



QUADRICICLO E UTV

OBJETIVO

1. Este Regulamento visa instituir normas para competições de Enduro, Rally de Regularidade realizadas em território nacional, para Quadriciclos e UTVs, sob fiscalização das Federações Filiadas à CBM.

DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO

2. Todo e qualquer evento esportivo na modalidade Enduro de Regularidade para QUADRICICLOS e UTV'S, deverá ser supervisionado por uma Federação Filiada a CBM ou pela própria CBM.
 - 2.1 Cada dia de prova poderá ser dividido em duas ou no máximo três etapas, 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 (artigo 3.10), o ideal é que seja preferencialmente na divisão com cinquenta por cento ou um terço, ou o mais próximo possível, dos PC's válidos.
 - 2.2 Etapa é parte de uma prova, prova é a soma de duas ou mais etapas.
 - 2.3 Pontos de controles (PCs), são pontos determinados e fixados pela direção de prova, distribuídos secreta e aleatoriamente no trajeto, percurso de cada prova, em trechos de média imposta para coleta de tempo e sentido de passagem e em trechos de deslocamentos para controle de passagem e sentido desta passagem, sem a contabilização de tempo. Essa coleta deve ser feita no formato: hh:mm:ss.
 - 2.4 Provas com cronometragem via sistema GPS a coleta através do equipamento *data logger* (gravador de trajetos, caminhos) com coordenadas geográficas com a sequência de *way point* (WP), de segundo em segundo com: hora, minuto e segundo) deve ser fornecida no mesmo formato, com sua respectiva coordenada geográfica (artigo 18.4).
 - 2.5 A COMISSÃO NACIONAL DE ENDURO será formada por: José Carlos, Gustavo Jacob, Adalto Gomes e Roberto Ito e representando os pilotos, sem direito a voto em recursos inerentes a sua própria categoria, Sandro Hoffmann.

REGULAMENTO COMPLEMENTAR

3. O regulamento Complementar será confeccionado pela Direção de cada prova e deve ser submetido à aprovação da Comissão Nacional de Enduro. Deve ser divulgado com até 10 (dez) 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 promocional e oficial, 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 dos responsáveis pela Direção e Organização da Prova;
 - f) Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de



QUADRICICLO E UTV

- segurança;
- g) Membros do Júri de Prova, composto por;
 - ✓ 01 um membro da CBM (comissário)
 - ✓ 02 dois membros da Federação
 - ✓ 02 dois membros do Clube organizador, da organização
 - h) Informações a respeito de trechos específicos, testes especiais de subida, de velocidade etc;
 - i) Informações sobre aferição da prova (veículo, equipamento, pressão dos pneus etc);
 - j) Local exato para divisão das etapas de cada dia de prova.

PROVAS

- 4. Serão válidas pelo Campeonato Brasileiro de Enduro 2018, 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:
 - 4.1.1. Obedecer a este Regulamento e demais normas e regras impostas pela CBM.
 - 4.1.2. Não poderá haver anulação, por motivos técnicos ou outros de mais do que 25% (vinte e cinco por cento) dos PC's ativados.
 - 4.1.3. Por PC ativado, entende-se aquele em que tenha a passagem de pelo menos um concorrente.
- 4.2. A apuração do resultado de cada prova deverá ser, obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema que atenda aos requisitos exigidos nesse regulamento.
 - 4.2.1. 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.
- 4.3. O Campeonato Brasileiro de Enduro para quadriciclos e ou UTV's 2018, somente será considerado concluído após a realização de, no mínimo, 18 (dezoito) etapas.
- 4.4. O Enduro, deverá ser realizado em no mínimo dois dias, valendo duas ou três etapas para cada dia de prova.
- 4.5. Cada dia de prova deverá ter no mínimo 90 Km de extensão navegados de prova em trechos também navegados. Fora desses limites o organizador deverá solicitar à Comissão de Nacional de Enduro, aprovação.
 - 4.5.1. Cada etapa deverá ter, no mínimo, 30 (trinta) pontos de controle (PC's) de tempo válidos.
 - 4.5.2. O máximo de PC's não deverá ultrapassar o número obtido pela relação de um PC para cada Km de prova com tolerância de 10 %. Ex.: Prova com 150 Km (inclusive deslocamentos) Número de PCs= (150/1) + 10% Número máximo de PCs=165. Ficando limitado para qualquer prova (dia de prova, soma das etapas do dia) em 199 PCs.
 - 4.5.3 Para a confecção do calendário anual fica determinado que deverá ter no mínimo 21 (vinte e um) dias ou 3 (três semanas) de intervalo entre um evento e o outro.

CATEGORIAS

PARA QUADRICICLO:

- 5. Todas as Provas poderão ser disputadas em até três categorias:



QUADRICICLO E UTV

- A. GRADUADOS;
- B. NOVATOS;
- C. ESTREANTES.

PARA UTV:

5.2 Todas as Provas poderão ser disputadas em até duas categorias:

- A. GRADUADOS;
- B. NOVATOS;
- C. ESTREANTES.

GRADUAÇÃO

Conforme a Federação de cada Estado, salvo condições abaixo:

- 5.3 Os pilotos campeões e vice-campeões brasileiros, no ano imediatamente anterior, das categorias, terão, obrigatoriamente de competir na categoria acima da que foi campeão, independentemente de idade ou de sua graduação em seu estado, através da federação local.
- 5.4 Ao optar em mudar de categoria durante o andamento do campeonato, com as permissões previstas neste regulamento, o piloto desprezará, abrirá mão, dos pontos conquistados até o momento da mudança, iniciando uma nova contagem para o ranking anual na nova categoria.
- 5.5 Casos omissos para escolha de categorias, serão definidos pela comissão nacional juntamente com o diretor de prova.

INSCRIÇÃO

Para pontuar nas Provas:

- 6.0 Todo piloto que concorrer, disputar, competir nas provas do Campeonato Brasileiro pontuará automaticamente 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), 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 / CBM e ter a idade mínima de 18 (dezoito) anos completos no dia da inscrição da prova a qual estará disputando.

VISTORIA

- 7 O piloto deve apresentar-se com seu veículo 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 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 veículo 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 para freios.
 - 7.4 O chassi do veículo poderá ser lacrado na vistoria, para posterior conferência do cumprimento do item "c" do art. 23 "e".
 - 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 veículo que não se apresentar em conformidade com o que estabelece este Regulamento.
 - 7.7 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).
 - 7.8 O piloto poderá ser examinado clinicamente antes, durante e após a competição, estando sujeito a desclassificação da Prova, caso negue-se ao exame.
 - 7.9 O piloto poderá trocar de veículo 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 novo veículo.
 - 7.10 Os veículos 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.

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 provas de mais de um dia, ou primeira prova do campeonato, da temporada, o sorteio será feito por categoria e de forma aleatória, sem considerar colocações ou rankings anteriores.
- 8.2. A ordem de largada do segundo dia será de acordo com a ordem do resultado do primeiro dia, segundo dia e assim sucessivamente para os demais dias de competição.
- 8.3. O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a um minuto.
- 8.4. Deverão largar na ordem: GRADUADOS, NOVATOS em seguida demais categorias de acordo com o regulamento complementar. Outras categorias poderão intercalar essa ordem, somente com aval da CBM.
- 8.5. 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.

PLANILHAS

9. A planilha deverá fornecer:
 - i. Quilometragem do trecho, Simbologia (indicações do roteiro);



QUADRICICLO E UTV

- ii. Velocidade média horária de cada trecho;
 - iii. Tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média);
 - iv. Observações pertinentes a cada situação especial da trilha, especialmente as que indiquem RISCOS para os pilotos;
 - v. Local exato da divisão das etapas.
- 9.1. Por trecho, entende-se o percurso situado entre dois pontos onde o odômetro deva ser "zerado" e/ou a velocidade média seja alterada.
 - 9.2. Não poderão ser entregues de forma parcelada na competição.
 - 9.3. Poderão conter médias para tempo seco e para chuva.
 - 9.4. As planilhas para quadriciclos serão em formato ROLL BOOK, de largura 57mm (\pm 2mm), com comprimento no mínimo de 25 cm ou em bobina com largura 57mm (\pm 2m), caso o organizador não o faça estará sujeito a cancelamento da etapa conforme decisão da comissão nacional de enduro. A planilha digital poderá ser fornecida ou não em caráter de cortesia por cada organizador de prova.
 - 9.5. As planilhas para UTV poderão ser fornecida em formato de papel A4 ou em bobina, idem aos quadriciclos, devendo ser informado no regulamento complementar. A planilha digital poderá ser fornecida ou não em caráter de cortesia por cada organizador de prova.
 - 9.6. A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, Km, desenho referência, valor, tempo, observações.
 - 9.7. Nos símbolos usados, a "bolinha", que identifica a posição do concorrente, estará sempre na posição inferior do diagrama.
 - 9.8. Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.
 - 9.9. 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.
 - 9.10. 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 obrigatoriamente na planilha, sob pena de cancelamento do (s) PCs até o ponto que atenda, ao menos, uma das três condições:
 - i. Terceiro PMM;
 - ii. Cinco Km
 - iii. Cinco minutos do ponto do erro.
 - 9.11. Os caracteres de indicação da quilometragem na planilha, devem ter o tamanho mínimo correspondente de **22** na fonte Arial do Microsoft Word.
 - 9.12. Para que não haja qualquer possibilidade de qualquer piloto antecipar o conhecimento do trajeto da prova, fica limitado o horário do início da entrega das planilhas, a partir das 14 horas da sexta feira que antecede o evento a critério de cada organizador, devendo ser mencionado no Regulamento Complementar e o início da entrega não deve ultrapassar as 16:00 horas do dia anterior a largada.
 - 9.13. Planilha digital, se for fornecida pela organização, deverá acompanhar impreterivelmente o mesmo procedimento da impressa, poderá ser ou não fornecida em caráter de cortesia pela organização de cada prova.
 - 9.14. Caso seja comprovado que um ou mais pilotos receberam esses arquivos digitais fora do



QUADRICICLO E UTV

horário estipulado, por qualquer meio, para as planilhas impressas este (s) piloto (s) estará (ão) automaticamente desclassificado (s).

INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

10. As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão de 10 em 10 metros. Caso o organizador opte, ter a terceira casa decimal, do metro exato, não há restrição pela CBM, ficando facultativo a cada organizador ou diretor de prova.
- 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. Este ponto deve estar exatamente alinhado entre o ombro do piloto ou navegador e a referência em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto exato da “esquina”, se for em um poste o ombro deve estar alinhado com o mesmo. Este é o ponto exato de aferição do velocímetro, e cálculo do PC, caso esteja nesta referência. Os PC’s, que forem anotados, foram deste ponto, deverão ter seu tempo correspondente à medida exata da fixação do WP em medida quilométrica. Isto deve ser observado, principalmente em referencias que envolvem áreas muito grandes, e ou médias horárias muito baixas.
- 10.2. As velocidades serão dadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros.
- 10.3. A velocidade média máxima em estradas de terra não poderá ser superior a 60 km/h, e em trechos de asfalto, 69 km/h, devendo-se evitar velocidades médias elevadas.
- 10.4. Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código de Trânsito para o local.
- 10.5. 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.

IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

11. Para quadriciclos, deverá ser feita através do jaleco (ou similar) numerado 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. Para UTV deve ser fixado nas laterais, nas portas e se possível no vidro para-brisa na parte central superior.
12. A situação regular da documentação do veículo e do competidor é de única e exclusiva responsabilidade do piloto.

CONSTITUIÇÃO DA PROVA

13. A Prova será constituída de trechos de: regularidade, neutralizados, deslocamentos. Testes especiais devem ser previamente informados no regulamento complementar.
- 13.1. Trecho de regularidade é o que tem definida a velocidade média, e na qual cada piloto objetiva manter-se nesta com a melhor precisão possível.
- 13.2. Neutralizado é um ponto do roteiro, em que é informado um tempo de parada para o piloto.
- 13.3. Deslocamento é um trecho em que é dado um tempo máximo para ser percorrido. Neste, não há cobrança de média horária, sendo normalmente usados para travessias específicas que podem causar danos ou ao competidor ou aos transeuntes locais, rios sem



QUADRICICLO E UTV

visibilidade, pontes precárias, povoados, locais de risco etc., sendo, contudo, para efeito de cálculo deste tempo, um valor de, no máximo, equivalente a uma determinada média que permita uma travessia segura e tranquila. Especialmente nestes trechos, em perímetros urbanos, o piloto deve observar, rigorosamente, as leis de trânsito.

- 13.4. 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.

TESTES ESPECIAIS

14. Poderão haver testes especiais de velocidade (TVE) e "Non Stop" (TNS) durante as competições, mas não serão válidos para pontuação no campeonato e deverão estar informados no regulamento complementar.
- 14.1 Poderá haver testes especiais de subida (TES), com tomada de tempo, dentro de trecho de deslocamento.

ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

15. 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.
- 15.1 No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, não identificados em 15, 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.
- 15.2 No caso de referências que contenham Porteiras, "tronqueiras" e similares, que comprovadamente através de Tracks ou outros meios apresentem sinais que estavam fechadas no momento da chegada de um piloto, só serão considerados os PCs a partir de mil metros à frente da referida referência. Para que essa questão seja avaliada é necessário que seja realizado em tempo hábil, pelo menos um recurso de piloto, de acordo com o item 25 e 25.2 deste regulamento.

ALTERAÇÕES NA PROVA

16. 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.
- 16.1. 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



APOIO

17. Nas dificuldades, os concorrentes devidamente identificados poderão ajudar-se na transposição de obstáculos.
- 17.1. 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 estranhas à Prova.
- 17.2. Não será permitido que quaisquer concorrentes sejam acompanhados por outros veículos (inscritos 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).

CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE

18. 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.
- 18.1 A Hora Oficial de Prova deve ser apresentada para o competidor em local visível pelo menos uma hora antes da largada.
- 18.2 Os 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:
 - 18.3.1 Evitar fixar PC em referencias com Bifurcações ou Cruzamentos.
 - 18.3.2 Evitar fixar PC a menos de 100 (cem) metros antes ou depois de Neutros.
 - 18.3.3 Evitar colocar PC em Porteiras e similares, havendo necessidade, procurar fixa-los a cerca de 40 m antes ou depois.
 - 18.3.4 Evitar fixar PC em pontos sujeitos a “engarrafamento”, sugere-se utilizar para esses pontos o PC de roteiro.
- 18.4. O concorrente terá seu tempo registrado, em aparelho data logger (GPS) com registro por tempo e de segundo em segundo, fornecido pela organização da prova.
- 18.5. Para a cronometragem e apuração dos postos de controle (PC) estará sendo utilizado hora, minuto, segundo e centésimo de segundo (hh: mm: ss:, cc), onde cada segundo vale 10 (dez) pontos, ou seja, 01 (um) ponto por décimo de segundo.
- 18.6. Todos os PC's deverão ser colocados junto a referências físicas (ex: árvore, mourão, mata-burro, abrigo de ônibus, etc.) de modo a possibilitar a sua conferência em caso de necessidade posterior.
- 18.7. O PC visa medir a navegação e confirmar o caminho e o sentido correto da prova.
- 18.8. Os pontos adiantados serão representados com o sinal (-) e serão somados pelo seu valor absoluto.
- 18.9. Não serão modificados nem criados novos PCs após a largada da prova.
- 18.10. Cada PC válido que constar na Ficha Técnica deverá ter as seguintes informações: categoria, trecho, medida (número inteiro em metros, em relação a coluna do veículo), velocidade do trecho, tempo teórico de passagem e waypoint (latitude e longitude) da posição real do PC. O waypoint será utilizado como referência para a apuração das passagens dos concorrentes.



- 18.11. A Prova não será válida para o Campeonato se menos de 50% da quilometragem prevista da prova, excluindo-se os deslocamentos, for percorrida pelos concorrentes.
- 18.12. Se os concorrentes percorrerem entre 50 e 75 % da quilometragem prevista para a prova, excluindo-se os deslocamentos, serão atribuídos a metade dos pontos previstos.
- 18.13. Se forem percorridos mais de 75% da quilometragem prevista da prova, excluindo-se os deslocamentos, serão atribuídos integralmente os pontos previstos.
- 18.14. Para ser considerado classificado em uma prova ou evento do Campeonato, o concorrente terá obrigatoriamente que passar por 2/3 dos PCs válidos da mesma.

➤ O cálculo destes 2/3 dos PCs será feito utilizando-se a parte inteira do número final.

Ex.: 16 pcs válidos, $16 * 2/3 = 10,6$

➤ Neste caso serão utilizados 10 como 2/3 dos pcs válidos.

Parágrafo Único - A quantidade mínima de pcs passados pelo concorrente para que o mesmo possa ser considerado classificado, poderá ser alterada pelo Regulamento do Campeonato que a prova faça parte ou com anuência do comissário desportivo.

18.15. Somente será considerada como passagem válida pelo concorrente em um PC, as passagens registradas com pontuação entre - 5.999 e 5.999 pontos.

18.16. O concorrente perderá 01 (um) ponto por décimo de segundo de atraso até o limite de 10 (dez) minutos, após o que, perderá fixo 6.000 (seis mil) pontos. Perderá 01 (um) ponto por décimo de segundo de adianto até o limite de 10 (dez) minutos, após o que, perderá fixo 6.000 (seis mil) pontos.

➤ Exemplos: 1,3 seg de atraso = 13 pontos perdidos 0,4 seg de adianto = - 4 pontos perdidos Total de pontos perdidos = 17 pontos perdidos.

18.17. Serão declarados vencedores os concorrentes que ao final da prova obtiverem o menor número (absoluto) de pontos perdidos, levando-se em conta os critérios de descarte N-i previstos no Regulamento do Campeonato que a prova faça parte ou de seu Regulamento Particular de Prova.

18.18. A não passagem por um PC será representada por quatro asteriscos (****) e será somada a pontuação máxima (6.000 pontos) ao total e não poderá ser descartada (N-i).

18.19. Os concorrentes que passarem mais de uma vez em um mesmo PC, será considerado para efeito de pontuação, a primeira passagem no sentido correto do PC.

18.20. Poderá existir PC de roteiro, sendo computada somente a passagem efetuada entre 10 (dez) minutos antes e 10 (dez) minutos após o seu horário ideal, excluindo o limite inferior e superior. O competidor perderá 0 (zero) pontos pela passagem e a pontuação máxima (6.000 pontos) pela não passagem ou passagem fora do limite de 10 (dez) minutos.

18.21. Qualquer PC de tempo poderá ser transformado em PC de roteiro, a critério do Diretor de Prova com a anuência dos Comissários Desportivos.

18.22. A apuração será feita com critério de descarte (N-i) cumulativamente:

➤ No critério (N-i) serão descartados os "i" piores PCs válidos de cada concorrente com no máximo 03 (três) segundos (≤ 03 seg.) de adianto ou até 10 (dez) minutos (< 10 min.) de atraso.

➤ O valor "i" refere-se a 05 (cinco) % dos PCs válidos da prova arredondado para baixo. Ex.: 61 PCs válidos, $5\% = 3,05$, portanto $i = 3$ PCs.



QUADRICICLO E UTV

Parágrafo Único - O critério de descarte N-i poderá ser aumentado pelo Regulamento do Campeonato que a prova faça parte ou pelo seu Regulamento Particular.

18.23 Se por algum motivo o(s) equipamento(s) de coletas de dados não vier a funcionar, ou registrar menos de 30 (trinta) % do trajeto navegado da prova, desde que o erro na coleta não seja causado por interferência causada direta ou indiretamente pelo concorrente ou seu veículo, o concorrente terá a sua pontuação computada posteriormente da seguinte forma:

➤ Sua pontuação será a média com o arredondamento dos pontos por ele obtida nas demais provas do Campeonato, de acordo com as classificações alcançadas, sem os descartes previstos.

➤ Ex.: No 1º evento o concorrente ficou em 3º lugar conquistando 13 pts. No 2º evento o equipamento apresentou falha e não registrou o trajeto. No 3º evento, 5º lugar = 11 pts. No 4º evento, não participou = 0 pts. No 5º evento, 15º lugar = 1 pt.

Soma de pts = $(13 + 11 + 0 + 1) / 4 = 6,25$

Pontos a serem computados no 2º evento ao concorrente = 06 pts.

18.24 Em caso de eventos com mais de uma prova diária, a pontuação será definida de acordo com o Regulamento Particular de Prova.

18.25 Caso o(s) equipamento(s) de coletas de dados vier a falhar, mas registrar 30 % ou mais do trajeto navegado da prova, o concorrente terá, desde que o erro na coleta não seja causado por interferência causada direta ou indiretamente pelo concorrente ou seu veículo, sua pontuação final definida pela média de pontos perdidos em cada PC da prova existente no trajeto computado pelo equipamento, utilizando-se o critério de (N-i) até o ponto onde existir o registro, fazendo-se o arredondamento somente ao final da multiplicação.

➤ Ex.: O concorrente teve 40 % do trajeto computado, com 30 PCs registrados de um total de 80 PCs válidos na prova.

Aplica-se o critério de (N-i) no trajeto registrado no equipamento. Divide-se a pontuação resultante obtida nos PCs válidos e tem-se a média de pontos perdidos por PC.

Este valor será multiplicado pelos outros PCs válidos da prova.

18.26 Será colocada a disposição dos concorrentes, a listagem de tempos reais de passagem ou entregue uma ficha individual com os dados de cada concorrente, para a devida conferência, sempre 30 (trinta) minutos antes da declaração dos resultados.

Cancelamento de ponto de controle

18.27 Se constatado erro na planilha (pela Organização), somente terá validade o PC localizado após o ponto que atenda, no mínimo, uma das condições:

- i. Terceiro PMM (ponto de mudança de média);
- ii. 5 (cinco) km;
- iii. 5 (cinco) minutos, do ponto do erro;
- iv. Se o erro na planilha coincidir com um PMM, esse PMM não é considerado como primeiro PMM, sendo o próximo o primeiro a ser computado.
- v. Entende-se também como PMM, neutralizados técnicos e deslocamentos

18.27.1 Se o segundo PMM após o erro na planilha coincidir com um PC, esse PC será



QUADRICICLO E UTV

também cancelado.

- 18.27.2 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.

18.28 APURAÇÃO DE DADOS GPS

- 18.28.1 A apuração será feita através de equipamentos (data logger) de rastreamento por satélite (GPS).
- 18.28.2 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 e deverão ficar junto ao corpo do competidor dentro do suspensório fornecido pela organização, ou em pochete, bolso e/ou fixado no veículo. 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.
- 18.28.3 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.
- 18.28.4 O competidor poderá assinar um termo de responsabilidade (se assim a organização definir), no momento da entrega do (s) equipamento (s) onde assume a total responsabilidade sobre o (s) mesmo (s). Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc.) o mesmo deverá reembolsar o valor especificado no termo de responsabilidade para a organização em até no máximo 10 dias corridos
- 18.29.5 A ficha técnica deverá conter:
- i. Número do PC;
 - ii. Número do trecho
 - iii. Metragem da planilha
 - iv. Horário Ideal;
 - v. Horário de passagem;
 - vi. E se possível, informar também as coordenadas Geográficas no formato Grau com decimal até 6ª casa.
- 18.29.6 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 60 (sessenta) minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente será 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.
- 18.29.6.1 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.
- 18.29.8 A coleta de dados será feita em segundos arredondando sempre para o inteiro



QUADRICICLO E UTV

superior, e expressa no formato hh:mm:ss.

18.29.9 O equipamento de data logger (GPS) deverá atender as necessidades abaixo:

- i. Não será permitida nenhuma instalação elétrica no veículo;
- ii. Para levantamento deverá ser usado um equipamento GPS similar ao utilizado para coleta dos dados dos competidores, ou seja, que marque o track no mínimo de 1 (um) em 1 (um) segundo.

18.29.10 Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados na planilha.

18.29.11 Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho implicará uma penalidade de 300 pontos por pico atingido. Haverá uma tolerância de 10% na velocidade máxima estabelecida e dentro da faixa de tolerância não haverá penalidade.

18.29.12 Definição de pico de velocidade: Sempre que a velocidade exceder a velocidade máxima acrescida de sua tolerância, em mais de 10 segundos seguidos é considerado um pico.

18.29.13 A entrega das passagens individuais dos PCs, ocorrerá, no mínimo 30 minutos após o horário ideal do último piloto de cada categoria. O organizador poderá entregar em outro horário, observado o referido tempo mínimo.

18.30 FALHA NOS COLETORES (GPS)

18.30.1 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.

18.30.2 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 40 minutos após a entrega oficial das fichas de passagens da categoria.

18.30.3 A responsabilidade de entrega do arquivo será do piloto ou de um representante que deverá registrar a entrega.

18.30.4 O arquivo do GPS reserva deverá ser entregue no ambiente onde se realiza a apuração e deve seguir as seguintes indicações:

- i. O arquivo deverá ser entregue em “pen drive USB” compatível com Windows XP ou superior no formato GTM compatível com Track Maker versão 13.0 ou superior, ou no padrão NMEA.
- ii. Os dados devem ser coletados de 1 em 1 segundo
- iii. O nome do arquivo deve seguir um padrão indicado pela responsável pela apuração e deve constar no regulamento complementar.
- iv. Caso não conste no regulamento complementar, o arquivo deverá ter o nome do piloto seguido do número.

18.30.5 Em caso de falha nos GPS em uma das etapas, será atribuído ao competidor a pontuação relativa a uma posição imediatamente inferior a conquistada na outra etapa.

18.30.6 Em caso de falha nos GPS, nas duas etapas do Enduro, o piloto não terá classificação para efeito de premiação, entretanto pontuará para o Ranking com pontuação igual a média das etapas participadas e não descartadas em todo o campeonato 2018.



CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

19. A classificação na Prova, 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.
- 19.1. A classificação e pontuação do piloto em cada etapa do Campeonato, será exclusivamente por categoria, não havendo classificação ou pontuação pelo geral da Prova.
- 19.2. Para obter classificação na etapa, o piloto deverá ter passado em pelo menos um PC dos PC's ativados, com pontuação inferior a 6000 (seis mil) pontos. Aos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na Prova ou pontuação para o Campeonato.
- 19.3. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores, o critério de desempate na etapa (em cada dia de prova) será:
- Maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido.
 - Persistindo o empate, deve-se passar para menor pontuação nos PC's em ordem inversa, do último ao primeiro e assim sucessivamente.
 - Persistindo o empate, será refeito o cálculo, somente para os pilotos empatados, retirando a tolerância e aplicando a regra.
 - Persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho.
 - Persistindo o empate será feito um sorteio público para identificar o vencedor.
- 19.4 Em caso de empate na soma das etapas, isto é na soma da pontuação dos dois dias de prova e nas quatro etapas, o desempate será em favor do competidor que:
- O piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa, última, penúltima e assim sucessivamente;
 - Persistindo o empate, o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente
- 19.5. A pontuação a ser atribuída aos pilotos é:

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



QUADRICICLO E UTV

05º Lugar - 16 Pontos	10º Lugar - 11 Pontos	15º Lugar - 06 Pontos	20º Lugar - 01 Ponto
--------------------------	--------------------------	--------------------------	----------------------

- 19.6. Ao final do Campeonato, será proclamado Campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos, em cada categoria.
- 19.7. 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, o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;
 - Persistindo o empate, o piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa, última, penúltima e assim sucessivamente.
 - Persistindo o empate o piloto com maior idade será o beneficiado;
 - Persistindo o empate será feito sorteio público para o desempate.
- 19.7.1 A Federação de cada estado organizador, poderá indicar 2 (dois) pilotos, filiados no Estado, para ajudarem na organização de sua prova. A indicação deverá ser encaminhada a Diretoria Nacional de Enduro de Regularidade da CBM, por escrito e obrigatoriamente, até 12 (doze) horas antes do início da primeira etapa do Enduro. Estes pilotos terão o papel de **abrir ou fechar cada etapa da prova**. 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, dois dias de prova ou quatro etapas. Não havendo etapa posterior para usar os pontos como parâmetro, será utilizado a média das etapas anteriores participadas e não descartadas.
- 19.8. Só será atribuída pontuação (quatro melhores resultados de cada etapa) ao piloto que participar, impreterivelmente **abrindo ou fechando a prova** que participou da organização

DEVERES DO PILOTO

20. É dever de todo piloto nas competições:
- Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.
 - 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.
 - Conferir a planilha, verificando se não foi omitida referências ou defeito de impressão.
 - Conferir a transferência de trechos para o equipamento de navegação é de total responsabilidade do Piloto.

DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

21. São deveres da organização em cada etapa:
- Fornecer trecho específico para aferição da quilometragem ou confeccionar a planilha sem média no primeiro trecho, (deslocamento), o qual servirá como aferição.
 - A aferição inicial do odômetro do veículo utilizado para criar o trecho de aferição deverá



QUADRICICLO E UTV



- ser compatibilizada (aferida) com a distância obtida com equipamento GPS.
- 21.3. Distribuir fichas individual de passagem aos pilotos, de acordo com o horário estabelecido no regulamento complementar.
 - 21.4. 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.
 - 21.5. A Organização deve informar, até 60 (sessenta) minutos antes da largada, o critério de médias, tempo seco ou chuva. Não havendo essa informação, permanece a constante do Regulamento Complementar.
 - 21.6. Entregar ao Comissário da CBM, os resultados 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 21.4;
 - 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.
 - vi. Fornecer em mídia de CD ou PenDrive, Tracks relativo a etapa de pelo menos 10 pilotos, escolhido pelo Comissário da CBM, em formato GTM (Track Maker Versão igual ou superior 13.0), com trackpoint marcado de segundo em segundo.
 - 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 Pen-Drive.
 - 21.7. Providenciar a abertura de todas as porteiras, 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".
 - 21.8. 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.
 - 21.9 Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.
 - 21.10 A Organização da prova não deve permitir a participação de pilotos não confederados. Caso isto ocorra, a Federação a qual o Organizador está submetido será penalizada no valor em UFIR's correspondente a R\$ 200,00 (duzentos reais) por cada piloto não filiado a CBM.
 - 21.11 A organização da prova deverá equipar 2 (dois) "abre trilha" com gps, para comprovar



QUADRICICLO E UTV



com o “Track” que o percurso foi realizado. Caso tenha recurso de algum piloto sobre trechos que não tenha sido “coberto” pelo “abre trilha”, os PCs do referido trecho até o ponto que atenda as 3 condições: terceiro PMM, 5Km e 5 minutos, após a reentrada do “abre trilha” no roteiro, serão cancelados.

PENALIZAÇÕES

22. 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).
23. 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 uma Prova do Campeonato

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

a) Agredir com palavras qualquer membro da organização e entidades envolvidas.	Desclassificação
b) informação errada ou incompleta na ficha de inscrição	Desclassificação
c) manobras desleais contra outros concorrentes	Desclassificação
d) troca de veículo 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 cercar e outros atos contra propriedade privada	300 Pontos
g) ao chegar no PC (sentido correto), tentar de qualquer forma avisar aos outros pilotos da localização deste	Desclassificação
h) chegar no PC por sentido contrário ou por caminho diferente do roteiro	900 Pontos
i) desrespeito às leis de trânsito inclui radar para velocidade máxima.	1.800 Pontos
j) pilotagem perigosa, excesso de velocidade, exibicionismo, em localidades habitadas, etc	300 Pontos
k) não entregar o GPS no tempo determinado pela organização	Desclassificação
l) tumultuar o trabalho do PC com pedidos insistentes e reclamações	300 Pontos
m) 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
n) O veículo pilotado 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
o) o piloto conduzindo qualquer veículo 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
p) 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	Desclassificação
q) Procurar informações sobre o roteiro da prova, andar no roteiro da prova antes do início da mesma para obter vantagens sobre os concorrentes.	Desclassificação
r) O piloto que passar o coletor GPS para outro conduzir na intenção de marcar o track.	Desclassificação



QUADRICICLO E UTV

s) O piloto que conduzir o coletor GPS de outro piloto com intenção de gravar o track	Desclassificação
---	------------------

PREMIAÇÕES

PARA CADA EVENTO

- 24 Serão conferidos troféus para no mínimo 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria, sub categorias premiação mínima para os (as) dois (duas) primeiros (as) colocados (as).
- 24.1 A premiação será realizada para a soma dos dois dias de prova, com as quatro etapas, pelo somatório da colocação destas quatro etapas.

PARA O CAMPEONATO

- 24.2 No final do campeonato serão confeccionados troféus para, no mínimo, os 3 (três) melhores colocados de cada categoria. Para as subcategorias, serão confeccionados troféus para os dois melhores colocados desde que tenham sido realizadas ao menos seis provas em ano menos três cidades sede.

RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

25. 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 referente a quantidade de UFIRs correspondentes a R\$200,00 (Duzentos reais).
- 25.1. 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.
- 25.2. Protestos ou recursos referentes à planilha (mapa da prova), problemas no roteiro como porteira fechada, 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 teórica do competidor e impreterivelmente antes da entrega das planilhas de pontos perdidos por categoria
- 25.3. 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.
- 25.4. 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.
- 25.6. 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. O piloto e o clube deverão acatar o resultado sem ter o direito de recorrer à justiça comum.
26. O competidor poderá usar os dados gravados por um GPS próprio como argumento de um protesto ou recurso contra a falta de registro de tempo do competidor no PC ou



QUADRICICLO E UTV

contra a anotação de penalização de sentido contrário.

- 26.1. O data logger (GPS) deve ser configurado para gravar dados em intervalos de 1 em 1 segundo
- 26.2. O dados do GPS devem ser entregues à organização no formato Track Maker em uma mídia tipo CD-ROM ou PenDrive.
- 26.3. A CBM poderá disponibiliza um computador para transferência dos dados do GPS mas competidor deve fornecer o cabo e programas auxiliares para transferência dos dados.

DISPOSIÇÕES GERAIS

27. 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.
- 27.1. A apuração dos resultados será acompanhada pelo representante da Comissão de Enduro da CBM.
- 27.2. 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
- 27.3. Para que sejam autorizados a promover e/ou organizar novas competições, a Federação, os clubes e os organizadores deverão obedecer a este Regulamento.
- 27.4. 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 organizadora.
- 27.5. A CBM poderá instalar equipamento (s) GPS em competidores, aleatoriamente, no sentido de observar/manter controle de qualidade sobre a apuração.
- 27.6. A Federação organizadora da prova, repassará à CBM através de depósito bancário ou autorização de débito na conta corrente CBM a importância correspondente ao Alvará de Prova, após a emissão do permit com até 90 dias antes da Prova. O valor e o prazo poderá ser acordado com o Diretor da CBM desta modalidade.
- 27.7. Fica facultado aos pilotos elegerem e apresentarem em cada prova um piloto participante, para agir como interlocutor entre pilotos e Júri de prova.
- 27.8. O organizador poderá colocar Radar somente em deslocamento e especificado na planilha, Início, Fim e velocidade.

COMPETÊNCIAS

28. Compete ao **Diretor de Prova**:
 - a. Decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção;
 - b. Decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes não naturais sobre concorrentes, descrito em 15.1;
 - c. Decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente;
 - d. Desclassificar piloto (s) por infração ao Regulamento;
 - e. Decidir, juntamente com o Comissário da CBM e o representante da Federação organizadora, pela aceitação ou não de recurso contra resultado;
29. Compete ao **Comissário de Enduro**, nomeado pela CBM:



QUADRICICLO E UTV

- a. Julgamento de protestos contra a Prova e/ou Diretor;
- b. Julgamento da validade ou não da Prova para o Campeonato;

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

- a. Julgamento de protestos.
- b. Cancelamento de PC's;
- c. Julgamento de desclassificações e suspensões dos pilotos;
- d. Aplicar punição à piloto que tenha cometido qualquer infração aos Regulamentos.

Diretor Nacional de Enduro Regularidade