

DIRETORIA DE ENDURO

CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURO

CBE 2023

CATEGORIAS:

ELITE – E1 – E2 – E3 – EJ – E4

OPEN – EI – E35 – E40 – E45 – E50 – E55 – EF – EIA – EIA

KIDS – EY – INFANTIL – CADETE – JUVENIL - FEMININA



2

ÍNDICE

1	CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES GERAIS	3
1.1	ATUAÇÃO / SUPERVISÃO	3
1.2	VALIDADE	3
1.3	DENOMINACOES	4
1.4	DIRETOR DE PROVA	4
1.5	DIRETOR	4
1.6	PROMOTOR	4
1.7	JURI DE PROVA	4
1.9	REQUISITOS PARA PARTICIPACAO NO CBE	5
1.10	PUNICOES / ADVERTENCIA / PENALIZACAO / DESCLASSIFICACAO	6
2	CAPÍTULO 2 – CATEGORIAS E NUMERACAO	6
2.1	CATEGORIAS (E1/E2/E3/EJ/E4/EI/E35/E40/E45/E50/E55/EF/EIA/ENA)	6
2.3	GRUPOS DE CATEGORIAS (ELITE e OPEN)	7
2.5	CATEGORIAS “KIDS” (EY/INFANTIL/ CADETE / JUVENIL / FEMININA)	7
2.6	NUMERAÇÃO	8
3	CAPÍTULO 3 – DO ENDURO	9
3.1	OBJETIVOS E REQUISITOS BASICOS	9
3.2	INSCRICOES	9
3.5	REGULAMENTO COMPLEMENTAR (OU SUPLEMENTAR)	10
3.7	CALENDARIO	10
3.10	VISTORIA	11
4	CAPÍTULO 4 – SOBRE A PROVA, NOMES E FUNCIONALIDADES	12
4.1	PARQUE FECHADO	12
4.2	PARQUE DE TRABALHO	13
4.3	REPAROS E MANUTENCOES	13
4.4	AREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA	14
4.5	ORDEM DE LARGADA	15
4.8	PERCURSO E MARCACAO	15
4.10	CONTROLE DE HORARIO	16
4.11	CONTROLE DE PASSAGEM	17
4.12	TESTES ESPECIAIS	17
4.14	RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS	20
5	APURACAO DOS RESULTADOS, CLASSIFICACAO E PONTUACAO	20
5.1	CLASSIFICACAO	20
5.2	CRONOMETRAGEM	20
5.3	PONTUACAO PARA CAMPEONATO DE PILOTOS	21
5.4	CAMPEÃO DA PROVA	21
5.5	PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO	22
5.6	PREMIACAO	22
5.7	PILOTO “VERDE”	22
5.8	TROFEU “MARCINHO MR PRO”	23
6	CAPÍTULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA	23
7	CAPÍTULO 7 – DISPOSICOES FINAIS	24
7.1	PROTESTOS	25
7.2	OUTRAS INFORMACOES	25
7.3	COMISSÃO DE ENDURO CBM	25
7.4	DAS PROVAS E REGENCIA SUPLETIVA	26
7.5	CASOS OMISSOS	26
	ANEXOS	27

1 CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS

- 1.1 A CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo) estabelece o Campeonato Brasileiro de Enduro – CBE, de acordo com os princípios e determinações legais que lhe são aplicáveis. O CBE devidamente registrada na FIM (Federação Internacional de Motociclismo) é um campeonato OPEN, ou seja, aberto a participação de pilotos brasileiros e estrangeiros. Conforme a legislação esportiva vigente, e considerando que a CBM é a única entidade capacitada a aprovar, coordenar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional fica elaborado o presente regulamento.
- 1.2 Este regulamento entra em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela CBM junto aos licenciados e demais interessados.
- (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;
- 1.3 DENOMINAÇÕES: Para o presente regulamento, adotam-se as seguintes denominações:
- 1.3.1 CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo;
- 1.3.2 FEDERAÇÃO – as Federações de Motociclismo Estaduais;
- 1.3.3 CBE – Campeonato Brasileiro de Enduro ou simplesmente Brasileiro de Enduro ou ENDURO;
- 1.3.4 ORGANIZADOR – pessoa física ou jurídica responsável pela organização das etapas que compõe o CBE. Se aplica a todas as pessoas diretamente envolvidas na organização da ETAPA, independentemente do nível da sua função;
- 1.3.5 FISCAL – Qualquer colaborador voluntario ou funcionário da CBM ou das Federações Estaduais que participe diretamente da organização de qualquer uma das etapas que compõe o CBE;
- 1.3.6 PILOTO – motociclista que participa de qualquer uma das etapas do CBE;
- (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 CBE, 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 também ao PROMOTOR;
- (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: será o representante da EQUIPE junto à ORGANIZAÇÃO de cada Prova, CBM, DIRETOR e PROMOTOR, denominado CHEFE DE EQUIPE pessoa cadastrada (art 1.3.7 (ii)) e devidamente autorizada pela CBM. Esta pessoa representa os interesses coletivos de uma EQUIPE (clausula 1.3.7) durante o CBE. Caso o CHEFE DE EQUIPE não possa estar presente na Prova ele deverá enviar ofício a Direção de Prova, específica, nomeado outra pessoa para representá-lo;
- 1.3.8 DIRETOR – Diretor de Enduro da CBM (responsável pela parte desportiva);
- 1.3.9 PROMOTOR – Pessoa de física ou jurídica responsável pela execução e realização das PROVAS, do Campeonato Brasileiro de Enduro (CBE)
- 1.3.10 PROVA – evento que diz respeito a uma das provas, cidade sede de uma disputa no final de semana que compõe o CBE. Cada uma das provas do CBE, sendo que cada Prova / Etapa conta com dois dias e pontuação independentes cada dia da prova para o Ranking do CBE;
- 1.3.11 ETAPA – Cada um dos dias de uma PROVA, com pontuação independente para Ranking do CBE;
- 1.3.12 PERCURSO – definição genérica que compõe o trajeto da prova, entre deslocamento e especiais;
- 1.3.13 ESPECIAIS – trechos do PERCURSO que serão cronometrados deverão 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 1,90 que impeça que líquidos ou fluidos que por ventura caírem ou vazarem da moto entre, em contato com solo.
- (i) Para as categorias integrantes das Cat ELITE (E1, E2, E3, E4), este item é OBRIGATORIO em todas as Provas;

- (ii) Para as demais Cat OPEN (EI, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA e ENA, além das categorias KIDS) é desejável, meramente educativo, ou seja, não há punição. Em Provas específicas que conste esta exigência no REGULAMENTO SUPLEMENTAR, poderá ser OBRIGATORIO;
 - (iii) No caso da OBRIGATORIEDADE, conforme Art 1.3.15 (i) (ii), o NÃO USO do TAPETE, penalização de 1 (um) minuto, para o piloto, na vistoria em cada uma das etapas da Prova;
- 1.4 DIRETOR DE PROVA: Indicado pelo ORGANIZADOR LOCAL, devidamente autorizado pela CBM, e pelo PROMOTOR, seu nome deve constar no REGULAMENTO SUPLEMENTAR. Será a pessoa responsável pela PROVA, que engloba a coordenação da equipe de trabalho local, permissões, autorizações, montagem do percurso, montagem e manutenção das ESPECIAIS e contatos, acionamento e relacionamentos com as autoridades locais;
- 1.5 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 CBE, deve obediência direta e hierárquica ao DIRETOR, A figura do diretor não se confunde com a do DIRETOR DE PROVA (especifico para cada uma delas).
- (i) Na falta ou impossibilidade do comparecimento do DIRETOR, a CBM indicara 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.
- 1.6 PROMOTOR: o PROMOTOR do CBE divide com o DIRETOR (da CBM) e com o ORGANIZADOR (local) pessoa na função de DIRETOR DE PROVA, coordenar todas as atividades relativa à realização da de cada PROVA, e por consequência de todo o CBE.
- (i) Em caso(s) emergenciais DIRETOR DE PROVA (art 1.4) o DIRETOR (art 1.5) e o PROMOTOR (art 1.6) podem 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”.
- 1.7 JÚRI: colegiado responsável pelas decisões relativas a ETAPA ou PROVA especifica no âmbito esportivo do CBE. O JÚRI é a único 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 etapa que está sendo realizada. Para tal, o JURI será sempre composto por no mínimo por 3 (três) e no máximo 5 (cinco) membros, sendo que obrigatoriamente:
- (i) Um membro será o DIRETOR, art 1.5 (ou seu representante designado), devendo ser esta pessoa o PRESIDENTE DO JURI;
 - (ii) O segundo membro será indicado e definido ORGANIZADOR LOCAL, ou FEDERAÇÃO ESTADUAL LOCAL, **não podendo ser a pessoa** do DIRETOR DE PROVA, art 1.4;
 - (iii) O terceiro membro será o PROMOTOR, art 1.6 (ou seu representante designado, no caso de impossibilidade);
 - (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 etapa) ou ORGANIZADOR (de outra etapa do CBE) 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.
- 1.8 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 etapa, 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 ETAPA / 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 ETAPA, que o assumirá 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.

- 1.9 REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO CBE: Para participar do CBE, o PILOTO deve:
- 1.9.1 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;
- (i) Com exceção das categorias KIDS (YOUTH, INFANTIL, CADETE, JUVENIL e FEMININA), art 2.2, que tem autorizações específicas;
- 1.9.2 Ser licenciado para o ano corrente por alguma FEDERAÇÃO ESTADUAL filiada a CBM ou a entidade ligada a FIM para o ano corrente. No caso de não haver ou não for possível a presença do representante da Federação Local o Clube ORGANIZADOR LOCAL, ou PROMOTOR LOCAL, assume total responsabilidade jurídica e financeira sobre esta fiscalização;
- 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 MEDICO e um PLANO DE ASSISTENCIA MEDICA, que lhe garanta atendimento adequado em todo território nacional, inerente à atividade deste, isentando os envolvidos na ORGAZNIAÇÃO DA PROVA (PROMOTOR, DIRETOR, ORGANIZADOR LOCAL, FEDERAÇÕES LOCIAS e CBM), atendimento e medico e possível tratamento posterior;
- 1.9.5 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 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 CBE, nas Cat ELITE (E1, E2, E3, EJ e E4) 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, art. 1.9.5, e como CONVIDADO, não pontuara no CBE, sendo assim sua classificação nas Etapas/Prova que participar será desconsiderada para o lançamento dos pontos no ranking da referida Etapas/Prova;
- (ii) Para as demais categorias OPEN (EI, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA ou EY) 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) A EQUIPE para ter um integrante PILOTO ESTRANGEIRO, APTO A PONTUAR NO CBE, deve ter no mínimo outros 2 PILOTOS BRASILEIROS para cada PILOTO ESTRANGEIRO; este item pode ser meramente constatação do fato, pelo DIRETOR, ou mesmo algum COMISSARIO credenciado pela CBM.
- (iv) No caso do PILOTO ESTRANGEIRO, não fizer parte de nenhuma EQUIPE, ele poderá participar “solo” (ou seja, sem EQUIPE) apresentando os documentos exigidos no art.19.5, NESTE CASO ELENÃO RECEBERA A PONTUAÇÃO N RANKING DAS ETAPAS/PROVAS QUE POR VENTURA PARTICIPAR, conforme art 1.9.6;
- (v) Todos os documentos e requisitos aqui citados devem ser apresentados e cumpridos quando da realização da ETAPA do CBE. Caso, devidamente justificado, e justificativa aceita pelo DIRETOR, o

PILOTO e EQUIPE, deverão estabelecer uma data para a apresentação dos referidos documentos e requisitos, as justificativas e fixação de prazo deve obrigatoriamente constar na ATA 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 CBE. Os pontos dos demais pilotos permanecem inalterados, assim não alterando a pontuação até o momento do CBE, pois esta exclusão alteraria toda a pontuação do campeonato. Portanto não será feita uma reclassificação.

- 1.9.6 É permitida a participação de estrangeiro como CONVIDADO em até três Provas por ano, de toda sorte que nesse caso não lhe serão computados pontos no campeonato, apenas a classificação na ETAPA / PROVA respectiva.
- 1.10 PUNIÇÕES: a Direção de Prova ou o JÚRI em questão irá atribuir punições na seguinte escala:
- (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 as ATAS e COMUNICADOS do CBE nos últimos 2 anos. Por exemplo, nas ETAPAS realizadas no ano corrente e todas as ATAS dos 2 (dois) anos anteriores serão consideradas, sendo desconsideradas as PUNIÇÕES aplicadas anteriores a estes anos;
 - (iv) Se o PILOTO for primário o JÚRI poderá, conforme art. 1.10 (vi), suspender a punição e aplicar a ADVERTÊNCIA expressa 1.10.1 devendo constar na ATA e/ou comunicado do fato;
 - (v) Caso o PILOTO já tiver algum tipo de PUNIÇÃO anterior, esta “nova” PUNIÇÃO deverá obrigatoriamente evoluir gradativamente; itens 1.10.2 até 1.10.6;
 - (vi) O JURI tem total autonomia para definir a PUNIÇÃO, considerando a gravidade do fato gerador, inclusive aplicar PUNIÇÃO mais severa a algum PILOTO mesmo que seja PRIMARIO, item 1.10. (iv);
- 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.
- 1.10.2 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 ETAPA 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 ETAPA;
- 1.10.3 DESCLASSIFICAÇÃO: algumas determinações deste regulamento, expressamente indicadas levam à DESCLASSIFICAÇÃO do PILOTO, sem direito a qualquer tipo de reembolso no que toca o valor pago de inscrição ou qualquer outro valor referente à realização da ETAPA;
- 1.10.4 MULTA: de até R\$ 2.500,00 (Dois Mil e Quinhentos Reais);
- 1.10.5 SUSPENSÃO: suspensão nacional de uma PROVA, sem direito a descarte, com item 5.5.1;
- 1.10.6 SOLICITAÇÃO: Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.
- 1.10.7 A aplicação de qualquer uma das punições aqui estabelecidas deverá ser obrigatoriamente realizada pelo JÚRI de cada etapa, constar na ATA e / ou COMUNICADO.
- 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 PROMOTOR e pelo ORGANIZADOR LOCAL, onde serão recebidas as equipes e serão oferecidos serviços e estrutura PREVEAMENTE ACORDADAS com as Equipes, Pilotos e Patrocinadores, SO TERÃO ACESSO A ESTA AREA AS EQUIPES, PILOTOS E PATROCINADORES DEVIDAMENTE CREDENCIADAS E AUTORIZADOS ANTECIPADAMENTE;
- 1.11.2 PADDOCK FREE: área destinada a todas as Equipes e Pilotos em geral, também junto a área da “base”, disponível para todas as equipes SEM A COBRANÇA DE NENHU CUSTO, devendo somente respeitarem as normas e restrições exigidas por cada ORGANIZADOR LOCAL e/ou PROMOTOR;

- 1.11.3 As Equipes e/ou Pilotos que desrespeitarem os acordos, regras e determinações do ORGANADOR LOCAL e também do PROMOTOR ficam sujeitas as punições cabíveis, inclusive a penalização de 5 (cinco) minutos em seu tempo ao seus PILOTOS por infringir as regras de utilização do PADDOCK.

2 CAPÍTULO 2 – CATEGORIAS E NUMERAÇÃO

2.1 CATEGORIAS: O CBE é composto pelas seguintes categorias:

2.1.1 **E1** – até 250cc 2 tempos e 4 tempos;

2.1.2 **E2** – de 255cc a 450cc 4 tempos;

2.1.3 **E3** – mais de 255cc 2 tempos e mais de 455cc 4 tempos;

2.1.4 **EJ** – PILOTOS até 23 (vinte e três) anos. Os corredores inscritos no CBE Junior devem ter menos de 23 anos (no dia 1 de janeiro do ano corrente);

2.1.5 **E4** – motocicletas originalmente até 36cv (trinta e seis cavalos), conforme cláusula 6.2.1;

2.1.6 **EI** – INTERMEDIARIA, para pilotos que não estão aptos, a participar na ELITE, moto livre escolha;

- (i) É vetada a participação na Categoria INTERMEDIARIA (EI) aos PILOTOS que nos últimos 2 (dois) anos anteriores ao ano corrente, estiveram no ranking dos TOP 20 no Ranking Geral, ou Enduro GP, ou ELITE, do Brasileiro de Enduro, exceção para os pilotos das categorias EIA e ENA. Para a categoria EI, também é vetada a participação dos Campeões e Vice-Campeões na GERAL, dos Campeonatos Estaduais da Modalidade Enduro dos Estados da Federação onde já foram realizadas Provas do CBE nos últimos 3 anos.

- (ii) Ao Campeão na INTERMEDIARIA (EI) vedada à participação na categoria INTERMEDIARIA (EI) nos 2 (dois) anos subsequentes ao seu título;

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

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

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

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

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

2.1.12 **EF** – PILOTOS do sexo feminino, moto livre escolha;

2.1.13 **EIA “IMPORTADA AMADORA”** – PILOTOS que nos últimos 3 (três) anos anteriores ao ano corrente, não estiveram no ranking dos TOP 20 no Ranking Geral, ou Enduro GP, do Brasileiro de Enduro, bem como também não estiveram no ranking dos TOP 2 na GERAL do estadual, nas modalidades Cross Country, MotoCross, Rally ou Enduro. Também é vetada à participação na categoria EIA os pilotos campeões e vices, nos 3 (três) anos anteriores ao ano corrente, na categoria EIA e ENA do Brasileiro. A moto a ser usada é de livre opção;

2.1.14 **ENA “NACIONAL AMADORA”** – motocicletas originalmente até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos), conforme cláusula 6.2.1. Destinada a amadores / iniciantes no CBE.

- (i) É vetada a participação na categoria ENA aos PILOTOS que nos últimos 3 (três) anos anteriores ao ano corrente, não estiveram no ranking dos TOP 20 no Ranking Geral, ou Enduro GP, do Brasileiro de Enduro, bem como também não estiveram no ranking dos TOP 2 na GERAL do estadual, nas modalidades Cross Country, MotoCross, Rally ou Enduro. Também é vetada à participação na categoria ENA os pilotos campeões e vices, nos 3 (três) anos anteriores ao ano corrente, na categoria EIA, ENA ou E230 do Brasileiro. Nestes casos o piloto devera se inscrever na E4, ou em outra categoria por idade, que independe da moto;

2.2 **Categorias “KIDS”** – Motos de cilindrada e marca de motocicletas de livre escolha. O Regulamento particular para cada PROVA será separado, definido de acordo com a possibilidade e necessidade e da logística de cada cidade sede, **será elaborado para incentivar as crianças para formação de futuros atletas na modalidade**. A saber:

- (i) As categorias KIDS serão realizadas em provas que a logística da prova e condições segurança e devidas autorizações sejam atendidas. Conforme item 3.6 quais as ETAPAS serão validas para as categorias KIDS;

- (ii) A idade máxima será considerada a que os pilotos completam no ano corrente, ou seja, se tiver a idade máxima, no dia 01/01 do ano corrente, está apto a disputar a categoria.
- 2.2.2 **EY “YOUTH”** – para pilotos até 18 (dezoito) anos. Moto livre escolha;
 - (i) A circulação por vias públicas da Categoria EY YOUTH está vinculada a autorização LOCAL, devendo ser expressamente autorizada. As condições para isto deverão ser estabelecidas devem constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR DA PROVA;
- 2.2.3 **INFANTIL** – até 8 (oito) anos,
- 2.2.4 **CADETE** – até 12 (doze) anos,
- 2.2.5 **JUVENIL** – até 15 (quinze) anos,
- 2.2.6 **FEMININA** – pilotos do sexo feminino, até 18 (dezoito) anos.
- 2.3 **DIVISÃO DOS GRUPOS DE CATEGORIAS**, as categorias que disputam o CBE serão divididas em 2 grupos, a saber:
 - 2.3.1 **ELITE**: Composta pelas categorias E1, E2, E3, EJ e E4, conforme art 2.2. Será feito o Ranking ELITE onde se desconsidera as categorias, e a classificação será pelo tempo total final de cada piloto inscrito nestas categorias, sem distinção;
 - 2.3.2 **OPEN**: Composta pelas categorias EI, E35, E40, E45, E50 E 55 EF, EIA e ENA conforme art 2.2. Será feito o Ranking OPEN onde se desconsidera as categorias, e a classificação será pelo tempo total final de cada piloto inscrito nestas categorias, sem distinção;
 - (i) Nas provas em que houverem condições de ser realizada categoria YOUTH será incluída no Grupo de categorias OPEN;
 - 2.3.3 As categorias KIDS a classificação e exclusivamente por categoria;
 - 2.3.4 Para se estabelecer a ORDEM DE LARGADA, do primeiro dia das ETAPAS de cada PROVA serão usados estes Ranking’s da ELITE e da OPEN;
- 2.4 O PILOTO vencedor no Ranking “ELITE” tem o direito de usar o número “1”, por sua opção, no ano subsequente ao título.
- 2.5 É permitida a criação de categoria(s) local(ais), conforme critério do ORGANIZADOR, e obrigatoriamente estas categorias serão disputadas no primeiro dia de prova. Se a opção for pela criação de uma ou mais categorias locais, fica expressamente convencionado que tal(is) categoria(s) participa(m) apenas da classificação EXTRA PROVA, não conta pontos para o CBE.
- 2.6 **NUMERAÇÃO**: Cada PILOTO tem preferência no número usado durante o CBE no ano anterior, os demais podem escolher os números ainda não utilizados que irão utilizar na temporada vigente. Os demais PILOTOS interessados em participar do CBE devem fazer a solicitação de reserva de número ao DIRETOR / PROMOTOR de Enduro da CBM, que deverá autorizar o piloto o uso do número.
 - (i) O PILOTO perde o direito de usar o número reservado caso não participe de provas do CBE no ano anterior, o número só será liberado pelo DIRETOR / PROMOTOR, e só após esta liberação poderá ser castrado para outro PILOTO.
- 2.7 A numeração sugerida do CBE 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, Números Brancos;
 - (v) E4 – Fundo Azul, Números Brancos;
 - (vi) EI – Fundo branco, Números Vermelhos;
 - (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) EY YOUTH – até 18 anos, Fundo Amarelo Números Vermelhos;
 - (xii) KIDS INFANTIL – até 8 anos, Fundo Azul, Números Vermelhos;
 - (xiii) KIDS CADETE – até 12 anos, Fundo Verde, Números Vermelhos;
 - (xiv) KIDS JUVENIL – até 15 anos Fundo Preto, Números Vermelhos;
 - (xv) KIDS FEMININA – até 18 anos, Fundo Rosa, Números Amarelos.

- 2.8 A numeração, sugerida, e fundo corretos fazem parte das obrigações do PILOTO e serão devidamente conferidas quando da realização da VISTORIA na motocicleta. O ORGANIZADOR ou PROMOTOR pode disponibilizar aos PILOTOS a venda de números e fundos, conforme o seu discernimento.
- 2.9 O PROMOTOR CBE usará espaços nos “plates” frontal e laterais das motos. O uso das logomarcas será OBRIGATORIO. O layout deve ser de acordo com o MANUAL DE APLIAÇÃO DOS ADESIVOS (anexo III);
- (i) O PROMOTOR do CBE deve disponibilizar adesivos avulsos para venda, de maneira a possibilitar aos pilotos adequação ao padrão exigido no referido MANUAL DE APLICAÇÃO. Caso em uma possível eventualidade não houver estes números disponíveis o item 2.9 (iii) não se aplica;
 - (ii) A vistoria deste item será feita na VISTORIA (art 3,1) ou no PARQUE FECHADO;
 - (iii) A não adequação ao padrão exigido nos “plates” da moto CONFOME o manual de aplicação (anexo III) gera uma penalização de 1 (um) minuto para o PILOTO, no CH de LARGADA da ETAPA;
- 2.10 A numeração da(s) categoria(s) local(ais) será definida pelo ORGANIZADOR, desde que não conflitante com nenhuma das demais categorias. Ele pode escolher novo padrão de numeração (de 802 em diante), com fundos na cor por ele indicada no regulamento suplementar. A sugestão é que o padrão das categorias locais seja: Fundo Preto com Números Amarelo, respeitados os números dos pilotos que participam do CBE. Se a opção for diferente, ela tem que estar indicada no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
- 2.11 O número 1, por opção do PILOTO, poderá ser usado pelo Campeão na ELITE do CBE no ano posterior ao seu título.
- 2.12 Após a primeira Prova do ano correte, o “líder” do Ranking ELITE, na primeira Prova do ano correte o Campeão do ano anterior, poderá usar o seu número cadastrado, com o fundo DOURADO e NUMERO PRETO, por sua opção.

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 CBE serão compostas, obrigatoriamente, no mínimo por 2 dias e no máximo por 3 dias, sendo permitida a inversão do sentido da prova de um dia para o outro. O circuito elaborado pelos ORGANIZADORES deverá ser praticável e transponível em qualquer tipo de condição meteorológica, considerado o uso de motocicletas off-road. A distância total de cada dia, incluindo as especiais e o deslocamento não poderá ser inferior a 90KM (noventa quilômetros).
- (i) Por motivos de climáticos, de segurança ou de “força maior” a o PERCURSO poderá ser interrompida ou alterada de maneira que não cumpra o mínimo de KM’s, devidamente aprovada pelo DIRETOR / PROMOTOR e JURI da PROVA, 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 exceder este limite deverá ser previamente justificado e aprovado pelo JURI DE PROVA.
- 3.2 INSCRIÇÕES: As inscrições para as PROVAS do CBE devem ser feitas no site oficial do CBE (www.brasileirodeenduro.esp.br), ou em local devidamente autorizado pela Diretoria de Enduro, conforme solicitação do ORGANIZADOR. Para realizar a sua inscrição o PILOTO deverá obrigatoriamente estar licenciado no ano corrente na sua respectiva FEDERAÇÃO Estadual e CBM ou a Federação de seu país de origem, no caso de piloto estrangeiro. Fica definido que o prazo mínimo para a inscrição antecipada é de até 10 (dez) dias antes da data de realização do evento. O prazo para pagamento da INSCRIÇÃO ANTECIPADA, COM DESCONTO (itens 3.2 (i) a (vii)) será definido pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA, sendo no máximo até na quarta-feira que antecede a PROVA. Os valores de inscrição são:
- (i) Inscrição antecipada – R\$ 520,00 (quinhentos de vinte reais), a data limite deverá ser estabelecida no REGULAMENTO COMPLEMENTAR;
 - (ii) Após a data limite ou dia do evento, sujeito a disponibilidade – R\$ 620,00 (seiscentos e vinte reais).

- (iii) Para os pilotos das AMADORAS (EIA E ENA) e da YOUTH (EY) será dado um desconto de R\$ 100,00 (cem reais) conforme item 3.2 (i) e (ii), na inscrição do evento.
 - (iv) O valor da inscrição para as categorias “KIDS” será de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) pagas antecipadamente, e de R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais) após a data limite ou dia do evento, sujeito a disponibilidade;
 - (v) No ano de 2023, a título de incentivo para as categorias EF e KIDS FEMININA, serão isentas de cobrança do valor de inscrição;
 - (vi) Fica expressamente proibido aos ORGANIZADORES cobrar dos PILOTOS mais de uma inscrição pelo mesmo evento (CBE, Campeonatos Estaduais e Regionais). O piloto regularmente inscrito para uma ETAPA do CBE automaticamente irá marcar pontos no respectivo Campeonato Estadual e/ou Regional, regularmente licenciado na FEDERAÇÃO ESADUAL onde será realizada a PROVA. Salvo no caso da prova os dias de competição serem diferentes do Brasileiro, neste caso, o ORGANIZADOR LOCAL, ou FEDERAÇÃO LOCAL deverá oferecer troféus e classificação separados E exclusivos somente para os pilotos licenciados na FEDERAÇÃO LOCAL;
 - (vii) 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, conforme modelo em anexo. DOC.X. Em todas as PROVAS será exigida a assinatura de todos os pilotos participantes. O não cumprimento deste item, gera uma penalização de 1 (um) minuto no tempo total do PILOTO, acrescido na CH de largada.
- 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 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 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 de ETAPA do CBE, é necessário, no mínimo, a presença de ambulância para remoção e o transporte de pilotos eventualmente acidentados. Não obstante o requisito mínimo fica sugerido a presença de uma ambulância por teste especial, mais uma ambulância permanentemente localizada na largada da PROVA.
- 3.5 REGULAMENTO COMPLEMENTAR (TAMBEM PODE SER CHAMADO DE REGULAMENTO SUPLEMENTAR): Toda ETAPA / 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 ETAPA / PROVA, e todos os demais aspectos que lhe dizem respeito, conforme modelo em anexo – DOC. Y, denominado REGULAMENTO COMPLEMENTAR PADRÃO. No referido documento ainda deverá constar os nomes das AUTORIDADES DESPORTIVAS, do DIRETOR DE PROVA, PILOTOS que disputam o campeonato e são membros da organização que receberão os pontos de ORGANIZADORES, membros do JURI, número de voltas e quilometragem de cada dia, horário de largada do primeiro competidor, locais de largada e chegada, fonte da hora oficial distancias, testes especiais e as suas características e outras informações julgadas de relevância que forem necessárias para o bom andamento do evento.

- 3.6 ORGANZIADORES DA ETAPA: Em cada ETAPA, até 4 (quatro) pilotos poderão ser indicados como ORGANIZADORES, desde que envolvidos diretamente na organização da PROVA, devidamente licenciados por sua respectiva FEDERAÇÃO Estadual, presentes fisicamente no dia do evento e, ainda, expressamente citados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Os nomes destes PILOTOS/ORGANIZADORES de qualquer uma das etapas deverá ser comunicada e aprovada pelo DIRETOR / PROMOTOR, no mínimo 15 (quinze) dias antes do início do CBE. Uma vez satisfeitos tais requisitos, os PILOTOS definidos como ORGANIZADORES irão repetir o melhor resultado que obtiverem em outra ETAPA (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.
- 3.7 Conforme calendário a temporada do CBE será composto por 7 (sete) PROVAS, a saber:
- 10, 11 e 12 de março – Mairiporã SP SC – (valido KIDS + EY);
 - 21, 22 e 23 de abril – Patrocínio MG – (valido EY);
 - 26, 27 e 28 de maio – Venda Nova do Imigrante ES – (valido KIDS + EY);
 - 16, 17 e 18 de junho – Novo Horizonte SC;
 - 21, 22 e 23 de julho – Aracruz ES (valido KIDS + EY);
 - 25, 26 e 27 de agosto – Belo Vale MG;
 - 13, 14 e 15 de outubro – Tapejara RS– (valido KIDS+ EY);
- 3.8 Devido à excepcionalidade do momento, relativo à pandemia do COVID-19, os locais serão oportunamente confirmados de acordo com as liberações dos órgãos públicos competentes. 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 etapa poderá ser CANCELADA. Estes comunicados serão feitos via site ou mesmo por mídias sociais oficiais do CBE.
- (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.
- 3.9 Em caso de força maior o CBE poderá ser encerrado com número inferior de etapas ao estabelecido pelo calendário, item 3.7. No caso de um cancelamento por parte do ORGANIZADOR LOCAL, pela excepcionalidade do momento relativa à COVID-19, ou mesmo outro motivo de forma maior, e não for possível a substituição por outra prova com capacidade técnica adequada, no prazo conforme item 3.8. O CBE 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 CBE.
- 3.10 VISTORIA / AVERIGUAÇÕES / OBRIGATORIEDADES: Parte integrante e indispensável de cada ETAPA 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 previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO. Este fato pode ter comprovação pela própria VISTORIA, ou mesmo testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;
 - (ii) ESTE ITEM SE APLICA SOMENTE AS CATEGORIAS INSERIDAS NA ELITE (E1, E2, E3, E4 e E5), ficam obrigadas a usar o pneu traseiro conforme especificação do ANEXO 1. Caso o piloto não use o pneu conforme especificado no ANEXO 1 recebera uma penalização de 1 (um) minuto em seu tempo total do dia, esta infração caso ocorra após a vistoria por quaisquer motivos de troca ou substituição durante a corrida ou mesmo comprovação testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida também recebe a mesma penalização;

- (iii) ESTE ITEM SE APLICA SOMENTE AS CATEGORIAS INSERIDAS NA ELITE (E1, E2, E3, EJ e E4), nas vistorias PODERA SER FEITO, o teste de ruído nas motocicletas, no padrão da FIM, se houver condições técnicas adequadas. A cargo do responsável pelas VISTORIAS. Este teste é meramente educativo / informativo, não gerando consequências nem punição para a pontuação das corridas, futuramente, será implementada exigências e/ou consequentes punições. A motocicleta será colocada no tripé ou cavalete, o decibelímetro a 2 metros de distância da ponta do escapamento a um ângulo de 45° do eixo das rodas dianteira e traseira da moto, a uma altura de 0,8 mts a 1,2 mts de altura.
 - a. O vistoriador devera “limpar” o motor da motocicleta, e acelerar 100% durante 2 segundos, quando será estabelecido o nível máximo de ruídos.
 - b. O nível máximo recomendável será:
 - i. 118 db para o ano de 2023;
 - ii. 115 db para o ano de 2024;
 - iii. 112 db para 2025, se equiparando ao nível exigido pela FIM;
 - c. A tolerância e de 2 db do valor da medição, conforme o critério do TECNICO VISTORIADOR, devidamente fundamentado e justificado tecnicamente, devendo comunicar a DIREÇÃO DE PROVA, e constar na ATA DE PROVA, aumentar esta tolerância;
- (iv) Será exigida a carenagem plástica do farol dianteiro, para a devida caracterização da modalidade de ENDURO. A falta deste item gera uma penalização de 1 (um) minuto no tempo total do piloto no dia de prova, no CH de Largada.
- (v) Verificação dos manetes de freio e embreagem, devidamente arredondados;
- (vi) ESTE ITEM SE APLICA SOMENTE AS CATEGORIAS INSERIDAS NA ELITE (E1, E2, E3, EJ e E4), salvo disposição contraria constante no REGULAMENTO COMPLEMTNAR DA PROVA, a motocicleta deverá ter descanso ou estar acompanhada de cavalete ou similar e também do TAPETE ADEQUADO, para a motocicleta ser guardada no PF.
- (vii) Numeração e fundo conforme determinações da cláusula 2.5 e 2.6.
- (viii) Caso o piloto necessite em trocar de motocicleta ou motor entre um dia e outro de uma ETAPA, 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 CBE, relativos a ETAPA que ele disputou com a moto 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 a que o piloto estava inscrito na prova deve ser expressamente autorizada pela direção de prova, mediante ao pagamento de uma NOVA inscrição. O piloto perde os pontos, no(s) dias(s) que utilizou a moto que está sendo retirada da competição.
- (ix) Terminado o primeiro, ou segundo se for o caso, dia da PROVA, quando da colocação das motocicletas no PARQUE FECHADO após o término do período de manutenção, os requisitos aqui referidos serão novamente conferidos. Caso a Direção de Prova determine o PILOTO terá de fazer a troca / substituição / reparo, de algum(ns) componente(s). Esta manutenção obrigatória deverá ser feita logo após a largada do próximo dia, será permitido a ajuda de mecânicos. No caso de PROVA de 3 (três dias), o mesmo procedimento será realizado no final do segundo dia.

O descumprimento de qualquer um dos requisitos aqui expostos é motivo de PUNIÇÃO, conforme item 1.10, ao PILOTO, conforme decisão do JURI. 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.

- 4.1 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) Se for opção do ORGANIZADOR LOCAL, em acordo com o DIRETOR / PROMOTOR. Se houver a realização de SUPER TEST ou SUPER PRIME, conforme cláusula "X", EXPLICITA no Regulamento Complementar, já na sexta-feira pela noite com pernoite até o sábado de manhã;
 - (ii) Sábado pela manhã, conforme horário definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, para as ETAPAS com largada normal, no sábado;
 - (iii) Após a realização do primeiro dia de prova, com pernoite de sábado para domingo;
 - (iv) No caso de ETAPA com três dias, é repetido o processo do item ACIMA;
 - (v) Ao final do último dia de prova, até a direção de prova autoriza que as motocicletas sejam retiradas do PF;
- 4.1.1 O ORGANIZADOR LOCAL é responsável pela segurança das motocicletas, e o PARQUE FECHADO deverá ter segurança, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.
- 4.1.2 Toda moto deverá ser colocada no PF sobre um TAPETE ECOLOGICO, OBRIGATORIO para as categorias integrantes das Categorias E1, E2, E3, EJ e E4, podendo a OBRIGATORIEDADE ser EXTENDIDA as demais categorias de acordo com o REGULAMENTO COMPLEMENTAR, o não cumprimento deste item gera uma penalização de 1 (um) minuto no CH de LARGADA;
- 4.1.3 As motos deverão ter um cadeado e serem trancadas, sob responsabilidade do PILOTO / EQUIPE, no período que ficaram guardadas no PF;
- 4.1.4 As motocicletas deverão entrar e sair do PARQUE FECHADO desligadas, empurradas pelos PILOTOS ou Mecânico credenciado pela EQUIPE;
- 4.1.5 Cada PILOTO só pode encostar na respectiva motocicleta. É expressamente proibido ao PILOTO encostar-se à motocicleta de outro piloto;
- 4.1.6 Dentro do PARQUE FECHADO é PROIBIDO qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento;
- 4.1.7 É permitida apenas a limpeza da motocicleta pelo próprio piloto, com papel toalha ou similar;
- 4.1.8 É expressamente proibido fumar no PARQUE FECHADO;
- 4.1.9 As motocicletas não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção no PARQUE FECHADO;
- 4.1.10 A PUNIÇÃO por ITEM INFRINGIDO, o não cumprimento de qualquer uma das determinações do item do art 4.1 deve ser atribuída penalização de 1 (um) minuto por item infringido, na VISTORIA
- 4.1.11 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 cláusula 1.10. deste regulamento.
- 4.2 PARQUE DE TRABALHO (PT): podem ser de 2 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.
- 4.2.1 Em todos os CH's, entre a bandeira branca e a bandeira amarela deverá existir um Parque de Trabalho (PT, item 4.2). Caso estas bandeiras não sejam colocadas o início do PT será a 100 metros antes do ponto de anotação, até o referido 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 CH, item 4.2(i) e 4.2(ii)), tendo a supervisão de comissários da organização. De acordo com o local poderão ser permitidos ou não de veículos de apoio e/ou mecânicos nos PTs. O não cumprimento destes itens acarretará punição confirmar art. 1.10,

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

- (i) As manutenções das motos COM AUXILIO DE MECANICOS só poderão ser feitas no PT (Parque de Trabalho) COM APOIO, item 4.2 (i). Nas demais áreas da PROVA, NÃO É PERMITIDO APOIO DE MECANICOS, o PILOTO PODE receber instruções peças e ferramentas, em qualquer lugar dos DESLOCAMENTOS ou LIGAÇÕES.
- (ii) Dentro das ESPECIAS, após sua largada até que cruze a linha de chegada da referida ESPECIAL, o PILOTO NÃO PODE RECEBER “APOIO EXTERNO”. O não cumprimento destes itens acarretará na PENALIZAÇÃO ao PILOTO, inicialmente penalização de 1 (um) minuto de acréscimo, no caso de reincidência a penalização será conforme cláusula 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 deverá ser colocada sobre o TAPETE ECOLOGICO, item ORIGATORIO somente para as categorias integrantes das Cat ELITE (E1, E2, E3, EJ e E4);
- (iv) Os reabastecimentos 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 4.2, 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 ECOLOGICO;
- (v) Após o “Procedimento de Largada” do dia, a moto não pode ser abastecida, ou receber manutenção, a não ser pelo PROPRIO 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 MECANICO, ficando o piloto sujeito a PUNIÇÃO, mínima de 1 (um) minuto, depois conforme item 1.10.2;
- (vi) Somente nos CHs COM APOIO, entre a bandeira branca e a amarela, ou área do PT, respeitando o descrito no ART 4.2, 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 câmeras de ar ou mooses; usando o TAPETE ECOLOGICO, ficando o piloto sujeito a PUNIÇÃO, mínima de 1 (um) minuto, depois conforme item 1.10.2;
- (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 PRE-FINISH ele pode receber ajuda e auxílio mecânico.
- (viii) O não cumprimento de qualquer destes itens, ART 4,3 (i) ate (vi), acarretará em PUNIÇÃO mínima de 1 (um) minuto, depois conforme item 1.10.2.

4.4 ÁREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA:

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

- (i) Na AREA DE LARGADA deverá ter em local visível para os pilotos um relógio sincronizado com o horário da prova.
- (ii) O piloto terá 1(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 Metros com a moto desligada, dentro do seu minuto previsto no cartão de horário, o PILOTO será PENALIZADO EM 10 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 COMISSARIO COMUNICAR AO PILOTO DA INFRAÇÃO COMETIDA. O PILOTOS INFRATOR SERA PENALIZADO EM 1 (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 Metros os pilotos poderão receber auxílio para ligar a moto, sendo aplicada a penalização de 10 ou 20 segundos conforme arts 4.4.1.(ii) e 4.4.1.(iii).

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

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

4.5 ORDEM DE LARGADA:

4.5.1 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, EJ e E4 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 ESPECIFICO da sua categoria por ordem de SORTEIO, seguindo por blocos a ordem das categorias E1, E2, E3, EJ e E4. Deve se deixar um intervalo de no mínimo 2 (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, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA e ENA 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 ESPECIFICO da sua categoria por ordem de SORTEIO, seguindo por blocos a ordem das categorias EI, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA e ENA.

- (i) Para a primeira etapa do ano corrente será considerada a classificação da ELITE do CBE no ano anterior. Os demais pilotos, não incluídos nos 30 (trinta) da ELITE do CBE do ano anterior, nas

categorias E1, E2, E3, EJ e E4 largarão, nesta ordem de categorias, POR ORDEM DE SORTEIO. Em seguida aos 30 melhores classificados, no Ranking da OPEN (EI, E35, E40, E45, E50, EF, EIA e ENA), os demais pilotos não incluídos nos 30 (trinta) melhores no Ranking da OPEN, nas categorias EI, E35, E40, E45, E50, EF, EIA e ENA largarão, nesta ordem de categorias. Os demais pilotos 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 PROMOTOR e DIRETOR de Enduro da 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 CBE, pois para disputar o Estadual, os PILOTOS devem também estar licenciado pela Federação Estadual, atendendo o requisito para disputar o CBE.

4.5.2 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 e E4) independentemente da categoria específica, na sequência, os pilotos inseridos nas categorias OPEN (EI, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA e ENA) independentemente da categoria específica, de acordo com a classificação da ELITE ou da OPEN do dia anterior.

4.6 Se houver a realização de SUPER TEST, conforme cláusula “X” do Regulamento Complementar, a largada do SUPER TEST na sexta-feira será feita de maneira inversa à classificação do CBE, os mais lentos primeiros e os mais rápidos ao final. A largada no sábado será realizada de acordo com o ITEM 4.5;

4.7 INTERVALO DE LARGADA: largada será de 2 pilotos por minuto, ou no máximo 3 pilotos por minuto, este intervalo pode ser de 2 em 2 minutos, se devidamente justificado e aprovado pelo PROMOTOR e DIRETOR de Enduro CBM.

4.8 PERCURSO E MARCAÇÃO: O percurso das etapas será devidamente indicado utilizando o padrão da sinalização em anexo, “DOC Y”, notadamente: (i) caminho correto; (ii) caminho errado; (iii) direita; (iv) esquerda; (v) perigo. Essa é a sinalização que deve ser utilizada 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. A marcação deverá ser afixada a princípio do lado direito do PILOTO, respeitando assim as regras de trânsito.

4.9 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 cláusula 1.10. Será dada uma PENALIZAÇÃO para cada ZONA DE RADAR que não for respeitado.

4.10 CONTROLE HORÁRIO: os Controles Horários (CH’S) visam controlar a manutenção dos horários estipulados pela ORGNIZAÇÃO constantes no Cartão de Horário de cada PILOTO, e poderão ser anotados os tempos de cada PILOTO, desconsiderando os segundos, de maneira a garantir o correto andamento da ETAPA, com os PILOTOS completando o percurso no tempo indicado. Estes controles devem ser colocados:

- (i) Na saída do dia na Área de Largada, no começo de cada dia;
- (ii) No CH de PRE-FINISH, antes de entrar no ultimo PARQUE DE TRABAHO do dia, antes de guardar a moto no PT, para o próximo dia. O tempo do PRE-FINISH até o CH da ENTRADA do PF, será de 20 (vinte) minutos. Somente poderá ser diferente disto se justificado e aprovado pelo DIRETOR.
- (iii) Na entrada do Parque Fechado no fim de cada dia;
- (iv) Em pontos estratégicos do percurso da ETAPA;
- (v) Após a realização da vistoria ou mesmo para a simples colocação das motos no PARQUE FECHADO.

4.10.1 Os Controles Horários serão indicados por uma bandeira branca (Início do Parque de Trabalho) e uma bandeira amarela (Final do Parque de Trabalho) onde estará efetivamente o oficial de CH. Um relógio oficial deve ser colocado ao lado da bandeira amarela ou placa indicativa do CH, para que os pilotos

possam visualizar a hora e o ponto de anotação por conta própria. A marcação do PILOTO será feita no momento da sua passagem pela bandeira amarela ou pelo relógio com o horário oficial, caso a bandeira não seja instalada, o FISCAL responsável pelo CH determinara um ponto e esclarecera aos pilotos, caso seja necessário.

- 4.10.2 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 JURI da Prova.
- 4.10.3 Cada minuto atrasado ou adiantado no CH em relação ao “Minuto Ideal” estabelecido no Cartão de Horário do PILOTO, será incluído 60 segundos ao tempo final de prova do PILOTO.
 - (i) No último CH do dia (PARQUE FECHADO), não há penalização por adiantamento.
 - (ii) Todos CHs serão validos desde a primeira volta.
- 4.10.4 É recomendado que à distância entre os controles horários seja entre 5 km e 35 km. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h.
- 4.10.5 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, PROMOTOR ou DIRETOR) 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.
- 4.10.6 Cabe exclusivamente ao PILOTO, controlar seu horário nos CH’s em relação ao seu horário ideal o tempo atrasado ou adiantado
- 4.10.7 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 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 JURI da etapa que o motivo do seu atraso se deu por prestação de primeiros socorros a outro(s) PILOTO(S), ou impossibilidade de transpor o trajeto proposto pelos ORGANIZADORES. Nesse caso, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedida.
- 4.11 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, o que foi vistoriado pelo COMISSARIO CONFERENTE, 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.
- 4.11.2 Para cada CP perdido será computada uma PENALIZAÇÃO de 10 minutos, acrescidas na especial ou no CH mais próximo como PENALIZAÇÃO. Os CP’s poderão ser realizados por FISCAIS anotando manualmente a passagem de cada competidor e entregando um comprovante da passagem para cada piloto, ou no caso do CP ser dentro de uma Especial, ou onde o piloto não pode parar durante a especial para pegar tal comprovante, a anotação deverá ser feita por 2 vias (coletor de dados, anotação manual, ou através de um sistema de GPS devidamente homologado pela Diretoria de Enduro). Se a opção for pela utilização de GPS, o equipamento é de responsabilidade do PILOTO e deve ser por ele transportado o tempo todo, no seu próprio corpo ou afixado em local apropriado na motocicleta. Caso o PILOTO perca o GPS e não seja possível identificar a sua passagem em qualquer CP, ele será penalizado com se tivesse perdido o referido CP, tendo em vista não ser possível identificar a sua passagem pelo CP. O PILOTO / EQUIPE é responsável pelo reembolso do equipamento perdido.
- 4.11.3 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.

- 4.12 TESTES ESPECIAIS: cada etapa do CBE os Testes podem ser compostos por: CROSS TEST - CT; EXTREME TEST – XT; ENDURO TEST – ET ou SUPER TEST - ST. Não obrigatoriamente, mas devendo ser 3 especiais, caso o ORGANIZADOR faça a opção diferente de 3 ESPECIAIS, deverá ter a aprovação expressa do DIRETOR e do PROMOTOR, e o formato “especial” deverá ser devidamente justificado e constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da ETAPA.
- 4.12.1 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 receber AJUDA EXTERNA, será penalizado no mínimo em 5 (cinco) minutos, a partir daí conforme art. 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 a prova (público por exemplo);
- 4.12.2 Em todos os TESTES ESPECIAIS as primeiras passagens, no primeiro dia da PROVA, servem para reconhecimento, portanto não somam tempo para os resultados. Recomenda-se que as especiais devam estar prontas 24 (vinte e quatro) horas de antecedência ao início da prova e devidamente mencionado no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
- 4.12.3 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 e/ou PROMOTOR.
- 4.12.4 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.
- 4.12.5 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).
- 4.12.6 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
- 4.12.7 Poderá haver mudanças nos locais dos testes especiais. Sempre que um teste especial for alterado no segundo dia, ou mesmo no decorrer do dia, porém apenas com a diminuição do roteiro original realizado no primeiro dia ou anteriormente, seus tempos serão considerados válidos para soma dos resultados. No caso de haver uma mudança de roteiro que altere substancialmente o roteiro do

primeiro dia, ou passagem anterior, o TESTE ESPECIAL alterado só poderá ser válido após uma nova passagem para reconhecimento.

(i) Caso seja alterado motivos técnicos, atoleiro, cava ou mesmo de segurança e o percurso do TESTE ESPECIAL for modificado em um local específico e pontual, a passagem continua valendo, devendo ter a aprovação do DIRETOR, DIRETOR DE PROVA, PROMOTOR ou do COMISSARIO RESPONSÁVEL PELO TESTE ESPECIAL em questão, qualquer uma das 4 (quatro) autoridades pode tomar a decisão INDIVIDUALMENTE. OBRIGATORIAMENTE, todos os PILOTOS deverão ser avisados da alteração antecipadamente, na largada do referido TESTE ESPECIAL.

4.12.8 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 minutos em todas as especiais.

4.13 Os testes especiais têm as seguintes características e requisitos:

4.13.1 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 LOCAL em conjunto com a Diretoria de Enduro CBM e PROMOTOR. Serão marcados os tempos dos pilotos individualmente. Podendo ser OPCIONAL ou OBRIGATORIO 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 o sábado ou domingo, conforme definido pela Direção de Prova. Caso seja OBRIGATORIA a não participação no ST / SP, gera uma penalização em tempo para o piloto de 1 (um) minuto, no seu tempo total do dia definido para ser lançado o CH de Largada.

(i) O SUPER TESTE (ST) se for realizada na PROVA, será OBRIGATORIO somente para os pilotos da inscritos definidos pelas categorias estabelecidas pelo ORGANIZADOR;

(ii) BONUS 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 10 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.

4.13.2 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 Comissário CBM, DIRETOR e/ou PROMOTOR. Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto inicial proposto. Tempo sugerido ideal para um CT, 5 a 10 minutos;

4.13.3 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 2 KM (dois quilômetros). A velocidade média máxima é de 35 KM/H (trinta e cinco quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. É permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus etc), desde que não coloque em risco a integridade física dos PILOTOS. Os obstáculos devem ser difíceis e desafiadores, mas nunca perigosos. É permitida a criação de mais de uma linha na mesma especial, com um caminho mais difícil e outro mais fácil, desde que o caminho mais fácil seja comprovadamente mais lento que a opção mais difícil. Tempo sugerido ideal para um XT, 2 a 5 minutos;

- 4.13.4 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 2 KM (dois quilômetros) e no máximo 10 KM (10 quilômetros). A primeira passagem dos pilotos nesse tipo de especial é obrigatoriamente de reconhecimento. A velocidade média máxima é de 50 KM/H (cinquenta quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. Não é permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc). Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto. Tempo sugerido ideal para um CT, 7 a 15 minutos;
- 4.13.5 PRIMÉRIA PASSAGEM DA PROVA NAS ESPECIAIS: SOMENTE PARA AS CATEGORIAS ELITE (E1, E2, E3, E4) o(s) CT(s) JÁ VALE NA PRIMEIRA PASAGEM DO PRIMEIRO DIA, para a soma de tempo do dia, os testes especiais ST, XT ou ET, a primeira passagem NO PRIMEIRO DIA, será feita para reconhecimento, para as categorias OPEN (E1, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA e EY, se for o caso) todos os testes (ST, CT, XT ou ET) INDEPENDENTEMENTE DA NOMINAÇÃO, a primeira passagem NO PRIMEIRO DIA, será feita 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, conforme item 4.12.7, as especiais valem desde a primeira passagem;
- 4.14 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 feira véspera da PROVA.**
- (ii) **Fica resguardado a ORGANIZAÇÃO DE PROVA, com a devida aprovação do DIRETOR e do PROMOTOR A ANTECIPAÇÃO DO PRAZO, devidamente fundamentado e justificado, divulgado no Regulamento Complementar.**
- 4.15 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 item 1.10, até mesmo a suspensão da próxima ETAPA do CBE.
- 4.15.1 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 cláusula 3.6. 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 e 2,2) e também por Grupo de Categorias (art 2.3). Cada PILOTO acumula o tempo do somatório dos testes especiais validos, inclusive as frações de segundos (definidos pela cronometragem) somadas a todas as possíveis penalidades de Largada, CH's, CP's, Pre-Finish, PT e demais penalidades 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 5 das 8 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 servira como backup para sanar qualquer dúvida ou possível pane. Estes sistemas de cronometragem, independentes, poderão ser Tranponder's, Fotocélulas ou coletores de dados. O Sistema de GPS poderá ser usado para verificar roteiro, ou mesmo Controles de Passagem, mas nunca poderão ser o sistema primário da cronometragem.
- 5.2.1 O sistema devere obrigatoriamente divulgar resultados parciais após o final de cada volta da ETAPA. Caso a logística da prova não permita, ou por algum problema técnico, a Folha Individual do PILOTO, onde conste cada lançamento deve ser entregue a cada PILOTO onde será observado o procedimento citado no item 5.1.3.
- 5.2.2 Caso haja viabilidade técnica, o sistema de Cronometragem deve divulgar os tempos de cada ESPECIAL ("Resultado Instantâneo ON LINE") ao final da especial, isto é importante, pois serve para auxiliar os PILOTOS e EQUIPES em suas estratégias, além de dar transparência ao processo. Os tempos divulgados pelo MONITOR INSTANTANEO são EXTRA OFICIAL, pois podem ocorrer erros de digitação, lançamentos indevidos, problemas técnicos ou até mesmo o cancelamento da ESPECIAL. Em todos os casos quando ocorre qualquer um dos casos citados ou fato relevante, o APURADOR devere constatar o fato, relatar detalhadamente o ocorrido a Direção de Prova e dar ciência ao JURI da ETAPA, devendo todos os fatos, correções e justificativas constar na ATA da referida ETAPA
- 5.2.3 Via de regra, nas ESPECIAIS, o sistema PRIMARIO será o Coletor de Dados ligado à fotocélula, ou outro devidamente autorizado pelo PROMOTOR e o BACKUP, será feito em um segundo Coletor de Dados digitado manualmente pelo FISCAL.
- 5.2.4 Nos CH's o primário será digitado manualmente no Coletor de Dados pelo FISCAL e o BACKUP, deverá ser feito anotado manualmente, 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 servira de contraprova em um possível recurso. Nos CP's em DESLOCAMENTOS o FISCAL deve fazer a anotação dos PILOTOS que passaram pelo ponto do CH e visar o cartão de CP do PILOTO (que servira de BACKUP e contraprova), caso o CP for dentro de uma ESPECIAL, a anotação deverá ser feita por 2 FISCAIS simultaneamente. Caso seja feito de outra forma, obrigatoriamente deve constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR qual será o sistema primário e qual será o backup, estes sistemas deverão obrigatoriamente ser aprovados pela Diretoria de Enduro da CBM.
- 5.3 PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE PILOTOS: Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada Categoria e 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 CBE e na ETAPA) pela participação e classificação em determinado dia de uma PROVA, tanto nas Categoria Especifica (art 2,1 e 2,2) como no Grupo de Categorias (art 2.3), o PILOTO deve completar 50% (cinquenta por cento) ou mais da ETAPA, considerando os TESTES ESPECIAS VALIDOS e os CH's VALIDOS. Não obstante serem dias de prova distintos (sábado e domingo) cada dia da 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 item 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 dos artigos 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 CBE tem previstas 14 ETAPAS ano corrente. No final do CBE, caso sejam realizadas um número mínimo igual ou superior a 7 (sete) ETAPAS, somente após a última ETAPA realizada, deverão ser descartados os (2) dois piores resultados do PILOTO durante todo o ano em dias de cada ETAPA, independente da ETAPA, tanto nas Categorias como No Grupo de Categorias. Caso não sejam viabilizadas um número superior a 7 (sete) 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 CBE, 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 estiver presente na PROVA e no mínimo largar para o primeiro dia da referida PROVA.
- (iv) Caso o PILOTO seja DESCLASSIFICADO de algum dia de alguma ETAPA, item 1.10.3, este dia NÃO PODERA SER USADO COMO DESCARTE NO CAMPEONATO.
- (v) As categorias KIDS (INFANTIL, CADETE, JUVENIL e FEMININA), não fazem os descartes de pontos na pontuação final do CBE;
- (vi) A Categoria FEMININA, fará 4 (quatro) descartes, da mesma maneira que o descrito no caput, caso seja realizadas um mínimo ou superior a 9 (nove) ETAPAS, caso sejam realizadas um mínimo ou igual a 7 (sete), o número de descartes será de 2 (duas) ETAPAS, caso seja menor que 7 (sete), não será descartes como as demais;
- (vii) A Categoria YOUTH faz os descartes como as demais categorias regulares do CBE. Seguindo o mínimo de 7 (sete) ETAPAS realizadas, conforme caput;
- 5.5.2 EMPATE NO CAMPEONATO: Em caso de empate no CAMPEONATO, após os devidos DESCARTES:
- (i) Será campeão o PILOTO com mais pontos SEM OS DESCARTES.
- (ii) Persistindo o empate, em favor do PILOTO que tiver obtido o maior número de vitórias em dias de cada ETAPA no ano.
- (iii) Se ainda assim persistir o empate, será campeão o PILOTO melhor colocado na última ETAPA da última ETAPA.
- 5.6 PREMIAÇÃO: Serão entregues troféus no mínimo até a 3ª colocação de cada categoria e no máximo até a 5ª colocação de cada Categoria e também por Grupo de Categorias. A cerimônia do pódio de cada Categoria, poderá ser realizada apenas com os 3 (três) primeiros colocados. No caso de premiação em conjunto do CBE com os Campeonatos Estaduais ou Regionais, a cerimônia de premiação do CBE será realizada primeiro. Esta premiação poderá ser alterada pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR.

- (i) Os troféus de cada PROVA, poderão ser entregues a representante do PILOTO, isentando o ORGANIZADOR, DIRETOR, PROMOTOR, FEDERAÇÃO LOCAL ou a CBM, de qualquer responsabilidade de entrega posterior.
- 5.7 PILOTO “VERDE”: Serão CERTIFICADOS COMO “PILOTO VERDE” ao final do CBE os pilotos que tiverem a preocupação ambiental, e tiverem as seguintes posturas e cumprirem metas durante o ano, serão analisados os seguintes itens:
- (i) Usar o pneu “ecológico”, devidamente homologado pela FIM em todas as corridas do ano correte;
 - (ii) Não exceder o nível de ruídos no teste, de acordo com o item 3.1.;
 - (iii) Usar o “tapete ecológico” conforme Código Ambiental da FIM no seu BOX, no Parque Fechado e durante a manutenção da moto durante a prova;
 - (iv) Ter e incentivar a coleta seletiva do lixo, em seu BOX, e ter o depósito de óleo e fluidos apropriados para o descarte de óleos usados;
- 5.8 TROFÉU “Marcinho MR Pro” – Será ofertado 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, PROMOTOR e Comissão de Enduro CBM. Para registro fica esclarecido que o Sr. Marcio Pires e Rios (*28/08/1959 † 16/11/2019), sempre presente, como conselheiro, motociclista e fã da modalidade Enduro, incondicional incentivador de muitos pilotos e do próprio CBE e muitos outros por todo Brasil;

6 CAPÍTULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA

- 6.1 DO PILOTO: o PILOTO que participa do CBE deve ter a conduta esperada de todo homem probo e que tem noção da seriedade e comprometimento do CAMPEONATO BRASILEIRO de que está a participar, respeitando as instituições respectivas e todos os demais envolvidos com sua 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 cláusula 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 cláusula 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 cláusula 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 e/ou PROMOTOR
- 6.1.4 É obrigatório o uso de capacete, colete de proteção torácica e botas adequadas em BOAS CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO. As condições destes equipamentos serão avaliadas na VISTORIA, por um FISCAL, cláusula 3.10, ou 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 cláusula 1.10, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;
- 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 1 (um) minuto no tempo total do PILOTO, acrescido na ESPECIAL ou no CH mais próximo onde ocorreu o fato, devendo ser comprovada e testemunhada por um membro da ORGANIZAÇÃO DA PROVA, sendo uma exceção da cláusula 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 (corresponsável solidaria), 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. No cadastro o campo PATROCINADORES, o máximo de caracteres 50, letras, números, espaços ou caracteres. UMA VEZ DIVILGADOS 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 JURI 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 DEVERA SER TESTEMUNHAL, por escrito, e assinado, por no mínimo 3 (três) PILOTOS, que não sejam da mesma EQUIPE, sujeito a avaliação do JURI 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 e ENA, ficam estabelecidas as seguintes regras e determinações:
- (i) O requisito para a participação na categoria E4 é potência da motocicleta, com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação. Portanto, para a participação na categoria E4 os PILOTOS devem utilizar motocicletas que tenham até 36 CV (trinta e seis cavalos), inclusive;
- (ii) O requisito para a participação nesta categoria ENA é a cilindrada motocicleta, e também que seja refrigerada a ar, com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação. Portanto, para a participação na categoria ENA os PILOTOS devem utilizar motocicletas que tenham originalmente até 250 cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) e seja refrigerada a ar;
- (iii) O chassi obrigatoriamente deve ser o original, tanto para E4 quanto para ENA;
- (iv) Preparação de suspensões é livre, inclusive substituição, tanto para E4 quanto para ENA;
- (v) A preparação do motor também é livre, tanto para E4 e ENA, mas é obrigatório a utilização da a carcaça inferior do motor original do modelo da moto;
- (vi) 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, PROMOTOR 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 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.

- 7.1.1 Todos os PROTESTOS devem ser individuais e específicos por item, acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais). Uma vez devidamente julgados pelo JÚRI de cada ETAPA na forma deste regulamento, no caso de procedência o valor será restituído ao requerente. No caso de improcedência o valor reverterá a favor do Clube Organizador da ETAPA, ou no caso de reclamação técnica (Ex: capacidade cúbica do motor) para a equipe da motocicleta reclamada. Para custear a respectiva abertura de motor.
- 7.1.2 O ORGANIZADOR da etapa 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 5 dias e acompanhado do valor de 10 (dez) salários mínimos. No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado em até 10 (dez) dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.
- 7.1.4 Não é considerado PROTESTO, e, portanto, não é necessário o depósito da taxa acima referida, quando o PILOTO informar aos ORGANIZADORES ou ao DIRETOR DE PROVA fato ou acontecimento que influencie o resultado da ETAPA, devidamente comprovado o fato que beneficie diretamente a todos os PILOTOS e não apenas ao requerente.
- 7.2 OUTRAS INFRAÇÕES: além das infrações expostas ao longo deste regulamento, também são condutas passíveis de punição que serão aplicadas pela Direção de Prova ou pelo JURI, conforme cláusula 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 ande 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: Fazem parte da Comissão de Enduro da CBM:
- 7.3.1 DIRETOR DE ENDURO: responsável pela parte desportiva, supervisão e acompanhamento do desenrolar das ETAPAS. Se necessário coordena as demais Comissões. TEM UM VOTO, E O VOTO DE DESEMPATE;
- 7.3.2 PROMOTOR: responsável pela coordenação de todo o CBE e articulador com a ORGANIZAÇÃO LOCAL na realização das PROVAS. TEM UM VOTO;
- 7.3.3 COMISSÃO TÉCNICA: Thiago Pasqual, Mauro Ovalhe, Carlos César Camargo (DJ) e Gleidson. TEM UM VOTO
- 7.3.4 COMISSÃO DOS ORGANIZADORES / FEDERATIVA: Gustavo Jacob (FMEMG), Marisergio Kons (FCM), Aloisio Sfalsim (FECAM), Marcio Rogerio (FPM) e Marlon dos Santos (Índio). TEM UM VOTO;

- 7.3.5 COMISSÃO DOS PATROCINADORES: Reinaldo Almeida, Roberto Teodoro, Matheus Rios, Dimas Mattos, Clodoaldo Shoji e Rodolfo Balasso. TEM DIREITO A PARECER
- 7.3.6 COMISSÃO DE PILOTOS / EQUIPES: Fernando Silvestre (Honda), Felipe Zanol (Husky), Fabio Felippone (Gas Gas), Luiz Henrique (Beta), Fernando Spidler (KTM), Adriano de Ávila (Q4 / Sherco), Tarcísio Meireles (Mattos), Vanderley Gaido (TM), Valter Pimenta (HSS). Caso a EQUIPE tenha algum piloto envolvido ou beneficiado na questão, o integrante fica IMPEDIDO de participar ou de se envolver na decisão. TEM DIEITO A PARECER.
- 7.3.7 CONSULTORIA JURIDICA: Departamento e ou Consultor Jurídico da CBM, **não tem direito a voto**, SE NESCESSAARIO deve fazer elaborar um parecer sobre o caso para justificar / fundamentar / auxiliar as demais comissões;
- 7.3.8 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;
- 7.4 DAS PROVAS E DA REGÊNCIA SUPLETIVA: para a realização do CBE, notadamente visando a instrução probatória necessária a aplicar qualquer penalidade que consta deste documento, ou ainda, para auxiliar o julgamento de qualquer PROTESTO formalmente requerido por PILOTO, considera-se dotado de fé pública qualquer um 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, item 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.

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 Enduro CBM – Assis Aquino

Telefone Celular (84) 99983-7822

E-mail: assisaquino2a@gmail.com , enduro@cbm.esp.br

Promotor de Enduro CBM – Mauricio Paiva Brandão

Telefone Celular (34)98848-0568

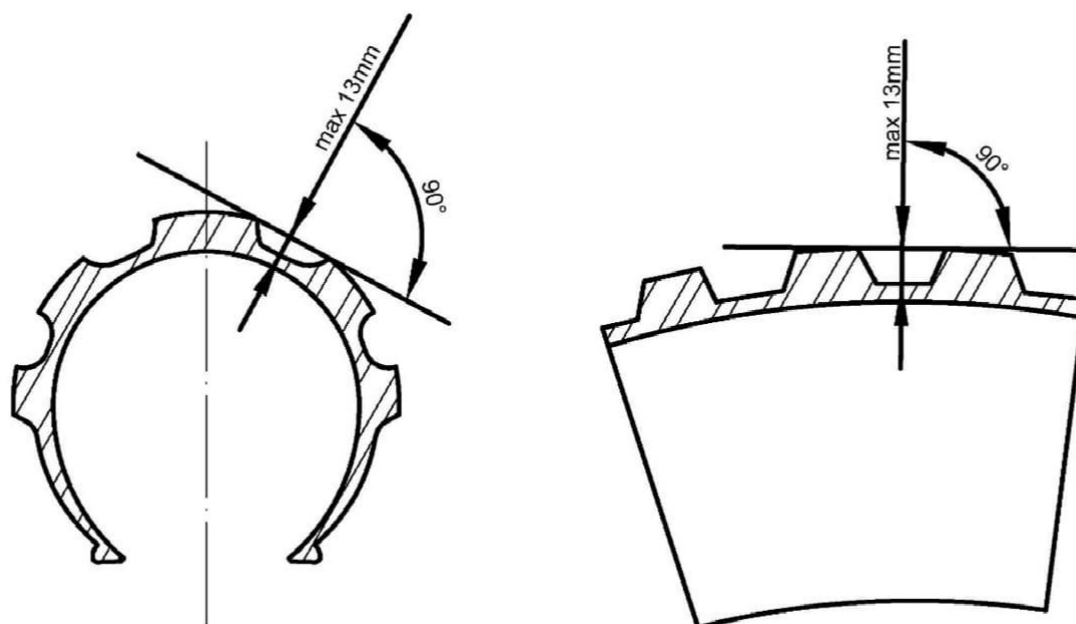
E-mail: mauricioptc@hotmail.com

ANEXO 1

ITEN PNEUS PNEUS – EXCLUSIVO PARA AS CATEGORAS ELITE (E1, E2, E3, EJ e EJ)

- Somente são autorizados pneus normalmente disponíveis em fontes comerciais ou varejistas.
- A modificação do pneu não é autorizada.

- É proibido tratar os pneus com produtos químicos, cortá-los ou estriá-los, utilizar aquecedores de pneus ou qualquer outro meio que possa alterar a forma, dureza Shore mínima, construção ou outras características.
- Os pneus devem constar do catálogo de gama dos fabricantes de pneus ou das listas de especificações de pneus disponíveis ao público em geral. Qualquer marcação no pneu com relatório "FIM" aprovado ou similar é proibida para novas datas de produção (a partir de 2018).
- Pneus Enduro Devem ser homologados conforme UN Vehicle Regulation 75 Rev. 2 (2010) com as seguintes características específicas:
- Categoria de uso:
 1. deve ser "neve" ou "especial" ou "Todo terreno"
 2. categoria de velocidade: M (130 Km/h) ou superior
 3. Índice de capacidade de carga: 45 (165 Kg) ou superior.
 4. Recomenda-se que os pneus sejam usados de acordo com as diretrizes da European Tire and Rim Technical Organization (ETRTO).
 5. A marca de aprovação E e o número conforme definido pelo Regulamento de Veículos da ONU R75 devem estar presentes nas paredes laterais do pneu dianteiro e traseiro. A marca de aprovação DOT também é aceita.
 6. O pneu traseiro deve apresentar sulco na banda de rodagem com profundidade máxima de 13 mm. Tal profundidade deve ser medida entre o "mínimo" do sulco da banda de rodagem e uma linha tangente à parede lateral (ver Diagrama S).





TEXTO ORIGINAL DO MANUAL DA FIM TYRES 49.01 General Only tyres normally available from commercial or retail sources are authorised. Modifying the tyre is not authorised. It is forbidden to treat tyres with chemicals, cut or groove them, use tyre warmers or any other means which may alter the shape, minimum Shore hardness, construction or other characteristics. The tyres shall appear on the tyre manufacturers range catalogue or tyre specification lists available to the general public. Any marking on the tyre reporting "FIM" approved or similar is forbidden for new production dates (from 2018). 49.02 Enduro Tyres They shall be approved according to UN Vehicle Regulation 75 Rev. 2 (2010) with the following specific features: Category of use (5.2): it shall be "snow" or "special" or "All terrain" Speed category symbol (5.4): M (130 Km/h) or above Load capacity index (5.5): 45 (165 Kg) or above. It is recommended that the tyres be used according to the European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) guidelines. The E approval mark and number as defined by the UN Vehicle Regulation R75 must be present on both the front and rear tyre sidewalls. The DOT approval mark is also accepted. The rear tyre must present a tread groove with a maximal depth of 13 mm. Such a depth must be measured between the "minimum" of the tread groove and a line tangent with the side wall (see Diagram S).