

REGULAMENTO

COPA BRASIL DE ENDURO DE REGULARIDADE 2019

1.OBJETIVO

- 1.1. Este Regulamento destina-se a Provas de Enduro de Regularidade. O presente Regulamento é válido para todas as etapas da Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019

2. DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO

- 2.1. A Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019, que será disputado em 05 provas de dois dias, sendo valido 04 etapas por prova, , totalizando 20 etapas.

3. REGULAMENTO COMPLEMENTAR

- 3.1. O Regulamento Complementar será confeccionado pela Direção de cada etapa, podendo ser submetido à aprovação do Júri Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019, que deverá aprovar em cinco dias após recebê-lo.
- 3.2. Deve ser divulgado até 10 dias antes da competição e não pode conter normas que firam o Regulamento Geral do Campeonato.
- 3.3. Deve conter OBRIGATORIAMENTE:
 - 3.3.1. Período, local e valor das inscrições;
 - 3.3.2. Data, hora e local do sorteio e entrega da planilha;
 - 3.3.3. Data, hora e local da largada (promocional e oficial), vistoria, chegada e divulgação do resultado;
 - 3.3.4. Nome dos responsáveis pela Direção e Organização da Prova e pilotos ajudantes;
 - 3.3.5. Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança;
- 3.4. É desejável que contenha:
 - 3.4.1. Informações a respeito de trechos específicos, testes especiais, etc.
 - 3.4.2. Informações sobre aferição da quilometragem (moto, equipamento, pressão dos pneus, etc.);
 - 3.4.3. Informar o nome do membro da organização que irá participar do JP (Júri de Prova);
 - 3.4.4. Local e hora (do primeiro concorrente), de abastecimento e neutro de almoço;
 - 3.4.5. Fonte da hora oficial;
 - 3.4.6. A Organização da prova deverá fornecer planilha de APOIO, com indicação quilométrica, horário de chegada do primeiro competidor, e tempo de permanência neste;
 - 3.4.7. O Regulamento Complementar deverá ser entregue aos pilotos no ato de retirada do material referente à prova;

4. PROVAS

- 4.1.** Serão válidas pelo Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019, as competições indicadas realizadas nos cinco estados participantes
- 4.2.** Para as provas serem consideradas válidas para cada uma das categorias no Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019 as etapas indicadas deverão cumprir o que segue, para cada categoria:
 - 4.2.1.** Obedecer a este Regulamento e demais normas impostas pela comissão da Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019
 - 4.2.2.** As provas serão divididas em etapas, cada dia terá obrigatoriamente duas etapas e terão no mínimo 05:00h no máximo 06:00h total.
 - 4.2.3.** Ter um número mínimo de 15 Postos de Cronometragem (PC) não anulados, em cada etapa.
 - 4.2.4.** Não poderá haver anulação, por motivos técnicos ou outros de mais do que 25% (vinte e cinco por cento) dos PC's ativados.
 - 4.2.5.** Por PC ativado, entende-se aquele em que tenha sido anotada a passagem de pelo menos um concorrente.
 - 4.2.6.** A apuração do resultado de cada etapa deverá ser obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema homologado pela Direção de prova organizadora e o apurador contratado deverá concordar e assinar ao Check List de apuração em anexo a este regulamento.
- 4.3.** A , Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2018 somente será considerado concluído após a realização de, no mínimo, 16 (dezesesseis etapas).
- 4.4.** Não serão válidas etapas noturnas neste Campeonato.

5. CATEGORIAS

- 5.1.** Todas as Provas serão disputadas em 9 (NOVE) categorias: MASTER, SENIOR, OVER, OVER 50, BRASIL, JUNIOR, OVER 55 e NOVATOS, DUPLAS

6. GRADUAÇÃO

- 6.1.** Conforme a Organização de cada Estado, salvo condições abaixo:
- 6.2.** Os pilotos campeões e vice-campeões rankings estaduais, no ano imediatamente anterior, da categoria Sênior, Júnior e Novatos, terão, obrigatoriamente de competir na categoria acima da que foi campeão, independentemente de idade ou de sua graduação em regionais
- 6.3.** Os pilotos Máster com idade acima de 35 anos, poderão optar em correr na categoria Sênior, salvo condições descritas no item 6.1.
- 6.4.** A categoria OVER será constituída pelos pilotos maiores de 40 anos, completos durante o ano do campeonato
- 6.5.** A categoria OVER50 será constituída pelos pilotos com 50 anos, completos durante o ano do campeonato.
- 6.6.** A categoria OVER 55 será contituída pelos pilotos com 55 anos completos durante o ano do campeonato, e deverão andar a frente e na media da categoria Novatos

7. INSCRIÇÃO

7.1. Para se inscrever e pontuar nas Provas:

7.1.1. Para participar e pontuar no Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019

7.1.2. Todo piloto que concorrer nas provas Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019 irá pontuar automaticamente.

7.1.3. Ao assinarem a Ficha de Inscrição, os pilotos eximem 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, durante e após o desenrolar da competição.

8. VISTORIA

8.1. O piloto deve apresentar-se com sua motocicleta no local reservado a vistoria, pelo menos 15 (quinze) minutos antes de sua hora ideal de largada, ou conforme estabelecido no Regulamento Complementar.

8.2. Para os pilotos, são obrigatórios os seguintes itens: capacete, óculos ou viseiras, luvas, botas e roupas resistentes.

8.3. No capacete deverá estar escrito, em local visível e de forma legível, o nome do piloto, grupo sanguíneo e fator Rh.

8.4. A moto deve estar em bom estado mecânico, e sistema de escape com ruído dentro dos limites legais.

8.5. O chassi da motocicleta poderá ser lacrado na vistoria, para posterior conferência do cumprimento do item 13.1

8.6. Poderá haver postos de vistoria, ao longo do percurso da Prova.

8.7. A direção de Prova poderá impedir a largada, ou continuação na Prova, de concorrente ou moto que não apresentar-se em conformidade com o que estabelece este Regulamento.

8.8. “Haverá 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 15’05” de atraso, ou conforme previsto no regulamento complementar.

8.9. 8.6. A Prova inicia-se no horário ideal do primeiro piloto ou na abertura do PC de vistoria da largada (se houver) e encerra-se somente depois de realizada a vistoria de chegada (entende-se por prova cada etapa)

8.10. O piloto poderá ser examinado clinicamente antes, durante e após a competição, estando sujeito a desclassificação da Prova, caso negue-se ao exame.

8.11. O piloto poderá trocar de moto entre uma etapa e outra. Deve fazer comunicação por escrito ao diretor de prova ou membro da Organização da Prova e proceder à vistoria da nova moto.

9. ORDEM DE LARGADA

- 9.1.** A ordem de largada será conhecida através de sorteio público semi dirigido em data e local definidos no Regulamento Complementar.
- 9.2.** Após a realização da primeira prova da Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019, a ordem do sorteio, obedecerá às colocações no atual campeonato, ou seja, serão sorteados os 5 primeiros colocados (de cada categoria) inscritos na prova e a seguir os demais. Para largada do segundo dia, será considerada a ordem do resultado do primeiro dia
- 9.3.** O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a 20 segundos, sendo preferencialmente 30 segundos de intervalo
- 9.4.** Deverão largar na ordem: MASTER, SÊNIOR, OVER, OVER 50, BRASIL, JUNIOR, DUPLAS GRADUADOS, OVER 55, NOVATOS e outras categorias regionais extras.
- 9.5.** A largada é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial e na lista de largada fornecida pela organização da prova.
- 9.6.** Em princípio as largadas serão automáticas. Porém, quando o Regulamento Complementar informar que a Largada é Manual, a organização colocará um PC de LARGADA (roteiro com tempo fixo) visando confirmar a passagem do piloto no seu horário ideal de largada. Não largar no horário ideal perde 300 pontos.

10. PLANILHAS

- 10.1.** A planilha deverá fornecer: a quilometragem do trecho, a simbologia (indicações do roteiro), a velocidade média horária de cada trecho, o tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média) e as observações pertinentes a cada caso, ESPECIALMENTE AS QUE INDIQUEM RISCOS PARA OS PILOTOS.
- 10.2.** Por trecho, entende-se o percurso situado entre dois pontos onde o odômetro deva ser "zerado" e/ou a velocidade média seja alterada.
- 10.3.** Serão fornecidas aos participantes, e somente a estes no início da Prova, com pelo menos 60 (sessenta) minutos de antecedência há sua hora ideal de largada.
- 10.4.** Não poderão ser entregues de forma parcelada na competição.
- 10.5.** Poderão conter médias para tempo seco e para chuva.
- 10.6.** Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, podem representar perigo para os pilotos, devem, OBRIGATORIAMENTE, estar bem assinalados na planilha. Exemplo: arames esticados, cercas, cancelas, valas, galhos, etc. e as indicações na planilha deverão estar acima do número de quilometragem, com segue: . ATENÇÃO, .. PERIGO, ...PERIGO MORTAL
- 10.7.** Em hipótese alguma a velocidade média exigida para o trecho poderá ser superior à permitida pelo Código de Trânsito para o local.

- 10.8.** O primeiro trecho da prova deve ser um trecho de deslocamento para permitir aos concorrentes a aferição de seus odômetros. Recomenda-se a utilização de um trecho com pelo menos 1500 m (mil e quinhentos metros). No caso de impossibilidade de iniciar a prova com um trecho de deslocamento, a Direção de Prova deve fornecer uma planilha específica para aferição de quilometragem.
- 10.9.** As planilhas devem ter obrigatoriamente a separação bem clara entre a primeira e Segunda etapa, e que este também seja um neutralizado de 20 minutos no mínimo.
- 10.10.** Serão em formato ROLL BOOK, de largura 57mm (\pm 2mm), com comprimento no mínimo de 25cm.
- 10.11.** A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, obrigatoriamente na seqüência Km, desenho referência, valor, tempo, observações.
- 10.12.** Nos símbolos usados, a "bolinha", que identifica a posição do concorrente, estará sempre na posição inferior do diagrama.
- 10.13.** Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.
- 10.14.** 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.
- 10.15.** A (s) entrada(s), desvios ou bifurcações, de mesmo sentido que situar (em)-se a menos de 50 m de alguma entrada, desvio ou bifurcação pertencente ao roteiro (a ser referida na planilha) também deverão constar da planilha, sob pena de cancelamento do PC.
- 10.16.** Os desenhos das planilhas deverão seguir, o mais fielmente possível, o quadro de desenhos padronizados.
- 10.17.** Os caracteres de indicação da quilometragem na planilha devem ter o tamanho mínimo de 22 na fonte arial do Microsoft Word.
- 10.18.** A Organização da Prova poderá recolher a planilha no final da Prova, podendo o piloto sofrer penalização de 300 pontos, desde que devidamente avisado no Regulamento Complementar da prova

11. INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

- 11.1.** As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão entre 10 ou 50 (dez ou cinquenta) metros, dependendo do tipo de velocímetro com o qual a prova foi levantada. Deverá constar de o regulamento complementar o tipo de velocímetro.
- 11.2.** As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da bolinha, que é o local onde o levantador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha. Este ponto dista

cerca de 3 metros da referencia em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto imaginário 3 metros antes do cruzamento. Este é o ponto exato de aferição do velocímetro, e calculo do PC, caso esteja nesta referencia. Os PC's que forem anotados fora deste ponto deverão ter seu tempo corrigido para a nova referencia quilométrica. Isto deve ser observado, principalmente em referencias que envolve áreas muito grandes, e ou médias horárias muito baixas.

- 11.3.** As velocidades serão dadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros.
- 11.4.** A velocidade média máxima em estradas de terra não poderá ser superior a 51 km/h, e em trechos de asfalto, 66 km/h, devendo-se evitar velocidades médias elevadas.
- 11.5.** Após trecho de média apertada é necessário a inclusão de neutros a fim de que todos recuperem o tempo de prova.
- 11.6.** Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código de Trânsito para o local.
- 11.7.** É recomendado que em trechos de estradas interiores e pequenas estradas as médias sejam baixas a fim de evitar acidentes com os moradores da localidade.
- 11.8.** 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.

12. IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

- 12.1.** Deverá ser feita através do jaleco (ou similar) numerado a ser fornecido pela Organização, e por sua Carteira de Habilitação ou Identidade. O jaleco será facultativo. A Organização da Prova poderá solicitar a devolução do jaleco no final da prova.
- 12.2.** Em caso de ausência ou má visibilidade da numeração oficial que identifica a moto ou o piloto, durante a competição, o concorrente assume o erro de tomada de tempo, ou inexistência do registro de passagem nos Postos de Controle Manuais.
- 12.3.** Não será permitida a participação de pilotos menores de 18 anos. A menos que tenha autorização especial do pai ou responsável.

13. IDENTIFICAÇÃO DA MOTO

- 13.1.** A identificação da moto será feita através do numero do chassi e por numeração adesiva que deverá ser fornecida pela Organização da Prova. Deverá. Obrigatoriamente, ser três números por motos, para ser afixadas no number plate e tampas laterais.
- 13.2.** A documentação da moto e do piloto é de única e exclusiva responsabilidade do concorrente ou piloto.

14. CONSTITUIÇÃO DA PROVA

- 14.1.** A Prova será constituída de trechos de regularidade, neutralizados, deslocamentos e testes especiais.
- 14.2.** Trecho de regularidade é o que tem definida a velocidade média, e na qual cumpre ao piloto manter-se coma melhor precisão possível.
- 14.3.** Neutralizado é um ponto do roteiro, em que é dado um tempo de parada para o piloto.
- 14.4.** Deslocamento é um trecho em que é dado um tempo máximo para ser percorrido. Nele, não há média horária definida, sendo normalmente usado para travessias de locais povoados, sendo, contudo, para efeito de calculo deste tempo, um valor de, no máximo, equivalente a uma média de 30Km/h. Especialmente nestes trechos o piloto deve observar, rigorosamente, as leis de trânsito.
- 14.5.** Em casos de deslocamentos em asfalto ou vias rápidas, deverão seguir as leis de trânsito vigentes nos trajetos, com velocidade nunca superiores a 66Km/h.

15. TESTES ESPECIAIS

- 15.1.** Poderá haver testes especiais de velocidade (TVE) e "Non Stop" (TNS) durante as competições, mas não serão válidos para pontuação no campeonato.

16. ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

- 16.1.** 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 procurarem 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 deve ser cancelado para esta categoria, uma vez que não houve igualdade de condições para todos os pilotos da categoria.
- 16.2.** No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, não identificados no item anterior, como proprietários dos caminhos ou autoridades policiais serão anulados os PC's colocados além deste ponto, para as categorias afetadas pelo ocorrido.
- 16.3.** A critério da Direção da Prova, e de acordo com as características do trajeto, os PC's colocados além do neutro mais próximo, poderão ser validados.

17. ALTERAÇÕES NA PROVA

- 17.1.** 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.
- 17.2.** Se por qualquer motivo de força maior, ou de segurança, a Prova não puder ser realizada, os organizadores, Promotores, Patrocinadores, Federação organizadora não serão obrigados a nenhuma indenização, além da devolução das inscrições efetuadas.

18. APOIO

- 18.1.** Nas dificuldades, os concorrentes devidamente identificados poderão ajudar-se na transposição de obstáculos exceto em caso de risco de vida, não será permitida a ajuda de pessoas estranhas à Prova.
- 18.2.** Também 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 pelos registros de passagem nos PC's, ou pelos fiscais de PC's
- 18.3.** A não observância deste artigo implica na desclassificação do(s) concorrente(s) faltoso(s).

19. CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE

- 19.1.** A cronometragem será feita com base num tempo padrão, preferencialmente a hora oficial do estado, sempre que disponível na cidade de largada.
- 19.2.** A Hora Oficial de Prova deve ser apresentada para o competidor em local visível pelo menos 1 hora antes da largada.
- 19.3.** O Horário oficial de prova deve ser sincronizado com à hora do GPS, permitindo assim que os tempos registrados por GPS sejam dados válidos como argumento de recursos e protestos. Ou outra fonte de horário previamente informado no regulamento complementar.
- 19.4.** Os PC's serão colocados em pontos aleatórios do percurso, de pouca visibilidade à distância e localização conhecida unicamente pela Direção da Prova.
- 19.5.** O concorrente terá seu tempo registrado, ao passar no ponto que marca o local do PC.
- 19.6.** Só serão válidos os PC's realizados por, no mínimo, duas pessoas e utilizando-se de, dois ou um Coletor de Dados Eletrônico. (GPS)
- 19.7.** No caso PC físico, a segunda pessoa anotará manualmente apenas o número da moto e a ordem que ela passou no PC. Caso uma moto tenha sido anotada no papel e não conste no coletor de dados, a direção de prova dará o tempo desta moto como sendo o tempo médio entre a moto imediatamente anterior e posterior, a esta, na anotação do coletor de dados eletrônico.

- 19.8.** Os PC's poderão ser de roteiro, ou de roteiro e tempo (mistos).
- 19.9.** 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 permitida a anotação manual.
- 19.10.** 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 roteiro.
- 19.11.** PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o concorrente não passar por ele, ou adiantar-se mais do que 5' (cinco minutos), ou atrasar-se mais do que 15' 03" (quinze minutos e cinco segundos), ou chegar nele por caminho diferente ou de direção oposta ao roteiro, perde 900 (novecentos) pontos. Excetua-se neste caso, o PC de vistoria, que é regulado conforme o item 6.7.
- 19.12.** O PC misto visa conferir a navegação (manutenção da média) e será sempre, também de roteiro. Não há PC exclusivamente de tempo. O PC misto vale até 1.800 (mil e oitocentos) pontos, sendo 900 (novecentos) pelo roteiro e 900 (novecentos) pela manutenção da média horária.
- 19.13.** O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação a sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (três segundos). Além deste tempo de atraso e até 15' 03" de atraso, serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 15' 05" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.
- 19.14.** O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo de adiantamento em relação a sua hora ideal de passagem pelo PC, sem margem de tolerância. Além de 5' (cinco minutos) de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

Resumo, para todas as categorias:

Acima 5' Adiantado	0,3" a 5' adiantado	Até 3' adiantado	0" a 3" atrasado	4" até 15' 05" atrasado	de 15' 06" a 30' 05"	30' 06" ou + atrasado
1800	3 a 900		0	1 a 900	900	1.800

- 19.15.** A tolerância de passagem no PC (Posto de Cronometragem) será de 3" (cinco segundos) por atraso ou adiantamento na passagem.
- 19.16.** O PC poderá ser anulado para uma ou mais categorias.
- 19.17.** 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.
- 19.18.** Cancelamento de PC.
- 19.18.1.** Se constatado erro na planilha (pela Organização), somente terá validade o PC localizado após o 2 PMM subsequente. Entendem-se também como PMM os

neutralizados técnicos. Caso a organização considere esta quantidade de PMM insuficiente, poderá estender a não validade dos PC's por mais alguns trechos.

19.18.2. Caso ocorra bloqueio ou fechamento 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.

19.18.3. Considera-se erro de tempo acumulado para cancelamento de PC, somente aquele erro anterior ao PC, sendo desconsiderado erro no fechamento do PMM.

20. CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

20.1. A classificação na Etapa será feita por ordem crescente de pontos perdidos durante a competição. A quem perder o menor número de pontos, cabe o primeiro lugar, e assim sucessivamente.

20.2. A classificação e pontuação do piloto em cada etapa do Campeonato serão exclusivamente por categoria, não havendo classificação ou pontuação pelo geral da Prova.

20.3. Para obter classificação na etapa, o piloto deverá ter passado em pelo menos 50% (cinquenta por cento) dos PC's ativados, com pontuação igual ou inferior a 900 (novecentos) pontos. Aos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na Prova ou pontuação para o Campeonato.

20.4. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores, o critério de desempate na etapa será conforme seqüência abaixo:

20.4.1. Maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido.

20.4.2. Menores pontos nos PC's em ordem inversa, do ultimo ao primeiro e assim sucessivamente

20.4.3. Piloto mais velho.

20.4.4. Sorteio público para identificar o vencedor.

20.5. A pontuação a ser atribuída aos pilotos:

1° lugar – 25 pontos 11° lugar – 10 pontos

2° lugar – 22 pontos 12° lugar – 9 pontos

3° lugar – 20 pontos 13° lugar – 8 pontos

4° lugar – 18 pontos 14° lugar – 7 pontos

5º lugar – 16 pontos	15º lugar - 6 ponto
6º lugar – 15 pontos	16º lugar – 5 pontos
7º lugar – 14 pontos	17º lugar – 4 pontos
8º lugar – 13 pontos	18º lugar – 3 pontos
9º lugar – 12 pontos	19º lugar – 2 pontos
10º lugar – 11 pontos	20º lugar – 1 pontos

- 20.6.** Ao final do Campeonato, será proclamado Campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos, em cada categoria.
- 20.7.** 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: · melhor colocação para quem tiver maior número de primeiros lugares. Persistindo o empate, passa-se a considerar o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente. Se mesmo assim persistir o empate, terá melhor classificação o piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa.
- 20.8.** O critério de descartes será N-4 para não organizador e N-4 para organizador, isto é, os piores resultados das etapas, **desde que tenha se inscrito e pago a inscrição**, independente se tenha participado ou não.
- 20.9.** Serão entregues na última prova do Campeonato os troféus para os 5 (cinco) melhores pilotos de cada categoria
- 20.10.** O organizador poderá indicar 01 piloto ajudante na organização de sua prova, além do diretor da prova, os pilotos ajudantes devem residir na cidade onde a prova é realizada ou no máximo de um raio de 50Km desta.
- 20.11.** A indicação deverá ser encaminhada obrigatoriamente, até dois dias antes do início da primeira prova deste campeonato. A estes pilotos, para efeito de pontuação no campeonato, serão computados, por etapa, para provas de dois dias , os seus melhores resultados obtidos no campeonato, ou seja, o melhores resultados ordem decrescente.
- 20.11.** Caso um piloto ajude na organização de mais de uma prova, somente receberá os créditos relativos a uma delas, ou seja, duas etapas). Se por qualquer motivo no decorrer do campeonato o diretor de prova ou pilotos indicados não possa participar e tiverem que ser substituídos, os novos participantes não serão beneficiados com os pontos atribuídos por este item. Portanto as trocas podem acontecer só que não serão atribuídos pontos aos novos participantes.
- 20.12.** Só será atribuída pontuação aos pilotos que realmente ajudaram na organização da prova. Em caso contrário, cabe ao diretor da prova avisar o diretor de enduro de Regularidade.

21. DEVERES DO PILOTO

- 21.1.** É dever de todo piloto nas competições:
- 21.2.** Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.
- 21.3.** 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 Nacional de Trânsito.
- 21.4.** Respeitar e zelar pela natureza e pelos animais no desenrolar da prova. Caso estrague ou deixe resíduos (frascos de óleo, restos de planilha, demais objetos e lixo) nas propriedades alheias, e seja comprovado tal ato, através de provas físicas ou denúncia de outro competidor, perderá 300 pontos.

22. DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

- 22.1.** Fornecer trecho específico para aferição da quilometragem ou confeccionar a planilha sem média no primeiro trecho, (deslocamento), o qual servirá como aferição.
- 22.2.** Pelo menos 15 minutos antes da divulgação dos resultados, afixar os horários de passagem de cada categoria, ou distribuir ficha individual de passagem de cada piloto, possibilitando aos concorrentes, a conferência dos lançamentos dos dados.
- 22.3.** Após a divulgação do resultado de cada categoria, deverá apresentar ficha de desempenho da categoria, onde constem os pontos perdidos de TODOS os pilotos em TODOS os PC's.
- 22.4.** A Organização deve informar, até 60 (sessenta) minutos antes da largada, o critério de médias, tempo seco ou chuva.
- 22.5.** Entregar a Júri do Campeonato (uma cópia para cada Estado), os resultados da Prova na seguinte forma:
 - 22.5.1.** Ficha Técnica da Prova;
 - 22.5.2.** Classificação das diversas categorias;
 - 22.5.3.** Planilha de pontos perdidos das categorias, onde constem TODOS OS pontos perdidos em TODOS os PC's, numa única folha;
 - 22.5.4.** Fichas de inscrição devidamente preenchidas de todos os concorrentes.
- 22.6.** Providenciar a abertura de todas as porteiças, 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".

- 22.7.** Entregar a Federação cópia dos ofícios enviados pela organização da prova, às autoridades competentes informando sobre a realização do evento.
- 22.8.** Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.
- 22.9.** Providenciar total e irrestrito acesso ao representante de cada etapa (apenas 01 representante, a apuração dos resultados de cada etapa. Estes Comissários deverão ser informados 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.
- 22.10.** Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.

23. PENALIZAÇÕES

- 23.1.** O clube que não cumprir com os deveres estabelecidos neste regulamento, poderá sofrer penalizações pecuniárias no valor de uma inscrição para cada item não realizado, até a anulação de prova e conseqüente perda do direito de realizar prova válida para o n Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2018 no(s) ano(s) seguinte(s).
- 23.2.** É proibido qualquer movimento, pressão ou manifestação dos pilotos, na véspera, no dia, ou após a competição, contrário às decisões dos Comissários Desportivos, membros do Júri do Campeonato, Organizadores e Representante de Clubes, acerca da Prova ou Campeonato. Tal atitude será punida com a suspensão do(s) faltoso(s), por no mínimo uma Prova do Campeonato
- 23.3.** Nas Provas, os pilotos poderão ser penalizados pelas seguintes faltas:
- 23.3.1.** Desclassificação se:
 - 23.3.1.1.** Informação errada ou incompleta na ficha de inscrição.
 - 23.3.1.2.** Manobras desleais contra outros concorrentes
 - 23.3.1.3.** Troca de moto ou piloto durante a Prova
 - 23.3.1.4.** Ao chegar no PC, tentar de qualquer forma avisar aos outros pilotos, da localização deste.
 - 23.3.1.5.** Alteração, supressão ou inclusão de inscritos no jaleco e/ou adesivos oficiais.
 - 23.3.1.6.** O piloto que sofrer duas desclassificações poderá, a critério da Comissão de Enduro, ter suspensa sua participação em Provas (do Campeonato e extras), pelo prazo de até um ano.

23.3.2. PENALIZAÇÃO DE 300 PONTOS SE:

- 23.3.2.1.** Cortar caminho por cima de plantações, cortar cerca e outros atos contra propriedade privada.
- 23.3.2.2.** Desrespeito às leis de trânsito.
- 23.3.2.3.** Pilotagem perigosa, excesso de velocidade, exibicionismo, em localidades habitadas, etc.
- 23.3.2.4.** Não respeitar fila de chegada e largada
- 23.3.2.5.** Tumultuar o trabalho com pedidos insistentes e reclamações.
- 23.3.2.6.** Parar no campo de visão do PC manual, a qualquer pretexto, mesmo por tombo ou defeito mecânico, ou ainda, andar em velocidade tão lenta que necessite apoiar o corpo em algum obstáculo, ou colocar o(s) pé(s) no solo, anotação imediata do tempo + 300 pontos
- 23.3.2.7.** Caso a Organização exija a devolução da planilha no final da Prova e o piloto não o fizer.
- 23.3.2.8.** 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.
- 23.3.2.9.** 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.
- 23.3.2.10.** Passar no PC de LARGADA fora do horário (início do seu horário ideal até o início do próximo piloto) 300 pontos

24. PREMIAÇÕES

- 24.1.** Em nenhuma hipótese, serão atribuídos prêmios em dinheiro ou brindes valiosos.

25. RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

- 25.1.** Reclamações contra a Prova ou piloto, deverão ser entregues por escrito à Organização, até 15 (quinze) minutos após a divulgação dos resultados, acompanhados de valor de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais).
- 25.2.** Protestos contra o resultado deverão ser entregues por escrito à Organização, até 15 (quinze) minutos após a entrega da planilha de pontos perdidos por categoria, ou até 30

(trinta) dias, no caso de divulgação dos resultados em data diferente ao da Prova. Deverá ser acompanhado de valor de uma inscrição.

- 25.3.** Se a Organização não puder dar solução ao protesto, em até 30 (trinta) minutos após o prazo máximo para recebimento dos mesmos, deverá ser marcada nova data e local para entrega de resultados e troféus da categoria.
- 25.4.** Se o protesto for procedente, o valor depositado retornará ao protestante, caso contrário, reverterá para o protestado.
- 25.5.** Caso o piloto que impetrou o recurso, 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) junto a sua Comissão, recorrer ao Júri do Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019, sendo este júri é soberano para julgar tal reclamação. O piloto e o clube deverão acatar o resultado sem ter o direito de recorrer à justiça comum.

26. DISPOSIÇÕES GERAIS

- 26.1.** Os participantes correm por conta e riscos próprios, não se responsabilizando os Organizadores, os Promotores, os Patrocinadores, o Clube Organizador, autoridades desportiva e pessoal em serviço na Prova, por qualquer acidente que lhes venha a ocorrer.
- 26.2.** A apuração dos resultados será acompanhada por um representante de cada estado do Júri do Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019
- 26.3.** Todas as Provas serão supervisionadas pelo Júri Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019, nomeados pelas suas clubes, e a este será facilitado o acesso a todos os detalhes da Organização da Prova.
- 26.4.** Para que sejam autorizados a promover e/ou organizar novas competições, os clubes e os organizadores deverão obedecer a este Regulamento.
- 26.5.** Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelo Júri da Copa Brasil, pelo Diretor de Prova e pelo representante do Clube organizadora.

27. COMPETÊNCIAS

27.1. Compete ao Diretor de Prova:

- 27.1.1.** Decidir pela validade ou não, de PC situado após erro de planilha
- 27.1.2.** Decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção

- 27.1.3.** Decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes não naturais sobre concorrentes, descrito em 14.1;
- 27.1.4.** Decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente;
- 27.1.5.** Desclassificar piloto(s) por infração ao Regulamento;
- 27.1.6.** Decidir, juntamente com o Júri do Campeonato e o representante do clube organizadora, pela aceitação ou não de recurso contra resultado;

27.2. Compete ao Júri do Campeonato, nomeado pelos CLUBES ORGANIZADORES

- 27.2.1.** Julgamento de protestos contra a Prova e/ou Diretor;
- 27.2.2.** Julgamento da validade ou não da Prova para o Campeonato;
- 27.2.3.** Julgamento de desclassificações e suspensões dos pilotos;
- 27.2.4.** Aplicar punição à piloto que tenha cometido qualquer infração aos Regulamentos.

MEMBROS DO JURI Copa Brasil de Enduro de Regularidade de 2019

MARCOS LAZARETTI – PAMPAS OFFROAD
 JONAS SCHULTZ - ENDURO DAS NEVES
 VALDECI MARTINEZ - PARANÁ
 LUCIO PINTO RIBEIRO - ENDURO DOS IPES
 ????????

CALENDÁRIO 2018

Etapas UF Local Data

1ª / 2ª / 3ª / 4ª	RS	Cambara do Sul	ENDURO DOS PAMPAS	23 e 24 /02/2019
5ª / 6ª 7ª / 8ª /	PR	União da Vitoria	ENDURO DAS CACHOEIRAS	30 e 31 /03/2019
9ª / 10ª/ 11ª/12ª	MG	Lavras	ENDURO DOS IPES	18/19 /05/2019
13ª/14ª/15ª/16ª	SC	Braço do Norte	ENDURO DAS NEVES	15 e 16 /06/2019
17ª/18ª/19ª20	SP	Extrema	ENDURO DA FRONTEIRA	06 E 07/07/2019

