

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURO FIM 2013

REGULAMENTO GERAL BASICO

ART.01- A **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO**, é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, e supervisionar atividades motociclisticas no território nacional, em consequência, elaborar o presente regulamento. Assim sendo este campeonato é de propriedade da CBM.

ART.02- Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela CBM junto aos filiados.

ART.03- PARTICIPAÇÃO NO CAMPEONATO:

- A. Para participar no Campeonato Brasileiro será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro; caso a moto não própria para o Enduro, a mesma deverá estar de acordo com este regulamento;
- B. Todas as provas deverão ser feitas com no mínimo 1 (um) e no máximo 3 (três) dias, tendo em vista testar a resistência do conjunto piloto / motocicleta;
- C. De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de menores de idade nas provas do Campeonato Brasileiro.
- D. A participação de pilotos estrangeiros em equipe, esta sujeita a apresentação dos documentos abaixo enumerados:
 - 1. Visto temporário ou permanente, conforme art. 41, item II do decreto 2.574, de 29/04/98.
 - 2. Apólice de seguro esportivo, conforme código esportivo da Federação Internacional de Motociclismo
 - 3. Autorização de desimpedimento da federação de origem, válido para o ano vigente.
 - 4. Contrato, registrado, de trabalho / prestação de serviço e / ou patrocínio de acordo com o artigo 354 da seção I, do capítulo II, do título III, da CLT. “Decreto Lei 5452 de 01/05/43”.
 - 5. Licença de Filiação Nacional Válida para o ano.
 - 6. Em possível participação de piloto estrangeiro como convidado em alguma prova, porém não marcara pontos, sendo excluída sua classificação que obteve na prova para o campeonato, recebendo apenas o troféu respectivo a sua classificação na referida prova.

ART.04 - PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE PILOTOS

- A. Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria, bem como na geral (incluindo todas as categorias sem distinção) receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição:

01º Lugar - 25 Pts	08º Lugar - 13 Pts	15º Lugar - 06 Pts
02º Lugar - 22 Pts	09º Lugar - 12 Pts	16º Lugar - 05 Pts
03º Lugar - 20 Pts	10º Lugar - 11 Pts	17º Lugar - 04 Pts
04º Lugar - 18 Pts	11º Lugar - 10 Pts	18º Lugar - 03 Pts
05º Lugar - 16 Pts	12º Lugar - 09 Pts	19º Lugar - 02 Pts
06º Lugar - 15 Pts	13º Lugar - 08 Pts	20º Lugar - 01 Pts
07º Lugar - 14 Pts	14º Lugar - 07 Pts	
- B. Para receber a pontuação no campeonato, tanto na categoria quanto na geral, o piloto deve completar no mínimo 50 % da prova, somados especiais validas e controles de horários validos da prova.
- C. O Campeão da Prova será quem somar o maior numero de pontos, de acordo com os pontos do Ranking obtidos em cada dia de prova, no caso de prova de mais de 1 dia;
- D. Quando houver uma prova HOMOLOGATÓRIA na temporada, a mesma não contará pontos para o campeonato, pois a participação do piloto é opcional;
- E. Os organizadores de cada Etapa poderão indicar 4 (quatro) pilotos no seu regulamento complementar, ou particular, que serão considerados “organizadores”, estes pilotos irão receber os pontos equivalentes ao seu melhor resultado em outra etapa do campeonato que ele tenha efetivamente participado. Estes organizadores deverão ser filiados a federação estadual sede da prova e obrigatoriamente, estarem presentes no dia da prova e diretamente envolvidos na organização;
- F. Ao Final do Campeonato, será Campeão em sua categoria, o piloto que somar o maior número de pontos na sua categoria, subtraindo os pontos do descarte dos 2 (dois) piores resultados em etapas, participadas ou não, N-2.
- G. O Campeão Geral da temporada será o piloto que somar o maior número de pontos no geral, independente da categoria, subtraindo os pontos do descarte dos 2 (dois) piores resultados em etapas participada ou não, N-2.

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

ART.05 - PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE MARCAS E CONSTRUTORES

- A. As 20 (vinte) melhores motos, de acordo com a Classificação Geral de cada etapa levam os pontos atribuídos as 2 melhores classificações obtidas por pilotos que usam motocicleta da Marca e/ou Construtor, sem distinção de categoria, receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição;
- B. Não haverá descarte para o campeonato de Marcas de Construtores;
- C. A Marca e/ou Construtor Campeã do Brasileiro de Enduro será a que somar o maior numero de pontos, de acordo com os pontos do obtidos em cada dia de prova;
- D. Quando houver uma prova HOMOLOGATÓRIA na temporada, a mesma não contará pontos para o Campeonato de Marcas e Construtores;

EXEMPLO:

- 1 Lugar – Marca A = 25 pontos – leva os pontos para a Marca A
 - 2 Lugar – Marca B = 22 pontos – leva os pontos para a Marca B
 - 3 Lugar – Marca C = 20 pontos – leva os pontos para a Marca C
 - 4 Lugar – Marca B = 18 pontos – leva os pontos para a Marca B
 - 5 Lugar – Marca C = 16 pontos – leva os pontos para a Marca C
 - 6 Lugar – Marca B = 15 pontos – não leva pois a Marca B já pontuou em 2º e 4 lugares, ELIMINADO
 - 7 Lugar – Marca A = 14 pontos – leva os pontos para a Marca A
- Classificação Final da Etapa: Marca B – 40 pontos (2 Lugar (22) + 4 Lugar (18))
 Marca A – 39 pontos (1 Lugar (25) + 7 Lugar (14))
 Marca C – 36 pontos (3 Lugar (20) + 5 Lugar (15))

ART.06 – DESEMPATE:

- A. **No Campeonato:** será em prol do piloto que tiver obtido melhor pontuação na prova de Homologatoria (caso haja no ano), persistindo o empate, a preferência será para o piloto que tiver obtido mais pontos sem os descartes, ainda sim persistir o empate será verificado nas provas o piloto que obteve maior numero de primeiros lugares, depois mais segundos lugares e assim por diante. Caso ainda persista o empate, a preferência será dada ao piloto melhor colocado na última prova, e assim por diante em ordem inversa de prova.
- B. **Na Prova:** a vitória será decidida em favor do vencedor do ultimo dia de prova.
- C. **Na Etapa:** somente um dia da prova, o vencedor será o piloto que tiver mais primeiros lugares, depois mais segundos lugares e assim por diante, nos testes especiais.
- D. **No Marcas e Construtores:** Será em Prol da Marca e/ou Construtor que obteve maior numero de primeiros lugares, depois mais segundos lugares e assim por diante. Caso ainda persista o empate, a preferência será dada ao Marca e/ou Construtor melhor colocado na última prova, e assim por diante em ordem inversa de prova.

ART.07 – REGULAMENTO SUPLEMENTAR: Todas as provas deverão ter um regulamento suplementar, em que deverá constar o nome do diretor de prova, membros da organização que receberão os pontos de “organizador”, membros do júri, 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.

ART.08 - DEVERES DO PILOTO: É dever de todos os pilotos nas competições manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição 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. A documentação do piloto / moto é de única e exclusiva responsabilidade do participante.

ART.09 - INSCRIÇÕES: As inscrições devem ser feitas na Federação responsável pelo evento, ou em local por ela determinado. O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM e inscrito na CBM no exercício do corrente ano para a participação no campeonato.

Notas Importantes:

- A. O valor da inscrição será anunciado no regulamento suplementar.
- B. Ao assinarem a ficha de inscrição, os pilotos eximem a CBM, a Federação responsável, o clube organizador, os promotores e patrocinadores da prova, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição. As inscrições serão limitadas e definidas no regulamento suplementar.

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

ART.10 – CIRCUITO

- A. A pista deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para motocicletas off-road;
- B. A distância total de cada dia não poderá ser inferior a 90 km.
- C. Poderá haver inversão, ou não, de sentido entre os dias de prova.
- D. Poderá haver mudanças nos locais dos testes especiais. Sempre que um teste especial for mudado no segundo dia, porém sem alteração do roteiro original do primeiro dia, seus tempos serão considerados válidos desde a primeira volta. No caso de haver uma mudança de roteiro do primeiro dia para o segundo dia, os testes especiais, contados ou que contenham esta mudança de roteiro, só serão válidos após a uma passagem para reconhecimento. Caso seja mudado somente o local da largada e/ou chegada de um teste por motivos técnicos ou mesmo de segurança e o teste for preservado a primeira passagem do segundo dia continua valendo;
- E. O tempo total para um dia de competição não poderá exceder sete horas e trinta minutos.

ART.11 - PERCURSO / MARCAÇÃO

- A. O percurso deverá ser marcado por setas indicativas de direção, sinal de confirmação de percurso, sinal de direção errada, tinta spray e bumpings.
- B. A organização deverá ter cuidado em caso de roteiros diferentes nos dois dias para que não haja confusão de indicações, neste caso é recomendado utilizar cores diferentes para cada dia.
- C. Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados bumpings indicativos do caminho.
- D. Os pilotos devem seguir rigorosamente as leis de trânsito, nas áreas em que a prova transcorrer, sob pena de PENALIZAÇÃO E/OU DESCLASSIFICAÇÃO.
- E. A organização poderá estabelecer zonas de radar, a velocidade máxima devida constar no regulamento complementar no local devida ser sinalizado com placas ou pintura, “início radar” e “fim radar”, a penalização devida ser estabelecida também no regulamento complementar;

ART.12 - CATEGORIAS: O Campeonato Brasileiro de Enduro será disputado em 6 (seis) categorias:

- **ENDURO 1:** motos 2T acima de 175cc e 4T acima de 250cc;
- **ENDURO 2:** motos 2T até 175cc e 4T até 250cc;
- **OVER 35:** pilotos acima de 35 anos completos no dia da prova a ser disputada.
- **OVER 45:** pilotos acima de 45 anos completos no dia da prova a ser disputada.
- **NACIONAL:** para moto de fabricação Nacional (Conforme lista CBM)
- **ESTREANTE:** para pilotos Estreantes (Pilotos iniciantes - Com qualquer moto)

As motocicletas usarão numeração com cores de acordo com a tabela abaixo:

ENDURO 1 – de 101 a 199 – Fundo Verde com números Brancos;

ENDURO 2 – de 201 a 299 – Fundo Preto com números Brancos;

OVER 35 – de 301 a 399 – Fundo Amarelo com números Pretos;

OVER 45 – de 401 a 499 – Fundo Amarelo com números Pretos;

NACIONAL – de 501 a 599 – Fundo Branco com números Pretos;

ESTREANTE – de 601 a 799 – Fundo Azul com números.

- A. O número 01 (um) será reservado ao campeão do Ranking Geral de 2012;
- B. Os outros 19 (dezenove) pilotos melhores classificados na Geral do Campeonato Brasileiro de Enduro 2012, poderão usar números de 02 a 20, independente da categoria que participe;
- C. Os números 101/201/301/401 e 501 serão reservados aos campeões de cada categoria do ano anterior os demais pilotos deverão escolher os números conforme tabela acima;
- D. O Campeão e o Vice-Campeão na ESTREANTE, não poderão disputar os campeonatos subseqüentes nesta categorias, devendo participar em outra categoria que se enquadre;
- E. Os organizadores poderão acrescentar outras categorias, porém estas categorias não farão parte do Campeonato Brasileiro e largarão após os pilotos do campeonato brasileiro.

ART.13 – CLASSIFICAÇÃO: Cada piloto acumula o tempo do somatório dos testes especiais válidos, 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, assim chegamos a uma pontuação e conseqüente classificação em ordem crescente de pontos para a etapa.

ART.14 - PREMIAÇÕES: Serão entregues troféus do 1º ao 5º lugares de cada categoria, e para os 03 (três) primeiros colocados no resultado final da prova.

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

ART.15 – VISTORIA

- A. A vistoria será feita no dia e horário designado no regulamento suplementar da prova, o quadro da motocicleta terá o numero anotado, de forma a assegurar a identificação da mesma em qualquer momento da prova, sendo obrigatório o piloto inicie e termine a prova com a mesma motocicleta, passível de DESCLASSIFICAÇÃO caso troque da motocicleta durante a prova;
- B. Equipamentos verificados na vistoria:
1. Farol, este item devera ter especial atenção, pois caracteriza nossa modalidade. Assim, para o publico, fotografias, filmagens feitas fica evidente que se trata de Enduro;
 2. Protetor de pinhão;
 3. Pontas dos manetes de freio e embreagem arredondados
 4. Ruídos Excessivos emitidos pelo sistema de escapamento;
- C. A falta de qualquer um destes itens não impedira a participação na prova, mas acarretará uma PENALIZAÇÃO 60 SEGUNDOS no seu tempo total.
- D. A motocicleta deverá ter descanso, ou deve vir acompanhada de um cavalete ou similar. Após a vistoria, a moto não mais pode ser ligada, e deverá ser colocada no parque fechado até a hora da sua largada. Os pilotos que não fizerem a vistoria, não poderão largar.

ART.16 - CONTROLE DAS MOTOCICLETAS: Os oficiais poderão, a cada controle horário, verificar o numero do chassi, e/ou algum dos itens exigidos na vistoria. Se faltar algum item ou se existir uma duvida, o oficial responsável a este controle horário **comunicará ao piloto o fato e apresentará relatório do mesmo ao Diretor de Prova.**

ART.17 - REPAROS E MANUTENÇÕES: Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios a seguir:

- A. O piloto poderá receber ferramentas e/ou peças em qualquer parte da prova.
- B. Os reabastecimentos (gasolina e óleo), somente poderão ser feitos nos CHs entre as bandeiras branca e amarela ou em áreas pré-definidas autorizadas pelo organizador e deverão ser feitas com o motor desligado.
- C. O piloto pode receber a qualquer tempo e lugar, câmaras de ar e cilindros de ar, que poderão ser trocados a qualquer tempo, inclusive com ajuda de mecânicos.
- D. Em todos os CHs entre a bandeira branca e a amarela o piloto poderá receber auxilio 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 câmeras de ar ou cilindros.
- E. No Pré Finish o piloto deverá 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 deixando-a pronta para a largada do segundo dia e passar no CH de controle no parque fechado.
- O não cumprimento de qualquer destes itens descritos acima, acarretará em PENALIZAÇÃO ou DESCLASSIFICAÇÃO do piloto.

ART.18 - PARQUE FECHADO

- A. Toda prova deverá ter uma área cercada e descoberta destinada ao Parque Fechado que abrigará as motocicletas após a vistoria até a largada e chegada do primeiro dia até a largada e chegada do segundo dia.
- B. Esta área deverá ter seguranças, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.
- C. As motos deverão entrar e sair do Parque Fechado desligadas.
- D. É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento.
- E. É proibido tocar nas outras motocicletas, tocar na própria motocicleta, a não ser para coloca-la e retirá-la do Parque Fechado.
- F. É expressamente proibido fumar no Parque Fechado.
- G. As motos não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção.
- O não cumprimento de qualquer destes itens acarretará na PENALIZAÇÃO EM 60 PONTOS ao piloto.

ART.19 - PARQUE DE TRABALHO

- A. Em todos os CH's entre a bandeira branca e a bandeira amarela deverá existir um Parque de Trabalho.
- B. Nesta área serão feitos todos os serviços de manutenção, com ou sem o auxilio de mecânicos, tendo a supervisão de comissários da organização.
- C. De acordo com o local poderão ser permitidos ou não veículos de apoio nos Parques de Trabalho.
- D. É proibido fumar no Parque de Trabalho.
- Não cumprimento destes itens acarretará na PENALIZAÇÃO EM 60 PONTOS ao piloto.

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

ART.20 - ÁREA DE LARGADA

- A. É uma pequena área fechada localizada logo após o Parque Fechado, onde os pilotos aguardam o sinal de largada. A moto só poderá ser ligada pelos meios normais (kick ou partida elétrica). Esta área contém uma linha, ou placa, 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, após o sinal de largada.
- B. O piloto terá 1(um) minuto para cruzar esta linha. Caso ultrapasse o minuto reservado para a largada da dupla, ele será PENALIZADO EM 20 SEGUNDOS. Caso cruze a linha de 20 metros com a moto desligada será PENALIZADO EM 10 SEGUNDOS;
- C. É proibido ligar a moto até que seja dado o sinal de largada. Caso o piloto ligue a moto antes do sinal do comissário se ele será PENALIZADO EM 20 SEGUNDOS;
- D. 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.

ART.21 - PROCEDIMENTO DE LARGADA

- A. Nos dias da prova, os pilotos podem entrar no Parque Fechado 05(cinco) minutos antes de seu horário de largada, para se prepararem para levar sua motocicleta para a Área de Largada.
- B. Seguindo a ordem de largada, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar o sinal de largada do Comissário responsável pela largada
- C. Após este sinal, o piloto 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.
- D. 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.
- E. 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.
- F. 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.

ART.22 – ORDEM DE LARGADA

- A. Os 20 (vinte) pilotos melhor classificados na Geral do Campeonato Brasileiro de Enduro 2012, inscritos na prova, largarão sempre na ordem da classificação, independente de sua categoria.
- B. Para a primeira etapa do ano será considerada a classificação Geral do Campeonato Brasileiro de Enduro de 2012.
- C. Os demais pilotos largarão de acordo com sua categoria, ou mesmo outro critério definido no Regulamento Complementar, aprovado pela comissão de Enduro FIM.
- D. A largada será sempre de 2 pilotos por minuto, este intervalo pode ser de 2 em 2 minutos, se devidamente justificado e aprovado pela Comissão Nacional de Enduro.

ART.23 - CONTROLES HORÁRIOS (CHs)

- A. Os controles horários visam anotar o horário de passagem do piloto, desconsiderando os segundos. Estes controles devem ser colocados:
 - - Na saída da Área de Largada, no começo de cada dia;
 - - Na entrada do Parque Fechado no fim de cada dia;
 - - Em pontos intermediários colocados pelo percurso, de modo a dividir a prova em partes para compensar possíveis atrasos.
- B. 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;
- C. Um relógio oficial deve ser colocado ao lado da bandeira amarela, para que os pilotos possam saber a hora de passagem deles, e uma placa com o número do CH deve ser colocada onde os pilotos possam ter visão;
- D. A marcação do tempo será feita no momento da passagem pela bandeira amarela. Os pilotos perdem 60(sessenta) pontos por cada minuto adiantado ou atrasado;
- E. De acordo com o organizador a passagem pelos CH's intermediários da prova, poderá ser exigido que a moto passe desligada, esta exigência e conseqüente penalidade devera constar no Regulamento Complementar;
- F. O piloto perderá 30(trinta) minutos caso não passe por algum Controle de Passagem;

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

- G. No último CH do dia (parque fechado), não há penalização por adiantamento. O tempo máximo que um piloto pode se atrasar de seu tempo original é de 60(sessenta) minutos. Os CHs contam desde a primeira volta;
- H. É recomendado que a distância entre os controles horários seja entre 5 km e 35 km;
- I. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h;
- J. Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Diretor de Prova poderá mudar o horário previsto em um horário mais lento, antes da largada, ou antes, de cada volta.

ART.24 - LIMITE DE ATRASO: Um piloto que chegar no controle horário (CH) com mais de 30 (trinta) minutos após sua hora inicial de largada prevista para a volta está automaticamente **DECLASSIFICADO**. Contudo, o piloto poderá, sobre sua própria responsabilidade, continuar na prova até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Se o piloto convencer o Júri que ele atrasou por circunstâncias excepcionais independentes de sua intenção, como por exemplo, um atraso causado por levar os primeiros socorros a um ferido em caso de acidente grave, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedido. O pretexto de haver empecilho por um outro concorrente não poderá ser aceito como uma desculpa válida.

ART.25 - TESTES ESPECIAIS (PROVAS)

- A. Durante a prova haverá testes especiais que poderão ser de Enduro (ET – Enduro Teste), de Motocross (CT – Cross Teste) ou de Trial (XT – Extreme Teste).
- B. No início e no final dos testes haverá um fiscal que registrara o tempo de passagem pelo mecanismo de cronometragem utilizado pela organização (que devera incluir no mínimo **DECIMOS DE SEGUNDOS**). O piloto ao chegar ao início do teste, deverá obrigatoriamente parar, e aguardar a liberação por parte do fiscal, e seguir o mais rápido possível até o final do teste.
- C. Na primeira volta do primeiro dia, o ET (Enduro Teste) não conta para a pontuação, servindo apenas de reconhecimento.
- D. Os CT (Cross Teste) e XT (Extreme Teste) contam desde a primeira volta.
- E. Os percursos dos testes especiais poderão ser percorridos a pé pelo piloto antes da prova (nunca em qualquer veículo).
- F. Os testes especiais devem ter no **MINIMO E NO MÁXIMO**:
 - CT (Cross Teste) no mínimo 2 km e no máximo 10 km;
 - XT (Extreme Teste) no mínimo 1 km e no máximo 5 km;
 - ET (enduro Teste) no mínimo 2 km e no máximo 20 km.
- G. Nenhum destes testes não deve ser em lugares perigosos, e devem ser selecionados para que a **velocidade média não ultrapasse os 50 km/h**. Ficando passível de **CANCELAMENTO** caso ultrapasse esta velocidade em mais de 10%
- H. No início e no final dos testes deverá haver uma placa dizendo **INICIO** e **FIM** dos testes.
- I. Este artigo poderá sofrer alguma alteração caso a comissão técnica entenda assim, ou mesmo por uma solicitação da Comissão de Pilotos.
- J. O **FORFET**: é o tempo máximo estabelecido pela organização para o piloto percorrer a especial (CT, ET ou XT) devendo ser estabelecido no Regulamento Complementar, caso não seja estabelecido no Regulamento Complementar o tempo do forfet será 4 (quatro) vezes maior que o melhor tempo da especial em questão.

ART 26 – CONTROLE DE PASSAGEM (CP's)

O CP é um ponto determinado pela organização colocado nos deslocamentos da prova e visa confirmar a passagem dos competidores, eles serão quantos o organizador julgar necessários, e colocados em pontos estratégicos definidos pelo organizador. Caso o participante não passe pelo caminho, ou mesmo por um caminho diferente ao estabelecido pelo organizador ele será **PENALIZADO EM 10 MINUTOS** por CP pedido.

ART 27 – CRONOMETRAGEM

A Cronometragem devera ter no mínimo com precisão de décimos de segundos, se possível o horário de GPS devera ser o horário padrão.

- 1. Toda prova devera usar um sistema primário de cronometragem, que será o **OFICIAL**, e outro que devera 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**;
- 2. O Sistema de GPS poderá ser usado para verificar roteiro, ou mesmo **Controles de Passagem**, mas nunca poderão ser o sistema primário da cronometragem.

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

3. O sistema devera obrigatoriamente divulgar resultados parciais após o final de cada volta da prova;
4. Obrigatoriamente devera constar no Regulamento Complementar qual será o sistema primário e qual será o backup, estes sistemas deverão obrigatoriamente ser aprovados pela Diretoria de Enduro CBM.

ART.28 - INFRAÇÕES E PENALIZAÇÕES

- Por ligar motor na linha de largada antes do sinal de largada - 20 pontos;
- Entrar ou sair do Parque Fechado com o motor ligado - 60 pontos;
- Por item em desacordo ou faltante na vistoria - 60 pontos;
- Por cada minuto adiantado ou atrasado nos CHs - 60 pontos;
- Por cruzar a linha de 20 metros após a linha de largada empurrando a moto- 10 pontos;
- Por não cruzar a linha de 20 metros no prazo de 1 (um) minuto após o sinal de largada - 20 pontos;
- Por Controle de Passagem (CP) que o participante não passou - 10 minutos;

- Os atrasos ou adiantamentos deverão ser acrescidos nos próximos CHs.

EXEMPLO:

HORA IDEAL NOS CHs:

CH 1 = 10:00

CH 2 = 10:30

CH 3 = 11:00

CH 4 = 11:30

CH 5 = 12:00

O piloto passou no CH 1 às 10:02, portanto atrasou 2 minutos, penalizando em 120 segundos. O seu novo horário ideal para o CH 2 passa a ser 10:32. No CH 2 o piloto passou às 10:33 atrasou 1 minuto de seu novo horário ideal, somando mais 60 segundos de penalização. O seu novo horário ideal para o CH 3 passa a ser 11:03. No CH 3 o piloto passou às 11:01, ou seja, 2 minutos adiantados, somando 120 segundos a mais de penalização, seu novo horário para o CH 4 passa a ser 11:31. No CH 4 o piloto passou 11:30, ou seja, adiantou 1 minuto no seu tempo ideal, somando mais 60 pontos de penalização e seu tempo ideal para o CH 5 será 12:00.

ART.29 - DESCLASSIFICAÇÃO: são motivos para desclassificação:

- A. Não guardar a moto no parque fechado;
- B. Trocar de motocicleta durante os 2 dias de prova;
- C. Fumar no Parque Fechado;
- D. Chegar mais de 30 minutos de atraso na zona de largada;
- E. Reabastecimento fora dos PT's (Parque de Trabalho, antes dos CH's) ou áreas definidas autorizadas pela organização;
- F. Transportar combustível dentro de outro recipiente que não seja o reservatório de gasolina.
- G. Não desligar o motor durante o reabastecimento;
- H. Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário;
- I. Não observar leis de trânsito, OU PENALIZAÇÃO ESTABELECIDADA NO REG COMPLEMENTAR;
- J. Percorrer qualquer teste especial em algum veículo (só é permitido a pé);
- K. Modificar o cartão de horário ou percurso, ou utilizar um cartão de horário de outro piloto.
- L. A cilindrada ultrapassar a indicada na ficha de inscrição;

ART.30 - Depois que o piloto passar na bandeira amarela dos controles (CH's), ele não poderá voltar em sentido contrario da prova para fazer manutenção na moto, estando sujeito à desclassificação da prova. Sob pena de penalização de 30 (trinta) minutos.

ART.31 - O piloto que não se classificar para o primeiro dia poderá largar no segundo dia com as seguintes condições:

- A. Deverá apresentar sua motocicleta a direção de Prova em condições de largar 60 (sessenta) minutos antes do inicio da largada do primeiro piloto.
- B. A motocicleta deverá estar submissa a uma inspeção técnica completa. Os pilotos excluídos pela Direção de Prova poderão proceder como mencionado e aguardar uma confirmação do Júri.

ART.32 - ABANDONO: Todo piloto que abandonar a prova deverá retirar seus números e não poderá seguir o percurso em companhia ou na proximidade de um outro piloto. Toda infração a esta regra poderá acarretar na desclassificação dos pilotos que acompanharem.

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

ART.33 - PROTESTOS

- A. Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude anti esportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 min. após a chegada do último piloto de sua classe.
- B. Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 30 min. após a divulgação do resultado.
- C. Todos os protestos devem ser individuais e *ESPECIFICOS POR ITEM* e acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais).
- D. Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da CBM, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe da moto reclamada.
- E. Conforme código disciplinar da F.I.M. o Júri deve tomar decisões sobre as infrações e punir imediatamente o Piloto durante a etapa do Campeonato.
- F. As punições possíveis são:
- Advertência
 - Multa de até R\$ 2.500,00 (Dois Mil e Quinhentos Reais)
 - Penalidades de tempo ou pontos
 - Exclusão da etapa
 - Suspensão nacional não superior a 30 dias
 - Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.
- G. Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.
- H. Conforme estatutos da CBM e Código Disciplinar da F.I.M. para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.
- I. No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

ART.34 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE LARGADA.



Obs.: 2 linhas deverão ser colocadas para ter espaço suficiente para 2 concorrentes na largada. A distância entre B e C não deverá passar 20 metros e deve ser uma zona fechada.

ART.35 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE DE TRABALHO NOS CONTROLES HORÁRIOS.



Obs.: Não é permitido veículos de apoio dentro do Parque de Trabalho.

CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

Diretoria de Enduro

ART.36 - LISTAGEM DE MOTOCICLETAS AUTORIZADAS A PARTICIPAR DA “CATEGORIA ENDURO 4 - MOTO NACIONAL” DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURO 2013.

Honda:

-Tornado 250, CRF 230, CRF 150, XR 200, XL 125 / 250 / 350, NX Falcon, Sahara 350, Bros 125/150, XR 300E

Yamaha:

-TTR 230, TTR 125, XTZ 125, Lander 250, DT 180 / 200, XT 225, TDM 225

Agrale:

-SXT 17.5 / 27.5, Dakar 30.0

Sundown

- STX 200

Obs.: Novos lançamentos nacionais poderão ser incluídos durante o campeonato de 2013.

ART.37 – SINALIZAÇÃO PADRÃO CBM 2013

Sinalização de Percurso Padrão CBM

Indicação de Direção DIREITA

Tamanho - 34 x 15cm



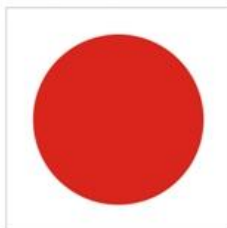
Indicação de Direção ESQUERDA

Tamanho - 34 x 15cm



Confirmação de Caminho

Tamanho - 20 x 20cm



Caminho Errado

Tamanho - 20 x 20cm



Perigo

Tamanho - 20 x 20cm



Confederação Brasileira de Motociclismo
Comissão Nacional de Enduro F. I. M.

Mauricio Paiva Brandão
Diretor de Enduro da CBM