R E G U L A M E N T O

BRE 2025

CAMPEONATO BRASILEIRO SPORTBAY DE ENDURO

CATEGORIAS:

ELITE (E1 – E2 – E3 – EJ)
OPEN (EI – E4 – E35 – E40 – E45 – E50 – E55– EF – EIA – ENA – ENH – EY)
KID'S (INFANTIL – CADETE – JUVENIL – FEMININA)

10/03/2025

ÍNDICE

1	**CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS**	3
1.1	ATUAÇÃO / SUPERVISÃO	3
1.2	VALIDADE	3
1.3	DENOMINAÇÕES	3
1.4	DIRETOR DE PROVA	3
1.5	DIRETOR CBM	4
1.6	PROMOTOR	4
1.7	JÚRI DE PROVA	4
1.8	ATAS, CARTAS DISCIPLINARES, COMUNICADOS, NOTIFICAÇÕES E AFINS	4
1.9	REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO BRE 2025	4
1.10	PUNIÇÕES / ADVERTÊNCIA / PENALIZAÇÃO / DESCLASSIFICAÇÃO	5
2	**CAPÍTULO 2 – CATEGORIAS E NUMERAÇÃO**	5
2.1	CATEGORIAS ELITE (E1/E2/E3/EJ)	6
2.2	CATEGORIA OPEN (EI/E4/E35/E40/E45/E50/E55/EF/EIA/ENA/ENH/EY)	6
2.3	CATEGORIAS “KIDS” (INFANTIL/ CADETE / JUVENIL / FEMININA)	6
2.4	NUMERAÇÃO	7
2.5	PLATES	7
3	**CAPÍTULO 3 – DO ENDURO**	8
3.1	OBJETIVOS E REQUISITOS BÁSICOS	8
3.2	INSCRIÇÕES	8
3.5	REGULAMENTO COMPLEMENTAR (OU SUPLEMENTAR)	9
3.6	PILOTOS ORGANIZADORES	9
3.7	CALENDÁRIO	9
3.10	VISTORIA	11
4	**CAPÍTULO 4 – SOBRE A PROVA, NOMES E FUNCIONALIDADES**	11
4.1	PARQUE FECHADO (PF)	11
4.2	ORGANIZADOR DE PROVA	11
4.3	PARQUE DE TRABALHO (PT)	11
4.4	REPAROS E MANUTENÇÕES	11
4.5	ÁREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA	12
4.6	ORDEM DE LARGADA	13
4.8	INTERVALO DE LARGADA	14
4.9	PERCURSO E MARCAÇÃO	14
4.10	ZONA DE RADAR	14
4.11	CONTROLE DE HORÁRIO (CH)	14
4.12	CONTROLE DE PASSAGEM (CP)	15
4.13	TESTES ESPECIAIS	16
4.14	CARACTERÍSTICAS DOS TESTES ESPECIAIS	17
4.15	RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS	18
5	**APURAÇÃO DOS RESULTADOS, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO**	18
5.1	CLASSIFICAÇÃO	18
5.2	CRONOMETRAGEM	19
5.3	PONTUAÇÃO PARA CAMPEONATO DE PILOTOS	19
5.4	CAMPEÃO DA PROVA	19
5.5	PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO	20
5.6	PREMIAÇÃO	20
5.7	TROFÉU “MARCINHO MR PRO”	20
6	**CAPÍTULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA**	21
7	**CAPÍTULO 7 – DISPOSIÇÕES FINAIS**	22
7.1	PROTESTOS	22
7.2	OUTRAS INFRAÇÕES	23
7.3	COMISSÃO DE ENDURO CBM	23
7.4	DAS PROVAS E REGÊNCIA SUPLETIVA	23
7.5	CASOS OMISSOS	23

1 CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS

1.1 A CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo) é a única entidade capacitada a aprovar, coordenar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional, assim sendo, o Campeonato Brasileiro de Enduro – BRE 2025 é de propriedade da CBM, que será coordenado de acordo com os princípios e determinações legais que lhe são aplicáveis. O BRE 2025 é um campeonato OPEN, ou seja, aberto à participação de pilotos brasileiros e estrangeiros. Conforme a legislação esportiva vigente, será 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.

(i) A língua oficial será o PORTUGUÊS DO BRASIL, tanto por escrito como falada entre os envolvidos na realização e execução das PROVAS, bem como na interpretação deste;

1.3 DENOMINAÇÕES: Para o presente regulamento, adotam-se as seguintes denominações:

1.3.1 CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo;

1.3.2 FEDERAÇÃO – Federações de Motociclismo Estaduais;

1.3.3 BRE 2025 – Campeonato Brasileiro de Enduro ou simplesmente Brasileiro de Enduro;

1.3.4 ORGANIZADOR DE PROVA – pessoa física ou jurídica responsável pela organização das etapas que compõem o BRE 2025. 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 compõem o BRE 2025;

1.3.6 PILOTO – Motociclista portador de licença válida da CBM para o corrente ano, que participa de qualquer uma das etapas do BRE 2025;

(i) A partir do momento que o PILOTO esteja inserido em uma EQUIPE (art. 1.3.7) ele será representado pelo seu CHEFE DE EQUIPE (art. 1.3.7 (iii)), ou representante na Prova devidamente nomeado;

1.3.7 EQUIPE – Organização "estruturada" a disputar o BRE 2025, composta por dois ou mais pilotos, chefe de equipe, mecânicos, etc., representando uma ou mais marcas e seus patrocinadores;

(i) Estas EQUIPES deverão ser registradas junto a Comissão de Enduro da CBM através de ofício ou e-mail, endereçada ao DIRETOR CBM;

(ii) Neste ofício devem estar relacionados (nome e licença CBM) quem são os pilotos integrantes, inclusive com nacionalidade, demais componentes da EQUIPE e funções.;

(iii) CHEFE DE EQUIPE: Esta pessoa representa os interesses coletivos de uma EQUIPE (cláusula 1.3.7) durante o BRE 2025, junto à CBM, DIRETOR CBM e ORGANIZAÇÃO de cada Prova. Caso o CHEFE DE EQUIPE não possa estar presente na Prova ele deverá enviar ofício à Direção de Prova, específica, nomeando outra pessoa para representá-lo;

1.3.8 DIRETOR CBM – Diretor de Enduro da CBM (responsável pela parte desportiva);

1.3.9 PROMOTOR – Este ano não teremos a figura do PROMOTOR;

1.3.10 PROVA – Evento realizado em dois ou mais dias de competição, com pontuação e ranking independentes para cada dia/etapa no BRE 2025 e com premiação final para a soma destas etapas;

1.3.11 ETAPA – Cada um dos dias de uma PROVA, com pontuação independente para Ranking do BRE 2025;

1.3.12 PERCURSO – Definição genérica que compõe o trajeto da prova, entre deslocamentos e testes especiais;

1.3.13 ESPECIAIS – Trechos do PERCURSO que serão cronometrados devendo ser definidos e devidamente sinalizados, priorizando a segurança;

1.3.14 CH – Controle Horário;

1.3.15 TAPETE – "Tapete Ecológico", ou similar de dimensões mínimas de 0,70 x 1,90m, que impeça combustíveis, líquidos e/ou fluídos vazarem da motocicleta e dos galões/vasilhames para o solo;

(i)Todos os galões/vasilhames de combustíveis, líquidos e/ou fluídos devem ser colocados sobre o tapete, nunca em contato com o solo

1.4 DIRETOR DE PROVA: Indicado pelo ORGANIZADOR DE PROVA, devidamente autorizado pela CBM, seu nome deve constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Será a pessoa responsável pela PROVA,

coordenação da equipe de trabalho local, permissões, autorizações, montagem do percurso, montagem e manutenção das ESPECIAIS;

1.5 DIRETOR CBM: É a autoridade máxima no que se refere à aplicação e conferência deste regulamento e demais normas desportivas, sendo nomeado pela CBM. Nesse contexto, o ORGANIZADOR DE PROVA de qualquer um dos eventos que compõem o BRE 2025, deve obediência direta e hierárquica ao DIRETOR. A figura do diretor não se confunde com a do DIRETOR DE PROVA (específico para cada uma delas).

(i) Na falta ou impossibilidade do comparecimento do DIRETOR, a CBM indicará um COMISSÁRIO para realizar a supervisão da PROVA;

(ii) Em casos emergenciais, e somente, o DIRETOR CBM (art. 1.5) e o DIRETOR DE PROVA (art. 1.4), pode decidir unilateralmente sobre qualquer aspecto que envolva a organização de uma das ETAPAS, incluindo, mas não se limitando a: (a) cancelamento; (b) adiamento; (c) alteração do percurso; (d) alteração nas especiais; (e) alteração nos tempos de CH; (f) demais alterações que julgar necessárias; visando sempre a segurança dos PILOTOS e o "bom andamento da ETAPA".

1.6 PROMOTOR: Este ano não teremos a figura do PROMOTOR;

1.7 JÚRI: Colegiado responsável pelas decisões relativas à ETAPA ou PROVA específica no âmbito esportivo do BRE 2025. O JÚRI é o único apto a decidir sobre qualquer recurso interposto formalmente por PILOTO ou EQUIPE, ou para decidir sobre qualquer acontecimento que possa influenciar o resultado. Os nomes que irão compor o JÚRI de cada PROVA devem constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, podendo, contudo, serem alterados conforme imprevistos ou necessidade sob supervisão do DIRETOR CBM, e comunicando antes do início da PROVA, até o momento do Briefing da etapa. Para tal, o JÚRI será sempre composto por no mínimo por 03 (três) e no máximo 05 (cinco) membros, sendo que obrigatoriamente:

(i) Um membro será o DIRETOR CBM, art. 1.5 (ou seu representante designado), devendo ser esta pessoa o PRESIDENTE DO JÚRI;

(ii) O segundo membro será indicado e definido ORGANIZADOR DE PROVA, ou FEDERAÇÃO, não podendo ser a pessoa do DIRETOR DE PROVA, art. 1.4;

1.8 ATA, CARTAS DISCIPLINARES, COMUNICADOS, NOTIFICAÇÕES e afins: Após reunião e deliberação do JÚRI, EM CASO DE ALGUM RECURSO o DIRETOR CBM deve comunicar a decisão o mais rápido possível ao (s) PILOTO (S) e EQUIPE (S). Todo e qualquer acontecimento da prova, deverá ser registrado neste documento, que ao final será lida e assinada pelo DIRETOR CBM, DIRETOR DA PROVA e um outro MEMBRO DO JÚRI;

1.9 REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO BRE 2025, o PILOTO deve:

1.9.1 Ser licenciado para o ano corrente por alguma FEDERAÇÃO filiada a CBM ou a entidade ligada a FIM para o ano corrente.

(i) No caso de não haver ou não for possível a presença do representante da Federação Local o Clube ORGANIZADOR DE PROVA, assume total responsabilidade jurídica e financeira sobre esta fiscalização;

1.9.2 Ter 18 anos completos, ou ser "legalmente imputável", através de mecanismo jurídico legalmente válido, atendendo ao art. 6.1.7, deste regulamento, quando da data da realização da referida etapa em que for participar, assumindo total responsabilidade por seus atos civil e criminalmente, bem como as consequências deste, inclusive perante às autoridades e entidades legalmente constituídas;

1.9.3 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.

1.9.4 É de responsabilidade de todo PILOTO / EQUIPE, manter um SEGURO DE VIDA um SEGURO MÉDICO e um PLANO DE ASSISTÊNCIA MÉDICA, que lhe garanta atendimento adequado em todo território nacional, inerente à atividade deste, isentando os envolvidos na ORGANIZAÇÃO DA PROVA (DIRETOR, ORGANIZADOR DE PROVA, FEDERAÇÕES e CBM), atendimento médico e possível tratamento posterior;

1.9.5 No caso de PILOTO ESTRANGEIRO, além dos requisitos aqui estabelecidos também deve ser apresentado licença em sua Federação Nacional de Origem, válida para o ano corrente e a START PERMISSION, se necessário (conforme acordo entre as federações internacionais), específica para cada evento, devidamente emitida pela Federação Nacional de Origem.

(i) Para participar, e PONTUAR no BRE 2025, na Categoria ELITE (E1, E2, E3 e EJ) o PILOTO ESTRANGEIRO deve OBRIGATORIAMENTE ser integrante de uma EQUIPE devidamente registrada conforme art. 1.3.7. Caso o piloto participe sem ser um integrante relacionado em uma das EQUIPES devidamente registradas, ele participará como CONVIDADO, neste caso, não pontuarão para o Ranking do BRE 2025, conforme art. 1.9.6;

(ii) Para as categorias do Grupo OPEN (EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA e ENH), o PILOTO ESTRANGEIRO pode participar e PONTUAR, apresentando somente os documentos exigidos no art. 19, independentemente de ser ou não integrante de uma EQUIPE;

(iii) Para as demais categorias do Grupo KID'S (EY, INFANTIL, CADETE, JUVENIL e FEMININA), o PILOTO ESTRANGEIRO pode participar e PONTUAR, apresentando somente os documentos exigidos no art. 1.9, independentemente de ser ou não integrante de uma EQUIPE;

(iv) A EQUIPE para ter um integrante PILOTO ESTRANGEIRO, APTO A PONTUAR NO BRE 2025, deve ter no mínimo outros 2 PILOTOS BRASILEIROS para cada PILOTO ESTRANGEIRO, este item pode ser meramente constatado pelo DIRETOR CBM, ou COMISSÁRIO credenciado pela CBM;

(v) Todos os documentos e requisitos aqui citados devem ser apresentados e comprovados junto à DIRETORIA DE ENDURO DA CBM;

1.9.6 É permitida a participação de estrangeiro como CONVIDADO em até 05 (cinco) provas por ano;

1.10 **PUNIÇÕES:** O JÚRI irá atribuir as seguintes punições:

1.10.1 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 e comunicado pelos meios disponíveis;

(i) O piloto será considerado primário, se após a conferência das ATAS dos últimos 02 (dois) anos ficar constatado que o mesmo não é reincidente;

1.10.2 PENALIZAÇÃO: quaisquer infrações às regras aqui estabelecidas levarão à PENALIZAÇÃO do PILOTO em questão, com adição de 01 (um) até 5 (cinco) minutos ao seu tempo final na ETAPA. A PENALIZAÇÃO é individual por ato cometido, e se forem quebradas mais de uma regra, serão aplicadas o mesmo número de penalizações. A PENALIDADE por tempo será determinada pelo JÚRI DE PROVA, e será proporcional à gravidade do fato gerador, devendo obrigatoriamente constar na ATA da ETAPA;

(i) Caso o piloto já tenha sofrido PENALIZAÇÃO anterior, esta nova, deverá evoluir gradativamente;

(ii) A aplicação de qualquer uma das PENALIZAÇÕES aqui estabelecidas deverá ser obrigatoriamente realizada pelo JÚRI de cada etapa, constar na ATA e / ou COMUNICADO.

1.10.3 DESCLASSIFICAÇÃO: algumas determinações deste regulamento, expressamente indicadas, levam à DESCLASSIFICAÇÃO do PILOTO, sem direito a qualquer tipo de reembolso;

1.10.4 MULTA: de até R$ 5.000,00 (Cinco Mil Reais);

1.10.5 SUSPENSÃO: suspensão de uma PROVA, sem direito a descarte, conforme item 5.5.1;

1.10.6 SOLICITAÇÃO: O JÚRI poderá encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar CBM;

1.11 PADDOCK: Área onde ficam acomodadas as Equipes e Pilotos na prova, serve de ponto de partida e/ou largada e apoio para a realização da Prova:

1.11.1 PADDOCK FACTORY: área reservada pelo ORGANIZADOR DE PROVA, onde serão recebidas as equipes de fábrica. SÓ TERÃO ACESSO A ESTA ÁREA AS EQUIPES, PILOTOS E PATROCINADORES DEVIDAMENTE CREDENCIADOS E AUTORIZADOS ANTECIPADAMENTE;

1.11.2 PADDOCK FREE: área destinada a todas as demais Equipes e Pilotos, disponível para todas as equipes SEM A COBRANÇA DE NENHUM CUSTO, devendo respeitar as normas e restrições exigidas por cada ORGANIZADOR DE PROVA;

1.11.3 As Equipes e/ou Pilotos que desrespeitarem os acordos, regras e determinações do ORGANIZADOR DE PROVA ficam sujeitas às punições cabíveis por infringir as regras de utilização do PADDOCK;

2 CAPÍTULO 2 – CATEGORIAS E NUMERAÇÃO

CATEGORIAS: O BRE 2025 é composto pelos seguintes Categorias:

2.1 **CATEGORIA ELITE (E1, E2, E3 e EJ) -** Será feita a classificação da categoria ELITE, onde será considerado o tempo total final de cada piloto inscrito nestas categorias, sem distinção. O PILOTO campeão na Categoria "ELITE" tem o direito de usar o número "1", por sua opção, no ano subsequente ao título;

(i) **E1** – até 250cc 2 tempos e 4 tempos;
(ii) **E2** – de 255cc a 450cc 4 tempos;
(iii) **E3** – mais de 255cc 2 tempos e mais de 455cc 4 tempos;
(iv) **EJ** – PILOTOS até 23 (vinte e três) anos, completados no ano corrente, moto livre escolha;

2.2 **CATEGORIA OPEN (EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA, ENH, EY) -** Será feita a classificação da Categoria OPEN, onde será considerado o tempo total final de cada piloto inscrito nestas categorias, sem distinção;

(i) **EI** – INTERMEDIÁRIA, PILOTOS que nos 02 (dois) anos anteriores, NÃO estiveram no TOP 15 do Ranking Geral da ELITE do Brasileiro de Enduro, moto livre escolha. Também é vetada a participação dos Campeões e Vice-Campeões na GERAL dos Campeonatos Estaduais da Modalidade Enduro nos últimos 03 (três) anos. Ao Campeão da categoria é vetada à participação nos 02 (dois) anos subsequentes ao seu título;

(ii) **E4** – Motocicletas originalmente até 36cv (trinta e seis cavalos), conforme item 6.2.1;

(iii) **E35** – PILOTOS acima de 35 (trinta e cinco) anos completos no ano corrente, moto livre escolha;

(iv) **E40** – PILOTOS acima de 40 (quarenta) anos completados no ano corrente, moto livre escolha;

(v) **E45** – PILOTOS acima de 45 (quarenta e cinco) anos completados no ano corrente, moto livre escolha;

(vi) **E50** – PILOTOS acima de 50 (cinquenta) anos completados no ano corrente, moto livre escolha;

(vii) **E55** – PILOTOS acima de 55 (cinquenta) anos completados no ano corrente, moto livre escolha;

(viii) **EF** – PILOTOS do sexo feminino, moto livre escolha. As pilotas desta categoria, também poderão se inscreverem e participarem do ranking da categoria EI – INTERMEDIÁRIA;

(ix) **EIA "IMPORTADA AMADORA"** – Motocicletas IMPORTADAS de livre cilindrada, e PILOTOS que nos últimos 03 (três) anos, NÃO estiveram no TOP 20 do Ranking Geral da ELITE do Brasileiro de Enduro, bem como não estiveram no ranking dos TOP 2 na GERAL dos Campeonatos Estaduais das Modalidades de Cross Country, Motocross, Rally e Enduro. Também é vedada a participação dos pilotos campeões e vices, nos 03 (três) anos anteriores, nas categorias EI e EIA do Brasileiro;

(x) **ENA "NACIONAL AMADORA"** – Motocicletas originalmente até 270cc (duzentos e setenta centímetros cúbicos), conforme item 6.2.1. Destinada a pilotos AMADORES (iniciantes no BRE). É vedada a participação na categoria aos PILOTOS que nos últimos 03 (três) anos, estiveram no TOP 20 do Ranking Geral da ELITE do Brasileiro de Enduro, estiveram ainda no TOP 10 do Ranking Geral da OPEN do Brasileiro de Enduro, bem como estiveram no ranking dos TOP 2 na GERAL dos Campeonatos Estaduais das Modalidades de Cross Country, Motocross, Rally e Enduro. Também é vedada a participação na categoria ENA os pilotos campeões e vices, nos 03 (três) anos anteriores, nas categorias EI, EIA, ENA do Brasileiro. Nestes casos o piloto deverá se inscrever na E4, ou em outra categoria por idade, que independe da moto;

(xi) **ENH** - Categoria promocional MONOMARCA destinada a pilotos que utilizam motocicletas Honda CRF 250F. As motocicletas devem seguir as especificações estabelecidas no item 6.2.1. Nesta categoria os pilotos devem se inscreverem nas categorias E4 ou ENA, que automaticamente disputam a categoria ENH, inclusive com direto a premiação (troféus) em todas as provas. Ao final do BRE 2025 o campeão da categoria **ENH** receberá como prêmio uma moto Honda CRF 250F Zero km, oferecida pela Moto Honda da Amazônia.

2.3 **CATEGORIAS KID'S (INFANTIL, CADETE, JUVENIL e FEMININA) e EY YOUTH -** Nas categorias KID'S a classificação é exclusivamente por categoria. O regulamento particular para cada PROVA será definido de acordo com a logística de cada cidade sede, para incentivar as crianças para formação de futuros atletas na modalidade. As categorias KIDS serão realizadas nas provas que a logística do evento permita condições de segurança e devidas autorizações sejam atendidas. A idade máxima será considerada a que os pilotos completem no ano corrente. O responsável pela categoria, poderá criar condições específicas particulares para cada uma das etapas. Estas condições serão divulgadas pelos meios disponíveis;

(i) **INFANTIL** – até 8 (oito) anos, as motos são de cilindrada de livre escolha;

(ii) **CADETE** – até 12 (doze) anos, as motos são de cilindrada de livre escolha;

(iii) **JUVENIL** – até 15 (quinze) anos, as motos são de cilindrada de livre escolha;

(iv) **FEMININA** – pilotas do sexo feminino, até 18 (dezoito) anos, as motos são de cilindrada de livre escolha;

(v) **EY "YOUTH"** – para pilotos até 18 (dezoito) anos. Moto de livre escolha. Por serem menores de idade a circulação por vias públicas dos pilotos da Categoria EY YOUTH está vinculada a autorização LOCAL. Caso o Organizador da Prova não consiga esta autorização, os pilotos da categoria EY YOUTH largarão normalmente no seu horário, e após a faixa dos 20 metros, devido não poderem transitar em vias públicas, caberá à equipe do piloto providenciar a melhor logística para que o mesmo possa se deslocar até os "Testes Especiais". Para estes pilotos, apenas o CH's de largada, pré-finish e Parque fechado serão considerados. As condições para isto deverão ser estabelecidas devem constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR DA PROVA. Nas provas em que houver condições de ser realizada categoria YOUTH será incluída no Grupo de categorias OPEN;

Nota 1: É permitida a criação de categoria(s) local(ais), conforme critério do ORGANIZADOR, e obrigatoriamente estas categorias serão disputadas no primeiro dia de prova, fica expressamente convencionado que tal(is) categoria(s) participam apenas da classificação EXTRA PROVA, não contando pontos para o BRE 2025.

2.4 NUMERAÇÃO: Cada PILOTO tem preferência no número usado durante o Brasileiro no ano anterior, os demais devem escolher os números ainda não utilizados. Os PILOTOS interessados em participar do BRE 2025 devem fazer a solicitação de reserva de número ao DIRETOR CBM, que deverá autorizar o mesmo a usar o número escolhido;

(i) O PILOTO perde o direito de usar o número reservado, caso não tenha participado de provas do campeonato brasileiro no ano anterior, o número só será liberado pelo DIRETOR CBM, e só após esta liberação poderá ser cadastrado para outro PILOTO.

2.5 PLATES: A numeração sugerida do BRE 2025 segue o seguinte padrão, conforme as respectivas categorias:

(i) E1 – Fundo Preto, Números Brancos;
(ii) E2 – Fundo Vermelho, Números Brancos;
(iii) E3 – Fundo Amarelo, Números Pretos;
(iv) EJ – Fundo Verde, Número Brancos;
(v) EI – Fundo branco, Números Vermelhos;
(vi) E4 – Fundo Azul, Números Brancos;
(vii) E35/E40/E45/E50/E55 – Fundo Branco, Números Pretos;
(viii) EF – Fundo Rosa, Números Brancos;
(ix) EIA – Fundo Vermelho, Números Amarelos;
(x) ENA – Fundo Azul, Números Amarelos;
(xi) ENH – Fundo Vermelho, Números Azuis;
(xii) EY YOUTH – Fundo Amarelo Números Vermelhos;
(xiii) KIDS INFANTIL – Fundo Azul, Número Vermelhos;
(xiv) KIDS CADETE – Fundo Verde, Números Vermelhos;
(xv) KIDS JUVENIL – Fundo Preto, Números Vermelhos;
(xvi) KIDS FEMININA – Fundo Rosa, Números Amarelos.

2.6 A numeração, sugerida, e fundo corretos fazem parte das obrigações do PILOTO e serão devidamente conferidas quando da realização da VISTORIA na motocicleta.

2.7 O BRE 2025 usará espaços nos "PLATES" frontal e laterais das motos. O uso das logomarcas será obrigatório. O layout deve ser de acordo com o MANUAL DE PLATES;

(i) A organização do BRE 2025 poderá disponibilizar adesivos avulsos para venda, de maneira a possibilitar aos pilotos adequação ao padrão exigido no referido MANUAL DE PLATES;
(ii) Este item será conferido na VISTORIA das motos no PARQUE FECHADO;
(iii) A não adequação ao padrão exigido nos "plates" da moto, CONFORME o manual de plates, gera uma penalização de 01 (um) minuto para o PILOTO, no CH de LARGADA da ETAPA;

2.8 A numeração da(s) categoria(s) local(ais) será definida pelo ORGANIZADOR DE PROVA, desde que não conflitante com nenhuma das demais categorias. Ele pode escolher um novo padrão de numeração

(de 1001 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;

2.9 O número 1 do BRE 2025, por opção do PILOTO, só poderá ser utilizado pelo Campeão da categoria ELITE do ano anterior;

2.10 Na primeira Prova do ano o Campeão do ano anterior da categoria ELITE, poderá usar o seu número cadastrado, com o fundo DOURADO e NÚMERO PRETO, por sua opção. Após a primeira prova do ano, este direito passa a ser do atual "LÍDER" do Ranking da categoria ELITE;

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 PROVAS do BRE 2025 serão compostas, obrigatoriamente, no mínimo por 02 (dois) dias e no máximo por 03 (três) 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, considerando o uso de motocicletas off-road. A distância total de cada dia, incluindo as especiais e o deslocamento não poderá ser inferior a 90 km (noventa quilômetros).

(i) Por motivos climáticos, de segurança ou de "força maior" o PERCURSO poderá ser interrompido ou alterado de maneira que não cumpra o mínimo de quilometragem, desde que devidamente aprovado pelo DIRETOR CBM, este fato deverá constar na ATA da ETAPA;

(ii) O tempo total de prova para um dia de competição não poderá exceder 7:30 (sete horas e trinta minutos). Caso exceda este limite deverá ser previamente justificado e aprovado pelo DIRETOR CBM;

3.2 INSCRIÇÕES: As inscrições para as provas do BRE 2025 devem ser feitas no site oficial da CBM (www.cbm.esp.br), ou em local devidamente indicado pela Diretoria de Enduro. Para realizar a sua inscrição o PILOTO deverá obrigatoriamente estar licenciado no ano corrente na CBM e sua respectiva Federação Estadual e/ou a Federação de seu país de origem, no caso de piloto estrangeiro. Fica definido que o prazo mínimo para a INSCRIÇÃO ANTECIPADA, COM DESCONTO é de até 10 (dez) dias antes da data de realização do evento. O prazo para inscrição será definido pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA, sendo no máximo até na quarta-feira que antecede o evento;

Os valores de inscrição são:

(i) Inscrição antecipada ELITE – R$ 500,00 (quinhentos reais);

(ii) Inscrição antecipada OPEN – R$ 400,00 (quatrocentos reais);

(iii) Inscrição antecipada KID'S - R$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais);

(iv) Inscrição categoria EF (Feminina) - Isenta de Taxa de Inscrição;

Nota 01: Após o prazo de inscrição antecipada, deverá ser cobrado o valor de R$ 100,00 (cem reais) adicionais para cada categoria;

(v) Fica expressamente proibido aos ORGANIZADORES cobrar dos PILOTOS mais de uma inscrição pelo mesmo evento (BRE 2025/Campeonatos Estaduais). O piloto inscrito para uma PROVA do BRE 2025 automaticamente irá marcar pontos no respectivo Campeonato Estadual onde será realizada a PROVA;

(vi) É parte integrante e indispensável da inscrição termo de responsabilidade e cessão de direito de uso de imagem assinado pelo PILOTO que deseja participar de determinada PROVA. Em todas as PROVAS será exigida a assinatura de todos os pilotos participantes. O não cumprimento deste item, gera uma penalização de 01 (um) minuto no tempo total do PILOTO, acrescido na CH de largada;

(vii) A critério do ORGANIZADOR, poderá haver descontos nos valores das inscrições;

3.3 É de responsabilidade única e exclusiva do ORGANIZADOR da PROVA a diligência perante todos os níveis da administração pública para garantir a realização da PROVA 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) Carta de anuência da FEDERAÇÃO ESTADUAL LOCAL;

(ii) Alvará do Evento Desportivo CBM;
(iii) Carta de Exclusividade CBM para a realização da PROVA;
(iv) Contratar, através de uma seguradora, o Seguro contra Acidentes Pessoais e Morte para todos os pilotos inscritos, bem como o Seguro de Responsabilidade Civil para todo o evento.

3.4 COMUNICADOS OFICIAIS: Também é de responsabilidade exclusiva do ORGANIZADOR DE PROVA 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 da ETAPA do BRE 2025, deve ser disponibilizada no mínimo uma ambulância básica com equipe de Primeiros Socorros em cada Especial. E uma UTI Móvel disponível com médico e/ou socorrista devidamente habilitado, para um possível resgate, em local estratégico na Prova;

3.5 REGULAMENTO COMPLEMENTAR (também pode ser chamado de Regulamento Suplementar): Toda PROVA deverá ter seu REGULAMENTO COMPLEMENTAR, que deve ser aprovado pela Diretoria de Enduro da CBM e publicado em até 10 (dez) dias antes da sua realização do evento. No REGULAMENTO COMPLEMENTAR serão expostas as principais informações da PROVA, e todos os demais aspectos que forem julgados de relevância para o bom andamento do evento.

3.5.1 PILOTOS ORGANIZADORES: Em cada PROVA, até 04 (quatro) pilotos poderão ser indicados como PILOTOS/ORGANIZADORES, desde que envolvidos diretamente na organização da PROVA, devendo estarem devidamente licenciados por sua respectiva FEDERAÇÃO/CBM, e se façam presentes fisicamente nos dias do evento e, ainda, expressamente citados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Os nomes de todos os PILOTOS/ORGANIZADORES deverão ser comunicados e aprovados pelo DIRETOR CBM, no mínimo 15 (quinze) dias antes do início do BRE 2025, devendo ser publicado nas redes sociais da CBM. Uma vez satisfeitos tais requisitos, os PILOTOS definidos como ORGANIZADORES irão repetir o melhor resultado que obtiverem em outra ETAPA (um dia de uma PROVA) 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.

3.6 CALENDÁRIO da temporada do BRE 2025 será composto por 07 (sete) PROVAS, a saber:
1. 21, 22 e 23 de março – Siqueira Campos/PR – (inclui: KIDS + EY + EF);
2. 25, 26 e 27 de abril – Itutinga/MG – (inclui: KIDS + EY + EF);
3. 06, 07 e 08 de junho – Biguaçu/SC – (inclui: EF);
4. 04, 05 e 06 de julho – Aracruz/ES – (inclui: KIDS + EY + EF);
5. 08, 09 e 10 de agosto – Castro Alves BA – (inclui: KIDS + EY + EF);
6. 12, 13 e 14 de setembro – Coqueiro Baixo/RS – (inclui: EF);
7. 24, 25 e 26 de outubro – Patrocínio/MG – Válido Latino Americano – (inclui: KIDS + EY + EF);

(i) A Categoria FEMININA (EF) será realizada nas 07 (sete) provas (14 etapas), podendo descartar 06 (seis) etapas;
(ii) A Categoria YOUTH (EY) será realizada em 05 (cinco) provas (10 etapas), podendo descartar 04 (quatro) etapas;
(iii) A Categoria KIDS será realizada em 05 (cinco) provas (10 etapas), podendo descartar 04 (quatro) etapas;

3.7 Devido à alguma excepcionalidade, ou motivos de força maior, alguma PROVA poderá ser ADIADA ou até CANCELADA. As datas podem ser alteradas até 15 (quinze) dias antes da realização da PROVA, por motivos alheios à vontade ou motivos de força maior da DIRETORIA CBM ou ORGANIZADOR DA PROVA. Estes comunicados serão feitos via site ou mesmo pelas mídias sociais oficiais da CBM/BRE;
(i) No caso de um CANCELAMENTO o ORGANIZADOR da prova fará a DEVOLUÇÃO dos valores relativos às INSCRIÇÕES, que por ventura tenham sido pagas;

(ii) Outras despesas feitas pelos PILOTOS e/ou EQUIPES, são de responsabilidade exclusiva dos PILOTOS e/ou EQUIPES, não sendo passíveis de reembolsos, ressarcimentos ou indenizações;

3.8 Em caso de força maior o BRE 2025 poderá ser encerrado com número inferior de etapas ao estabelecido pelo calendário, art. 3.7. Não sendo comprovado o motivo de força maior, o ORGANIZADOR DE PROVA, a Federação Estadual e o Moto clube estão sujeitos às punições e sanções cabíveis, e possível suspensão por 1 ano do BRE 2025;

3.9 VISTORIA / AVERIGUAÇÕES / OBRIGATORIEDADES: Parte integrante e indispensável de cada PROVA é a vistoria das motocicletas. A vistoria será feita no dia e horário designado no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA;

No que toca às MOTOCICLETAS e os EQUIPAMENTOS dos PILOTOS:

(i) O PILOTO deverá usar a mesma motocicleta devidamente vistoriada, para a PROVA durante todo o dia da ETAPA, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, item 1.10.3, sem prévia ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO. Este fato pode ter comprovação pela própria VISTORIA, ou mesmo testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;

(ii) Será exigida a carenagem plástica do farol dianteiro, para a devida caracterização da modalidade de ENDURO. A falta deste item gera uma penalização de 01 (um) minuto no tempo total do piloto no dia de prova, no CH de Largada;

(iii) Verificação dos manetes de freio e embreagem, devidamente arredondados;

(iv) O corta corrente deverá estar em pleno funcionamento (LIGA/DESLIGA);

(v) A motocicleta deverá ter descanso ou estar acompanhada de cavalete ou similar;

(vi) Será obrigatório o uso do TAPETE ECOLÓGICO no PARQUE FECHADO para as CATEGORIAS ELITE e OPEN. Podendo esta exigência ser estendida às demais categorias de acordo com o REGULAMENTO COMPLEMENTAR. A falta deste item gera uma penalização de 1 (um) minuto no tempo total do piloto no dia da ETAPA, no CH de Largada;

(vii) Numeração e fundo conforme MANUAL DE PLATES E determinações do art. 2.4 e 2.5;

(viii) Caso o piloto necessite trocar de motocicleta ou motor entre um dia e outro de uma PROVA, ele deverá 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, o piloto PERDE os pontos no Ranking da ETAPA, e também no Ranking do BRE 2025, relativos a ETAPA que ele disputou com a moto que foi substituída, tanto na classe ou categoria como no Ranking GERAL. Pontuando normalmente somente na ETAPA a ser disputada com a "nova" motocicleta. A Troca de motocicleta por uma que se enquadre em categoria diferente à que o piloto estava inscrito na prova deve ser expressamente autorizada pela direção de prova, mediante ao pagamento de uma NOVA inscrição;

(ix) Ao final do primeiro dia de prova, quando da colocação das motocicletas no PARQUE FECHADO, as mesmas serão VISTORIADAS, caso seja necessário fazer a troca / substituição / reparo de algum(ns) componente(s), e não haja mais tempo de manutenção, será obrigatório ser realizada logo após a largada do próximo dia, sendo permitido a ajuda de mecânicos. No caso de PROVA de 03 (três) dias, o mesmo procedimento será realizado no final do segundo dia;

(x) EQUIPAMENTOS dos PILOTOS: O capacete e o Colete são itens obrigatórios na vistoria;

(xi) O descumprimento de qualquer um dos requisitos aqui expostos é motivo de PUNIÇÃO, conforme art. 1.10, ao PILOTO, conforme decisão do JÚRI. Os pilotos que não procederem à respectiva vistoria, ou guardar a motocicleta no Parque Fechado, sem a devida justificativa e consequente autorização do FISCAL, responsável pelas VISTORIAS, serão impedidos de largar, e o valor pago a título de inscrição não será restituído;

4 CAPÍTULO 4 - SOBRE A PROVA, NOMES FUNCIONALIDADES:

4.1 PARQUE FECHADO (PF): 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 PF,

conforme as regras e horários determinados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, e durante os seguintes períodos:

(i) No Sábado pela manhã, conforme horário definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, para as ETAPAS com largada normal, no sábado;

(ii) Após a realização do primeiro dia de prova, com pernoite de sábado para domingo;

(iii) No caso de ETAPA com três dias, é repetido o processo do item ACIMA;

(iv) Ao final do último dia de prova, até a direção de prova autoriza que as motocicletas sejam retiradas do PF;

4.2 O ORGANIZADOR DE PROVA é responsável pela segurança das motocicletas, e o PARQUE FECHADO deverá ter segurança, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas;

4.2.1 Toda moto deverá ser colocada no PF sobre um TAPETE ECOLÓGICO, conforme art. 3.10 (vi);

4.2.2 As motos deverão ter um cadeado e serem trancadas, sob responsabilidade do PILOTO / EQUIPE, no período que ficam guardadas no PF;

4.2.3 As motocicletas deverão entrar e sair do PARQUE FECHADO desligadas, empurradas pelos PILOTOS ou Mecânico credenciado pela EQUIPE;

4.2.4 Cada PILOTO só pode encostar na sua respectiva motocicleta. É expressamente proibido ao PILOTO tocar na motocicleta de outro piloto;

4.2.5 Dentro do PARQUE FECHADO é PROIBIDO qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento;

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

4.2.7 É expressamente proibido fumar no PARQUE FECHADO;

4.2.8 As motocicletas não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção no PARQUE FECHADO;

4.2.9 A PUNIÇÃO não esteja especificada no ITEM que foi infringido o não cumprimento de qualquer uma das determinações desta cláusula leva à PUNIÇÃO do PILOTO, observada a art. 1.10 deste regulamento;

4.3 PARQUE DE TRABALHO (PT): podem ser de 02(dois) tipos:

(i) COM APOIO: onde são permitidos 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, e os pilotos não podem receber nenhum APOIO, A NÃO SER DE OUTRO COMPETIDOR REGULARMENTE INSCRITO NA PROVA. Por motivos de logística da prova e principalmente segurança do trânsito local e o fluxo da prova;

4.3.1 Em todos os CH´s, entre a bandeira branca e a bandeira amarela, deverá existir um Parque de Trabalho (PT) art. 4.2. Caso estas bandeiras não sejam colocadas, o início do PT será a 100 metros antes do ponto de anotação, no local onde o FISCAL determinar. Nesta área serão feitos todos os serviços de manutenção, com ou sem o auxílio de mecânicos (conforme tipo de PT, art. 4.3), tendo a supervisão de comissários da organização. De acordo com o local poderão ser permitidos ou não veículos de apoio e/ou mecânicos nos PTs. O não cumprimento destes itens acarretará punição de acordo com o art. 1.10;

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

(i) As manutenções das motos com AUXÍLIO DE MECÂNICOS só poderão ser feitas no PT (Parque de Trabalho) COM APOIO, art. 4.3 (i). Nas demais áreas da PROVA, NÃO É PERMITIDO APOIO DE MECÂNICOS, o PILOTO PODE receber instruções peças e ferramentas, em qualquer lugar dos DESLOCAMENTOS ou LIGAÇÕES;

(ii) Dentro das ESPECIAIS, o PILOTO NÃO PODE RECEBER “APOIO EXTERNO”. O não cumprimento destes itens acarretará na PENALIZAÇÃO ao PILOTO, inicialmente penalização de 5 (cinco) minutos de acréscimo, no caso de reincidência a penalização será conforme o item 1.10.2;

(iii) Em todo ABASTECIMENTO (ou reposição de líquidos na moto) feito por um mecânico ou pelo próprio PILOTO, nos PT's ou mesmo no Box da EQUIPE (dentro do PT), a moto e os galões/vasilhames deverá ser colocada sobre o TAPETE ECOLÓGICO, item OBRIGATÓRIO somente para as categorias ELITE E OPEN;

(iv) Os abastecimentos de líquidos e fluidos (água, gasolina e óleo), serão feitos com as motocicletas desligadas. Ainda, só poderão ser realizados nos PT´s COM APOIO, art. 4.3, 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 deverá constar no Regulamento Complementar. Em caso de abastecimento em Posto de Combustível AUTORIZADO pelo organizador, poderá ser efetuado o abastecimento sem a necessidade do TAPETE ECOLÓGICO;

(v) Após o "Procedimento de Largada" do dia, a moto não pode ser abastecida, ou receber manutenção, a não ser pelo PRÓPRIO PILOTO, 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 COM APOIO MECÂNICO;

(vi) Somente nos CHs COM APOIO, entre a bandeira branca e a amarela, ou área do PT, respeitando o descrito no art. 4.3 (i), o piloto poderá receber auxílio mecânico, sendo liberado o número 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 MOOSSES, usando o TAPETE ECOLÓGICO;

(vii) No PRÉ-FINISH, se for o caso de a PROVA continuar no próximo dia, o PILOTO **não poderá receber peças nem 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 (PT) no seu horário ideal de controle e terá seu tempo máximo de 20 (vinte) minutos para fazer a manutenção da moto. No PT, após o CH de PRÉ-FINISH ele pode receber ajuda e auxílio mecânico;

(viii) O não cumprimento de qualquer destes itens, art. 4.4 (i) até (vi), acarretará em PUNIÇÃO mínima de 01 (um) minuto, conforme item 1.10.2;

4.5 ÁREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA:

4.5.1 ÁREA DE LARGADA: É uma pequena área localizada logo após o Parque Fechado (podendo sobre por 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 está fazendo a largada. A linha de 20 (vinte) metros que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta dentro do minuto de largada do PILOTO, constante no cartão de horário;

(i) Na ÁREA DE LARGADA deverá ter em local visível para os pilotos um relógio sincronizado com o horário da prova;

(ii) O piloto terá 01(um) minuto, o minuto do seu tempo do cartão de horário, para cruzar esta Linha de 20 Metros, onde está posicionado o ponto de anotação, sensor ou fotocélula, o que for utilizado, onde será efetivamente anotado o tempo do piloto. 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 (vinte) metros com a moto desligada, dentro do seu minuto previsto no cartão de horário, o PILOTO será PENALIZADO EM 10 (dez) SEGUNDOS;

(iii) É proibido ligar a moto antes do horário previsto no cartão de largada do PILOTO. Caso o piloto ligue a moto antes deste horário, o comissário responsável pela largada, anotará o número do PILOTO, e a infração cometida, DEVENDO O COMISSÁRIO COMUNICAR AO PILOTO DA INFRAÇÃO COMETIDA. O PILOTOS INFRATOR SERÁ PENALIZADO EM 01 (um) minuto no seu CH DE LARGADA, devendo o mesmo religar a moto e largar efetivamente no seu horário previsto no seu Cartão de Horário;

(iv) Após a Linha de 20 (vinte) metros os pilotos poderão receber auxílio para ligar a moto, sendo aplicada a penalização de 10 ou 20 segundos conforme item 4.5.1(ii);

4.5.2 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 item 5.5.1 (iii);

(ii) Seguindo a ordem de largada, previamente divulgada e estabelecida conforme art. 4.6, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar seu HORÁRIO DE LARGADA, constante no Cartão de Horário do PILOTO, o Comissário responsável pela largada anotará horário no momento que o PILOTO cruzar a LINHA DE 20 (vinte) METROS;

(iii) Após o horário de largada do PILOTO, ele terá 01 (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 01 (um) minuto. Ou seja, dentro do "Seu Minuto de Largada";

(iv) Se o piloto chegar a linha de largada após 01 (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 01 (um) minuto para cruzar a linha de 20 (vinte) metros;

4.6 ORDEM DE LARGADA:

4.6.1 No primeiro dia de PROVA, os 30 (trinta) pilotos melhores classificados no Ranking ELITE largam na ordem de classificação, independentemente da sua categoria, em seguida os pilotos das categorias E1, E2, E3 e EJ não inclusos nos 30 (trinta) pilotos melhores no Ranking ELITE largarão, na ordem do RANKING DA SUA RESPECTIVA CATEGORIA, depois os inscritos não constantes no Ranking ESPECÍFICO da sua categoria por ordem de SORTEIO, seguindo por blocos a ordem das categorias E1, E2, E3 e EJ. Deve se deixar um intervalo de no mínimo 02 (dois) minutos após o último participantes da ELITE e o primeiro da OPEN e serão incluídos os 30 (trinta) pilotos melhores classificados no Ranking OPEN largam na ordem de classificação, independentemente da sua categoria, em seguida os pilotos das categorias EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA e EY não inclusos nos 30 (trinta) pilotos melhores no Ranking OPEN largarão na ordem do RANKING DA SUA RESPECTIVA CATEGORIA, depois os inscritos não constantes no Ranking ESPECÍFICO da sua categoria por ordem de SORTEIO, seguindo por blocos a ordem das categorias EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA e EY;

(i) Para a primeira etapa do ano corrente será considerada a classificação da ELITE do Brasileiro de Enduro no ano anterior. Os demais pilotos, não incluídos nos 30 (trinta) da ELITE do BRE do ano anterior, nas categorias E1, E2, E3 e EJ largarão, nesta ordem de categorias, POR ORDEM DE SORTEIO. Em seguida aos 30 melhores classificados, no Ranking da OPEN (EI, E4, E35, E40, E45, E50, EF, EIA, ENA e EY), os demais pilotos não incluídos nos 30 (trinta) melhores no Ranking da OPEN, nas categorias EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA e EY largarão, nesta ordem de categorias. Os demais pilotos serão definidos por sorteio;

(ii) Poderão ser incluídos entre os 30 (trinta) melhores da ELITE e da OPEN "Pilotos Convidados" devidamente justificados e comprovados nos Rankings dos Campeonatos Estaduais ou Campeonatos de destaque ou mesmo pilotos estrangeiros. Estes pilotos ou critérios deverão ser autorizados pelo DIRETOR CBM e pela Direção de Prova;

(iii) Em provas conjuntas com os Campeonatos Estaduais, deve-se respeitar estes critérios, devendo enquadrar os pilotos que disputam somente o Estadual em uma das Categorias que compõem o BRE 2025, pois para disputar o Estadual, os PILOTOS devem também estar licenciado pela Federação Estadual, atendendo o requisito para disputar o BRE 2025;

4.6.2 No segundo, ou terceiro, dia de prova os pilotos largarão da na ordem da classificação do dia anterior, primeiro os inseridos nas categorias ELITE (E1, E2, E3, EJ) independentemente da categoria específica, na sequência, os pilotos inseridos nas categorias OPEN (EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA e EY) independentemente da categoria específica, de acordo com a classificação da ELITE ou da OPEN do dia anterior;

4.7 Se houver a realização de SUPER TEST, a largada do SUPER TEST na sexta-feira será feita de maneira inversa à classificação do BRE 2025, os mais lentos primeiros e os mais rápidos ao final. A largada no sábado será realizada de acordo com o art. 4.6;

4.8 INTERVALO DE LARGADA: largada será de 02 (dois) pilotos por minuto, ou no máximo 03 (três) pilotos por minuto, este intervalo pode ser de 02 (dois) em 02 (dois) minutos, se devidamente justificado e aprovado pelo DIRETOR CBM;

4.9 PERCURSO E MARCAÇÃO: Todas as especiais deverão ser demarcadas com "Bumps" nos dois lados de todo o percurso (com cores diferentes para cada lado), e sempre que possível a uma altura média de 70 cm do piso. A sinalização deve ser eficiente nos deslocamentos, atenção especial no perímetro urbano e em trechos de mão dupla (Utilizando Placas, Bumps e Tinta de Demarcação). A marcação deverá ser afixada a princípio do lado direito do PILOTO, respeitando assim as regras de trânsito. O percurso das etapas será devidamente indicado utilizando o padrão da sinalização abaixo:

(i) caminho correto (Bola vermelha);
(ii) caminho errado (Bola vermelha com um "X");
(iii) virar à direita (Seta vermelha para a Direita);
(iv) virar à esquerda (Seta vermelha para a Esquerda);
(v) perigo (Uma Bola vermelha com uma caveira);

Nota 1: Essa é a sinalização que deve ser utilizada preferencialmente. É admitida, como forma complementar a 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;

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 deverá ser sinalizado com placas ou pintura, "INÍCIO RADAR" e "FIM RADAR". O PILOTO sofrerá PENALIZAÇÃO individual, conforme definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, ou item 1.10. 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 ORGANIZAÇÃO 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 PRÉ-FINISH, antes de entrar no último PARQUE DE TRABALHO do dia, antes de guardar a moto no PF, para o próximo dia. O tempo do PRÉ-FINSH até o CH da ENTRADA do PF, será de 20 (vinte) minutos. Somente poderá ser diferente disto se justificado e aprovado pelo DIRETOR CBM;
(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 determina um ponto e esclarecerá aos pilotos, caso seja necessário;

4.11.2 Caso o CH tenha de ser CANCELADO ou mesmo corrigido, para algum PILOTO deverá ter as devidas justificativas e comprovações, obrigatoriamente constar na ATA da Prova, avalizado pela Direção da Prova e JÚRI 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 os CH's serão válidos desde a primeira volta;

4.11.4 É recomendado que a distância entre os controles horários seja entre 05 (cinco) km e 35 (trinta e cinco) km. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 (cinquenta) km/h;

4.11.5 Em caso de motivos de força maior (condições meteorológicas agravantes, bloqueio ou impedimento do percurso proposto), fora do controle da ORGANIZAÇÃO a Direção de Prova (Diretor de Prova e DIRETOR CBM) poderá alterar o horário dos CH's durante a prova, caso isto seja feito os próprios pilotos deverão fazer o recálculo do seu Cartão de Horário;

4.11.6 Cabe exclusivamente ao PILOTO, controlar seu horário nos CH's em relação ao seu horário ideal o tempo atrasado ou adiantado;

4.11.7 O PILOTO que atrasar em qualquer CH por mais de 30 (trinta) minutos após sua hora ideal prevista está automaticamente FORA DA PROVA, pois os fiscais podem encerrar seus trabalhos em seus postos após este horário limite, ou mesmo outro menor, de acordo com a logística e tempos de cada PROVA, ou ainda ser alcançado por PILOTOS da próxima volta. Esse atraso pode ser decorrente de um único atraso apenas de 30 (trinta) ou mais minutos ou ser decorrente de vários atrasos que somados cheguem a 30 (trinta) minutos. Em ambos os casos 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 JÚRI 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.

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;

(i) O percurso, dentro de uma especial ou mesmo deslocamento deverá ser respeitado, caso o PILOTO, não passe pelo trajeto ou percurso, ou busque um caminho alternativo, para desviar de algum obstáculo, fica passível de perder o CONTROLE DE PASSAGEM;

4.12.2 Para cada CP perdido será computada uma PENALIZAÇÃO de 10 (dez) minutos, acrescidas na especial ou no CH mais próximo como PENALIZAÇÃO. No BRE 2025 o controle do CP será através da utilização de GPS, aonde a organização irá fornecer um aparelho de GPS para cada piloto, ficando o equipamento na 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 como se tivesse perdido o referido CP, tendo em vista não ser possível identificar a sua passagem pelo CP. O PILOTO / EQUIPE é responsável pelo reembolso do equipamento perdido; Os CP´s também 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 parar durante a especial para pegar tal comprovante, a anotação deverá ser feita por 02 (duas) vias (coletor de dados, anotação manual, ou através de um outro sistema devidamente homologado pelo Diretor CBM).

4.12.3 O CP poderá e deverá ser feito dentro de um deslocamento para um possível corte de caminho ou mesmo desvio na transposição de um obstáculo específico, neste caso basta ser feita a anotação por um FISCAL devidamente credenciado, PRESENCIALMENTE, anotando manualmente e relatando o fato e o piloto infrator, ou comprovação testemunhal, devidamente documentada, ou mesmo fotografada e/ou filmada;

(i)Este ano o CP - Controle de Passagem será realizado com a utilização de GPS, onde todo piloto receberá um equipamento no ato da sua vistoria, que deverá ser por ele transportado o tempo todo, no seu próprio corpo ou afixado em local apropriado na motocicleta. A guarda do equipamento é de inteira responsabilidade do PILOTO, devendo ser devolvido ao final da prova, na entrada do parque fechado;

4.13 TESTE ESPECIAIS: em cada etapa do BRE 2025 os Testes podem ser compostos por: CROSS TEST - CT; EXTREME TEST – XT; ENDURO TEST – ET ou SUPER TEST - ST. Não obrigatoriamente, mas devendo ser 03 (três) ESPECIAIS, caso o ORGANIZADOR faça a opção diferente de 03 (três) ESPECIAIS, deverá ter a aprovação expressa do DIRETOR CBM, e o formato "especial" deverá ser devidamente justificado e constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA;

4.13.1 Após o PILOTO largar para uma ESPECIAL, enquanto não finalizar a mesma, ele NÃO PODERÁ RECEBER AJUDA EXTERNA, art. 4.3 (ii), para superar qualquer dificuldade do percurso ou mesmo ajuda para solucionar algum defeito mecânico, devendo por seus meios retornar, É PERMITIDA a ajuda de outro PILOTO regularmente inscrito e participando da PROVA. Caso o PILOTO receba AJUDA EXTERNA, será penalizado no mínimo em 05 (cinco) minutos, a partir daí conforme item 1.10.2;

(i) Somente por questões de segurança, do PILOTO ou de TERCEIROS, ou mesmo para desobstruir a passagem da ESPECIAL para os outros PILOTOS ele poderá receber ajuda para retirar a moto do local;

(ii) É de responsabilidade do PILOTO recusar a interferência ou ajuda de terceiros alheios à prova (público por exemplo);

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 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. 1.10;

(i) Poderá haver um dispositivo de contagem regressiva para o tempo máximo de largada do piloto, caso o piloto ultrapasse este tempo (o temporizador ZERE) a largada do piloto em questão será feita, independente passagem do piloto pelo mecanismo de registro de tempo (fotocélula), sendo iniciada a marcação do tempo do piloto na referida ESPECIAL;

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 por motivos técnicos, atoleiro, cava ou mesmo de segurança e o percurso do TESTE ESPECIAL for modificado em um local específico e pontual, a passagem continua valendo, devendo ter a aprovação do DIRETOR CBM, DIRETOR DE PROVA ou do COMISSÁRIO RESPONSÁVEL PELO TESTE ESPECIAL em questão, qualquer uma das 04 (quatro) autoridades pode tomar a decisão INDIVIDUALMENTE. OBRIGATORIAMENTE, todos os PILOTOS deverão ser avisados da alteração antecipadamente, 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, XT ou ST) devendo ser estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Caso não seja estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR o tempo do FORFET será de 30 (trinta) minutos em todas as especiais;

4.14 Os testes especiais têm as seguintes características e requisitos:

4.14.1 SUPER TEST ou SUPER PRIME – ST / SP: Promocional, visa dar visibilidade, promover os pilotos e equipes e atrair público para o Enduro, pode ser realizado na sexta-feira, ou mesmo no domingo ao final da prova, o formato e condições serão definidos pelo ORGANIZADOR DE PROVA em conjunto com a Diretoria de Enduro CBM. Serão marcados os tempos dos pilotos individualmente. Podendo ser OPCIONAL ou OBRIGATÓRIO para determinadas categorias ou bloco de categorias, por exemplo ELITE, de acordo com o definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Ainda poderá, a critério da ORGANIZAÇÃO, ser dado um BÔNUS em tempo no tempo total do piloto na sua classificação (soma dos tempos do dia), para sábado ou domingo, conforme definido pela Direção de Prova. Caso seja OBRIGATÓRIA a não participação no ST / SP, gera uma penalização em tempo para o piloto de 01 (um) minuto, no seu tempo total do dia definido para ser lançado o CH de Largada.

(i) O SUPER TESTE (ST) se for realizado na PROVA, será OBRIGATÓRIO somente para os pilotos inscritos nas categorias determinadas pelo ORGANIZADOR DE PROVA;

(ii) BÔNUS EM TEMPO: 1º lugar 12 segundos, 2º lugar 10 segundos, 3º lugar 8 segundos, 4º lugar 7 segundos, 5º lugar 6 segundos, 6º lugar 5 segundos, 7º lugar 4 segundos, 8º lugar 3 segundos, 9º lugar 2 segundos e 10º lugar 1 segundo;

(iii) Este bônus de tempo, será atribuído ao tempo total do PILOTO. Em uma das especiais do dia, preferencialmente a primeira. A mesma bonificação recebida na categoria, ou seja, se recebeu 8 segundos na CATEGORIA e na GERAL, receberá também 8 segundos de bônus na sua categoria, independente de classificação dentro da categoria;

4.14.2 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). 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. A utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc) só é permitida por medida de segurança e devidamente aprovada, e justificada no relatório de vistoria, pelo DIRETOR CBM. Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto inicial proposto. Tempo sugerido ideal para um CT é de 05 (cinco) a 10 (dez) minutos;

4.14.3 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 200 (duzentos metros) e no máximo 02 (dois) km. A velocidade média máxima é de 35 (trinta e cinco) km/h, 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 é de 02 (dois) a 05 (cinco) minutos;

4.14.4 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 02 (dois) km e no máximo 10 (dez) km. A primeira passagem dos pilotos nesse tipo de especial é obrigatoriamente de reconhecimento. A velocidade média máxima é de 50 (cinquenta) km/h, 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 é de 07 (sete) a 15 (quinze) minutos;

4.14.5 Para a CATEGORIA ELITE (E1, E2, E3, EJ), a PRIMEIRA PASSAGEM do primeiro dia de prova no CROSS TESTE (CT), JÁ VALE para a soma de tempo do dia, enquanto nos testes especiais ST, XT ou ET, a primeira passagem no PRIMEIRO DIA, será APENAS para reconhecimento. Para a CATEGORIA OPEN (EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA, ENH e EY), todos os testes (ST, CT, XT ou ET), a primeira passagem do PRIMEIRO DIA SERÁ VÁLIDA APENAS PARA RECONHECIMENTO, visando dar mais segurança aos pilotos;

(i) No ST, poderá ser feita uma ou mais passagens com as motos para TODOS os participantes para reconhecimento e logo após será realizado a passagem válida para a competição;
(ii) No segundo dia ou terceiro dia de PROVA, se não houver alteração de percurso, conforme item 4.12.6, as especiais valem desde a primeira passagem para todas as categorias;

4.15 RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS: O reconhecimento dos TESTES ESPECIAIS antes da prova só poderá ser feito pelos PILOTOS e EQUIPES a pé ou de bicicleta, é permitido o uso de bicicletas com "assistência" elétrica. Não é permitido o uso de bicicletas, ou veículos, totalmente elétricos ou motorizados;
(i) O RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS poderá ser feito na quinta feria véspera da PROVA;
(ii) Fica resguardado a ORGANZIAÇÃO DE PROVA, com a devida aprovação do DIRETOR CBM, A ANTECIPAÇÃO DO PRAZO, devidamente fundamentado e justificado, divulgado no Regulamento Complementar;

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 levar à PUNIÇÃO conforme art. 1.10, até mesmo a suspensão da próxima ETAPA do BRE 2025;

4.16.1 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 início da largada do dia, do primeiro piloto a largar;
(ii) A motocicleta será vistoriada novamente, conforme art. 3.9. Se a motocicleta for aprovada na vistoria, o PILOTO poderá largar no segundo dia da PROVA, ou terceiro dia, conforme o caso;

5 CAPÍTULO 5 – APURAÇÃO DOS RESULTADOS, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

5.1 CLASSIFICAÇÃO: A classificação será por Categoria Específica (art. 2.1, 2.2 e 2.3). 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, Pré-Finish, PT e demais penalidades ou bônus aplicados, 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 sequência 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;

5.1.4 Em caso de empate de tempos entre dois pilotos, o critério de desempate será o maior número de vitórias nas especiais (ou maior número de melhores colocações nas especiais, entre os dois pilotos com empate de tempo. Por exemplo, se nenhum dos dois pilotos venceu nenhuma especial, vale a disputa direta entre os dois, nas especiais: Piloto A ficou melhor que piloto B em 05 (cinco) das 08 (oito) especiais, ele é o vencedor);

5.2 CRONOMETRAGEM: A Cronometragem deverá 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 servirá como backup para sanar qualquer dúvida ou possível pane. Estes sistemas de cronometragem, independentes, poderão ser Fotocélulas RFID ou Fotocélulas Infravermelho. O Sistema de GPS poderá ser usado como backup do sistema principal, para verificar roteiro, controles de passagem, mas nunca poderão ser o sistema primário da cronometragem. Caso haja viabilidade técnica, o sistema de Cronometragem deve divulgar os tempos de cada ESPECIAL online, isto é importante, pois serve para auxiliar os PILOTOS e EQUIPES em suas estratégias, além de dar transparência ao processo. Nesta temporada do BRE a cronometragem oficial ficará a cargo CHRONUS. Nas ESPECIAIS o Sistema Primário de cronometragem coletará o tempo do piloto através de fotocélula RFID, e o chip identifica o Piloto (será utilizado 02 (dois) chip´s em cada moto). Já no Sistema Secundário será utilizado em todas as especiais uma fotocélula de infravermelho na largada e chegada de cada especial, que servirá de Backup oficial da prova. Os tempos divulgados online no site da Chronus (chronusae.com.br/ao vivo) são EXTRA OFICIAIS. Caso a logística da prova não permita, ou por algum problema técnico, a Performance Individual do Piloto, onde conste cada lançamento deverá ser entregue a cada piloto. Nos CH´s o primário será digitado manualmente no Coletor de Dados pelo FISCAL e o BACKUP, será feito pelo GPS Data "Logger" do piloto, poderá ser feita a anotação no cartão de tempo do PILOTO, como contraprova. Se for usado este Cartão de CH, fica sob responsabilidade do PILOTO, o FISCAL deve anotar o tempo (hora e minuto) do Horário Oficial da Prova, e visar o cartão, que servirá de contraprova em um possível recurso. Este ano o CP - Controle de Passagem será realizado com a utilização de GPS, onde todo piloto receberá um equipamento no ato da sua vistoria, que deverá ser por ele transportado o tempo todo, no seu próprio corpo ou afixado em local apropriado na motocicleta. A guarda do equipamento é de inteira responsabilidade do PILOTO, devendo ser devolvido ao final da prova, na entrada do parque fechado, podendo ser também com o auxílio de um fiscal. Nos DESLOCAMENTOS o FISCAL deve fazer a anotação dos PILOTOS que passaram pelo percurso correto, caso o CP for dentro de uma ESPECIAL, a anotação deverá ser feita por 02 FISCAIS simultaneamente (em ambos os casos a contraprova a leitura do GPS do piloto servirá de BACKUP e contraprova. 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 no Grupo de Categorias 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 BRE 2025 e na ETAPA) pela participação e classificação em determinado dia de uma PROVA, o PILOTO deve completar 50% (cinquenta por cento) ou mais da ETAPA, considerando os TESTES ESPECIAIS VÁLIDOS e os CH's VÁLIDOS. Não obstante serem dias de prova distintos, cada dia da PROVA realizada terá resultado final consolidado, consagrando os seus respectivos campeões da PROVA;

5.4 CAMPEÃO DA PROVA: O Campeão da PROVA (no final de semana) será o PILOTO que somar maior número de pontos, de acordo com pontos do Ranking das ETAPAS, conforme art. 5.3;

(i) EMPATE NA PROVA: Em caso de empate na PROVA, 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 do art. 5.3, para cada dia de prova que a ETAPA soma pontos. Ao Final do Campeonato, será Campeão em sua categoria o PILOTO que somar o maior número de pontos na sua categoria, após serem feitos os devidos descartes;

5.5.1 DESCARTE DE PONTOS NO CAMPEONATO: O BRE 2025 tem previstas 14 (quatorze) ETAPAS no ano corrente. No final do BRE 2025, somente após a última ETAPA realizada, deverão ser descartados os 02 (dois) piores resultados do PILOTO na temporada, independente da ETAPA. Caso não sejam viabilizadas um número superior a 10 (dez) etapas, não haverá descarte.

(i) É permitido ao PILOTO descartar o dia de uma ETAPA em que ele não tenha comparecido ou participado e obtido 0 (zero) pontos.

(ii) É vedado o descarte da última PROVA do BRE 2025, aos PILOTOS que não estiverem devidamente inscritos e comparecerem pessoalmente a esta prova.

(iii) Só será possível o descarte de qualquer um dos dias na nesta PROVA FINAL caso o PILOTO esteja presente na PROVA e no mínimo largar para um dia da referida PROVA.

(iv) Caso o PILOTO seja DESCLASSIFICADO de algum dia de alguma ETAPA, item 1.10.3, este dia NÃO PODERÁ SER USADO COMO DESCARTE NO CAMPEONATO.

(v) Somente as categorias KID'S (INFANTIL, CADETE, JUVENIL e FEMININA KIDS), após a realização das 05 (cinco) PROVAS, equivalentes a 10 (dez) ETAPAS) previstas, fazem o descarte de 04 (quatro) ETAPAS na pontuação final do BRE 2025. Por qualquer motivo não seja realizado o número mínimo de 03 (três) PROVAS ou menos, não haverá descartes;

(vi) A Categoria FEMININA (EF), após a realização das 07 (sete) PROVAS, equivalentes a 14 (quatorze) ETAPAS previstas, fará descarte de 06 (seis) ETAPAS na pontuação final do BRE 2025. Por qualquer motivo seja realizado o número mínimo de 05 (provas) PROVAS o descarte será de 02 (duas) ETAPAS. Sendo realizada 03 (três) PROVAS ou menos, não haverá descartes;

(vii) A Categoria YOUTH (EY), após a realização das 05 PROVAS (10 ETAPAS) previstas, fará descarte de 04 (quatro) ETAPAS na pontuação final do BRE 2025. Por qualquer motivo não seja realizado o número mínimo de 04 (quatro) PROVAS o descarte será de 02 (duas) ETAPAS. Sendo realizada 03 (três) PROVAS ou menos, não haverá descartes;

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, será campeão o PILOTO que obteve o maior número de vitórias nas ETAPAS no ano.

(iii) Se ainda assim persistir o empate, será campeão o PILOTO melhor colocado na última ETAPA da última PROVA.

5.6 PREMIAÇÃO: Serão entregues troféus no mínimo até a 5ª colocação de cada Categoria e também nas categorias ELITE e OPEN. A cerimônia do pódio de cada Categoria, poderá ser realizada apenas com os 05 (cinco) primeiros colocados. No caso de premiação em conjunto nos Campeonatos Estaduais ou Regionais, a cerimônia de premiação do BRE 2025 será realizada primeiro. Esta premiação poderá ser alterada pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR.

(i) Os troféus de cada PROVA, poderão ser entregues ao representante do PILOTO, isentando o ORGANIZADOR, DIRETOR CBM, FEDERAÇÃO LOCAL ou a CBM, de qualquer responsabilidade de entrega posterior.

(ii) Na cerimônia de premiação (pódio) o piloto deverá estar devidamente vestido, não sendo permitido estar sem camisa, de sandálias, etc., bem como portar objetos alheios a sua vestimenta (banners, faixas, caixas, etc.);

(iii) Após a cerimônia de premiação OFICIAL, o pódio será liberado para Equipes e Pilotos fazer fotos como desejarem;

5.7 TROFÉU "Marcinho MR PRÓ" – Será oferecido um troféu em reconhecimento a atitudes desportivas e éticas, dignas de menção e reconhecimento. Estes fatos serão descritos, avaliados, julgados e reconhecidos pela Direção de Prova, DIRETOR CBM, PROMOTOR e Comissão de Enduro CBM. Para registro fica esclarecido que o Sr. Marcio Pires e Rios (*28/08/1959 ł 16/11/2019), sempre presente, como conselheiro, motociclista e fã da modalidade Enduro, incondicional incentivador de muitos pilotos e do próprio BRE 2025 e muitos outros por todo Brasil;

6 CAPÍTULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA

6.1 DO PILOTO: o PILOTO que participa do BRE 2025 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 a 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 art. 1.10;

6.1.2 Fica vetado, ou seja, É PROIBIDO, a TODOS os PILOTOS participantes o uso de TEAR OFF´S, nos óculos de proteção, sendo permitido o uso de ROLL OFF´S, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme art. 1.10, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;

6.1.3 Fica vetado, ou seja, É PROIBIDO, a TODOS os PILOTOS participantes o uso de câmeras, ou micro câmeras, acopladas ao corpo ou capacete, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme art. 1.10, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;

(i) Para o uso destes equipamentos deverá ser SOLICITADO, pelo próprio PILOTO e/ou EQUIPE e devidamente AUTORIZADO PREVIAMENTE pela DIREÇÃO DE PROVA, ORGANIZADOR, DIRETOR CBM;

6.1.4 É obrigatório o uso de capacete, colete de proteção torácica e botas adequadas em BOAS CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO.

6.1.5 Durante a prova, sempre que estiver pilotando a sua motocicleta o PILOTO obrigatoriamente deve utilizar seu capacete, sob pena de PENALIZAÇÃO;

(i) A infração de não usar o capacete em qualquer momento da prova gera uma penalização de 01 (um) minuto no tempo total do PILOTO, acrescido na ESPECIAL ou no CH mais próximo onde ocorreu o fato, devendo ser comprovada e testemunhado por um membro da ORGANIZAÇÃO DA PROVA, sendo uma exceção do art. 1.10;

6.1.6 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;

6.1.7 A documentação PESSOAL do PILOTO e sua MOTOCICLETA são de única e exclusiva responsabilidade do PILOTO PARTICIPANTE e/ou de sua EQUIPE (responsável solidária), conforme art. 1.9;

6.1.8 Os dados constantes no cadastro no sistema de cronometragem são de responsabilidade do PILOTO / EQUIPE, devendo ser solicitada, POR ESCRITO, qualquer correção notada, pois são afixadas listas de largada, resultados parciais que contém os dados cadastrados no sistema, usados na divulgação oficial dos resultados da ETAPA. Ao preencher o campo “PATROCINADORES”, o máximo de caracteres será de 50, letras, números, espaços ou caracteres. UMA VEZ DIVULGADOS NÃO HÁ MAIS COMO FAZER UMA CORREÇÃO;

6.1.9 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 JÚRI deverá considerar a vantagem que o piloto levou no acontecido, já iniciando o processo de PUNIÇÃO a partir do item 1.10.2, 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 CORTE DE CAMINHO, devidamente demarcado a ser percorrido no TESTE ESPECIAL, com a necessária comprovação pelo equipamento de GPS, caso a prova não use o sistema de GPS, a comprovação DEVERÁ SER TESTEMUNHAL, por escrito, e assinado, por no mínimo 03 (três) PILOTOS, que não sejam da mesma EQUIPE, sujeito a avaliação do JÚRI DE PROVA;

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) para a categoria, se for o caso;

6.2.1 Com relação à elegibilidade das motocicletas para as Categorias E4, ENA e ENH, ficam estabelecidas as seguintes regras e determinações:

(i) O requisito para a participação na categoria E4 é potência da motocicleta, que deve ter até 36 CV (trinta e seis cavalos), com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação;

(ii) O requisito para a participação na categoria ENA é que os pilotos devem utilizar motocicletas que tenha originalmente até 270 cc (duzentos e setenta centímetros cúbicos) e seja REFRIGERADA A AR, com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação;

(iii) O requisito para a participação nesta categoria ENH é utilizar motocicleta CRF250F da HONDA,

(iv) O chassi obrigatoriamente deve ser o original, tanto para E4, ENA e ENH;

(v) Preparação de suspensões é livre, inclusive substituição, tanto para E4, ENA e ENH;;

(vi) A preparação do motor também é livre, tanto para E4, ENA e ENH, mas é obrigatório a utilização da carcaça inferior do motor original do modelo da moto;

(vii) A troca do cilindro original da moto ou outro é livre;

6.2.2 O(s) pneu(s), não pode(m) ter em sua estrutura nada móvel ou fixado que exista a possibilidade de se soltar ou desprender (como arames, pregos, parafusos, correntes ou similares), somente o material usado na estrutura do pneu. O PILOTO com pneu(s) nestas condições será avisado por um comissário, ou qualquer pessoa ligada à organização e terá de corrigir ou reparar o item imediatamente. Caso não faça a adequação, será DESCLASSIFICADO da ETAPA;

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 CBM ou ao DIRETOR DE PROVA. Para tal, será utilizado qualquer meio documentalmente aceito, 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 meio digital na forma acima determinada de acordo com os horários estipulados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, e de acordo com o item 5.1.3. Depois de transcorridos esses prazos regulamentares e o julgamento pelo JÚRI DA ETAPA de qualquer possível(is) PROTESTO(s), o resultado deverá 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$ 700,00 (setecentos reais). Uma vez devidamente julgados pelo JÚRI de cada PROVA 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 PROVA, 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 PROVA deverá ter a disposição um mecânico disponível para desmontar e conferir a capacidade cúbica (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 05 (cinco) 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 (vinte) 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 pela Direção de Prova ou pelo JÚRI, conforme art. 1.10:

(i) Transportar combustível dentro de outro recipiente que não seja o reservatório de gasolina da moto;

(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 andar em sentido contrário 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 contrário 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:

7.3.1 A Comissão de Enduro CBM é formada por 05 (cinco) integrantes, são eles:

(i) PRESIDENTE DA CBM (TEM UM VOTO E O VOTO DE DESEMPATE);

(ii) DIRETOR DE ENDURO CBM: (TEM UM VOTO);

(iii) ORGANIZAÇÃO DA PROVA: (TEM UM VOTO);

(iv) REPRESENTANTE DAS FEDERAÇÕES: (TEM UM VOTO);

(v) REPRESENTANTE DOS PILOTOS / EQUIPES: os Pilotos e Equipes deverão definir o nome do comissário que será seu representante. Caso a EQUIPE tenha algum piloto envolvido ou beneficiado na questão, o integrante fica IMPEDIDO de participar ou de se envolver na decisão. (TEM UM VOTO);

(vi) REPRESENTANTE JURÍDICO: Departamento e/ou Consultor Jurídico da CBM, **não tem direito a voto**, SE NECESSÁRIO deve fazer elaborar um parecer sobre o caso para justificar / fundamentar / auxiliar as demais comissões;

7.3.2 Qualquer um dos membros desta COMISSÃO fica impedido, portanto sem direito a voto, se a questão em discussão (ele ou marca ligada a ele), estiver envolvida (o) direta ou indiretamente no caso;

7.4 DAS PROVAS E DA REGÊNCIA SUPLETIVA: para a realizaç ão do BRE 2025, 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 e os 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, art. 7.3, e ainda, utilizando-se dos princípios da boa fé objetiva, da equidade e da isonomia, a decisão tomada, deverá ser incorporada neste regulamento através de um adendo e deverá ser considerada para as decisões futuras.

Este Regulamento entra em vigor na data de hoje (10/03/2025) – Revisão 01.

DIRETORIA NACIONAL DE ENDURO CBM

CBM – Confederação Brasileiro de Motociclismo CNPJ nº 47.459.185/0001-60 Rua Grápia, 8, Carandá Bosque Campo Grande/MS - CEP: 79.032-550 Telefones (67) 98136-6641 E-mail: cbm@cbm.esp.br Horário de atendimento das 08:00 às 12:00h – 14:00 às 18:00h	Diretor de Enduro CBM – Assis Aquino Telefone Celular (84) 99983-7822 E-mail: assisaquino2a@gmail.com ; enduro@cbm.esp.br