

# TRAIL CLUBE DE CURITIBA - 2011

## REGULAMENTO ENDURO F.I.M.

**ART.01-** A **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO** é a única entidade capacitada por lei a, autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional e, em consequência, supervisiona o presente regulamento.

**ART.02-** Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela Federação Paranaense de Motociclismo, através do Trail Clube de Curitiba, junto aos filiados.

**ART.03-** O presente regulamento é válido para a Copa de Enduro F.I.M do TCC durante o ano de 2011.

### **ART.04- REGULAMENTO DO CAMPEONATO:**

- Para participar da Copa de Enduro F.I.M será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro. Caso participe com motos não próprias para o Enduro, a mesma deverá estar de acordo com o regulamento;
- Todas as provas deverão ser feitas em um dia, tendo em vista testar a resistência do conjunto piloto - motocicleta;
- Será computado o resultado da prova com a respectiva pontuação, padrão FIM.
- Será disputado o campeonato por categoria e o campeonato geral.
- De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito, fica proibida a participação de menores de idade nas provas válidas pelo Campeonato Brasileiro.

### **ART.05 - PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO**

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

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

**ART.05.1** - Os organizadores de prova terão, para efeito de campeonato, pontuação equivalente a primeira colocação (25 Pontos), podendo pontuar, 20 organizadores por prova.

**ART.05.2** - O Critério para classificação final do Campeonato será a somatória de todos os resultados.

**ART.05.3** - O GPS não pode permitir que o competidor o desligue propositalmente ou acidentalmente. Não será permitida nenhuma instalação elétrica no equipamento coletor de dados que estará com o piloto.

**ART.05.4** - Caso ambos os aparelhos GPS de algum piloto tenham apresentado defeito, não gravando ou não registrando suas passagens ou o resgate destes registros seja impossível, desde que comprovada a não participação do piloto na ocorrência do problema, este piloto receberá no ranking a mesma pontuação da sua outra etapa do dia, caso uma das etapas seja fidedigna;

OU

Se ambas as etapas do dia estiverem prejudicadas, o piloto receberá no ranking as mesmas pontuações de suas próxima(s) etapa(s), desconsiderando os pontos em que seja organizador ou de prova promocional, bem como, também desconsiderando as etapas que não tenha efetuado a inscrição.

**ART.05.4.1** - Caso a falha aconteça em ambas as etapas da última prova do campeonato, valerão os pontos das etapas imediatamente anteriores, desconsiderando os pontos em que seja organizador ou de prova promocional.

**ART.06** - Os organizadores poderão acrescentar outras categorias, porém estas categorias não farão parte da Copa TCC e largarão após as categorias oficiais. Fica a critério do organizador, fazer uma premiação especial na classificação geral da prova, incluindo todas as categorias, desde que tenham cumprido o mesmo roteiro.

**ART.07-** Ao final do campeonato, será proclamado campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos em cada etapa, dentro da sua categoria.

Em caso de empate o critério de desempate será:

1º- Maior número de vitórias.

2º- Melhor colocação da ultima etapa em confronto direto, ou seja, na etapa em que ambos tenham participado como piloto e não, organizador.

**ART.08** - Todas as provas deverão conter um regulamento suplementar em que deverá constar os nomes do diretor de prova e de toda a sua equipe de pilotos que pontuarão no ranking, número de voltas e quilometragem de cada volta, horário de largada do primeiro competidor, locais de largada e chegada, fonte da hora oficial e outras informações julgadas de relevância que forem necessárias para o bom andamento do evento.

**ART.09** - O campeonato será disputado em um mínimo de 04 (quatro) e o máximo de 07 (sete) etapas.

**ART.10** - O piloto que não entrar com a moto no parque fechado dentro do prazo limite, será penalizado com 60 pontos por minuto de atraso.

**ART.11** - Depois que o piloto passar na bandeira amarela dos controles (CHs), ele não poderá voltar em sentido contrario da prova para fazer manutenção na moto, estando sujeito à desclassificação da prova.

**ART.12** - O piloto que chegar rebocado ao parque fechado, estará desclassificado da prova.

**ART.13 - DEVERES DO PILOTO:** é dever de todos os pilotos nas competições, manter o mais alto espírito desportivo para os demais concorrentes, antes, durante e após a competição e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do código brasileiro de desportes.

**ART.14 - INSCRIÇÕES:** para 2011, as inscrições devem ser feitas na JARVA RACING. O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM, no exercício do corrente ano, para a participação no campeonato.

**ART.15** - O valor da inscrição de cada prova, não poderá ultrapassar os R\$ 75,00 (setenta e cinco reais), exceto quando prova válida pelo campeonato paranaense ou brasileiro.

**ART.16** - Ao assinarem a ficha de inscrição, os pilotos eximem a CBM, a FPRM, o TCC, os promotores e patrocinadores, bem como os organizadores da prova, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição. As inscrições serão limitadas e definidas no regulamento suplementar.

**ART.17** - É possível a participação de pilotos convidados em provas do campeonato e estes, marcarão pontos normalmente.

**ART.18 - CIRCUITO:** A pista deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para todos os tipos de motocicletas aceitas neste regulamento. A distância total de cada volta não poderá ser inferior a 20 km e não superior a 35 km. Também, não mais de 15% sobre as rodovias asfaltadas. O tempo total da prova não poderá exceder a seis horas.

**ART.19 - PREMIAÇÕES:** Serão entregues troféus, no mínimo, do 1º ao 5º lugares de cada categoria, excetuando-se as categorias que não apresentaram o número mínimo de 8 (oito) pilotos por etapa.

**ART.20 - CATEGORIAS:** O circuito de Enduro será disputado em 8 (oito) categorias:

- **ENDURO 1 (E1):** motos 2T acima de 175cc e 4T de 251cc à 650cc;
- **ENDURO 2 (E2):** motos 2T até 125cc e 4T até 250cc;
- **ENDURO 3 (E3A):** Over 35, pilotos nascidos até 1976;
- **ENDURO 3 (E3B):** Over 45, pilotos nascidos até 1966;
- **ENDURO 4 (E4):** força livre nacional, exceto DRz400.(desde CRF230 e TTR230 até XT660);
- **ENDURO 5 (E5):** Junior, Novato, TT do regularidade ou estreates c/ qualquer moto
- **ENDURO 4 LIGHT (E4light):** Nacional 2T e 4T até 220cc (DT180, DT200, Agrale, XR 200, XT 225, etc)

- **CIDADE:** categoria opcional conforme regulamento particular (categoria não ranqueada)

**ART.21 - VISTORIA:** A vistoria será feita no dia e horário designado no regulamento suplementar da prova e serão verificados os equipamentos de segurança do piloto e as condições de participação da moto.

**ART.22** - Após a vistoria, a moto não mais pode ser ligada, e deverá ser colocada no parque fechado até a hora de sua largada. Os pilotos que não fizerem a vistoria, não poderão largar.

**ART.23 - CONTROLE DAS MOTOCICLETAS:** não é permitida a substituição da motocicleta durante o evento.

**ART.24 - REPAROS E MANUTENÇÕES: Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios s seguir:**

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

**ART.25 - PARQUE FECHADO (apenas p/ provas do brasileiro)**

- Toda prova deverá ter uma área cercada destinada ao Parque Fechado que abrigará as motocicletas após a vistoria até a largada.
- Esta área deverá ter seguranças, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.
- As motos deverão entrar e sair do Parque Fechado desligadas.
- É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento.
- É proibido tocar nas outras motocicletas, tocar na própria motocicleta, a não ser para colocá-la e retirá-la do parque fechado.
- As motos não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção.
- O não cumprimento de qualquer destes itens acarretará na desclassificação do piloto.

**ART.26 - PARQUE DE TRABALHO**

- Em todos os CHs entre a bandeira branca e a bandeira amarela deverá existir um Parque de Trabalho.
- Nesta área serão feitos todos os serviços de manutenção, tendo a supervisão de comissários da organização.
- De acordo com o local poderão ser permitidos ou não veículos de apoio nos Parques de Trabalho.
- Não cumprimento destes itens acarretará na desclassificação do piloto.

**ART.27 - ÁREA DE LARGADA**

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

#### **ART.28 - PROCEDIMENTO DE LARGADA**

- No dia da prova, os pilotos devem observar o limite de horário de entrada no Parque Fechado que deve constar no regulamento particular.
- Seguindo a ordem de largada, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar o sinal de largada.
- Após este sinal, o piloto terá 1(um) minuto para ligar a moto e cruzar a linha de 20(vinte) metros usando a propulsão do motor de sua moto. O piloto não é obrigado a estar na linha de largada na hora de largar, mas ele tem que ligar e cruzar a linha de 20(vinte) metros antes de 1(um) minuto.
- Se o piloto chegar a linha de largada após 1(um) minuto de atraso, perderá 60(sessenta) pontos por minuto de atraso, e este novo horário será seu novo horário de largada, e a partir daí o processo de largada se inicia com o sinal de largada e o prazo de 1(um) minuto para cruzar a linha de 20(vinte) metros.

#### **ART.29 – ORDEM DE LARGADA**

- A largada será de 2 ou 3 pilotos por minuto, dependendo da logística de cada equipe organizadora.
- Sendo assim, a ordem de largada será a seguinte para todas as provas:  
A ordem de largada será definida por sorteio da categoria “A” para a “D Light”.

#### **ART.30 - PERCURSO / MARCAÇÃO**

- O percurso deverá ser marcado por setas indicativas de direção, sinal de confirmação de percurso, sinal de direção errada e bumpings ou bandeiras.
- Em áreas de difícil marcação, poderão ser utilizadas outras maneiras de indicação como marcações no chão, por exemplo.
- Os pilotos devem seguir rigorosamente as leis de trânsito, nas áreas em que a prova transcorrer, sob pena de desclassificação.

#### **ART.31 - CONTROLES HORÁRIOS (CHs)**

- Os controles horários visam anotar o horário de passagem do piloto, desconsiderando os segundos. Estes controles devem ser colocados:
  - Na saída da área de largada;
  - Em pontos intermediários colocados pelo percurso, de modo a dividir a prova em partes para compensar possíveis atrasos.
- Os controles horários serão indicados, por uma bandeira branca (início do Parque de Trabalho) e uma bandeira amarela (final do Parque de Trabalho) onde estará efetivamente o oficial de CH.
- Um relógio oficial deve ser colocado ao lado da bandeira amarela, para que os pilotos possam saber a hora de passagem deles, e uma placa com o número do CH deve ser colocada onde os pilotos possam ter visão.
- A marcação do tempo será feita no momento da passagem pela bandeira amarela. Os pilotos perdem 60(sessenta) pontos por cada minuto adiantado ou atrasado.
- O piloto perderá 60(sessenta) pontos se parar entre a bandeira amarela e a mesa de controle.
- No último CH do dia (parque fechado), não há penalização por adiantamento. O tempo máximo que um piloto pode se atrasar de seu tempo original é de 60(sessenta) minutos. Os CHs contam desde a primeira volta.
- É recomendado que a distância entre os controles horários seja entre 10 km e 20 km.
- A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h.
- Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Diretor de Prova poderá mudar o horário previsto em um horário mais lento, antes da largada, ou antes, de cada volta.

**ART.32 - LIMITE DE ATRASO:** Um piloto que chegar no controle horário mais de 30 (trinta) minutos após sua hora inicial de largada prevista para a volta está automaticamente desclassificado. Contudo, o piloto poderá, sobre sua própria responsabilidade, continuar na prova até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Se o piloto que convencer o Júri que ele atrasou por circunstâncias excepcionais independentes de sua intenção, como por exemplo, um atraso causado por levar os primeiros socorros a um ferido em caso de acidente grave, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedido. O pretexto de haver empecilho por um outro concorrente não poderá ser aceito como uma desculpa válida.

#### **ART.33 - TESTES ESPECIAIS (PROVAS)**

- Durante a prova haverá testes especiais que poderão ser de Enduro (ET – Enduro Teste) ou de Motocross (CT – Cross Teste).
- No início e no final dos testes haverá um fiscal que anotará o tempo de passagem incluindo os segundos. O piloto ao chegar ao início do teste, deverá obrigatoriamente parar, e aguardar a liberação por parte do fiscal, e seguir o mais rápido possível até o final do teste. Na primeira volta do dia, o ET (Enduro Teste) e o CT não contam para a pontuação.
- Os testes especiais de Motocross CT devem ter no mínimo 1 km e os testes em linha ET, no mínimo 2 kms. Os testes não devem ser em lugares perigosos, e devem ser selecionados para que a velocidade média não ultrapasse os 50 km/h.
- No início e no final dos testes deverá haver uma placa dizendo INICIO e FIM dos testes.
- Os pilotos poderão inspecionar os percursos dos testes a pé, não podendo ser feito em um veículo. A penalidade por ter percorrido o percurso do teste em um veículo será a desclassificação.
- O final de cada ET e CT deverá ser afinado e, de preferência, com gincanes, p/ que force a diminuição da velocidade e a passagem de apenas 1 competidor por vez.

### **ART.34 - PONTUAÇÃO E PENALIZAÇÕES**

#### PENALIZAÇÃO

60 pontos  
60 pontos  
60 pontos  
60 pontos  
01 ponto

#### INFRAÇÃO

Por ligar motor na linha de largada antes do sinal de largada.  
Por cada minuto adiantado ou atrasado nos CHs.  
Por cada minuto de atraso na linha de largada.  
Por parar entre a bandeira amarela e a mesa de controle.  
Por segundo nos tempos dos testes especiais.

Os atrasos ou adiantamentos deverão ser acrescidos nos próximos CHs.

EXEMPLO:

HORA IDEAL NOS CHs:

CH 1 = 10:00  
CH 2 = 10:30  
CH 3 = 11:00  
CH 4 = 11:30  
CH 5 = 12:00

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

**ART.35 - DESCLASSIFICAÇÃO:** são motivos para desclassificação:

- O Diretor de Prova pode, a seu critério, desclassificar o piloto que tenha reservado a sua inscrição, mas que não tenha efetivamente pago dentro dos prazos estabelecidos pelo regulamento particular da prova, eliminando o piloto do sorteio.
- Receber peças de reposição ou ajuda externa fora dos Parques de Trabalho entre as bandeiras branca e amarela nos CHs;
- Perder algumas das marcas da vistoria técnica, bem como substituir algum item marcado;
- Ligar a moto no Parque Fechado;
- Entrar ou sair do Parque Fechado com o motor ligado;
- Fazer algum tipo de reparo no Parque Fechado;
- Se atrasar mais que 60 minutos no dia.
- Chegar mais de 30 minutos de atraso na zona de largada.
- Reabastecimento fora das áreas definidas pela organização.
- Não desligar o motor durante o reabastecimento;
- Usar algum sistema de partida auxiliar.
- Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário.
- Não observar as leis de trânsito.



- Não passar por um CH, ou passar com mais de 60 minutos de atraso ao seu tempo ideal.
- Modificar o cartão de horário ou percurso, ou utilizar um cartão de horário de um outro piloto.
- Não passar num controle de percurso.
- Passar em um controle de percurso sem a motocicleta (apenas piloto e GPS).
- Passar em um controle de percurso sem o piloto (apenas Motocicleta e GPS).
- Piloto portar os aparelhos GPS de outro piloto sem avisar o organizador.
- Treinar no circuito;
- Receber e transmitir comunicações por rádio durante o percurso da prova.
- Ultrapassar o nível de ruído autorizado: 1ª infração – 1 minuto de penalização. 2ª infração – desclassificação.
- Praticar testes sobre o percurso dos testes especiais.
- A cilindrada ultrapassar a indicada na ficha de inscrição.

**ART.36 - ABANDONO:** Todo piloto que abandonar a prova deverá retirar seus números e não poderá seguir o percurso em companhia ou a proximidade de um outro piloto. Toda infração a esta regra poderá acarretar na desclassificação dos pilotos que acompanharem.

### **ART.37 - PROTESTOS**

- Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antiesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 min. após a chegada do último piloto de sua classe.
- O Diretor de Prova somente apreciará os recursos em 1.ª instância, se for efetuado pelo piloto interessado ou representante legal deste, portando procuração ou documento original do recorrente, no ato do recurso, observando-se o prazo legal, que é de 30 minutos, a partir da divulgação dos relatórios de passagem dos pilotos nos testes especiais, desde que acompanhado dos valores exigidos.
- O valor do recurso em 1.ª instância é de 100% do valor de inscrição, por item reclamado. Caso seja deferido o pedido, será devolvido o valor correspondente ao recorrente. Caso contrário, será enviado esse valor ao TCC, acompanhado de relatório, fundamentando o indeferimento.

**ART. 38 –** Em 2.ª instância, o recurso deverá ser interposto contra o resultado do recurso em 1.ª instância. Vale dizer que não há direito de recurso em 2.ª instância se o piloto não entrou com recurso em 1.ª instância ou perdeu seu prazo legal, exceto quando houver um fato novo aos olhos da comissão julgadora. Nesta 2.ª instância, o prazo do recurso é de 48 horas, contadas a partir da divulgação do resultado da prova. Este deve ser impetrado por escrito, na sede do TCC, endereçado ao Júri da Copa, acompanhado de um cheque nominal ao TRAIL CLUBE DE CURITIBA, no valor de 1 salário mínimo, que será devolvido, juntamente com o valor cobrado em 1.ª instância, caso o recurso seja julgado procedente. Caso os recursos sejam indeferidos, os valores reverterão ao TCC.

### **ART. 39 – Código Disciplinar Das Infrações contra pessoas**

Das Ofensas Físicas

Praticar vias de fato:

Contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo.

PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias;

Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado ao motociclismo.

PENA: suspensão de um (1) a dois (2) anos e eliminação na reincidência;

Contra diretor de prova ou auxiliar em função.

PENA: suspensão de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias; na reincidência, de trezentos e sessenta (360) a setecentos e vinte (720) dias, até eliminação.

Para os efeitos do disposto no inciso III, o diretor de prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.

As vias de fato, quando praticadas por diretor de prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de noventa (90) a trezentos e sessenta (360) dias de suspensão.

Das Ofensas Morais

Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo.

PENA: suspensão de dez (10) a noventa (90) dias.

Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaçá-los de mal injusto e grave.

PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.

Parágrafo único – Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena será de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias.

Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva.

PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.

Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra diretor de prova, em razão de suas atribuições.

PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias.

Ofender moralmente diretor de prova ou auxiliar em função.

PENA: suspensão de dois (2) a cinco (5) eventos, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores.

Parágrafo único – Para os efeitos deste artigo, aplica-se o disposto no artigo 2.

A ação disciplinar relativamente às infrações previstas nos artigos 4 a 7 deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado pela imprensa, rádio ou televisão.

Das Infrações relativas à Competição

#### **Das Infrações dos Atletas**

Proceder desleal ou inconvenientemente durante a competição.

PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos e multa.

Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da direção de prova.

PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos e multa.

Desrespeitar, por gestos ou palavras, o diretor de prova ou seus auxiliares.

PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos ou multa.

Praticar ato violento.

PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos ou multa.

Parágrafo único – Se da jogada resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois (2) a seis (6) eventos.

Praticar ato de hostilidade contra o adversário.

PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos ou multa.

Praticar vias de fato contra companheiro de equipe ou componente de equipe adversária.

PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.

Parágrafo único – Se da infração resultar lesão corporal grave, a pena será de suspensão de trinta (30) a noventa (90) dias.

Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento.

PENA: suspensão de cento e vinte (120) a trezentos e sessenta (360) dias.

Participar de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento.

PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.

Assumir atitude contrária à disciplina ou à moral desportiva, em relação a componente de sua representação, representação adversária ou de espectador.

PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos e multa.

Dar ou transmitir instruções a atletas dentro da pista ou nas linhas limítrofes, durante o evento; assumir em praças de desportos, atitude inconveniente ou contrária à disciplina ou à moral desportiva.

PENA: multa a ser definida pelo Júri de Prova ou suspensão de vinte (20) a sessenta (60) dias.

#### **Multas**

As multas terão o valor inicial de R\$ 500,00 (quinhentos reais) para primeira aplicação e em caso de reincidência o valor será o dobro da última multa aplicada.

#### **ART. 40 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE LARGADA (brasileiro)**



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

**ART. 41 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE DE TRABALHO NOS CONTROLES HORÁRIOS.**



**ART. 42 - SINALIZAÇÃO**



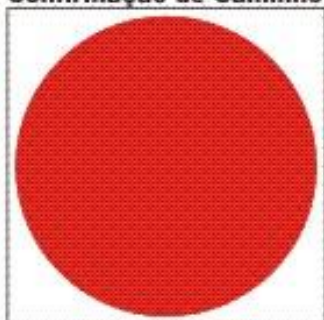
### Indicação de direção DIREITA



### Indicação de direção ESQUERDA



### Confirmação de Caminho



### Caminho Errado



## AUTORIDADES DA PROVA

**ART. 43** – O Júri da Copa será formado pelo representante legal da equipe organizadora, e por todos os DIRETORES DE PROVAS DO TCC convocados e presentes, sendo presidida pelo Diretor de Enduro, presidente ou vice do TCC, não concorrente do recursante. A votação será secreta ou aberta de acordo com o que determinar o presidente do Júri.

**ART. 44** – A autoridade julgadora em primeira instância é a comissão organizadora, em segunda instância o Júri da Copa, conforme artigo anterior e em terceira instância o Conselho Disciplinar da FPRM.

## DISPOSIÇÕES FINAIS

**ART. 45** – É competência do TRAIL CLUBE DE CURITIBA dar suporte à organização dos eventos por ele supervisionados, além de administrar o ranking da COPA TCC de ENDURO FIM e premiar os destaques do ano na modalidade.

**Parágrafo único.** O ranking da Copa TCC será administrado pela EMPRESA APURADORA, previamente contratada pelo TCC, por delegação.

**ART. 46** – Os casos omissos serão dirimidos através de consultas a diretoria e Departamento Técnico do TCC. A última palavra caberá ao Júri da Copa.

**ART. 47** – Salvo, situações extraordinárias que impossibilitem a realização das mesmas, as provas ocorrerão conforme abaixo:

### Copa TCC de Enduro padrão F.I.M 2011

1ª. etapa – FIM dos ANÕES – 03 de abril;;

2ª. etapa – FIM do AROEIRA – 01 de Maio;

3ª. etapa – FIM do LAVAILAMA – 17 de Julho;

4ª. etapa – FIM dos PIRATRILHAS – 14 de agosto;

5ª. etapa – FIM dos IGUANAS – 02 de outubro;

6ª. etapa – FIM do CACHORRO LOUCO – 27 de novembro;

Entrega da Premiação da Copa – 10 de Dezembro de 2011

**ART. 48** – Este regulamento vigora a partir da data de sua homologação.

Este regulamento foi aprovado em reunião da Diretoria do TRAIL CLUBE DE CURITIBA na data de \_\_\_\_/\_\_\_\_/2011.

Homologado pela FPRM em \_\_\_\_ de março de 2011.

Valdeci Martines – Presidente

Leandro Dalke – 1º Vice-Presidente

Jony Jachtchechen – 2º Vice-Presidente

Ricardo Maciel – Dir. Técnico F.I.M.

Cassius Vinicius Fernandes – Dir. Técnico

Gilberto Rosa – Presidente da FPRM