possível pane. Estes sistemas de cronometragem, independentes, poderão ser Tranponder's, Fotocélulas ou coletores de dados. O Sistema de GPS poderá ser usado para verificar roteiro, ou mesmo Controles de Passagem, mas nunca poderão ser o sistema primário da cronometragem.
 - 5.2.1 O sistema devera obrigatoriamente divulgar resultados parciais após o final de cada volta da ETAPA. Caso a logística da prova não permita, ou por algum problema técnico, a Folha Individual do PILOTO, onde conste cada lançamento dever era entregue a cada PILOTO onde será observado o procedimento citado no item 5.1.3.
 - 5.2.2 Caso haja viabilidade técnica o sistema de Cronometragem deve divulgar os tempos de cada ESPECIAL o "Resultado Instantâneo ON LINE" ao final da especial, isto é importante, pois serve para auxiliar os PILOTOS e EQUIPES em suas estratégias alem de dar transparência ao processo. Os tempos divulgados pelo MONITOR INSTANTANEO É EXTRA OFICIAL, pois podem ocorrer erros de digitação, lançamentos indevidos, problemas técnicos ou ate mesmo o cancelamento da ESPECIAL. Em todos os casos quando ocorre qualquer uma dos casos citados ou fato relevante, o APURADOR devera constatar o fato, relatar detalhadamente o ocorrido a Direção de Prova e dar ciência ao JURI da ETAPA, devendo todos os fatos, correções e justificativas constar na ATA da referida ETAPA
 - 5.2.3 Via de regra, nas ESPECIAIS, o sistema PRIMARIO será o Coletor de Dados ligado à fotocélula, e o BACKUP, será feito em um segundo Coletor de Dados digitado manualmente pelo FISCAL. Nos CH's o primário será digitado manualmente no Coletor de Dados pelo FISCAL e o BACKUP, devera ser feito anotado manualmente, ainda poderá ser feita a anotação no cartão de tempo do PILOTO, como contraprova. Este Cartão de CH, se usado, fica sob responsabilidade do PILOTO, o FISCAL deve anotar o tempo (hora e minuto) do Horário Oficial da Prova, e vistar o cartão, que servira de contraprova em um possível recurso. Nos CP's em DESLOCAMENTOS o FISCAL deve fazer a anotação dos PILOTOS que passaram pelo ponto do CH e vistar o cartão de CP do PILOTO (que servira de BACKUP e contraprova), caso o CP for dentro de uma ESPECIAL, a anotação devera ser feita por 2 FICAIS simultaneamente. Caso seja feito de outra forma, obrigatoriamente deve constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR qual será o sistema primário e qual será o backup, estes sistemas deverão obrigatoriamente ser aprovados pela Diretoria de Enduro da CBM.

- 5.3 PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE PILOTOS: Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria e na Enduro GP receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição de cada ETAPA:
- | | | |
|------------------------|------------------------|------------------------|
| 01º Lugar – 25 Pontos; | 02º Lugar – 22 Pontos; | 03º Lugar – 20 Pontos; |
| 04º Lugar – 18 Pontos; | 05º Lugar – 16 Pontos; | 06º Lugar – 15 Pontos; |
| 07º Lugar – 14 Pontos; | 08º Lugar – 13 Pontos; | 09º Lugar – 12 Pontos; |
| 10º Lugar – 11 Pontos; | 11º Lugar – 10 Pontos; | 12º Lugar – 09 Pontos; |
| 13º Lugar – 08 Pontos; | 14º Lugar – 07 Pontos; | 15º Lugar – 06 Pontos; |
| 16º Lugar – 05 Pontos; | 17º Lugar – 04 Pontos; | 18º Lugar – 03 Pontos; |
| 19º Lugar – 02 Pontos; | 20º Lugar – 01 Ponto. | |
- 5.3.1 Para receber a pontuação (para o CBE e na ETAPA) pela participação e classificação em determinado dia de uma ETAPA, tanto nas Categoria como na Enduro GP, o PILOTO deve completar 50% (cinquenta por cento) ou mais da ETAPA, considerando os TESTES ESPECIAS VALIDOS e os CH's VALIDOS. Não obstante serem dias de prova distintos (sábado e domingo) cada dia da ETAPA realizada terá resultado final consolidado, consagrando os seus respectivos campeões da ETAPA.
- 5.4 CAMPEÃO DA ETAPA: O Campeão da ETAPA (no final de semana) será o PILOTO que somar o maior numero de pontos, de acordo com os pontos do Ranking obtidos em cada um dos dias da respectiva prova, conforme item 5.3.
- (i) EMPATE NA ETAPA: Em caso de empate na ETAPA, o critério de desempate será a melhor colocação obtida no segundo, ou terceiro dia de prova, se for o caso.
- 5.5 PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO: Para se chegar ao resultado da pontuação final no CAMPEONATO para cada PILOTO serão somados os pontos conforme tabela dos artigos 5.3 para cada dia de prova que a ETAPA soma pontos.. Ao Final do Campeonato, será Campeão em sua categoria e na Enduro GP, o PILOTO que somar o maior número de pontos na sua categoria, após serem feitos os devidos descartes.
- 5.5.1 DESCARTES DE PONTOS NO CAMPEONATO: No final do CBE, somente após a ultima ETAPA, deverão ser descartados os dois piores resultados do PILOTO durante todo o ano em dias de cada ETAPA, independente da ETAPA, tanto nas Categorias como na Enduro GP
- (i) É permitido ao PILOTO descartar o dia de uma ETAPA em que ele não tenha comparecido ou participado.
- (ii) É vedado o descarte da última ETAPA do CBE, em Araxá MG aos PILOTOS que não comparecerem pessoalmente a esta prova.
- (iii) Só será possível o descarte de qualquer um dos dias na nesta ETAPA FINAL caso o PILOTO estiver presente na ETAPA e no mínimo largar para cada um dos dias da referida ETAPA.
- (iv) Caso o PILOTO seja DESCLASSIFICADO de algum dia de alguma ETAPA, item 1.7.3, este dia NÃO PODERA SER USADO COMO DESCARTE NO CAMPEONATO.
- 5.5.2 EMPATE NO CAMPEONATO: Em caso de empate no CAMPEONATO, após os devidos DESCARTES,
- (i) Será campeão o PILOTO com mais pontos SEM OS DESCARTES.
- (ii) Persistindo o empate, em favor do PILOTO que tiver obtido o maior número de vitórias em dias de cada ETAPA no ano.
- (iii) Se ainda assim persistir o empate, será campeão o PILOTO melhor colocado no último dia da ultima ETAPA.
- 5.6 PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE MARCAS E CONSTRUTORES: Considerando os 20 (vinte) melhores pilotos, de acordo com a Classificação da Enduro GP de cada dia de cada ETAPA levam os pontos atribuídos às 2 melhores classificações obtidas por PILOTOS que utilizaram a motocicleta da Marca e/ou Construtor, sem distinção de categoria (dentro da Enduro GP), e receberão os pontos conforme a sua respectiva colocação obtida ao fim de cada dia da competição. Não haverá descarte para o

Campeonato de Marcas de Construtores. A Marca e/ou Construtor Campeã do CBE será a que somar o maior número de pontos, de acordo com as regras aqui estabelecidas.

- 5.7 **PREMIAÇÃO:** Serão entregues troféus no mínimo até a 3ª colocação de cada categoria e no máximo até a 5ª colocação de cada categoria. A cerimônia do pódio de cada Categoria e da Enduro GP poderá ser realizada apenas com os 3 (três) primeiros colocados. No caso de premiação em conjunto do CBE com os Campeonatos Estaduais ou Regionais, a cerimônia de premiação do CBE será realizada primeiro. Esta premiação poderá ser alterada pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
- (i) Os troféus de cada ETAPA, poderão ser entregues a representante do PILOTO, isentando o ORGANZIADOR, a FEDERAÇÃO LOCAL ou a CBM, de qualquer responsabilidade de entrega posterior.

6 CAPÍTULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA

- 6.1 **DO PILOTO:** o PILOTO que participa do CBE deve ter a conduta esperada de todo homem probo e que tem noção da seriedade e comprometimento do CAMPEONATO BRASILEIRO de que está a participar, respeitando as instituições respectivas e todos os demais envolvidos com sua realização. Nesse sentido, são deveres do PILOTO:
- 6.1.1 Obedecer rigorosamente às leis de trânsito. O PILOTO que for autuado por infração de trânsito durante qualquer ETAPA sofrerá a PENALIZAÇÃO / DESCLASSIFICAÇÃO da ETAPA respectiva, conforme cláusula 1.7;
- 6.1.2 Sempre que estiver pilotando a sua motocicleta o PILOTO obrigatoriamente deve utilizar seu capacete, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme cláusula 1.7 e determinado pelo JÚRI;
- 6.1.3 Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após as ETAPAS e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Desportos, Código Brasileiro de Motociclismo e Código Nacional de Trânsito.
- 6.1.4 A documentação do PILOTO e sua MOTOCICLETA são de única e exclusiva responsabilidade do participante, conforme cláusula 1.6;
- 6.1.5 O cadastro no sistema de cronometragem é de responsabilidade do PILOTO / EQUIPE, devendo estes solicitar qualquer correção notada, pois são afixadas listas de largada, resultados parciais que contem os dados cadastrados no sistema, usados na divulgação oficial dos resultados da ETAPA, UMA VEZ DIVULGADOS NÃO HÁ MAIS COMO FAZER UMA CORREÇÃO.
- 6.1.6 Obedecer rigorosamente à marcação dos testes especiais, sem qualquer corte de caminho. O piloto que cortou caminho será PENALIZADO / DESCLASSIFICADO do dia da ETAPA. Para um possível corte de caminho, o JURI devesse considerar a vantagem que o piloto levou no acontecido, já iniciando o processo de PUNIÇÃO a partir do item 1.7.2, com uma penalização em tempo, ou mesmo a perda de um CP (CONTROLE DE PASSAGEM)
- (i) No caso de PROTESTO de PILOTO referente ao desrespeito por parte de outro PILOTO com relação ao caminho correto e devidamente demarcado a ser percorrido no TESTE ESPECIAL, em caso de provimento do PROTESTO, com a necessária comprovação pelo equipamento de GPS, caso a prova não use o sistema de GPS a comprovação testemunhal, por escrito, de 3 outros pilotos, que não seja da mesma equipe, por escrito e devidamente assinado, serve como comprovação do corte de caminho,
- 6.2 **DA MOTOCICLETA:** é dever único e exclusivo do PILOTO a verificação das perfeitas condições de uso e de legalidade da motocicleta que será utilizada por ele. Além dos

itens de segurança a serem verificados pela VISTORIA, é dever do PILOTO verificar as questões referentes à manutenção básica de sua motocicleta, tendo em vista que o enduro é um esporte de risco. É de responsabilidade do piloto a verificação da capacidade (cilindrada) da sua motocicleta com relação às categorias determinadas pela referida capacidade do motor em centímetros cúbicos (CC).

6.2.1 Com relação à elegibilidade das motocicletas para a CATEGORIA E4 Light, ficam estabelecidas as seguintes regras e determinações:

- (i) O requisito para a participação nesta categoria passar a ser a potência da motocicleta, com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação. Portanto, para a participação na categoria E4 os PILOTOS devem utilizar motocicletas que tenham até 28 CV (vinte e oito cavalos), inclusive, conforme a ficha técnica oficialmente publicada pelo fabricante nos termos da legislação em vigor;
- (ii) O chassi obrigatoriamente deve ser o original;
- (iii) A preparação de suspensões é livre, inclusive substituição;
- (iv) A preparação do motor também é livre, mas é obrigatório a utilização de cilindro original do modelo da moto do original.

7 CAPÍTULO 6 – DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1 **PROTESTOS:** quando ocorrer qualquer fato contrário ao presente regulamento, passível de punição, ou qualquer outro fato que influencie diretamente o resultado de cada ETAPA, o PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE deve formalizar o seu PROTESTO ao DIRETOR ou ao DIRETOR DE PROVA. Para tal, será utilizado qualquer meio documentalmente aceito, como e-mail ou carta de próprio punho, datada, assinada e com a indicação formal dos artigos deste regulamento que foram desrespeitados. O prazo para a apresentação de protesto é de até 30 (trinta) minutos após a chegada do último piloto de sua respectiva classe. PROTESTOS contra resultados relacionados ao tempo total de prova de cada PILOTO deverão ser solicitados por escrito ou por e-mail na forma acima determinada de acordo com os horários estipulados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, e de acordo com o item 5.1.3. Após transcorridos estes prazos regulamentares e o julgamento pelo JURI DA ETAPA de qualquer possível(is) PROTESTO(s) o resultado devera ser OFICIALIZADO E PUBLICADO, NÃO PODENDO MAIS SER ALTERADO.

7.1.1 Todos os PROTESTOS devem ser individuais e específicos por item, acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais). Uma vez devidamente julgados pelo JÚRI de cada ETAPA na forma deste regulamento, no caso de procedência o valor será restituído ao requerente. No caso de improcedência o valor reverterá a favor do Clube Organizador da ETAPA, ou no caso de reclamação técnica (Ex: capacidade cúbica do motor) para a equipe da motocicleta reclamada. Para custear a respectiva abertura de motor.

7.1.2 O ORGANIZADOR da etapa devera ter a disposição um mecânico disponível para desmontar e conferir a capacidade cubica (cilindradas) do motor da moto objeto de PROTESTO.

7.1.3 Não cabem PROTESTOS contra as decisões das autoridades da prova. Conforme estatuto da CBM e Código Disciplinar da CBM para recurso da decisão do JÚRI da Prova o REQUERENTE deverá encaminhar seu recurso à Comissão Disciplinar da CBM no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 (dez) salários mínimos. No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado em até 10 (dez) dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

- 7.1.4 Não é considerado PROTESTO, e portanto não é necessário o depósito da taxa acima referida, quando o PILOTO informar aos ORGANIZADORES ou ao DIRETOR DE PROVA fato ou acontecimento que influencie o resultado da ETAPA, devidamente comprovado o fato que beneficie diretamente a todos os PILOTOS e não apenas ao requerente.
- 7.2 OUTRAS INFRAÇÕES: além das infrações expostas ao longo deste regulamento, também são condutas passíveis de punição que serão aplicadas pelo Direção de Prova ou pelo JURI, conforme cláusula 1.7:
- (i) Transportar combustível dentro de outro recipiente que não seja o reservatório de gasolina;
 - (ii) Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário da prova, por colocar a risco outros pilotos e integrantes da Equipe Organizadora. Caso o PILOTO ande em sentido contrario dentro de um TESTE ESPECIAL, cabe a DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, salvo se devidamente autorizado pelo responsável pela ESPECIAL;
 - (iii) Percorrer qualquer teste especial em algum veículo não autorizado;
 - (iv) modificar o cartão de horário ou percurso, ou utilizar um cartão de horário de outro piloto;
 - (v) A cilindrada da motocicleta não coincidir com a ficha de inscrição;
 - (vi) O PILOTO não pode passar pelo CH e voltar em sentido contrario da prova para o PT (Parque de Trabalho) que antecede ao CH para fazer manutenção na moto nem mesmo para abastecer a moto.
- 7.3 COMISSÃO DE ENDURO CBM: Fazem parte da Comissão de Enduro da CBM:
- 7.3.1 DIRETOR DE ENDURO: responsável pela Coordenação do Campeonato, supervisão e acompanhamento do desenrolar das ETAPAS. Se necessário coordena as demais Comissões. TEM UM VOTO;
- 7.3.2 COMISSÃO TECNICA: Rogério Leite, Mauro Ovalhe e Fernando Silvestre. TEM UM VOTO
- 7.3.3 COMISSÃO DOS ORGANIZADORES / FEDERATIVA: Gustavo Jacob, Marisergio Kons e Aluisio Sfalsin. TEM UM VOTO;
- 7.3.4 COMISSÃO DOS PATROCINADORES: Marcio Pires e Rios e Reinaldo Almeida. TEM DIREITO A PARECER
- 7.3.5 COMISSÃO DE PILOTOS / EQUIPES: Zanol, Guto, Tatau, Nielsen, Benvenuti. Caso a EQUIPE tenha algum piloto envolvido ou beneficiado na questão, o integrante fica IMPEDIDO de participar ou de se envolver na decisão. TEM DIEITO A PARECER.
- 7.3.6 CONSULTORIA JURIDICA: Departamento e ou Consultor Jurídico da CBM, **não tem direito a voto**, SE NESCESSAARIO deve fazer elaborar um parecer sobre o caso para justificar / fundamentar / auxiliar as demais comissões;
- 7.4 DAS PROVAS E DA REGÊNCIA SUPLETIVA: para a realização do CBE, notadamente visando a instrução probatória necessária a aplicar qualquer penalidade que consta deste documento, ou, ainda, para auxiliar o julgamento de qualquer PROTESTO formalmente requerido por PILOTO, considera-se dotado de fé pública qualquer um dos seus funcionários diretos, funcionários das federações estaduais, ou qualquer outro cargo diretamente ligado à CBM ou às federações. No caso dos PILOTOS, é necessário meio documentalmente aceito (vídeo ou foto) ou testemunhas isentas sem relacionamento pessoal com o requerente e sem interesse direto no deslinde do PROTESTO.
- 7.5 CASOS OMISSOS: Os casos omissos deste regulamento deverão ser solucionados com fundamento na legislação aplicável ao caso concreto, com base na decisão da Comissão de Enduro da CBM, item 7,3, e, ainda, utilizando-se dos princípios da boa fé objetiva, da equidade e da isonomia, a decisão tomada deveser incorporada neste

regulamento através de um adendo e deveser considerada para as decisões futuras.

Diretoria de Enduro da CBM CNPJ nº 47.459.185/0001-60
Rua Eduardo Santos Pereira, nº 1755 Vila Célia
Campo Grande/MS CEP 79.020-170
Telefones (67) 3352-6415; (67) 3306-0969
E-mail: cbm@cbm.esp.br
Horário de atendimento das 09:00 às 18:00 (horário de Brasília)

Diretor de Enduro CBM – Mauricio Paiva Brandão
Telefone Celular (34)98848-0568
E-mail: mauricioptc@hotmail.com