

# **CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO**

## **Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.**

# **CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURO 2010**

## **REGULAMENTO**

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

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

### **ART.03- PARTICIPAÇÃO NO CAMPEONATO:**

- Para participar no Campeonato Brasileiro será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro; Caso participe com motos não próprias para o Enduro, a mesma deverá estar de acordo com este regulamento;
  - Todas as provas deverão ser feitas com no mínimo 02 (dois) dias, tendo em vista testar a resistência do conjunto piloto - motocicleta;
  - De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de menores de idade nas provas do Campeonato Brasileiro.
  - A participação de pilotos estrangeiros em equipe, esta sujeita a apresentação dos documentos abaixo enumerados:
    1. Visto de trabalho temporário ou permanente, conforme art. 41, item II do decreto 2.574, de 29/04/98.
    2. Apólice de seguro esportivo, conforme código esportivo da Federação Internacional de Motociclismo (FIM).
    3. Autorização de desimpedimento da federação de origem, válido para o ano vigente.
    4. Contrato, registrado, de trabalho / prestação de serviço e / ou patrocínio de acordo com o artigo 354 da seção I, do capítulo II, do título III, da CLT. “Decreto Lei 5452 de 01/05/43”.
    5. Contrato de trabalho / prestação de serviço e / ou patrocínio, de 02 (dois) pilotos brasileiros, nas mesmas condições de proporcionalidades, de acordo com o artigo 354 da seção I, do capítulo II, do título III, da CLT. “Decreto Lei 5452 de 01/05/43”.
    6. Licença de Filiação Nacional Válida para o ano.
  - É possível a participação de pilotos estrangeiros como convidados em provas do campeonato, porém não marcarão pontos.

### **ART.04 - PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO**

- Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição:

01º Lugar - 25 Pts	08º Lugar - 13 Pts	15º Lugar - 06 Pts
02º Lugar - 22 Pts	09º Lugar - 12 Pts	16º Lugar - 05 Pts
03º Lugar - 20 Pts	10º Lugar - 11 Pts	17º Lugar - 04 Pts
04º Lugar - 18 Pts	11º Lugar - 10 Pts	18º Lugar - 03 Pts
05º Lugar - 16 Pts	12º Lugar - 09 Pts	19º Lugar - 02 Pts
06º Lugar - 15 Pts	13º Lugar - 08 Pts	20º Lugar - 01 Pts
07º Lugar - 14 Pts	14º Lugar - 07 Pts	

### **Notas Importantes:**

- 1- **Não haverá descarte de etapas** em todas as classes.
- 2- Quando houver uma prova HOMOLOGATÓRIA na temporada, a mesma não contará pontos para o campeonato, pois a participação do piloto é opcional;

# **CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO**

## **Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.**

- 3- O campeão da prova será quem somar o maior numero de pontos obtidos em cada dia de prova;
- 4- Ao final do campeonato, será proclamado campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos em cada categoria.
- 5- O Campeão Geral da temporada, será o piloto que houver somado o maior número de pontos no geral, independente da sua categoria.

**ART.05 – DESEMPATE:** O primeiro critério de desempate para o CAMPEONATO, será em prol do piloto que tiver obtido melhor pontuação na prova de Homologação (caso haja no ano), persistindo o empate, a preferência será para o piloto que tiver obtido nas provas mais primeiro lugar, depois mais segundo lugar e assim por diante. Caso ainda persista o empate, a preferência será dada ao piloto mais bem colocado na última prova, e assim por diante em ordem inversa de prova. Caso haja empate de pontos na PROVA, a preferência será para o piloto que tiver mais primeiros lugares, depois mais segundos lugares e assim por diante, nos testes especiais.

**ART.06 – REGULAMENTO SUPLEMENTAR:** Todas as provas deverão ter um regulamento suplementar, em que deverá constar o nome do diretor de prova, membros do júri, número de voltas e quilometragem de cada dia, horário de largada do primeiro competidor, locais de largada e chegada, fonte da hora oficial e outras informações julgadas de relevância que forem necessárias para o bom andamento do evento.

**ART.07 - DEVERES DO PILOTO:** É dever de todos os pilotos nas competições manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Desportos, Código Brasileiro de Motociclismo e Código Nacional de Trânsito. A documentação do piloto e da moto é de única e exclusiva responsabilidade do concorrente e ou piloto.

**ART.08 - INSCRIÇÕES:** As inscrições devem ser feitas na Federação responsável pelo evento, ou em local por ela determinado. O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM e inscrito na CBM no exercício do corrente ano para a participação no campeonato.

### **Notas Importantes:**

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

**ART.09 - CIRCUITO:** A pista deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para todos os tipos de motocicletas aceitas neste regulamento. A distância total dos dois dias não poderá ser inferior a 200 km. Poderá haver inversão de sentido entre os dois dias. Poderá haver mudanças nos locais dos testes especiais. Sempre que um teste especial for mudado no segundo dia, porém sem alteração do roteiro original do primeiro dia, seus tempos serão considerados válidos desde a primeira volta. No caso de haver uma mudança de roteiro do primeiro dia para o segundo dia, os testes especiais, contados ou que contenham esta mudança de roteiro, só serão válidos após a primeira volta. O tempo total para um dia de competição não poderá exceder sete horas e trinta minutos. O sentido da prova poderá ser o mesmo sobre os dois dias.

### **ART.10 - PERCURSO / MARCAÇÃO**

- O percurso deverá ser marcado por setas indicativas de direção, sinal de confirmação de percurso, sinal de direção errada, tinta spray e bumpings.
- A organização deverá ter cuidado em caso de roteiros diferentes nos dois dias para que não haja confusão de indicações, neste caso é recomendado utilizar cores diferentes para cada dia.
- Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados bumpings indicativos do caminho.

# CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

## Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.

- Os pilotos devem seguir rigorosamente as leis de trânsito, nas áreas em que a prova transcorrer, sob pena de DESCLASSIFICAÇÃO.

**ART.11 - CATEGORIAS:** O Campeonato Brasileiro de Enduro será disputado em 05 categorias:

- ENDURO 1:** motos 2T acima de 175cc e 4T de 251cc até 650cc;
- ENDURO 2:** motos 2T até 125cc e 4T até 250cc;
- ENDURO 3:**
  - E3 A** - Over 35, pilotos acima de 35 anos. Pilotos nascidos até 1975.
  - E3 B** - Over 45, pilotos acima de 45 anos. Pilotos nascidos até 1965.
- ENDURO 4:** Nacional (Conforme lista CBM)
- ENDURO 5:** Estreantes (Pilotos iniciantes - Com qualquer moto)

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

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

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

ENDURO 3 – Fundo Amarelo com números Pretos 301 a 399.

ENDURO 4 – Fundo Branco com números Pretos 401 a 499.

ENDURO 5 – Fundo Azul com números Brancos 501 a 599.

1º - O numero 01 (um) será reservado ao campeão do ranking geral de 2009.

2º - Os outros 19 (dezenove) pilotos melhores classificados na Geral do Campeonato Brasileiro de Enduro 2009, poderão usar números de 02 a 20, independente da categoria que participe.

3º - Os número 101/201/301/401 e 501, serão reservados aos campeões de cada categoria do ano anterior os demais pilotos deverão escolher os números conforme tabela acima.

**Nota Importante** - Os organizadores poderão acrescentar outras categorias, porém estas categorias não farão parte do Campeonato Brasileiro e largarão após os pilotos do campeonato brasileiro.

**ART.12 - PREMIAÇÕES:** Serão entregues troféus do 1º ao 5º lugares de cada categoria, e para os 03 (três) primeiros colocados na geral na somatória dos 02 (dois) dias de prova.

**ART.13 - VISTORIA:** A vistoria será feita no dia e horário designado no regulamento suplementar da prova, as peças mencionadas serão marcadas, conforme descrição abaixo, de forma a assegurar a identificação e deverão ser utilizadas durante toda a competição, além de ser anotado os 04 (quatro) últimos números do quadro da moto. As marcas de pintura no meio da roda, do carter do motor e do silenciador deverão ser resistentes ao calor.

- Equipamentos obrigatórios na vistoria:
  - Farol
  - Protetor de pinhão;

**ART.14 - ITENS MARCADOS:**

<u>PEÇA</u>	<u>IDENTIFICAÇÃO</u>	<u>Nº</u>	<u>DISPOSIÇÃO DA MARCA</u>
Quadro	Adesivo	1	lado direito
Rodas	pintura	2	em cada cubo
Carter do motor	pintura	1	lado direito
Ponteira (silenciador)	pintura	1	

**Nota importante 01:** Somente estes cinco itens (cinco partes) serão marcados, não podendo ser trocados até o final da prova (02 (dois) dias), a troca de qualquer peça marcada o piloto será DESCLASSIFICADO. A motocicleta deverá ter descanso, ou deve vir acompanhada de um cavalete ou similar. Após a vistoria, a moto não mais pode ser ligada, e deverá ser colocada no parque fechado até a hora de sua largada. Os pilotos que não fizerem a vistoria, não poderão largar.

# CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

## Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.

**Nota Importante 02:** Poderá ou não haver teste de ruído, para tanto deverá ser previsto com antecedência no regulamento Complementar, e quando houver este teste, as motocicletas deverão fazer o controle durante a vistoria, conforme o Regulamento Técnico do Enduro. Para este teste as entradas da caixa do filtro de ar das motocicletas não deverão estar obstruídas, mesmo que nenhuma matéria (esponja, pano, espuma, etc) esteja colocado no interior da caixa, exceto o filtro. Todo sistema de válvulas instalado sobre o sistema de escapamento está proibido. Na prova se a motocicleta, durante o controle de ruído, exceder 2 dB/A do máximo autorizado, o piloto será penalizado em 60 (sessenta) segundos na primeira vez e será excluído na Segunda vez. Quando uma moto não passar no controle de ruído, o piloto deverá imediatamente remediar o problema antes do próximo controle de ruído. O piloto que almeja reparar ou substituir o silenciador de sua motocicleta está autorizado a fazer ao fim do primeiro dia, após o último controle horário e antes de entrar no parque fechado. O trabalho deverá ser efetuado sob a supervisão de um oficial e será admitido um tempo extra de 15 (quinze) minutos para efetuar o trabalho. Após os 30 (trinta) minutos, o piloto será obrigado a apresentar sua motocicleta ao oficial encarregado do controle de ruído das motocicletas e se o nível de ruído estiver acima das normas prescritas, ele será excluído da largada do dia seguinte. Se o silenciador for trocado durante a prova, o piloto deverá apresentar para ser marcado com um autocolante ou uma pintura de cor diferente no próximo controle horário. Ao fim do dia, um controle de ruído será efetuado durante os 30 (trinta) minutos admitidos. Se o teste estiver dentro do limite, o silenciador será marcado com a pintura oficial. Caso contrário o piloto será DESCLASSIFICADO.

**ART.15 - CONTROLE DAS MOTOCICLETAS:** Os oficiais poderão, a cada controle horário, verificar uma ou mais peças marcadas em cada motocicleta. Se faltar uma marca ou se existir uma dúvida sobre a mesma, o oficial responsável a este controle horário **comunicará ao piloto o fato e apresentará relatório do mesmo ao Diretor de Prova.** Toda violação as marcações feitas na motocicleta será considerada como infração e o piloto será desclassificado. Cada motocicleta, antes de ser autorizada a deixar a zona de trabalho, deverá estar em perfeito estado. Todo trabalho para responder a cada exigência será efetuado dentro da zona de trabalho sem que seja conciliada uma tolerância de tempo suplementar.

**ART.16 - REPAROS E MANUTENÇÕES:** Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios a seguir:

- O piloto poderá receber ferramentas em qualquer parte da prova, porém ele só pode receber peças de reposição no parque de trabalho, e em todos os controles horários (CH), entre as bandeiras branca e amarela. A violação desta regra causará a sua exclusão da prova.
- É proibido o uso de ferramentas elétricas e ou movidas a ar comprimido, exceto as movidas por baterias internas e um compressor para encher o pneu.
- Os reabastecimentos (gasolina e óleo), somente poderão ser feitos nos CHs entre as bandeiras branca e amarela ou em áreas pré-definidas pelo organizador e deverão ser feitas com o motor desligado.
- É proibido ao piloto colocar, durante a prova, sua motocicleta em qualquer lugar fechado, tal como Vans, tendas fechadas, etc.
- Durante todo o evento, a moto só poderá se mover por força de seu motor, pelo esforço físico de seu piloto ou por causas naturais.
- O piloto pode receber a qualquer tempo e lugar, câmaras de ar e cilindros de ar, que poderão ser trocados a qualquer tempo.
- Em todos os CHs entre a bandeira branca e a amarela o piloto poderá receber auxílio mecânico, sendo liberado o numero de mecânicos para trabalhar na motocicleta, os mecânicos poderão efetuar qualquer manutenção permitida nas motocicletas, inclusive, as trocas de pneus e câmaras de ar ou cilindros.
- O pneu só poderá ser trocado no último CH com parque de trabalho do primeiro dia, entre as bandeiras branca e amarela (Pré Finish). O pneu poderá ser trocado pelo mecânico.
- No Pré Finish o piloto deverá ingressar no parque de trabalho no seu horário ideal de controle e terá um tempo máximo de 20 (vinte) minutos para controle no parque fechado.
- O não cumprimento de qualquer destes itens descritos acima, acarretará na DESCLASSIFICAÇÃO do piloto.

# **CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO**

## **Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.**

### **ART.17 - PARQUE FECHADO**

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

### **ART.18 - PARQUE DE TRABALHO**

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

### **ART.19 - ÁREA DE LARGADA**

- É uma pequena área fechada localizada logo após o Parque Fechado, onde os pilotos aguardam o sinal de largada. Esta área contém uma linha de largada, e 20(vinte) metros após a linha de largada, existe uma Segunda linha que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta, após o sinal de largada.
- O piloto terá 1(um) minuto para cruzar esta linha. É proibido ligar a moto até que seja dado o sinal de largada. A moto só poderá ser ligada pelos meios normais (kick ou partida elétrica) sob pena de DESCLASSIFICAÇÃO.

### **ART.20 - PROCEDIMENTO DE LARGADA**

- Nos dias da prova, os pilotos podem entrar no Parque Fechado 05(cinco) minutos antes de seu horário de largada, para se prepararem para levar sua motocicleta para a Área de Largada.
- Seguindo a ordem de largada, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar o sinal de largada.
- Após este sinal, o piloto terá 1(um) minuto para ligar a moto e cruzar a linha de 20(vinte) metros usando a propulsão do motor de sua moto. O piloto não é obrigado a estar na linha de largada na hora de largar, mas ele tem que ligar e cruzar a linha de 20(vinte) metros antes de 1(um) minuto.
- 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.
- Se o piloto não cruzar a linha de 20 (vinte) metros até 1(um) minuto, será penalizado em 20(vinte) pontos. Se o motor morrer antes da linha de 20 (vinte) metros, o piloto deve religar a moto, e se cruzar a linha antes de 1(um) minuto do sinal de largada, ele não será penalizado.
- Se o piloto cruzar a linha de 20(vinte) metros empurrando a moto perderá 10(dez) pontos. Portanto se houver dificuldade em ligar a moto, é melhor cruzar a linha de 20(vinte) metros empurrando e perder 10(dez) pontos e tentar ligar a moto após a linha do que se atrasar e perder 20(vinte) pontos.

# **CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO**

## **Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.**

### **ART.21 – ORDEM DE LARGADA**

- Os 20 (vinte) pilotos melhor classificados na Geral do Campeonato Brasileiro de Enduro 2010, largarão sempre em primeiro, independente de sua categoria.
- Para a primeira etapa do ano será considerada a classificação geral do Campeonato Brasileiro de Enduro de 2009.
- Os demais pilotos largarão de acordo com sua categoria.
- A largada será sempre de 2 pilotos por minuto.

### **ART.22 - CONTROLES HORÁRIOS (Chs)**

- Os controles horários visam anotar o horário de passagem do piloto, desconsiderando os segundos. Estes controles devem ser colocados:
  - Na saída da área de largada, no começo de cada dia;
  - Na entrada do Parque Fechado no fim de cada dia;
  - Em pontos intermediários colocados pelo percurso, de modo a dividir a prova em partes para compensar possíveis atrasos.
- 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, para que os pilotos possam saber a hora de passagem deles, e uma placa com o número do CH deve ser colocada onde os pilotos possam ter visão.
- A marcação do tempo será feita no momento da passagem pela bandeira amarela. Os pilotos perdem 60(sessenta) pontos por cada minuto adiantado ou atrasado.
- O piloto perderá 60(sessenta) pontos se parar entre a bandeira amarela e a mesa de controle.
- No último CH do dia (parque fechado), não há penalização por adiantamento. O tempo máximo que um piloto pode se atrasar de seu tempo original é de 60(sessenta) minutos. Os CHs contam desde a primeira volta.
- É recomendado que a distância entre os controles horários seja entre 5 km e 35 km.
- A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h.
- Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Diretor de Prova poderá mudar o horário previsto em um horário mais lento, antes da largada, ou antes, de cada volta.

**ART.23 - LIMITE DE ATRASO:** Um piloto que chegar no controle horário (CH) com mais de 30(trinta) minutos após sua hora inicial de largada prevista para a volta está automaticamente **DESCLASSIFICADO**. Contudo, o piloto poderá, sobre sua própria responsabilidade, continuar na prova até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Se o piloto convencer o Júri que ele atrasou por circunstâncias excepcionais independentes de sua intenção, como por exemplo, um atraso causado por levar os primeiros socorros a um ferido em caso de acidente grave, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedido. O pretexto de haver empecilho por um outro concorrente não poderá ser aceito como uma desculpa válida.

**ART.24 - FORFET** – O piloto que completar 50% das especiais da prova, terá o direito de “forfetar” as especiais não completadas, a ele será atribuído o tempo máximo de cada especial não completada(CT ou ET).Que será definido pela direção de prova, e constará no regulamento particular , caso não esteja pré-definido, será usado 3 (três) vezes o PIOR tempo da especial; e para os CH’s não registrados receberá o tempo máximo (30 minutos por CH). Quando o número de especiais ou CH’s for ímpar, será computado 50% + 1.

### **ART.25 - TESTES ESPECIAIS (PROVAS)**

- Durante a prova haverá testes especiais que poderão ser de Enduro (ET – Enduro Teste), de Motocross (CT – Cross Teste) ou de Trial (XT – Extreme Teste) .

# CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

## Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.

- No início e no final dos testes haverá um fiscal que anotará o tempo de passagem incluindo os segundos. O piloto ao chegar ao início do teste, deverá obrigatoriamente parar, e aguardar a liberação por parte do fiscal, e seguir o mais rápido possível até o final do teste.
- Na primeira volta do primeiro dia, o ET (Enduro Teste) não conta para a pontuação, servindo apenas de reconhecimento. Os CT (Cross Teste) e XT (Extreme Teste) contam desde a primeira volta.
- Os percursos dos testes especiais poderão ser percorridos a pé pelo piloto antes da prova (nunca em qualquer veículo).
- O percurso da prova deverá possuir no máximo 04 (quatro) testes especiais, devendo ter no mínimo 01 CT, 01 ET e 01 XT.
- Os testes especiais de Motocross CT devem ter no mínimo 2 km, o XT deve ter no mínimo 1 km, e os testes em linha ET devem ter no mínimo 2 km e no máximo 20 km. Os testes não devem ser em lugares perigosos, e devem ser selecionados para que a velocidade média não ultrapasse os 50 km/h.
- No início e no final dos testes deverá haver uma placa dizendo INICIO e FIM dos testes.
- Este artigo poderá sofrer alguma alteração caso a comissão técnica entenda assim.

### ART.26 - INFRAÇÕES E PENALIZAÇÕES

<u>PENALIZAÇÃO</u>	<u>INFRAÇÃO</u>
60 pontos	Por ligar motor na linha de largada antes do sinal de largada.
60 pontos	Por cada minuto adiantado ou atrasado nos CHs.
10 pontos	Por cruzar a linha de 20 metros após a linha de largada empurrando a moto.
20 pontos	Por não cruzar a linha de 20 metros no prazo de 1 (um) minuto após o sinal de largada.
60 pontos	Por cada minuto de atraso na linha de largada.
60 pontos	Por parar entre a bandeira amarela e a mesa de controle.
01 ponto	Por segundo nos tempos dos testes especiais.

Os atrasos ou adiantamentos deverão ser acrescidos nos próximos CHs.

EXEMPLO:

HORA IDEAL NOS CHs:

CH 1 = 10:00

CH 2 = 10:30

CH 3 = 11:00

CH 4 = 11:30

CH 5 = 12:00

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

**ART.27 - DESCLASSIFICAÇÃO:** são motivos para desclassificação:

- Não guardar a moto no parque fechado;
- Receber peças de reposição ou ajuda externa fora dos Parques de Trabalho entre as bandeiras branca e amarela nos CHs;
- Perder algumas das marcas da vistoria técnica, bem como substituir algum item marcado;
- Ligar a moto no Parque Fechado;
- Entrar ou sair do Parque Fechado com o motor ligado;
- Fazer algum tipo de reparo no Parque Fechado;
- Fumar no Parque Fechado ou no Parque de Trabalho;
- Chegar mais de 30 minutos de atraso na zona de largada;

# CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

## Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.

- O piloto chegar rebocado ao parque fechado;
- Reabastecimento fora das áreas definidas pela organização;
- Transportar combustível dentro de outro recipiente que não seja o reservatório de gasolina.
- Não desligar o motor durante o reabastecimento;
- Usar algum sistema de partida auxiliar;
- Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário;
- Não observar as leis de trânsito;
- Não passar por um CH, ou passar com mais de 30 minutos de atraso ao seu tempo ideal.
- Não passar por um teste especial (ET, XT ou CT);
- Percorrer o ET antes da prova;
- Percorrer qualquer teste especial em algum veículo (Só é permitido a pé);
- Modificar o cartão de horário ou percurso, ou utilizar um cartão de horário de um outro piloto.
- Não passar num controle de percurso (CP);
- Treinar no circuito;
- Receber e transmitir comunicações por rádio durante o percurso da prova;
- Ultrapassar o nível de ruído autorizado: 1ª infração – 1 minuto de penalização. 2ª infração – Desclassificação;
- Praticar testes sobre o percurso dos testes especiais;
- A cilindrada ultrapassar a indicada na ficha de inscrição;

**ART.28** - Depois que o piloto passar na bandeira amarela dos controles (Chs), ele não poderá voltar em sentido contrário da prova para fazer manutenção na moto, estando sujeito à desclassificação da prova.

**ART.29** - O piloto que não se classificar para o primeiro dia poderá largar no segundo dia com as seguintes condições:

1º - Ele deverá apresentar sua motocicleta ao controle horário final dentro do prazo seguinte: não antes do horário previsto sobre sua ficha de horário e no mais tardar 60 (sessenta) minutos após o prazo.

2º - A motocicleta deverá estar submissa a uma inspeção técnica completa, incluindo o teste de ruído.

Os pilotos excluídos pela Direção de Prova poderão proceder como mencionado nos pontos 1º e 2º acima e aguardar uma confirmação do Júri ( ver artigo Largada ).

**ART.30 - ABANDONO:** Todo piloto que abandonar a prova deverá retirar seus números e não poderá seguir o percurso em companhia ou na proximidade de um outro piloto. Toda infração a esta regra poderá acarretar na desclassificação dos pilotos que acompanharem.

### **ART.31 - PROTESTOS**

- Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude anti esportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 min. após a chegada do último piloto de sua classe.
- Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 30 min. após a divulgação do resultado.
- Todos os protestos devem ser individuais e *ESPECIFICOS POR ITEM* e acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais).
- Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da CBM, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe da moto reclamada.
- Conforme código disciplinar da F.I.M. o Júri deve tomar decisões sobre as infrações e punir imediatamente o Piloto durante a etapa do Campeonato.

As punições possíveis são:

- Advertência
- Multa de até R\$ 2.500,00 (Dois Mil e Quinhentos Reais)
- Penalidades de tempo ou pontos

# CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

## Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.

- Exclusão da etapa
  - Suspensão nacional não superior a 30 dias
  - Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.
- Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.
  - Conforme estatutos da CBM e Código Disciplinar da F.I.M. para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.
  - No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

### ART.32 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE LARGADA.



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

### ART.33 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE DE TRABALHO NOS CONTROLES HORÁRIOS.



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

### ART.34 - LISTAGEM DE MOTOCICLETAS AUTORIZADAS A PARTICIPAR DA "CATEGORIA ENDURO 4 - MOTO NACIONAL" DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURO 2010.

#### Honda:

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

#### Yamaha:

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

#### Agrale:

-SXT 17.5 / 27.5, Dakar 30.0

#### Sundown

- STX 200

Obs.: Novos lançamentos nacionais poderão ser incluídos durante o campeonato de 2010.

# CBM – CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO

## Diretoria de Enduro Padrão F.I.M.

ART.35 – SINALIZAÇÃO PADRÃO CBM 2010

### Sinalização de Percurso Padrão CBM

Indicação de Direção DIREITA

Tamanho - 34 x 15cm



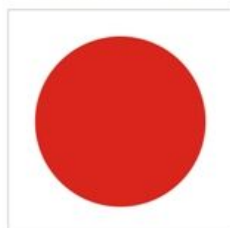
Indicação de Direção ESQUERDA

Tamanho - 34 x 15cm



Confirmação de Caminho

Tamanho - 20 x 20cm



Caminho Errado

Tamanho - 20 x 20cm



Perigo

Tamanho - 20 x 20cm



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

Francisco de Assis de Aquino Silva  
Diretor de Enduro F.I.M. da CBM