



NOVO



BAR

HE

230K BRASIL

PROTEÇÃO OFF-ROAD

VELOX



DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS PARA O CAMPEONATO BRASILEIRO DE HARD ENDURO 2024

A CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo) estabelece o Campeonato Brasileiro de Hard Enduro - BRHE, de acordo com os princípios e determinações legais que lhe são aplicáveis;

O BRHE é um campeonato OPEN, ou seja, aberto a participação de pilotos brasileiros e estrangeiro e considerando que a CBM é a única entidade capacitada a aprovar, coordenar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional fica elaborado o presente regulamento;

Este regulamento entra em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela CBM/BRHE junto aos licenciados e demais interessados;

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

SOBRE AS DENOMINAÇÕES:

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

CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo;

FEDERAÇÃO – As Federações de Motociclismo Estaduais;

BRHE – Campeonato Brasileiro de Hard Enduro ou simplesmente Brasileiro de Hard Enduro;

ORGANIZADOR – Pessoa física ou jurídica responsável pela organização das provas que compõe o BRHE. Se aplica a todas as pessoas diretamente envolvidas na organização da PROVA, independentemente do nível da sua função;

FISCAL – Qualquer colaborador voluntario ou funcionário da CBM ou das Federações Estaduais que participe diretamente da organização de qualquer uma das provas que compõe o BRHE;

PILOTO – motociclista que participa de qualquer uma das provas do BRHE;

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

EQUIPE – Organização “estruturada” a disputar o BRHE, composta por dois ou mais pilotos, chefe de equipe, mecânicos e 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 também ao PROMOTOR;

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

(iii) CHEFE DE EQUIPE: será o representante da EQUIPE junto à ORGANIZAÇÃO de cada Prova, CBM, DIRETOR e PROMOTOR, denominado CHEFE DE EQUIPE pessoa cadastrada e devidamente autorizada pela CBM. Esta pessoa representa os interesses coletivos de uma EQUIPE durante o BRHE. Caso o CHEFE DE EQUIPE não possa estar presente em uma Prova ele deverá enviar ofício a Direção de Prova, específica, nomeado outra pessoa para representá-lo;

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

PROMOTOR – Pessoa de física ou jurídica responsável pela execução e realização das PROVAS, do Campeonato Brasileiro de Hard Enduro (BRHE);

PROVA – Evento que diz respeito a uma das provas, cidade sede de uma disputa no final de semana que compõe o BRHE. Cada prova do BRHE, conta com dois dias (prólogo sábado e corrida domingo) e pontuação apenas na corrida de domingo para o Ranking do CBM/ BRHE;

BRIEFING – Evento para abordar assuntos relativos à prova em questão; ocorre na Sexta-Feira, sempre às 18:00 em local previamente informado pela organização.

REGULAMENTO COMPLEMENTAR OU REGULAMENTO SUPLEMENTAR – Diz respeito a todas informações exclusivas da prova em questão;

PROLOGO – Evento que ocorre no Sábado em local e horário previamente definido pelo Organizador da prova; não tem validade de pontos para o Campeonato e apenas define as penalidades para a corrida de Domingo;

CORRIDA – Evento que ocorre no Domingo, seguindo as penalidades do prólogo para cada categoria, este é o evento principal o qual valida os pontos para o Campeonato;

PERCURSO – Definição genérica que compõe o trajeto da corrida, incluindo deslocamentos com e sem zona de radar;

PC – Ponto de Controle ou Check Point;

TAPETE – “Tapete Ecológico”, ou similar de dimensões mínimas de 0,70 x 1,90 que impeça que líquidos ou fluidos que por ventura caírem ou vazarem da moto entre, em contato com solo;

(i) Categorias (Gold, Silver, Bronze, Iron e AirCooled) é desejável, mas meramente educativo neste ano, ou seja, não há punição;

DIRETOR DE PROVA:

Indicado pelo ORGANIZADOR LOCAL, devidamente autorizado pela CBM, e pelo PROMOTOR, seu nome deve constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Será a pessoa responsável pela PROVA, que engloba a coordenação da equipe de trabalho local, permissões, autorizações, montagem e manutenção do prólogo, montagem do percurso, acionamento e relacionamentos com as autoridades locais;

DIRETOR:

O DIRETOR, nomeado pela CBM. É a autoridade máxima no que se refere à aplicação e conferência deste regulamento e demais normas desportivas. Nesse contexto, o ORGANIZADOR de qualquer um dos eventos que compõe o BRHE, 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 COMISSARIO para realizar a supervisão da PROVA, sendo obrigatória a participação de pelo menos uma pessoa integrante de algum órgão oficial gestor do esporte no país para a composição do colegiado do JURI;

PROMOTOR:

O PROMOTOR do BRHE divide com o DIRETOR (CBM) e com o ORGANIZADOR (local) pessoa na função de DIRETOR DE PROVA, coordenar todas as atividades relativas à realização de cada PROVA, e por consequência de todo o BRHE;

(i) Em caso(s) emergenciais o DIRETOR DE PROVA, o DIRETOR e o PROMOTOR podem decidir unilateralmente sobre qualquer aspecto que envolva a organização de uma das PROVAS, incluindo, mas não se limitando a: (a) cancelamento; (b) adiamento; (c) alteração do percurso; (d) alteração nos tempos de PC; (f) demais alterações que julgar necessárias; visando sempre a segurança dos PILOTOS e o “bom andamento da prova”;

JÚRI:

Colegiado responsável pelas decisões relativas à PROVA específica no âmbito esportivo do BRHE. O JÚRI é o único e apto a decidir sobre qualquer recurso interposto formalmente por PILOTO ou EQUIPE, ou para decidir sobre qualquer acontecimento na que possa influenciar o seu resultado. Os nomes que irão compor o JURI de cada PROVA devem constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, podendo, contudo, serem alterados conforme imprevistos ou necessidade sob supervisão do DIRETOR, e comunicando antes do início da PROVA, até o momento do Briefing da prova que está sendo realizada; Para tal, o JURI será sempre composto no mínimo por 3 (três) e no máximo 5 (cinco) membros, sendo que obrigatoriamente:

(i) Um membro será o DIRETOR, (ou seu representante designado), devendo ser esta pessoa o PRESIDENTE DO JURI;

(ii) O segundo membro será o DIRETOR DE PROVA, (definido ORGANIZADOR LOCAL);

(iii) O terceiro membro será o PROMOTOR, (ou seu representante designado);

(iv) Poderão ser incluídos mais 1 ou 2 membros adicionais, NÃO OBRIGATORIOS, assim formando o colegiado do JURI com até 5 pessoas, devendo ser previamente nomeados aprovados pelos PROMOTOR e DIRETOR, devendo obrigatoriamente seu nome constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA. Poderão ser nomeados qualquer PILOTO (não participante da prova) ou ORGANIZADOR (de outra prova do BRHE) ou até mesmo um TERCEIRO presente no evento, desde que esteja caracterizada a sua necessária isenção e imparcialidade a participar do colegiado (não tem interesse direto na decisão), conforme o discernimento único e exclusivo do DIRETOR e do PROMOTOR presentes na PROVA;

SOBRE ATA, CARTAS DICIPLINARES, COMUNICADOS, NOTIFICAÇÕES e AFINS:

Após reunião e deliberação do JURI, EM CASO DE ALGUM RECURSO o DIRETOR deve comunicar a decisão o mais rapidamente possível aos PILOTO(S) e EQUIPE(S). No caso de possível(eis) recurso(s), após deve ser lavrada ata de reunião do JURI, que irá conter o objeto do julgamento, o voto de cada um dos participantes do colegiado, a fundamentação legal da referida decisão, além da devida assinatura de todos os participantes e de 2 testemunhas. Este documento, que é a ata ou sumula da prova, deverá ser publicado pela CBM, no site, ou mesmo enviada por e-mail aos envolvidos ou outro meio eletrônico, no prazo de até 15 dias a contar da data da decisão. Caso não haja(m) recurso(s), será considerada e feita uma ata ou sumula padrão, atestando que na PROVA aconteceu tudo dentro da normalidade. As CARTAS DICIPLINARES, COMUNICADOS e NOTIFICAÇÕES deverão ser encaminhados aos PILOTOS, EQUIPES ou ENVOLVIDOS por meio eletrônico assim que possível após a decisão, ou enviados pelo correio por carta registrada com “AR” ou mesmo ser entregue pessoalmente ao responsável citado ou representante, antes da próxima PROVA, que o assuma a responsabilidade de fazê-lo. No caso de entrega pessoal devendo o mesmo deixar uma via assinada, que recebeu tal documento, ou testemunha que o documento foi entregue;

SOBRE REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO BRHE DE PILOTOS E EQUIPES, PONTUAÇÃO E PREMIAÇÕES PARA PILOTOS NÃO FILIADOS E FILIADOS À CBM:

Ter 18 anos completos, ou ser “legalmente imputável”, através de mecanismo jurídico legalmente valido, atendendo a demais requisitos desse regulamento, quando da data da realização da referida prova 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;

PILOTO NÃO FILIADOS À CBM:

Não é obrigatório a filiação junto a CBM, nem a licença diária CBM para participar de qualquer prova do BRHE;

Recebem troféu até a quinta colocação e medalhas para todos que concluírem a corrida, entregues na chegada;

NÃO pontuam para o Campeonato CBM/ BRHE;

NÃO recebem as premiações em dinheiro, NÃO concorrem aos prêmios das Categorias AirCooled e NÃO participam do Clube de Vantagens do BRHE; isso independe da colocação em qualquer prova do BRHE;

PILOTO FILIADO À CBM DE QUALQUER MODALIDADE:

Recebem troféu até a quinta colocação e medalhas para todos que concluírem a corrida, entregues na chegada;

Pontuam para o Campeonato CBM/ BRHE;

Não recebem as premiações em dinheiro, NÃO concorrem aos prêmios das Categorias AirCooled e NÃO participam do Clube de Vantagens do BRHE;

PILOTOS FILIADOS À CBM NA MODALIDADE HARD ENDURO:

Recebem troféu até a quinta colocação e medalhas para todos que concluírem a corrida, entregues na chegada;

Pontuam para o Campeonato CBM/ BRHE;

RECEBEM as premiações em dinheiro, CONCORREM aos prêmios das Categorias AirCooled e PARTICIPAM do Clube de Vantagens do BRHE;

CLUBE DE VANTAGENS BRHE:

Apenas **PILOTOS FILIADOS À CBM NA MODALIDADE HARD ENDURO** no ano vigente, tem direito aos benefícios do Clube de Vantagens BRHE;

Desconto de R\$ 50,00 no valor da inscrição, independente do lote;

Demais benefícios do Clube de Vantagens BRHE podem ser conferidos pelo site do BRHE:

www.brhe.com.br ;

FILIAÇÃO JUNTO A CBM NA MODALIDADE HARD ENDURO:

A filiação junto a CBM/ MODALIDADE HARD ENDURO pode ocorrer em qualquer data do ano vigente para o BRHE (até o último dia útil antes da prova final);

A filiação pode ser feita pelo site da CBM (www.cbm.esp.br), pela Federação do seu Estado ou via botão de Whatsapp no site do BRHE (www.brhe.com.br) com a Federação Mineira de Motociclismo;

PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO CBM/ BRHE:

ATENÇÃO:

Os pontos para o Campeonato CBM/ BRHE, só começam a valer após a filiação e caso já tenha(am) passado alguma(s) prova(s), os pontos só começam a valer para a prova subsequente à filiação;

O piloto recebe a pontuação para o Campeonato conforme sua posição na corrida; independente de filiado ou não;

Ex: Um Piloto filiado fica em segundo lugar e em primeiro lugar fica um Piloto não filiado; o piloto filiado recebe troféu e os pontos do Campeonato referentes à segunda colocação.

Essa regra vale para qualquer posição que o piloto filiado se classificar e para todas as categorias;

A categoria escolhida pelo piloto para pontua no Campeonato CBM/ BRHE, é a categoria em que ele se inscrever na primeira etapa em que participar;

Caso opte por mudar de categoria no decorrer do campeonato, os pontos NÃO serão transferidos e caso retorne à categoria de origem, os pontos voltam a ser computados.

Sendo assim pense bem e analise as características de cada categoria antes de começar o Campeonato;

Os 20 (vinte) melhores vinte pilotos classificados de cada categoria e no Grupo de Categorias (EQUIPES) receberão os pontos conforme a colocação ao final da corrida*:

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 Pontos;

*** APENAS PILOTOS FILIADOS PONTUAM!!!**

PONTOS POR EQUIPES:

As Equipes (Grupo de Categorias) que optarem por participar do Campeonato CBM/ BRHE EQUIPES; devem investir por prova, o valor de 01 inscrição, de acordo com o lote vigente de cada prova a serem pagos para a organização do BRHE;

As regras para competir no Campeonato por equipes são:

(i) A equipe deve conter 03 pilotos (nem menos e nem mais), independente da categoria de cada piloto;

(ii) Os pontos da equipe, serão a somatória das duas melhores pontuações por prova, entre os 3 pilotos da respectiva equipe;

(iii) Ao final do Campeonato, as equipes com as três melhores pontuações serão respectivamente: 1º, 2º e 3º colocados no Campeonato;

(iv) A troca de pilotos que compõem a equipe, só poderá ser feita 1 dia útil antes da primeira prova do Campeonato;

(v) O Campeonato por Equipes é válido apenas para quem se inscrever desde a primeira prova; inclusões posteriores não serão aceitas;

(vi) Caso o(s) piloto por motivos de força maior não possa(m) mais participar do Campeonato, fica vetado a entrada de outro(s) piloto(s) para a equipe, que seguirá apenas com o restante de piloto(s) inscritos;

PREMIAÇÕES PARA PILOTOS FILIADOS CBM MODALIDADE HARD ENDURO; POR PROVA:

	GOLD	SILVER	BRONZE
1º	R\$ 2.500,00	R\$ 1.500,00	R\$ 900,00
2º	R\$ 1.500,00	R\$ 900,00	R\$ 300,00
3º	R\$ 500,00	R\$ 300,00	R\$ 150,00
4º	R\$ 250,00	R\$ 150,00	R\$ 50,00
5º	R\$ 250,00	R\$ 150,00	R\$ 50,00
6º	R\$ 250,00	R\$ 150,00	R\$ 50,00
7º	R\$ 250,00	R\$ 150,00	R\$ 50,00
8º	R\$ 250,00	R\$ 150,00	R\$ 50,00
9º	R\$ 250,00	R\$ 150,00	R\$ 50,00
10º	R\$ 250,00	R\$ 150,00	R\$ 50,00

PREMIAÇÕES PARA PILOTOS FILIADOS CBM MODALIDADE HARD ENDURO; RESULTADO FINAL DO CAMPEONATO NAS CATEGORIAS AIRCOOLED IRON E AIRCOOLED BRONZE:

AIRCOOLED IRON	AIRCOOLED BRONZE
1º - 01 MXF 270F 2024	1º - 01 MXF 270F 2024
2º - 01 MXF E-BIKER 18 PRO	2º - 01 MXF E-BIKER 18 PRO
3º - 01 MXF E-BIKER 16 PRO	3º - 01 MXF E-BIKER 16 PRO

SOBRE RESPONSABILIDADE DO PILOTO/ EQUIPE:

Apresentar exame médico que comprove a sua aptidão para a prática de exercícios físicos e o termo de cessão de uso de imagem conforme modelo no REGULAMENTO COMPLEMENTAR DA PROVA;

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

No caso de PILOTO ESTRANGEIRO, além dos requisitos aqui estabelecidos também deve ser apresentado sua licença de sua Federação Nacional de origem, válida para o ano vigente e filiação junto à CBM na modalidade Hard Enduro:

(i) Para participar, e PONTUAR, o PILOTO ESTRANGEIRO deve OBRIGATORIAMENTE ser integrante de uma EQUIPE. Caso o piloto participe sem ser um integrante relacionado em uma das EQUIPES devidamente registradas, ele participara como convidado;

(ii) Todos os documentos e requisitos aqui citados devem ser apresentados e cumpridos quando da realização da prova do BRHE. Caso, devidamente justificado e justificativa aceita pelo DIRETOR, o PILOTO e EQUIPE, deverão estabelecer uma data para a apresentação dos referidos documentos e requisitos, as justificativas e fixação de prazo deve obrigatoriamente constar na ATA e/ ou COMUNICADO. Se, por qualquer razão, um dos documentos e/ou requisitos deixar de ser cumprido ou apresentado o PILOTO em questão perde os seus pontos no Campeonato CBM/BRHE. Os pontos dos demais pilotos permanecem inalterados, assim não alterando a pontuação até o momento do BRHE, pois esta exclusão alteraria toda a pontuação do Campeonato. Portanto não será feita uma reclassificação.

É permitida a participação de estrangeiro e/ou piloto de outras modalidades como CONVIDADO, de toda sorte que nesse caso não lhe serão computados pontos no campeonato, apenas a classificação na PROVA respectiva.

SOBRE AS PUNIÇÕES:

A Direção de Prova ou o JÚRI da PROVA em questão irá:

(i) Relatar o fato;

(ii) Indicar qual regra foi quebrada e qual a respectiva PUNIÇÃO;

(iii) Conferir as atas de JÚRI e/ou comunicados anteriormente publicadas e/ ou enviados para verificar se o PILOTO em questão realmente é primário, considerar se há ATAS e COMUNICADOS do BRHE nos últimos 2 (dois) anos. Por exemplo, nas PROVAS realizadas no ano corrente e todas as ATAS dos 2 (dois) anos anteriores serão consideradas, sendo desconsideradas as PUNIÇÕES aplicadas anteriores a estes anos;

(iii) Se o PILOTO for primário o JÚRI poderá, suspender a punição e aplicar a ADVERTÊNCIA devendo constar na ATA e/ou comunicado do fato;

(iv) Caso o PILOTO já tiver algum tipo de PUNIÇÃO anterior, esta “nova” PUNIÇÃO deverá obrigatoriamente evoluir gradativamente;

(v) O JURI tem total autonomia para definir a PUNIÇÃO, considerando a gravidade do fato gerador, inclusive aplicar PUNIÇÃO mais severa a algum PILOTO mesmo que seja PRIMARIO;

SOBRE 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;

SOBRE PENALIZAÇÃO:

Qualquer infração a qualquer umas das regras aqui estabelecidas leva à PENALIZAÇÃO do PILOTO em questão com a adição de 1 (um) até 5 (cinco) minutos ao seu tempo total final na PROVA que ocorreu o fato gerador;

A PENALIZAÇÃO é individual por ato cometido, se forem quebradas mais de uma regra, serão aplicadas o mesmo número de penalizações;

A PENALIDADE por tempo será determinada pelo JURI DE PROVA, e será proporcional a gravidade do fato gerador, devendo obrigatoriamente constar na ata da PROVA;

SOBRE DESCLASSIFICAÇÃO:

Algumas determinações deste regulamento, expressamente indicadas levam à DESCLASSIFICAÇÃO do PILOTO, sem direito a qualquer tipo de reembolso no que toca o valor pago de inscrição ou qualquer outro valor referente à realização da PROVA;

SOBRE MULTA:

De até R\$ 2.500,00 (Dois Mil e Quinhentos Reais);

SOBRE SUSPENSÃO:

Suspensão nacional de uma PROVA;

SOBRE SOLICITAÇÃO:

Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar;

A aplicação de qualquer uma das punições aqui estabelecidas deverá ser obrigatoriamente realizada pelo JÚRI de cada PROVA, constar na ATA e / ou COMUNICADO;

SOBRE OS DIAS DE PROVA E SEUS ACONTECIMENTOS, VALORES DAS INSCRIÇÕES, CATEGORIAS E NUMERAÇÃO:

DIAS DE PROVA:

Todas as provas tem suas atividades na Sexta, Sábado e Domingo;

SEXTA:

SECRETARIA DE PROVA aberta das 13:00 às 17:00 para entrega do kit piloto: numeral, brindes (quando houver), carregamento do track da prova (Piloto com GPS próprio) e etc;

Quem não baixar o track na Sexta-Feira, terá que fazê-lo diretamente pelo site da Chronus (www.chronusae.com.br);

Os horários podem sofrer alterações, consultar regulamento complementar da prova;

BRIEFING terá início sempre às 18:00 em local previamente informado pela organização;

Nele serão falados assuntos da prova, regulamento complementar, respostas a perguntas de pilotos e equipes e o que mais de importante para o bom andamento da prova.

Quem por ventura não comparecer, não terá oportunidade de questionamentos e repostas; ficando o acesso a gravação do briefing pelo canal do YouTube:

<https://www.youtube.com/@brasileirodehardenduro> ;

SÁBADO:

SECRETARIA DE PROVA aberta às 8:00, com fechamento 3 horas antes do horário de início do prólogo;

Os horários podem sofrer alterações, consultar regulamento complementar da prova;

Reconhecimento do prólogo, treinos livres e classificatórias;

Esse dia não pontua para o Campeonato. Apenas define penais para Corrida;

Horários definidos pelo organizador (consultar regulamento complementar da prova);

DOMINGO:

Corrida, com local e horários da largada, local da chegada, horários para retirada do GPS da prova e etc; definidos pelo organizador (consultar regulamento complementar da prova);

Esse dia pontua para o Campeonato CBM/BRHE;

SOBRE VALORES DAS INSCRIÇÕES:

- R\$ 300,00 primeiro lote (pilotos não filiados); R\$ 250,00 (pilotos filiados à CBM/ modalidade Hard Enduro);
- R\$ 400,00 segundo lote (pilotos não filiados); R\$ 350,00 (pilotos filiados à CBM/ modalidade Hard Enduro);
- R\$ 500,00 terceiro lote (pilotos não filiados); R\$ 450,00 (pilotos filiados à CBM/ modalidade Hard Enduro);

As mudanças de lotes e quantidades de vagas por categoria e total, ficam a critério do organizador de cada prova;

SOBRE AS INSCRIÇÕES:

As inscrições para as PROVAS do BRHE devem ser feitas pelo site da Chronus (www.chronusae.com.br) e/ ou conforme informado pelo ORGANIZADOR (consultar regulamento complementar da prova);

(vi) É parte integrante e indispensável da inscrição, o termo de responsabilidade e cessão de direito de uso de imagem assinado pelo PILOTO que deseja participar de determinada PROVA, conforme documento fornecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR DE CADA PROVA;

Em todas as PROVAS será exigida a assinatura desse documento por todos os pilotos participantes.

O não cumprimento deste item, gera uma penalização para o PILOTO;

SOBRE AS CATEGORIAS:

Gold, níveis técnico e físico profissionais (qualquer moto (exceto trial e suas variações), qualquer cilindrada, nacional ou importada);

Silver, níveis técnico e físico elevados (qualquer moto (exceto trial e suas variações), qualquer cilindrada, nacional ou importada);

Bronze, níveis técnico e físico básicos (qualquer moto (exceto trial e suas variações), qualquer cilindrada, nacional ou importada);

Iron, voltado para iniciantes (qualquer moto (exceto trial e suas variações), qualquer cilindrada, nacional ou importada);

Over 40, níveis técnico e físico básicos/ elevados (qualquer moto (exceto trial e suas variações), qualquer cilindrada, nacional ou importada).

AirCooled Bronze, níveis técnico e físico básicos (apenas motos refrigeradas à ar, de qualquer cilindrada, nacional ou importada, (exceto trial e suas variações));

AirCooled Iron, voltado para iniciantes (apenas motos refrigeradas à ar, de qualquer cilindrada, nacional ou importada, (exceto trial e suas variações));

SOBRE A CATEGORIA GOLD:

O PILOTO vencedor na categoria Gold, no ano subsequente ao título tem o direito de usar o número "1", por sua opção;

O Campeão e Vice-Campeão da categoria Gold só pode descer de categoria após 2 (dois) anos sem competir junto ao Campeonato Brasileiro de Hard Enduro. Válido para Pilotos filiados CBM;

SOBRE A CATEGORIA SILVER:

É vetada a participação na categoria Silver, o PILOTO que no último ano anterior ao ano vigente, foi campeão da categoria no Campeonato Brasileiro de Hard Enduro; este deve subir para a categoria Gold. Válido para Pilotos filiados CBM;

SOBRE A CATEGORIA BRONZE:

É vetada a participação na categoria Bronze, o PILOTO que no último ano anterior ao ano vigente, foi campeão da categoria no Campeonato Brasileiro de Hard Enduro; este deve subir para a categoria Silver ou Gold. Válido para Pilotos filiados CBM;

SOBRE A CATEGORIA IRON:

É vetada a participação na categoria Iron, o PILOTO que no último ano anterior ao ano vigente, foi campeão da categoria e/ou estiveram no TOP 20 do Ranking do Campeonato Brasileiro de Hard Enduro (todas as categorias); estes devem subir para a categoria Bronze, Silver ou Gold. Válido para Pilotos filiados CBM;

SOBRE A CATEGORIA OVER 40:

Ter completado 40 anos antes do prólogo da primeira prova do Campeonato Brasileiro de Hard Enduro;

A Categoria Over 40 tem como principal e imutável característica; possuir 2 track's distintos no decorrer das provas do Campeonato;

Ou seja, quem seguir o Campeonato na categoria Over 40, competirá em algumas provas na linha (track) Bronze e em outras provas na linha (track) Silver;

Isso estará predefinido pelo organizador da respectiva prova (consultar regulamento complementar da prova);

Nunca existirá a possibilidade de haver as 2 (duas) linhas (track's) Bronze e Silver na mesma prova;

É vetada a participação na categoria Over 40, o PILOTO que no último ano anterior ao ano vigente, foi campeão da categoria no Campeonato Brasileiro de Hard Enduro; este deve subir para a categoria Bronze ou Silver. Válido para Pilotos filiados CBM;

Em caso não ter existido essa categoria no ano anterior ao ano vigente, essa cláusula se anula;

SOBRE A CATEGORIA AIRCOOLED (EXTINTA CATEGORIA NACIONAL):

Dividida AGORA em 2 categorias: AirCooled Bronze e AirCooled Iron;

Apenas motos refrigeradas a ar (radiador de óleo quando original da moto, são permitidos), de qualquer cilindrada, nacional ou importada podem competir nessa categoria;

O motor e as suspensões devem ter as características externas originais e devem estar fixados no chassi original da moto (a preparação é livre);

Motos denominadas “mix” (chassis de importada com motor de “nacional” ou vice-versa) não são permitidas;

Competem nos mesmos Track's das categorias “principais” Bronze e Iron;

Largam após a respectivas categorias “principais” Bronze e Iron;

Ex: O primeiro piloto da AirCooled Bronze, larga após o último piloto da categoria “principal” Bronze e o mesmo vale para a AirCooled Iron;

É vetada a participação na categoria AirCooled Bronze, o PILOTO que no último ano anterior ao ano vigente, foi campeão da categoria (Nacional, AirCooled Bronze e Bronze “principal”) no Campeonato Brasileiro de Hard Enduro; este deve subir para a categoria Silver ou Gold. Válido para Pilotos filiados CBM;

É vetada a participação na categoria AirCooled Iron, o PILOTO que no último ano anterior ao ano vigente, foi campeão da categoria (AirCooled Iron e Iron “principal”) e/ou estiveram no TOP 20 do Ranking do Campeonato Brasileiro de Hard Enduro (todas as categorias); estes devem subir para a categoria AirCooled Bronze, Bronze, Silver ou Gold. Válido para Pilotos filiados CBM;

SOBRE A NUMERAÇÃO:

A numeração do BRHE segue o seguinte padrão, conforme as respectivas categorias:

- | | |
|----------------------------------|-----------|
| (i) Gold - | 1 a 99 |
| (ii) Silver - | 101 a 199 |
| (iii) Bronze/ AirCooled Bronze - | 201 a 299 |
| (iv) Iron/ AirCooled Iron - | 301 a 399 |
| (v) Over 40- | 401 a 499 |

A numeração, será fornecida pelo ORGANIZADOR ou PROMOTOR;

O Piloto usará espaços nos “plates” frontal e laterais das motos;

SOBRE O HARD ENDURO:

OBJETIVOS E REQUISITOS BÁSICOS:

O objetivo do Hard 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 BRHE serão compostas, obrigatoriamente, prólogo e corrida;

SOBRE O PROLOGO E A CORRIDA:

PRÓLOGO (SÁBADO):

Obstáculos artificiais com características específicas do organizador da prova;

É permitido caminhar no prólogo antes dos treinos livres;

Treinos livres em horário determinado pelo organizador da prova (consultar regulamento complementar da prova);

Treinos cronometrados em horário determinado pelo organizador da prova (consultar regulamento complementar da prova);

Horários para competição no prólogo serão determinados pelo organizador da prova (consultar regulamento complementar da prova);

O formato do prólogo é definido pelo organizador da prova;

Ex.: Em linha, em circuito, mata-mata, corrida normal e etc (consultar regulamento complementar da prova);

SOBRE OBRIGATORIEDADE DE PRÓLOGO POR CATEGORIA:

Gold -	Obrigatório;
Silver -	Obrigatório;
Bronze -	Obrigatório;
Iron -	Não obrigatório/ opcional;
Over 40 -	Obrigatório;
AirCooled Bronze -	Obrigatório;
AirCooled Iron -	Não obrigatório/ opcional;

SOBRE PENALIDADES DO PRÓLOGO:

NAS CATEGORIAS DE PRÓLOGO OBRIGATÓRIO, quem não participar terá um acréscimo de 20 minutos no seu tempo total na corrida de Domingo e largará depois do último piloto da sua respectiva categoria, respeitando a ordem de inscrição;

Na categoria AirCooled Bronze, no prólogo, o piloto competirá separado da Bronze “principal”;

NAS CATEGORIAS DE PRÓLOGO NÃO OBRIGATORIO/ OPCIONAL, não haverá acréscimo de tempo na corrida de Domingo para os pilotos que não participarem, porém, quem participar largará pela ordem de classificação do prólogo e na sequência largarão aqueles que optaram por não participar; respeitando a ordem de inscrição;

Na categoria AirCooled Iron, caso o piloto opte por participar do prólogo, ele competirá separado da Iron “principal” e caso o grid não seja formado, as eliminatórias podem parar onde já se possa definir as posições.

O primeiro colocado da categoria Gold no prólogo, tem o direito de escolher entre 1º, 2º ou 3º posição de largada na corrida de Domingo;

Não existe pontuação para o Campeonato Brasileiro de Hard Enduro no dia do prólogo, apenas definição das penalidades de tempo para a corrida de Domingo;

No caso de abandono do prólogo por qualquer motivo e a qualquer momento, será analisada sua posição ao termino do mesmo e a penalidade de tempo condizente;

E caso obtenha a última classificação, isso já o coloca a frente de quem não participou e isenta do penal de 20 min. para quem não participou;

O prólogo é todo No Help Zone, apenas pilotos podem ajudar pilotos;

Em caso de risco de vida, os staffs de pista podem ajudar o(s) piloto(s) e fica a critério do organizador e diretor de Hard Enduro se o prólogo terá uma relargada ou penal para os pilotos envolvidos;

Em caso de quebra de motocicleta, o piloto pode sair do prólogo, reparar a motocicleta e volta a corrida; não é permitido a troca de moto;

As bandeiras do prólogo são:

Vermelha: Quando agitada, parada imediata para todos os participantes;

Preta: Quando mostrada junto do numeral do piloto, saída do prólogo imediata do mesmo;

Amarela: Quando parada: Perigo, pilotar devagar; Quando agitada: Perigo imediato, pilotar devagar, não ultrapassar, possível para da prova;

Azul: Quando agita, dê passagem para o piloto que está atrás;

Cruz Vermelha: Veículo ou socorristas na pista;

Verde: Pista livre para largada;

Quadriculada: Fim de prova ou treino;

O circuito do prólogo elaborado pelos ORGANIZADORES deverá ser praticável e transponível em qualquer tipo de condição meteorológica, considerado o uso de motocicletas off-road;

(i) Por motivos de climáticos, de segurança ou de “força maior” a o PERCURSO poderá ser interrompida ou alterado, devidamente aprovada pelo DIRETOR /PROMOTOR e JURI da PROVA, este fato deverá constar na ATA da PROVA.

(ii) O tempo total de corrida terá seu tempo informado no regulamento complementar. Caso exceder este limite deverá ser previamente justificado e aprovado pelo JURI DE PROVA.

Mais detalhes do prólogo poderão ser falados no briefing caso necessário por cada organizador da prova;

SOBRE AS PENALIDADES PARA A CORRIDA DE DOMINGO:

As penalidades sempre serão acréscimos (minutos) no tempo total da prova de cada piloto/ categoria;

PENALIDADES:

Gold, Silver, Bronze, Over 40 e AirCooled Bronze:

Primeiro colocado sem acréscimo de tempo;

Do segundo ao decimo colocado acréscimos de 1 minuto para cada posição (2º +1 minuto, 2º + 2 minutos, ..., 10º + 9 minutos);

Do décimo primeiro em diante até o último, acréscimo de 10 minutos independentemente da posição de chegada (11º + 10 minutos, ..., 23º + 10 minutos e assim por diante até o último colocado);

Quem não correr o prólogo tem acréscimo de 20 min. e respeitando a ordem de inscrição;

Iron e AirCooled Iron:

Não haverá acréscimo de tempo, porém, quem participar do prólogo largará pela ordem de classificação e na sequência, aqueles que optaram por não participar; respeitando a ordem de inscrição;

CORRIDA (DOMINGO):

O tipo de largada (Le Mans, um a um, em fileiras e etc), fica a critério de cada organizador da prova e será informado no regulamento complementar;

O estilo da corrida (em linha, em voltas (circuito), em laços e etc), fica a critério de cada organizador da prova e será informado no regulamento complementar;

O trajeto elaborado pelos ORGANIZADORES deverá ser praticável e transponível em qualquer tipo de condição meteorológica, considerado o uso de motocicletas off-road;

(i) Por motivos de climáticos, de segurança ou de “força maior” o PERCURSO poderá ser interrompida ou alterado, devidamente aprovada pelo DIRETOR /PROMOTOR e JURI da PROVA, este fato deverá constar na ATA da PROVA;

(ii) O tempo total de corrida terá seu tempo informado no regulamento complementar. Caso exceder este limite deverá ser previamente justificado e aprovado pelo JURI DE PROVA;

PERCURSO E MARCAÇÃO:

O percurso das Corridas será devidamente indicado utilizando o padrão da sinalização abaixo informado, notadamente: categoria, caminho correto, caminho errado, direita, esquerda, perigo e etc;

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 listrados e/ou similar) ou qualquer outro meio apto a facilitar a indicação do caminho correto aos PILOTOS;

A marcação deverá ser afixada a princípio do lado direito do PILOTO, respeitando assim as regras de trânsito;

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. Será dada uma PENALIZAÇÃO para cada ZONA DE RADAR que não for respeitado;

Todas as Provas seguem o mesmo padrão de marcação*:

Bump Azul; sentido correto;

Bump Amarelo: sentido errado. *** NO CASO DA PROVA DE CUIABÁ ESSA COR SERÁ ALTERADA EM FUNÇÃO DA VEGETAÇÃO SECA E CONFUSÃO COM A COR AMARELA; VER REGULAMENTO COMPLEMENTAR DO ORGANIZADOR;**

- **VER ANEXO I: PARDÃO DE MARCAÇÃO;**

A Corrida é completamente marcada e não é obrigatório utilizar GPS;

A prova fornece o Track para quem utilizar GPS próprio;

ATENÇÃO:

Qualquer tipo de recursos, tais como: cortar caminho, perder Pc e etc; só serão ser aceitos caso piloto utilize GPS próprio;

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 para a realização da PROVA;

(iii) 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;

Também é de responsabilidade exclusiva do ORGANIZADOR LOCAL 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 do Prólogo/Corrida do BRHE, é necessário, no mínimo, a presença de ambulância para remoção e o transporte de pilotos eventualmente acidentados. Não obstante o requisito mínimo fica sugerido a presença de uma segunda ambulância extra, mais uma ambulância permanentemente localizada na largada da PROVA;

SOBRE O REGULAMENTO COMPLEMENTAR:

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;

No REGULAMENTO COMPLEMENTAR serão expostas as principais informações da PROVA, formato em linha, circuito e etc, as suas características, número de voltas (quando houver), quilometragem (distância), 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;

No referido documento ainda deverá constar o nome do DIRETOR DE PROVA, membros da organização que receberão os pontos de ORGANIZADORES e membros do JURI;

SOBRE A PARTICIPAÇÃO DE ORGANIZADORES COMPETINDO NA PROVA:

Em cada PROVA, até 4 (quatro) pilotos poderão ser indicados como ORGANIZADORES, desde que envolvidos diretamente na organização da PROVA, presentes fisicamente no dia do evento e, ainda, expressamente citados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.

Os nomes destes PILOTOS/ ORGANIZADORES de qualquer uma das PROVAS deverá ser comunicado e aprovado pelo DIRETOR / PROMOTOR, no mínimo 15 (quinze) dias antes do início do BRHE.

Uma vez satisfeitos tais requisitos, os PILOTOS definidos como ORGANIZADORES irão competir na prova em questão e repetir o melhor resultado que obtiverem em outra PROVA que tenham efetivamente participado durante a realização da temporada vigente.

Será considerado o resultado final da prova.

SOBRE AS DATAS DAS PROVAS DO BRHE 2024:

- 08/09/10 de Março, Morungaba - Sp Night Track
- 19/20//21 de Abril, Barão de Cocais - Mg Barãomaniacs
- 17/18/19 de Maio, Osório - Rs Tobata's Park
- 14/15/16 de Junho, Poços de Caldas - Mg King Off the Jungle
- 16/17/18 de Agosto, Socorro - Sp Hard in Help
- 20/21/22 de Setembro, Cuiabá - Mt Pantanal Hell Green

OBS: NÃO EXISTE OPÇÃO DE DESCARTE NO BRHE 2024

As datas podem ser alteradas até 12 (doze) dias antes da realização da PROVA. Caso por motivos alheios à vontade ou motivos de força maior da Comissão de Enduro da CBM, DIRETOR, PROMOTOR e ORGANIZADOR LOCAL da PROVA. Caso não seja confirmada até 4 (quatro) dias antes da data prevista, a prova poderá ser CANCELADA. Estes comunicados serão feitos via site ou mesmo por mídias sociais oficiais do BRHE;

(i) No caso de um CANCELAMENTO, o PROMOTOR e ORGANIZADOR LOCAL farão a transferência dos valores relativos às INSCRIÇÕES que por ventura tenha sido já pagas para outra PROVA a ser realizada futuramente;

(ii) Outras despesas feitas pelos PILOTOS e/ou EQUIPES relativas a deslocamentos despesas de viagens para as PROVAS, são de responsabilidade exclusiva dos PILOTOS e/ou EQUIPES não sendo passíveis de reembolsos, ressarcimentos ou indenizáveis;

Em caso de força maior o BRHE poderá ser encerrado com número inferior de etapas ao estabelecido pelo calendário. No caso de um cancelamento por parte do ORGANIZADOR LOCAL, ou mesmo outro motivo de forma maior, e não for possível a substituição por outra prova com capacidade técnica adequada, no prazo conforme, o BRHE será encerrado sem esta PROVA. Ficando o ORGANIZADOR LOCAL, a Federação Estadual, o Motoclube e/ou Promotor da PROVA, sujeitos as punições e sanções cabíveis, e possível suspensão por 1 ano do BRHE.

SOBRE AS OBRIGATORIEDADES:

No que toca às motocicletas e os equipamentos dos PILOTOS:

(i) O Piloto (de qualquer categoria) deverá usar a mesma motocicleta, para a PROVA durante Prólogo e Corrida, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO, sem previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO. Este fato pode ter comprovação pelo organizador, diretor de prova, diretor de hard enduro, ou mesmo testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;

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

(ii) Numeração em number plates frontal e laterias;

(iii) Caso o piloto necessite em trocar de motocicleta entre Prólogo e Corrida, 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 Campeonato do BRHE, relativos à PROVA que ele disputou com a moto que foi substituída;

O descumprimento de qualquer um dos requisitos aqui expostos é motivo de PUNIÇÃO, ao PILOTO, conforme decisão do JURI;

SOBRE O PROCEDIMENTO DE LARGADA NA CORRIDA (Domingo):

Determinado pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR de cara prova;

SOBRE OS PONTO DE CONTROLE (CHECK POINT) ou PC:

Ponto específico do PERCURSO, determinado pelo ORGANIZADOR, devidamente localizado no trajeto visa a passagem dos PILOTOS em determinada localidade, obstáculo ou referência.

(i) O percurso, dentro de um deslocamento deverá ser respeitado, o que foi vistoriado pelo COMISSÁRIO CONFERENTE, caso o PILOTO, não passe pelo trajeto ou percurso, ou busque um caminho alternativo, para desviar de algum obstáculo, ELE perde o PC;

(ii) Todos PC'S serão validos desde a largada da corrida;

(iv) Toda o percurso da corrida é NO HELP ZONE, apenas a organização da prova pode interferir com ajuda caso necessário;

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

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 e/ou PROMOTOR;

ATENÇÃO:

Qualquer tipo de recursos e etc; tais como: cortar caminho, perder Pc e etc; só serão aceitos caso o piloto utilize GPS próprio;

SOBRE OS RESULTADOS E DESEMPATES DA ETAPA E CORTE DE CHECK POINT (PC):

Resultado Final:

O piloto que, em seu tempo final, tiver o melhor resultado;

O piloto que perder 1 (um) PC não poderá concorrer pelo resultado final com o piloto que não perder nenhum PC. Seu tempo de prova concorrerá com os tempos dos pilotos que perderem somente 1 (um) PC.

O piloto que perder 2 (dois) PC's não poderá concorrer pelo resultado final com o piloto que perderam somente 1 (um) PC ou nenhum. Seu tempo de prova concorrerá somente com os tempos dos pilotos que perderem somente 2 (dois) PCs... e assim por diante;

Caso haja empate em número de Pc's perdidos será considerado o ganhador o que fez em menor tempo a prova;

Caso haja empate no número de PC's perdidos e também no tempo de prova será usado o tempo de prova do piloto até no ultimo PC que ele passou;

O piloto não será obrigado a usar seu próprio GPS, porém, o piloto que optar por não usar tal recurso, não poderá contestar o resultado do GPS da Organização, tal como não poderá reclamar da sinalização da prova;

MUITA ATENÇÃO:

O PILOTO DEVE ENTREGAR O GPS de cronometragem NA LINHA DE CHEGADA DO “MAIN EVENT” (Chegada da Corrida de Domingo).

O piloto tem até 30 minutos após cruzar a linha de chegada na sua categoria para entregar o GPS na tenda da Chronus Cronometragem e validar seu track e PC's para o resultado.

Caso o GPS não seja devolvido conforme tempo citado acima, será considerado perda de todos os PC's, por não ser possível verificar o percurso feito pelo piloto.

Não devolver o GPS na tenda da Chronus dentro do prazo determinado, não isenta o piloto de devolvê-lo no dia da prova. A multa por GPS não devolvido é de R\$ 1.000,00;

O tempo máximo estabelecido pela ORGANIZAÇÃO para o piloto percorrer a PROVA deve ser estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR;

SOBRE APURAÇÃO DOS RESULTADOS E CLASSIFICAÇÃO:

CLASSIFICAÇÃO:

A classificação será por Categoria Especifica e também por Grupo de Categorias (EQUIPE);

As infrações que dependem da interpretação deste regulamento devem obrigatoriamente ser aplicadas pelo JÚRI;

Com o término de cada CORRIDA, 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 CORRIDA;

Transcorridos os referidos 30 (trinta) minutos sem qualquer recurso, cumpre ao DIRETOR DE PROVA oficializar o resultado final da mesma;

Para receber a pontuação (BRHE) pela participação e classificação em determinado dia de CORRIDA, tanto as Categoria, como os Grupo de Categorias (EQUIPE), o PILOTO deve completar a corrida, considerando o Track correto e os PC's VALIDOS;

Não obstante serem distintos (prólogo e corrida) apenas a corrida realizada domingo, terá resultado final consolidado, consagrando os seus respectivos campeões da PROVA.

SOBRE A PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO:

Para se chegar ao resultado da pontuação final no CAMPEONATO para cada PILOTO serão somados os pontos de cada prova participada.

Ao Final do Campeonato, será Campeão em sua categoria o PILOTO que somar o maior número de pontos na sua categoria.

EMPATE NO CAMPEONATO:

(i) Será campeão o PILOTO com mais pontos;

(ii) Persistindo o empate, em favor do PILOTO que tiver obtido o maior número de vitórias em cada PROVA no ano.

(iii) Se ainda assim persistir o empate, será campeão o PILOTO melhor colocado na última PROVA do Campeonato;

PREMIAÇÃO:

Serão entregues troféus até a 5ª colocação de cada Categoria.

A cerimônia do pódio de cada categoria, será realizada apenas com os 3 (três) primeiros colocados.

A premiação se dará logo após o término da corrida na linha de chegada; assim que se confirmarem os três primeiros colocados de cada categoria;

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

(ii) As categorias que tem premiações em dinheiro, receberão seus prêmios via Pix nos próximos dias úteis seguintes a prova realizada;

(iii) Os prêmios para as Categorias AirCooled serão entregues na premiação final em local e horário a serem definidos; É de responsabilidade dos ganhadores retirarem os prêmios.

SOBRE PILOTO E MOTOCICLETA:

DO PILOTO:

O PILOTO que participa do BRHE deve ter a conduta esperada de todo homem probo e que tem noção da seriedade e comprometimento do CAMPEONATO BRASILEIRO DE HARD ENDURO de que está a participar, respeitando as instituições respectivas e todos os demais envolvidos com sua a realização. Nesse sentido, são deveres do PILOTO;

Obedecer rigorosamente às leis de trânsito. O PILOTO que for autuado por infração de trânsito durante qualquer PROVA poderá sofrer a PENALIZAÇÃO / DESCLASSIFICAÇÃO da PROVA respectiva;

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, 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 e/ou PROMOTOR;

É obrigatório o uso de capacete e botas adequadas em BOAS CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO;

As condições destes equipamentos serão avaliadas por um FISCAL, mesmo durante a prova;

Caso o equipamento seja julgado inadequado, o FISCAL, COMISSARIO CBM, DIRETOR DE PROVA, DIRETOR e/ou PROMOTOR deve relatar o fato ao PILOTO e/ou EQUIPE, devendo o equipamento julgado inadequado ser substituído pelo PILOTO, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;

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

Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após as PROVAS 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 PESSOAL do PILOTO e sua MOTOCICLETA são de única e exclusiva responsabilidade do PILOTO PARTICIPANTE e/ou de sua EQUIPE (corresponsável solidaria);

Os dados constantes no cadastro no sistema de cronometragem são de responsabilidade do PILOTO/ EQUIPE, devendo ser solicitada, POR ESCRITO, qualquer correção notada, pois as listas de largada, resultados parciais, usados na divulgação oficial dos resultados da PROVA, pode conter os

dados cadastrados no sistema. No cadastro o campo PATROCINADORES, o máximo de caracteres 50, letras, números, espaços ou caracteres. UMA VEZ DIVULGADOS NÃO HÁ MAIS COMO FAZER UMA CORREÇÃO;

Obedecer rigorosamente à marcação DA CORRIDA, sem qualquer corte de caminho.

O piloto que cortou caminho será PENALIZADO/ DESCLASSIFICADO da corrida.

RECURSOS (PROTESTOS) SÃO ACEITOS APENAS SE O PILOTO TIVER GPS PRÓPRIO;

(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 na corrida, com a necessária comprovação pelo equipamento de GPS da prova e o próprio GPS do piloto;

ATENÇÃO:

Qualquer tipo de recursos, tais como: cortar caminho, perder Pc e etc; só serão aceitos caso o piloto utilize GPS próprio;

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, 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;

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 PROVA;

SOBRE DISPOSIÇÕES FINAIS:

PROTESTOS:

Quando ocorrer qualquer fato contrário ao presente regulamento, passível de punição, ou qualquer outro fato que influencie diretamente o resultado de cada PROVA, o PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE deve formalizar o seu PROTESTO ao DIRETOR, PROMOTOR ou ao DIRETOR DE PROVA;

Para tal, será utilizado qualquer meio documental aceito, ou carta de próprio punho, datada, assinada e com a indicação formal dos artigos deste regulamento que foram desrespeitados;

O prazo para 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;

Depois de transcorridos estes prazos regulamentares e o julgamento pelo JURI DA ETAPA de qualquer possível(is) PROTESTO(s), o resultado deverá ser OFICIALIZADO E PUBLICADO, NÃO PODENDO MAIS SER ALTERADO;

Todos os PROTESTOS devem ser individuais e específicos por item, acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais);

Uma vez devidamente julgados pelo JÚRI de cada ETAPA na forma deste regulamento, no caso de procedência o valor será restituído ao requerente;

No caso de improcedência o valor reverterá a favor do Clube Organizador da PROVA, ou no caso de reclamação técnica (Ex.: VER REGRAS DA CATEGORIA AIRCOOLED) para a equipe da motocicleta reclamada;

Para custear a respectiva abertura de motor e/ou suspensão; O ORGANIZADOR da etapa deverá ter a disposição um mecânico disponível para desmontar e conferir qualquer irregularidade em função das regras de cada categoria quando houver;

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

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 PROVA, devidamente comprovado o fato que beneficie diretamente a todos os PILOTOS e não apenas ao requerente;

ATENÇÃO:

Qualquer tipo de recursos, protestos e etc; só serão aceitos caso o piloto utilize GPS próprio;

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:

(i) Transportar combustível dentro de recipiente que possuem risco de vazamento;

(ii) Pilotar fora do caminho definido, por colocar a risco outros pilotos e integrantes da Equipe Organizadora;

(iii) Pilotar na contra mão, só é permitido em caso de tentativa de transpor novamente um obstáculo e/ ou retornar para o track (linha) correto do piloto em caso de bifurcação de categoria;

Em hipótese alguma é permitido abandonar a corrida e regressar na contra mão da prova, nessa situação deve-se aguardar o devido resgate com supervisão do organizador ou alguém determinado por ele; sob análise de DESCLASSIFICAÇÃO da prova perante análise do JÚRI;

SOBRE AS COMISSÃO DE HARD ENDURO CBM:

Fazem parte da Comissão de Hard Enduro da CBM:

DIRETOR DE HARD ENDURO:

Responsável pela parte desportiva, supervisão e acompanhamento do desenrolar das PROVAS. Se necessário coordena as demais Comissões. TEM UM VOTO, E O VOTO DE DESEMPATE;

PROMOTOR:

Responsável pela coordenação de todo o BRHE e articulador com a ORGANIZAÇÃO LOCAL na realização das PROVAS. TEM UM VOTO;

COMISSÃO TÉCNICA:

Vincenzo Barbagallo e Maurício Malta TEM UM VOTO;

COMISSÃO DOS ORGANIZADORES / FEDERATIVA:

Presidente das respectivas Federações de cada Estado e/ou Organizador de onde houverem as PROVAS TEM UM VOTO;

COMISSÃO DOS PATROCINADORES:

Junior 230 Brasil, Fabio Campos, Maurício Fernandes, Luiz Henrique, Rodolfo Balasso. TEM DIREITO A PARECER;

COMISSÃO DE PILOTOS / EQUIPES:

Luiz Henrique (MXF/ Beta), Ripi Galileu (KTM), Maurício Fernandes (Husqvarna), caso a EQUIPE tenha algum piloto envolvido ou beneficiado na questão, o integrante fica IMPEDIDO de participar ou de se envolver na decisão. TEM DIREITO A PARECER;

CONSULTORIA JURIDICA:

Departamento e ou Consultor Jurídico da CBM, não tem direito a voto, SE NESCESSAARIO deve fazer elaborar um parecer sobre o caso para justificar / fundamentar / auxiliar as demais comissões;

Qualquer um dos membros de qualquer uma destas COMISSÕES 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;

DAS PROVAS E DA REGÊNCIA SUPLETIVA:

Para a realização do BRHE, 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 como requerente e sem interesse direto no deslinde do PROTESTO;

ATENÇÃO:

Qualquer tipo de recursos, protestos e etc; só serão aceitos caso o piloto utilize GPS próprio;

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 Hard Enduro da CBM, 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;

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) 3352-6415; (67) 3306-0969

E-mail: cbm@cbm.esp.br

Horário de atendimento das 09:00 às 18:00 (horário de Brasília)

Diretor de Hard Enduro CBM –

Rodolfo Balasso

e-mail: adm@brhe.com.br

230 BRASIL

PROTEÇÃO OFF-ROAD

VELOX

