



REGULAMENTO GERAL 2025

Artigo 1 e 2 – Definição, organização, promoção e supervisão.....	2
Artigo 3 – Regulamento complementar.....	2 e 3
Artigo 4 – Provas.....	3
Artigo 5 – Categorias e Graduação.....	4 e 5
Artigo 6 – Inscrição.	6
Artigo 7 – Vistoria.....	6 e 7
Artigo 8 – Etapas válidas e ordem de largada.....	7
Artigo 9 – Planilhas	7 e 8
Artigo 10 – Indicações quilométricas.....	8
Artigo 11 – Identificação dos pilotos	8
Artigo 12 – Constituição da prova.....	9
Artigo 13 – Alterações no roteiro.....	9
Artigo 14 – Alterações na prova	9
Artigo 15– Apoio.....	9 e 10
Artigo 16 – Cronometragem – Posto de Controle	10 e 11
Artigo 17 – Apuração de dados	11 e 12
Artigo 18 – Classificação e pontuação.	13, 14 e 15
Artigo 19 – Deveres do piloto.....	15 e 16
Artigo 20 – Deveres da organização.....	16 e 17
Artigo 21 – Penalizações.....	17 e 18
Artigo 22 – Premiações.....	18
Artigo 23– Reclamações e protestos	18 e 19
Artigo 24 – Disposições gerais	19
Artigo 25 – Competências.....	19 e 20



Artigo 1 - OBJETIVO

Parágrafo Único: Este Regulamento destina-se às Provas de Enduro de Regularidade para todas as etapas do Campeonato Brasileiro de Enduro de Regularidade 2025.

Artigo 2 - DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO

1. A CBM supervisionará no ano de 2025, o Campeonato Brasileiro de Enduro de Regularidade, que será disputado em no mínimo vinte e no máximo em trinta e duas etapas divididas em no mínimo cinco e no máximo oito provas.
2. Cada dia de prova poderá ter os seguintes formatos:
 - 2.1.1. Provas de dois dias será dividido em duas etapas por dia, devendo constar no regulamento complementar e na planilha o ponto exato desta divisão em um neutro estratégico da prova com no mínimo dez (10) minutos de parada - neutro, o ideal é que seja preferencialmente na divisão com cinquenta por cento, ou o mais próximo possível dos PC's válidos.
 - 2.1.2. Em uma etapa por dia para provas de três ou quatro dias, classificados pela ordem decrescente de pontos perdidos no dia.
 - 2.1.3. A COMISSÃO NACIONAL DE ENDURO será formada por: Gustavo Castilho Jacob (MG), Saulo Silva (MG), o grupo de organizadores do campeonato, 01 piloto representante indicado pelos próprios competidores (titular Rogério Toledo do MT e suplente Sandro Hoffmam do ES) sem direito a voto em recursos inerentes a sua própria categoria. além dos dois fixos já citados. A inserção e ou alteração de novos membros, será feita por específico adendo.

Artigo 3 - REGULAMENTO COMPLEMENTAR

3. O regulamento Complementar será confeccionado pela Direção de cada prova e deve ser submetido à aprovação do Comissário CBM. Deve ser divulgado com até 05 (cinco) dias de antecipação da competição e fixado ao lado da Ordem de Largada no local da prova. O referido Regulamento Complementar não poderá conter normas que conflitam o Regulamento Geral do Campeonato. Deve conter obrigatoriamente:
 - a) Data, local, período e valor das inscrições;
 - b) Local e horário do sorteio da ordem de largada, entrega da planilha e dos equipamentos de cronometragem;
 - c) Data, local e horário da largada oficial de cada dia, largada promocional e horário do primeiro concorrente;
 - d) Local e horário da vistoria, do reabastecimento, do neutro principal, da chegada, hora limite para entrega dos *data logger* (GPS), das fichas individuais de passagem, divulgação do resultado e resultado final;
 - e) Nome do responsável pela Direção de prova;
 - f) Pilotos responsáveis pela organização da prova (máximo 3) e que poderão dobrar sua melhor colocação no campeonato de acordo com o (artigo 19.9);
 - g) Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança;



- h) Membros do Júri de Prova designados pelo Comissário CBM, composto por no mínimo:
- ✓ 01 um membro da CBM (Comissário)
 - ✓ 01 um membro da Federação
 - ✓ 01 um membro do Clube organizador, da organização
 - ✓ 01 piloto representante que tenha participado de toda a prova
 - ✓ 01 membro da organização parte técnica
 - ✓ 01 representante dos pilotos
- i) Informações a respeito de trechos específicos;
- j) Informações sobre aferição da prova (moto, equipamento, pressão dos pneus etc);
- k) Local exato, para o Neutro principal, Neutro de abastecimento ou divisão das etapas, de cada dia de prova, com localização geográfica.
- l) Radar: velocidade máxima permitida, local do início e fim.

Artigo 4 - PROVAS

4. Serão válidas pelo Campeonato Brasileiro 2025, as competições indicadas pela CBM, conforme calendário divulgado e constante no site da CBM, podendo sofrer alterações de datas, até a data da Reunião Ordinária da CBM.
- 4.1. Para serem consideradas válidas, para cada uma das categorias no Campeonato Brasileiro, as provas e etapas indicadas deverão cumprir o que segue:
- 4.2. Obedecer a este Regulamento e demais normas e regras impostas pela CBM.
- 4.3. Por PC ativado, entende-se aquele em que tenha a passagem de pelo menos um concorrente.
- 4.4. A apuração do resultado de cada prova deverá ser, obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema que atenda aos requisitos exigidos nesse regulamento.
- 4.5. Imprimir a partir do programa de apuração a lista das horas de passagem nos PC's indicando quais registros estão inalterados e quais registros foram alterados durante o processo de apuração, permitindo assim auditoria.
- 4.6. O Campeonato Brasileiro 2025, somente será considerado concluído após a realização de, no mínimo, 20 (vinte) etapas ou 5 (cinco) provas.
- 4.7. O Enduro, deverá ser realizado em no mínimo dois dias, consecutivos, valendo duas etapas para cada dia de prova ou de acordo com os artigos 2.1 e 2.2.
- 4.8. Cada dia de prova deverá ter no mínimo 90 Km de extensão navegados e 4 horas, no mínimo, de duração da prova em trechos também navegados, caso contrário o Comissário CBM deverá ser comunicado para aprovação.
- 4.9. Para a confecção do calendário anual fica determinado que deverá ter no mínimo 20 (vinte) dias de intervalo entre um evento e o outro.
- 4.10. Poderá haver controle de velocidade (radar), em parte ou na totalidade de cada etapa, ou seja, em qualquer trecho, desde que, seja, previamente, definido pelo regulamento complementar, especificando início e final, limite máximo da velocidade permitida e desde que esteja devidamente identificado em cada planilha.



Artigo 5 - CATEGORIAS E GRADUAÇÃO

5. Todas as Provas serão disputadas em 10 (dez) categorias.

5.1 As categorias em 2025 serão : Média 1-Elite Média 2 –Graduado, Over 35, Média 3 -Over 45, Over 50, Intermediária, Média 4 -Over 55, Over 60, Feminino, Novato

GRADUAÇÃO

5.2.Conforme a atribuição realizada pela Federação de origem de cada participante, constante no sistema de inscrições, da Confederação Brasileira de Motociclismo. Salvo as seguintes condições, para pilotos com histórico de participação no campeonato Brasileiro de Enduro de Regularidade, sob a gestão desta Comissão:

5.3.Os pilotos campeões e vice-campeões brasileiros, no ano imediatamente anterior, das categorias Graduado, Intermediária e Novato, terão de ascender na categoria imediatamente superior, independentemente de sua graduação em seu estado, através do ranking da federação local. Após cumprirem um ano de ascensão obrigatória, poderão optar em correr na categoria anterior a ascensão, menos o retorno à categoria Novato.

5.4.As categorias **OVER 35, OVER 45, OVER 50, OVER 55 e OVER 60**, serão constituídas pelos pilotos maiores de 35, 45, 50, 55 e 60 anos completos ou completados durante o ano corrente, sendo a Over 35 com idade completa desde a primeira etapa do campeonato

5.5.Categoria **FEMININA**, permitida a participação de qualquer piloto do sexo feminino, de qualquer idade e graduada em qualquer categoria. A motocicleta, pode ser de qualquer potência ou cilindrada, seja de fabricação nacional ou importada



5.9 Quadro de resumo para todas as categorias :

CAMPEONATO BRASILEIRO DE REGULARIDADE 2025		
CATEGORIA/ORDEN DE LARGADA	IDADE/CRITÉRIOS TÉCNICOS	MÉDIA
Elite	a partir de 18 anos advindos da categoria graduados em 2024 dos campeonatos estaduais e brasileiro	1
Graduado	a partir de 18 anos advindos da categoria intermediária em 2024 dos campeonatos estaduais e brasileiro	2
Over 35	Maiores de 35 anos completos na primeira etapa do campeonato	2
Over 45	Maiores de 45 anos completados no ano corrente do campeonato	3
Over 50	Maiores de 50 anos completados no ano corrente do campeonato	3
Intermediária	A partir de 18 advindos da categoria Novato em 2024 dos campeonatos estadual e Brasileiro	3
Over 55	Maiores de 55 anos completados no ano corrente do campeonato	4
Over 60	Maiores de 60 anos completados no ano do campeonato	4
Feminino	a partir de 18 anos , sexo feminino	4
Novato	A partir de 18 anos e iniciantes na modalidade	4
		



Artigo 6 - INSCRIÇÃO

Para pontuar nas Provas:

- 6.0 Todo piloto que concorrer, disputar, competir nas provas do Campeonato Brasileiro pontuará em uma única categoria, escolhida em sua inscrição.
- 6.1 Ao assinarem a Ficha de Inscrição os pilotos eximem a CBM e/ou seus representantes, o Clube Organizador, os promotores e patrocinadores da prova de toda e qualquer responsabilidade por dano de qualquer espécie que venha a causar a terceiros e/ou a si próprio, antes (deslocamento para a cidade sede), durante a realização da prova e após (retorno para casa) o desenvolvimento da competição.
- 6.2 Todos os pilotos inscritos na prova devem, obrigatoriamente, estar filiados à uma Federação, serão aceitas licenças de todas as modalidades homologadas pela Confederação Brasileira de Motociclismo, com exceção da modalidade Mototurismo e MotoE.
- 6.3 Ter a idade mínima de 18 (dezoito) anos completos no dia da participação da etapa a qual estará disputando.

Artigo 7 - VISTORIA

7. O piloto deve apresentar-se com sua motocicleta no local reservado para a vistoria, pelo menos 15 (quinze) minutos antes de sua hora ideal de largada, ou conforme estabelecido no Regulamento Complementar.
- 7.1. Para os pilotos, são obrigatórios os seguintes itens: identificação pessoal, capacete, óculos ou viseiras, luvas, botas, joelheiras, cotoveleiras e roupas resistentes, mochila de hidratação com volume mínimo de 1,5 litros.
- 7.2. No capacete deverá estar escrito, em local visível e de forma legível, o **nome do piloto, grupo sanguíneo e fator Rh**.
- 7.3. A moto deve estar em bom estado mecânico, sistema de escape com ruído dentro dos limites legais. É obrigatório o uso de farol dianteiro (funcionando) e sinalização traseira com iluminação direta ou refletiva.
- 7.4. O chassi da motocicleta poderá ser lacrado na vistoria, para posterior conferência.
- 7.5. Poderá haver postos de vistoria, ao longo do percurso da Prova.
- 7.6. A direção de prova poderá impedir a largada, ou continuação na prova, de concorrente ou moto que não se apresentar em conformidade com o que estabelece este Regulamento.
- 7.7. Poderá haver PC de tempo ou de roteiro na vistoria, mas somente serão penalizados os concorrentes que se atrasarem, até um limite de 900 (novecentos) pontos que correspondem a mais de 15'03" de atraso, ou conforme previsto no regulamento complementar.
- 7.8. A prova inicia-se no horário ideal do primeiro piloto ou abertura do PC de vistoria de largada (se houver) e encerra-se no local definido na planilha, trinta minutos após o horário ideal do último piloto e depois de realizada a vistoria de chegada, se houver e definida no regulamento complementar (entende-se por prova cada etapa).
- 7.9. O piloto poderá ser examinado clinicamente antes, durante e após a competição, estando sujeito a desclassificação da Prova, caso negue-se ao exame.
- 7.10. O piloto poderá trocar de moto entre uma prova e outra (no final do dia, entre o primeiro e o segundo dia de prova). Deve fazer comunicação por escrito ao diretor de prova, ao



- comissário da CBM ou membro da Organização da Prova e proceder a vistoria da nova moto.
- 7.11. As motocicletas deverão atender as normas do CONTRAN para estarem transitando em vias públicas, antes, durante e depois da largada de cada prova. A observância e atendimento às normas do CONTRAN é de única e exclusiva responsabilidade de cada piloto inscrito em cada prova do campeonato (art.11.4.)

Artigo 8 - ETAPAS VÁLIDAS E ORDEM DE LARGADA

8. A ordem de largada será conhecida através de sorteio público semi dirigido em data e local definidos no Regulamento Complementar.
- 8.1. Para a primeira prova do campeonato o sorteio será feito por categoria e de forma aleatória, sem considerar colocações ou rankings anteriores. A ordem de largada do segundo dia será de acordo com a ordem do resultado do primeiro dia(pontos perdidos). O terceiro e quarto dia seguirão o mesmo critério.
- 8.2. A partir do segundo evento, para o PRIMEIRO dia de prova: A ordem do sorteio obedecerá às colocações do ranking atual campeonato, ou seja, serão sorteados os 5 (cinco) primeiros colocados (de cada categoria) e a seguir os demais inscritos.
- 8.3. Para o SEGUNDO, dia de prova : A ordem de largada será pela colocação do dia anterior (pontos perdidos). O terceiro e quarto dia seguirão o mesmo critério.
- 8.4. O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a um minuto para a categoria Elite e 30 segundos para as demais. Poderá ser solicitada a Comissão Nacional um intervalo menor de largada para as Médias 2, 3 e 4.
- 8.5. Deverão largar na ordem: MÉDIA 1-ELITE, MÉDIA 2-GRADUADO, OVER 35, MÉDIA 3-OVER 45, OVER 50, INTERMEDIÁRIA, MÉDIA 4 -OVER 55, OVER 60, FEMININO e NOVATO. Outras categorias poderão intercalar essa ordem somente com aval da CBM.
- 8.6. Atender o horário de largada é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial e na lista de largada fornecida pela organização da prova.
- 8.7. Deverá ter um intervalo mínimo de 2 (dois minutos) entre categorias de mesma média.

Artigo 9 - PLANILHAS

9. A planilha deverá fornecer:
 - i. Quilometragem do trecho, Simbologia (indicações do roteiro).
 - ii. Velocidade média, tipo e número de trecho em todas as tulipas, tempo acumulado em cada PMM;
 - iii. Observações pertinentes a cada situação especial da trilha, especialmente as que indiquem RISCOS para os pilotos;
 - iv. Local exato da divisão das etapas.
 - v. Obrigatório TRECHO DE AFERIÇÃO.
- 9.1. . Deverão ser entregues a planilha do dia seguinte a partir das 12:00 h até 17:00 h do dia anterior, dia por dia.
- 9.2. Serão fornecidas em papel ou digital.



- 9.3. A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, Km, desenho referência, valor, tempo, observações..
- 9.4. Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações, sinalização de trilha (risco tremido) e estrada (risco liso)
- 9.5. Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, possam representar perigo para os pilotos, devem, OBRIGATORIAMENTE, estar bem assinalados na planilha. Exemplo: arames esticados, cercas, cancelas, valas, galhos, etc.
- 9.6. A (s) entrada (s), desvio (s) ou bifurcação (ões), de mesmo sentido que situar (em) se a menos ou igual a 50 m, antes de alguma entrada, desvio ou bifurcação pertencente ao roteiro (a ser referida na planilha) também deverão constar na planilha,
- 9.7. Planilha digital fornecida pela organização, deverá acompanhar impreterivelmente o mesmo procedimento da impressa.
- 9.8. Caso seja comprovado que um ou mais pilotos receberam esses arquivos digitais fora do horário estipulado, por qualquer meio, para as planilhas impressas este (s) piloto (s) estará (ão) automaticamente desclassificado (s) em razão da quebra da igualdade de condições.

Artigo 10 - INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

10. As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão de 10 em 10 metros, salvo no trecho de aferição, que poderá, caso o organizador opte, ter a terceira casa decimal, do metro exato.
- 10.1. As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da bolinha, que é o local onde o organizador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha.
- 10.2. A velocidade média máxima em estradas de terra não pode ser superior a 60 km/h, e em trechos de asfalto, 80 km/h, devendo-se evitar velocidades médias elevadas.
- 10.3. Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código de Trânsito para o local.
- 10.4. É proibido o uso de trajetos que conduzam aos concorrentes percorrerem o mesmo trecho simultaneamente em contramão, a não ser em deslocamentos dentro de cidades ou estradões.

Artigo 11 - IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

11. Deverá ser feita através de jaleco (ou similar) e adesivos numerados a ser fornecido pela Organização e por sua Carteira de Habilitação ou Identidade. A Organização da Prova poderá solicitar a devolução do jaleco no final da prova.
- 11.1. No caso de o organizador fornecer jalecos para a premiação os mesmos deverão ser usados pelos respectivos pilotos sobre pena de desclassificação caso não use.
- 11.2. A situação regular da documentação da moto e do competidor é de única e exclusiva responsabilidade do piloto (art.7.11).

Artigo 12 - CONSTITUIÇÃO DA PROVA



12. A Prova será constituída de trechos de: regularidade, neutralizados, deslocamentos. Testes especiais devem ser previamente informados no regulamento complementar.
- 12.1. Em casos de deslocamentos em asfalto ou vias rápidas, deverão seguir as leis de trânsito vigentes nos trajetos, com velocidade nunca superior a 80Km/h.

Artigo 13 - ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

13. No caso de algum imprevisto natural, com rio cheio, barreira ou nova estrada, por exemplo, que impossibilite a passagem ou provoque alguma alteração do roteiro, corre por conta dos concorrentes procurar os meios que o conduzam o mais brevemente ao roteiro original. Seus tempos ideais permanecerão os mesmos, desde que o imprevisto tenha ocorrido a todos os pilotos da categoria. No caso do imprevisto acontecer no meio de uma categoria, os PC's afetados por esta situação devem ser cancelados para esta categoria, uma vez que não houve igualdade de condições para todos os pilotos da categoria e análise do Júri de Prova.
- 13.1 No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, não identificados no artigo 13, como proprietários dos caminhos ou autoridades policiais serão anulados os PC's colocados além deste ponto, para as categorias afetadas pelo ocorrido. A critério da Direção de Prova, e de acordo com as características do trajeto e análise do track dos pilotos, os PC's colocados além do neutro mais próximo, poderão ser validados ou não mediante análise do Júri de Prova.
- 13.2-Não deverá ser descontado tempo ou cancelamento de PCs por porteiros que estiverem fechadas, a menos que atinjam toda a categoria ou parte dela após análise do Júri de prova.
Quarto-PMM;
Cinco Km
Cinco minutos do ponto do erro.

Artigo 14 - ALTERAÇÕES NA PROVA

14. Em caso de mudança de horários por força maior ou motivos técnicos, o Diretor de Prova e/ou organizador deverá comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os pilotos inscritos.
- 14.1. Se por qualquer motivo de força maior, ou de segurança, a Prova não puder ser realizada, os Organizadores, Promotores, Patrocinadores e a CBM, não serão obrigados a nenhuma indenização, além da devolução das inscrições efetuadas

Artigo 15 - APOIO

15. Nas dificuldades, os concorrentes devidamente identificados poderão ajudar-se na transposição de obstáculos.
- 15.1. Em caso de risco de vida e em locais de difícil transposição que poderá prejudicar o andamento da prova, (avaliada pela Comissão Julgadora), será permitida a ajuda de pessoas indicadas pela Organização ou moradores locais ou espectadores por exemplo,



no intuito de fazer com que a prova se desenvolva normalmente.

- 15.2. Não será permitido que quaisquer concorrentes sejam acompanhados por outras motos (inscritas na Prova ou não), com a finalidade de lhe prestar apoio físico ou de outra espécie. Tal fato poderá ser comprovado por meio de filmagem ou fotos ou ainda pelos registros de tempos dos GPS. A não observância deste artigo, implica na desclassificação do(s) concorrente(s) faltoso(s).

Artigo 16 - CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE

16. A cronometragem será feita com base num horário padrão chamado Hora Oficial de Prova que é o horário determinado por satélite e sincronizado via GPS.
- 16.1A Hora Oficial de Prova deve ser apresentada para o competidor em local visível pelo menos meia hora antes da largada.
- 16.2Os postos de cronometragem serão posicionados no decorrer do roteiro, em posições e quantidades não conhecidas previamente pelos competidores, em pontos secretos e aleatórios do percurso, a distância e localização conhecida unicamente pela Direção da Prova. Eles serão divulgados, através da ficha técnica, logo após a chegada do primeiro competidor de cada categoria. Sendo recomendável seguir as regras seguintes:
- 16.3 Evitar fixar PC a menos de 100 (cem) metros antes ou depois de Neutros.
- 16.4 Evitar fixar PC em pontos sujeitos a “engarrafamento”, sugere-se utilizar para esses pontos o PC de roteiro.
- 16.5 PC de roteiro visa apenas confirmar a passagem do concorrente, dentro de um intervalo de tempo definido. Será prioritariamente usado em locais de difícil passagem, sujeitos à congestionamentos e também onde haja possibilidade de se cortar caminho. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamentos e será permitido a anotação manual.. PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos.
- 16.6 O concorrente terá que chegar no PC, por caminho pertencente ao roteiro e no sentido do deslocamento da Prova. Caso contrário, perde os pontos relativos ao PC de 1.800 pontos
- 16.7 O PC de tempo não poderá ser alterado para PC de Roteiro
- 16.8 O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (três segundos). Além de 15'03" até 30'03" perde 900 pontos fixos. Além de 30' 03" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.
- 16.9 O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo de adianto em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, com margem de tolerância de 3" até 1.800 pontos.
- 16.10 Resumo, para todas as categorias:



TEMPOS		De (-) 4" Até 10'3" Adiantado	Entre (-) 3" Adiantado e (+) 3" Atrasado	de (+) 4" até (+) 15' 03"	de (+) 15' 04" a (+) 30' 03"	(+) 30' 04" ou mais
PONTOS:		3 a 1.800	0 (zero)	1 a 900	900	1.800

- 16.11 A tolerância de passagem no PC (Posto de Cronometragem) será de 3" (três segundos) por atraso (+) e 3" (três segundos) por adiantamento (-).
- 16.12 O PC poderá ser anulado para uma ou mais categorias mediante análise do Júri de Prova.
- 16.13 Para efeito de contagem de pontos perdidos, no caso de haver mais de uma anotação de passagem, valerá a primeira passagem do concorrente pelo PC.
- 16.14 O horário da abertura do PC será 10' (dez minutos) antes do horário ideal do primeiro competidor, e o fechamento 30' 04" (trinta minutos e quatro segundos) depois do horário ideal do último piloto da categoria.

CANCELAMENTO DE PONTO DE CONTROLE (PC)

- 16.15 Se constatado erro na planilha (pela Organização), somente terá validade o PC localizado após o ponto que atenda, no mínimo, uma das condições:
- Quarto PMM inclusive
 - 5 (cinco) km;
 - 5 (cinco) minutos, do ponto do erro;
- 16.16 Caso ocorra bloqueio ou fechamento total de um trecho da Prova, a Organização terá a faculdade de cancelar total ou parcialmente os PC's do trecho. Este caso se aplica somente a problemas causados pela Organização da Prova, tais como referência errada ou informações inverídicas, ou impedimento pelo proprietário de terrenos, sítios, fazendas, etc, mediante análise do Júri de Prova.

Artigo 17 - APURAÇÃO DE DADOS GPS

- 17 A apuração será feita através de equipamentos (data logger) de rastreamento (GPS).
- 17.1 Serão usados os equipamentos de rastreamento via satélite (GPS) no mínimo 02 (dois por piloto). Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da prova. O sistema deverá registrar o GPS principal e o reserva. Se o sistema de apuração selecionar automaticamente o melhor tempo dentre os dois GPS, para cada PC, a diferença entre estes tempos não poderá exceder a 2 segundos. Caso exceda valerá o tempo coletado no GPS principal.
- 17.2 O GPS poderá ser vistoriado por fiscais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova, solicitando a parada do competidor no local da vistoria.
- 17.3 A ficha técnica deverá conter:
- Número do PC;



- ii. Número do trecho;
 - iii. Metragem da planilha, odômetro;
 - iv. Horário Ideal;
 - v. Horário de passagem;
 - vi. E, se possível, informar também as coordenadas Geográficas no formato Grau com decimal até 6ª casa.
- 17.4 Os dados de cada competidor serão coletados por 2 (ou mais) coletor (es) de dados GPS, em todo trajeto da prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através dos dados coletados, entre eles: hora com precisão de segundos e posição geográfica (latitude e longitude).
- 17.5 O coletor de dados será removido na chegada do competidor ou em outro local especificado pela organização. Se o aparelho não for devolvido, no local especificado pela organização, em até 30 (trinta) minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente poderá ser desclassificado, sem direito a reclamação. Será da responsabilidade do competidor a devolução do (s) aparelho (s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido pela organização e ou empresa contratada para cronometragem do evento.
- 17.6 Fica facultado à organização, ler os gps entregue fora do prazo e emitir relatório individual de passagens do piloto, desde que ocorra antes da emissão/divulgação do resultado geral da etapa.
- 17.7 A coleta de dados será feita em segundos arredondando sempre para o inteiro superior, e expressa no formato hh:mm:ss.
- 17.8 O equipamento de data logger (GPS) deverá atender as necessidades abaixo:
- 17.8.1 Não será permitida nenhuma instalação elétrica na motocicleta;
 - 17.8.2 Para levantamento deverá ser usado um equipamento GPS similar ao utilizado dos competidores, ou seja, que marque o track no mínimo de 1 (um) em 1 (um) segundo.
- 17.9 A entrega das passagens individuais dos PCs, ocorrerá, no mínimo 30 minutos após o horário ideal do último piloto de cada categoria ou de comum acordo entre Comissário CBM e Direção da prova.
- 17.10 Em caso de acidentes graves com feridos, será analisado pelo Juri de Prova, caso a caso, sendo que os pilotos (máximo 2) que pararem a prova total ou parcial, para auxiliar poderão se beneficiar.

FALHA NOS COLETORES (GPS)

- 17.11 Caso o competidor use qualquer outro modelo de GPS reserva, seu funcionamento fica sob responsabilidade do competidor, bem como a descarga e fornecimento dos dados.
- 17.12 O piloto que não tiver seus dados computados na ficha individual de passagens, decorrente de falha nos GPS principal e reserva. Deverá entregar arquivo com os dados de um coletor (GPS) próprio, caso tenha, até 30 minutos após a entrega oficial das fichas de passagens da categoria.
- 17.12.1 A responsabilidade de entrega do arquivo será do piloto ou de um representante que deverá registrar a entrega.



- 17.12.2 O arquivo do GPS reserva deverá ser entregue no ambiente onde se realiza a apuração e deve seguir as seguintes indicações;
- 17.12.3 O arquivo deve seguir um padrão indicado e aprovado pelo responsável pela apuração.
- 17.13 Em caso de falha nos GPS em uma das etapas (prova de dois dias), será atribuído ao competidor a pontuação relativa a uma posição imediatamente inferior a conquistada na outra etapa.
- 17.14 Em caso de falha nos GPS em duas etapas no mesmo dia de prova (provas de dois dias) e ou falha em uma etapa (para eventos com 4 dias de prova), será atribuído ao competidor a pontuação relativa a uma posição imediatamente inferior a(s) conquistada(s) na(s) outra(s) etapa(s) do mesmo evento. Se acontecer na primeira etapa, segunda ou terceira será considerada a colocação na próxima etapa, se acontecer na última etapa será considerada a anterior.

ARQUIVO DE CONTRA PROVA (GPS)

- 17.15 O competidor poderá usar os dados gravados por um *data logger* (GPS) próprio como argumento de um protesto ou recurso contra a falta de registro de tempo no PC ou contra a anotação de penalização de sentido contrário.
- 17.16 O *data logger* (GPS) deve ser configurado para gravar dados em intervalos de 1 em 1 segundo.
- 17.17 Os dados do GPS devem ser entregues à organização no formato Track Maker.

Artigo 18 - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

- 18 A classificação da prova, será a soma dos resultados conquistados nas duas ou uma etapa de cada dia. Cada etapa, terá a conquista dos pontos do primeiro ao vigésimo lugar, por ordem crescente dos pontos perdidos durante a etapa, a quem perder o menor número de pontos, será atribuído o primeiro lugar, ou seja 25 (vinte e cinco) pontos de acordo com a tabela abaixo para acumulo de resultados por pontos ganhos, ao competidor que conquistar o menor número de pontos perdidos abaixo do primeiro lugar, será atribuído 22 (vinte e dois pontos) e assim sucessivamente.
- 18.1 A classificação e pontuação do piloto em cada etapa do Campeonato (art.19.6), será exclusivamente por categoria, não havendo classificação ou pontuação pelo geral da Prova.
- 18.2 Para obter classificação na etapa, o piloto deverá passar em pelo menos cinquenta por cento (50%) dos PC's válidos e com pontuação inferior a 1800 (um mil e oitocentos) pontos.
- 18.3 Aos pilotos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na etapa para pontuação no Campeonato.
- 18.4 Em caso de empate no total de pontos perdidos entre dois ou mais competidores, o critério de desempate na etapa (em cada dia de prova) será:
- 18.4.1 Maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido.



- 18.4.2 Persistindo o empate, deve-se passar para menor pontuação nos PC's em ordem inversa, do último ao primeiro e assim sucessivamente.
- 18.4.3 Persistindo o empate, será refeito o cálculo, somente para os pilotos empatados, retirando a tolerância e aplicando a regra.
- 18.4.4 Persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho.
- 18.4.5 Persistindo o empate será feito um sorteio público para identificar o vencedor.
- 18.5 Em caso de empate na soma das etapas, isto é, na soma da pontuação dos dias de prova, nas quatro etapas do evento, o desempate será em favor do competidor que:
- O piloto que obtiver o maior número de primeiros lugares, segundos lugares e assim sucessivamente;
 - O piloto que obtiver a melhor colocação na última etapa da prova)
 - O Piloto que obtiver o menor número de pontos perdidos durante as quatro etapas da prova (2 ou 4 dias).

18.6 A pontuação a ser atribuída aos pilotos deve seguir a seguinte ordem:

1º Lugar 25 Pontos	6º Lugar 15 Pontos	11º Lugar 10 Pontos	16º Lugar 05 Pontos
2º Lugar 22 Pontos	7º Lugar 14 Pontos	12º Lugar 09 Pontos	17º Lugar 04 Pontos
3º Lugar 20 Pontos	8º Lugar 13 Pontos	13º Lugar 08 Pontos	18º Lugar 03 Pontos
4º Lugar 18 Pontos	9º Lugar 12 Pontos	14º Lugar 07 Pontos	19º Lugar 02 Pontos
5º Lugar 16 Pontos	10º Lugar 11 Pontos	15º Lugar 06 Pontos	20º Lugar 01 Ponto



- 18.7 Ao final do Campeonato, será proclamado Campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos, em cada categoria.
- 18.8 Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores de uma categoria, o critério de desempate para definir o Campeão será:
- a) Melhor colocação para quem tiver maior número de primeiros lugares;
 - b) Persistindo o empate, o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;
 - c) Persistindo o empate, o piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa, última, penúltima e assim sucessivamente.
 - d) Persistindo o empate o piloto com maior idade será o beneficiado;
 - e) Persistindo o empate será feito sorteio público para o desempate.
- 18.9 A organização da prova, poderá indicar 3(três) pilotos filiados no Estado, para ajudarem na organização de cada evento comprovadamente na data do mesmo. Se a federação organizar mais de um evento, nesta mesma temporada, cada evento deverá ter pilotos diferentes, vetada desta maneira a possibilidade de um ou mais piloto, organizar mais de um evento. A indicação deverá ser encaminhada a Comissão Nacional de Enduro de Regularidade da CBM, através do regulamento complementar. A estes pilotos, para efeito de pontuação no campeonato, serão computados os seus melhores resultados no ano, tanto quanto o número de etapas da prova, após a organização da mesma. Fica limitado os créditos por piloto a um Enduro (evento), ou seja, quatro etapas.
- 18.10 Só será atribuída a pontuação (quatro melhores resultados conquistados em prova disputada em outro evento) ao piloto que participar, impreterivelmente colaborando na organização do evento.
- 18.11 Descarte de Etapas
- 18.11.1 Serão descartadas as 6 (seis) piores etapas sendo somente 04 (quatro) não participadas (WO) e Feminino as 12 (doze) piores, sendo somente 8 não participadas (WO).
- 18.11.2 As etapas que compõem o último evento do campeonato, poderão ser descartadas, mediante a largada do competidor nas etapas da prova final e passagem pelo primeiro PC da prova.
- 18.11.3 O piloto que receber uma punição disciplinar (desclassificação) não poderá utilizar a(s) etapa (s) da punição como descarte.
- 18.12 Em caso de acidente grave com feridos, que os pilotos (máximo 2) que pararem a prova (total ou parcial) para auxiliarem, pontuarão para a prova e campeonato de acordo com julgamento do Juri de Prova, analisando caso a caso.

Artigo 19 - DEVERES DO PILOTO

- 19 É dever de todo piloto nas competições:
- 19.1 Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.
- 19.2 Respeitar todas as disposições constantes no presente Regulamento, no Regulamento Complementar e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Motociclismo e Código Trânsito Brasileiro.
- 19.3 Conferir a planilha, impressa ou digital, verificando se não foi omitida referências ou defeito de impressão ou erros de digitalização;



- 19.4 Conferir os dados, trechos (PMM's) das planilhas, oferecidos pela organização para serem inseridos nos equipamentos de navegação, hora do dia oficial e horário de largada, assim como os arquivos das planilhas digitais, de qualquer fornecedor. Cabe ao piloto, se certificar não só se os dados são os de sua categoria, como também se completos e correspondentes a totalidade dos trechos de sua planilha, esta é uma responsabilidade de cada piloto.

Artigo 20 - DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

- 20 São deveres da organização em cada etapa:
- 20.1 Deverão constar a logomarca da CBM na mídia, banner do pódio de premiação e troféu.
 - 20.2 Fornecer trecho específico para aferição da quilometragem ou confeccionar a planilha sem média no primeiro trecho, (deslocamento), o qual servirá como aferição.
 - 20.3 A aferição inicial do odômetro da moto utilizada para criar o trecho de aferição deverá ser compatibilizada (aferida) com a distância obtida com equipamento GPS.
 - 20.4 Distribuir fichas individual de passagem aos pilotos, de acordo com o horário estabelecido no regulamento complementar.
 - 20.5 A organização deverá afixar no local de chegada, a partir do horário ideal de chegada do primeiro piloto, ficha técnica dos PCs contendo: Posição na planilha (trecho e medição quilométrica), Localização geográfica (latitude e longitude) e horário ideal por categoria.
 - 20.6 Entregar ao Comissário da CBM, as informações da Prova na seguinte forma:
 - i. Disponibilizar para o comissário da CBM, em envelope lacrado a ficha técnica dos PCs contendo: Posição na planilha (trecho e medição quilométrica), Localização geográfica (latitude e longitude) e horário ideal por categoria antes da largada de cada dia, este será aberto em público após a divulgação dos resultados.
 - ii. Ficha Técnica da Prova igual ao item 17.3;
 - iii. Classificação das diversas categorias;
 - iv. Planilha de pontos perdidos das categorias, onde conste TODOS OS pontos perdidos em TODOS os PC's, organizado em um "tabelão";
 - v. Fichas de inscrição devidamente preenchidas.
 - vii. Entregar ao Comissário da CBM cópia dos ofícios enviados pela Federação, às autoridades competentes informando sobre a realização do evento.
 - viii. Disponibilizar para o comissário da CBM os "Tracks" e "waypoint" da trilha e PCs no formato Track Maker, em uma mídia tipo CD-ROM ou PenDrive.
 - 20.7 Providenciar a abertura de todas as porteiros, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que somente o primeiro piloto perca tempo nesta tarefa. Esta tarefa deverá ser feita por membro da Organização, que assume a condição de "piloto zero".
 - 20.8 Providenciar total e irrestrito acesso ao representante da Comissão Nacional de Enduro da CBM, a apuração dos resultados de cada etapa. Este Comissário deve ser informado de todos os detalhes da Organização da Prova, incluindo acesso às anotações dos PCs (manuais e eletrônicos) desde o momento da chegada destas



informações à central de apuração, até as eventuais correções (devidamente fundamentada) que se façam necessárias.

20.9 Sinalizar de forma clara (bamps), os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.

20.10 A organização da prova deverá equipar no mínimo 1 (um) “abre trilha” com gps, para comprovar o “Track” que o percurso foi realizado. Caso tenha recurso de algum piloto sobre trecho que não tenha sido “coberto” pelo “abre trilha”, os PCs do referido trecho serão cancelados até o ponto que atenda uma das 3 condições, mediante análise do Júri de Prova:

i. Quarto PMM, inclusive.

ii. 5 Km;

iii. 5 minutos.

Artigo 21 - PENALIZAÇÕES

21 O Clube e/ou Federação que não cumprir com os deveres estabelecidos neste regulamento, poderão sofrer penalizações pecuniárias no valor de uma inscrição para cada item não realizado, até a anulação de prova e consequente perda do direito de realizar prova válida para o Campeonato Brasileiro no (s) ano (s) seguinte (s).

21.1 É proibido qualquer movimento, pressão ou manifestação dos pilotos, na véspera, no dia, ou após a competição, contrário às decisões dos Comissários Desportivos, Organizadores e Representante da CBM, acerca da Prova ou Campeonato. Tal atitude será punida com a suspensão do(s) faltoso(s) por no mínimo um Evento do Campeonato

21.2 Radar: A penalização poderá ocorrer, apenas, se o competidor ultrapassar a velocidade estipulada pela organização, por no mínimo dez segundos e se tiver ultrapassado a tolerância de dez por cento (10%), perdendo trezentos (300) pontos por trecho.

21.3 Caso seja constatado que o competidor se utilizou de tolerância e tempo, previamente definidos, de maneira proposital, ou seja, reduzindo a velocidade antes de ser atingido os dez segundos de tolerância, retornando a ultrapassar o limite definido, esse competidor, será penalizado da mesma forma, com trezentos (300) pontos.

Exemplo:

i. Limite de velocidade determinado de 40 km/h (quarenta quilômetros por hora)

ii. $40\text{km/h} + 10\%$ de tolerância = 44 km/h

iii. Poderá ser penalizado o piloto que atingir a velocidade de 45km e se manter nesta velocidade ou superior a ela, por mais de dez segundos.

Nas Provas, os pilotos poderão ser penalizados pelas seguintes faltas:

a) Agredir com palavras qualquer membro da organização e entidades	Desclassificação
b) Informação errada ou incompleta na ficha de inscrição	Desclassificação
c) Manobras desleais contra outros concorrentes	Desclassificação
d) Troca de moto ou piloto durante a etapa	Desclassificação
e) Alteração, supressão ou inclusão de inscritos no jaleco e/ou adesivos oficiais	Desclassificação
f) Cortar caminho por cima de plantações, cortar cercas e outros atos contra propriedade privada	300 Pontos



g) Desrespeito às leis de trânsito inclui radar para velocidade máxima.	300 Pontos
h) Pilotagem perigosa, excesso de velocidade, exibicionismo, em localidades habitadas, etc	900 Pontos
i) Não entregar o GPS no tempo determinado pela organização	Desclassificação
j) A Organização da Prova poderá recolher a planilha no final da Prova, podendo o piloto sofrer penalização de 300 pontos, desde de que devidamente avisado no Regulamento Complementar da prova	300 Pontos
l) A moto pilotada sem capacete pelo piloto, mecânico ou qualquer pessoa durante a Prova. Entende-se Prova, a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada	900 Pontos
m) O piloto conduzindo qualquer moto sem o uso adequado do capacete durante a prova. Entende-se prova, desde a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada	900 Pontos
n) O piloto que sofrer duas desclassificações, poderá, a critério da Comissão de Enduro, ter suspensão sua participação em Provas do Campeonato e extras, pelo prazo de até um ano	Desclassificação
o) Andar no roteiro da prova antes do início da mesma para obter vantagens sobre os concorrentes.	Desclassificação
p) O piloto que passar o coletor GPS para outro conduzir na intenção de marcar o track.	Desclassificação
q) O piloto que conduzir o coletor GPS de outro piloto com intenção de gravar o track	Desclassificação

Artigo 22 - PREMIAÇÕES PARA CADA EVENTO

- 22 Serão conferidos troféus para no mínimo-Elite (5), Graduado (5), Intermediária (5), Novatos (10), Over 35 (3), Over 45 (3), Over 50 (3), Over 55(3), Over 60 (3), Feminino (3), ficando à critério de cada organizador premiação em maior quantidade.

22.1 A premiação será realizada com a soma das colocações das quatro etapas.

PARA O CAMPEONATO

22.2 No final do campeonato serão confeccionados troféus para, no mínimo, os 2 (dois) melhores colocados de cada categoria.

Artigo 23 - RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

- 23 Reclamações contra a Prova ou piloto, deverão ser entregues por escrito à Organização de acordo com os seguintes prazos e devem estar acompanhados do valor de R\$500,00 (Quinhentos Reais).
- 23.1 Protestos ou recursos contra o resultado, deverão ser entregues até 15 (quinze) minutos após a entrega da planilha de pontos perdidos (performance, ficha de passagem) por categoria, ou em até 30 (trinta) dias, no caso de divulgação dos resultados em data diferente ao da Prova.
- 23.2 Protestos ou recursos referentes à planilha (mapa da prova), indicações de caminho duvidosas, indicações de caminho erradas, caminhos obstruídos, atitudes antidesportiva de algum competidor deverão ser entregues até 30 (trinta) minutos após a chegada ideal do competidor e impreterivelmente antes da entrega das planilhas de pontos perdidos por categoria.
- 23.3 Durante os prazos acima, o diretor da prova e/ou comissários desportivos deverão estar presentes no local do evento, à disposição dos concorrentes, para recebimento de



protestos/reclamações.

- 23.4 Se a Organização não puder dar solução ao protesto, em tempo hábil, deverá ser marcada nova data e local para entrega de resultados e troféus da categoria.
- 25.5. Se o protesto for procedente, o valor depositado será devolvido ao protestante, caso contrário, reverterá para CBM.
- 24.6. Caso o clube, (filiado e em dia com a Federação do seu estado) ao qual o piloto que impetrou o recurso é filiado, não concorde com a decisão, poderá (até cinco dias úteis após a divulgação do resultado) e mediante depósito no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), recorrer a Comissão Nacional de Enduro da CBM, estando esta comissão soberana para julgar tal reclamação.

Artigo 24 - DISPOSIÇÕES GERAIS

- 24 Os participantes correm por conta e risco próprios, não responsabilizando a CBM, a Federação, os Organizadores, os Promotores, os Patrocinadores, o Clube Organizador, autoridades desportivas e pessoal em serviço na Prova, por qualquer acidente que lhes venha a ocorrer.
- 24.1 A apuração dos resultados será acompanhada pelo representante da Comissão de Enduro da CBM.
- 24.2 Todas as Provas serão supervisionadas por um comissário de Enduro, nomeado pela CBM, e a este será facilitado o acesso a todos os detalhes da Organização da Prova
- 24.3 Para que sejam autorizados a promover e/ou organizar novas competições, a Federação, os clubes e os organizadores deverão obedecer a este Regulamento.
- 24.4 Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo comissário da CBM, pelo Diretor de Prova e pelo representante da Federação local.
- 24.5 A CBM poderá instalar equipamento (s) GPS em competidores, aleatoriamente, no sentido de observar/manter controle de qualidade sobre a apuração.
- 24.6 Fica facultado aos pilotos elegerem e apresentarem em cada prova um piloto participante, para agir como interlocutor entre pilotos e Júri de prova.

Artigo 25 - COMPETÊNCIAS

Compete ao **Diretor de Prova**:

- Decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção;
 - Decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes naturais sobre concorrentes, descrito no artigo 13;
 - Decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente;
 - Desclassificar piloto (s) por infração ao Regulamento;
 - Decidir, juntamente com o Comissário da CBM e o representante da Federação organizadora, pela aceitação ou não de recurso contra resultado.
- 25.1 Compete ao **Comissário de Enduro**, nomeado pela CBM:
- Julgamento de protestos contra a Prova e/ou Diretor;
 - Julgamento da validade ou não da Prova para o Campeonato;



- c. Apoio e suporte técnico para os pilotos e promotores de cada evento;
- d. Monitoramento do evento, para certificação do cumprimento deste regulamento em todas as circunstâncias.

25.2 Compete ao **Júri de Prova**, nomeado pela CBM (Comissário):

25.2.1 Julgamento de protestos

25.2.2 Cancelamento de PC's

25.2.3 Julgamento de desclassificação, suspensões ou punição á pilotos

25.2.4 Casos omissos também deverão ser julgados pela Comissão Nacional ou Júri de Prova

Belo Horizonte,

Comissão Nacional de Enduro Regularidade

Gustavo Castilho da Silveira Jacob

Presidente CBM

Diretor de Regularidade CBM

Comissão Nacional de Enduro Regularidade

Saulo Silva