

TRAIL CLUBE DE CURITIBA

REGULAMENTO ENDURO F.I.M. - 2019

ART.01- A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclisticas no território nacional e, em 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 2019.

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;
- * Será computado o resultado da prova com a respectiva pontuação, padrão FIM.
- * Será disputado o campeonato por categoria.
- * De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito, fica proibida a participação de menores de idade.

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, 15 (quinze) organizadores por prova, e assim como os demais pilotos deverão estar previamente inscritos em sua respectiva categoria até a sexta feira que antecede a prova e horário estipulado.

Parágrafo único. Ficam, os DIRETORES de prova e respectiva equipe organizadora, cientes de que deverão cumprir com as normas e regras elaboradas pelo TCC, para o perfeito andamento da Copa, bem como também, para que esta entidade possa manter-se, sob pena de perderem os pontos relativos à organização e estarem sujeitos à suspensão.

ART.05.2 – Só serão válidos os pontos de sua classificação na Etapa, se o Piloto largar e cumprir, pelo menos, 2 (dois) CH da mesma. Caso esteja inscrito, porém, não cumpra dois CH, sua pontuação será igual a “zero”, independente do número de pilotos inscritos em sua categoria.

Parágrafo único. A pontuação “zero” poderá ser usada como descarte.

ART.05.3 - O Critério para classificação final do Campeonato será a somatória de todos os resultados e descartado o seu pior resultado (N-1).

Parágrafo 1: Somente poderá ser descartado o resultado da etapa em que o piloto tenha efetuado e pago a sua inscrição, na categoria.

Parágrafo 2: A etapa em que o piloto tenha sido desclassificado, não poderá ser descartada.

ART.05.4 - O GPS da apuração 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.05.5 - 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 sua 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.

Parágrafo único. 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, após o descarte de seu pior resultado, houver somado o maior número de pontos em cada etapa, dentro da sua categoria.

Parágrafo único. Em caso de empate na somatória dos pontos na Copa, após o procedimento normal de descartes, o critério de desempate será, na ordem:

- O maior número de pontos, sem considerar os critérios de descarte;
- O maior número de primeiros lugares.
- O maior número de segundos lugares e assim sucessivamente.

Persistindo o empate, será avaliado o resultado da última prova em que ambos os pilotos tenham participado na condição de confronto direto, não sendo válida a etapa que algum deles tenha sido organizador. O vencedor do confronto direto será vencedor do desempate.

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 08 (oito) etapas.

ART.10 - O piloto que não entrar com a moto no parque fechado, antes da largada, dentro do prazo limite, será penalizado 60 pontos (1 minuto).

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 2019, as inscrições devem ser realizadas exclusivamente pelo site pelo site www.trailclubedecuritiba.com.br ou através de links compartilhados que utilizem a mesma plataforma de inscrições. O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM, no exercício do corrente ano, para a participação no campeonato.

O valor da inscrição de cada prova, não poderá ultrapassar os R\$ 140,00 (cento e quarenta reais), exceto quando prova válida pelo Campeonato Paranaense, Brasileiro ou quando a inscrição for feita no dia do evento (Paragrafo Primeiro).

Paragrafo Primeiro: para inscrições realizadas APÓS O SORTEIO de ordem de largada ou no dia do evento o valor será de R\$ 200,00 (duzentos reais), sendo que estes deverão largar após a última categoria.

Paragrafo Segundo: A troca de categoria somente poderá ser realizada até a sexta feira que antecede a prova, no limite de horário especificado no site, percebida a inscrição errônea após o sorteio da ordem de largada será realizada a troca da categoria e o participante será remanejado para largar no ultimo horário e seu tempo será computado na categoria correta.

ART.15 – O piloto ou seu representante ao assinarem a ficha de inscrição pessoal ou eletronicamente, 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.16 - É possível a participação de pilotos convidados em provas do campeonato e estes, marcarão pontos normalmente.

ART.17 - CIRCUITO: A pista deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para todos os tipos de motocicletas aceitas neste regulamento. Sugere-se a distância total da prova não ser inferior a 60 km e não superior a 120 km. Também, não mais de 15% sobre as rodovias asfaltadas. O tempo total da prova não poderá exceder a seis horas.

ART.18 - PREMIAÇÕES: Premiação das provas:

Serão entregues troféus, no mínimo, do 1º ao 3º lugares de cada categoria, para a categoria E50 serão entregues 5(cinco) troféus. Sugere-se que nas categorias estreantes E5A e E5B sejam oferecidos 5(cinco) para a primeira e 7(sete) troféus para a segunda.

Premiação do Campeonato: Serão entregues troféus do campeonato para as categorias ELITE, ELITE NACIONAL, E1, E2, E35, E45, E4, E4Light, até a 3ª colocação, para as categorias estreantes E5A e E5B serão entregues 5(cinco) para a primeira e 7(sete) troféus para a segunda, para a categoria E50 serão entregues 5(cinco) troféus e para a categoria iniciantes até o 7º lugar.

Parágrafo único: Faculta-se premiar com troféus, 30% do número de pilotos inscritos na categoria tanto na premiação da prova quanto na premiação do campeonato.

ART.19 - CATEGORIAS: O circuito de Enduro será disputado em 11 (onze) categorias:

ELITE (ELITE): motos livres de cilindradas, categoria para pilotos de ponta (os melhores tempos do ano anterior).

ELITE (NACIONAL): força livre nacional, exceto DRz400 e KTM's, categoria para pilotos de ponta (os melhores tempos do ano anterior ou destaque em outras modalidades);

ENDURO 1 (E1): motos 2T até 125cc e 4T até 250cc;

ENDURO 2 (E2): motos 2T acima de 175cc e 4T de 251cc à 650cc;

ENDURO 35 (E35): Over 35, (com 35 anos completos no ano vigente)

ENDURO 45 (E45): Over 45,(com 45 anos completos no ano vigente)

ENDURO 4 (E4): força livre nacional, exceto DRz400.(desde CRF230 e TTR230 até XT660 com motor nacional);

ENDURO 50 (E50): Over 50,(com 50 anos completos no ano vigente)

ENDURO 5A (ESTREANTES IMPORTADA): Motos importadas de cilindra livre, Pilotos sem experiência que estão começando no enduro, não sendo permitida a participação de pilotos que: tenham ficado entre os 3 primeiros do ranking de FIM nos anos anteriores, graduado no Regularidade, velcross, CrossCountry e no Motocross. Ficam obrigados os 5 primeiros colocados do ranking final da copa a andar na categoria de origem da moto, não sendo permitida a sua participação na categoria estreantes em outros anos, devido ao índice técnico do piloto.

ENDURO 5B (ESTREANTES NACIONAL): Motos nacionais de cilindra livre, exceto DRz400.(desde CRF230 e TTR230 até XT660 com motor nacional). Pilotos sem experiência que estão começando no enduro, não sendo

permitida a participação de pilotos que: tenham ficado entre os 3 primeiros do ranking de FIM nos anos anteriores, graduado no Regularidade, velcross, CrossCountry e no Motocross.

Parágrafo 1. Motos especiais ou de fabricação artesanal, que utilizem chassis nacionais com motor de motos importadas ou chassis importados com motor de motos nacionais, não poderão competir nas categorias nacionais.

Parágrafo 2. Vale salientar que os 5 primeiros colocados do ranking final da copa na categoria E5B serão obrigados a andar na categoria de origem da moto, não sendo permitida a sua participação na categoria estreantes em outros anos, devido ao índice técnico do piloto. Exceto pilotos da Estreante Nacional que migrem no começo do ano, para moto importada, ou participantes da E4Ligth.

ENDURO 4 LIGHT (E4light): Nacional 2T e 4T até 220cc (DT180, DT200, Agrale, XR 200, etc.) e XT 225.

Essa categoria será constituída por motos ate 220 cilindradas, desde que haja 05 (cinco) inscritos na etapa. Caso não haja o número mínimo de inscritos, estes poderão optar pelas categorias disponíveis.

As motos deveram conservar sua originalidade, não sendo possível a adaptação de suspensão, chassis ou motor.

Caso na 1ª etapa da Copa não atinja o numero mínimo de pilotos, não haverá campeonato pra tal categoria, nem a obrigatoriedade dos organizadores de disponibilizar a mesma em suas provas.

INICIANTES: Categoria para pilotos com no máximo 3(três) participações de em seu currículo de qualquer modalidade. O piloto não enquadrado nas condições de iniciantes será penalizado.

ART.20 – PROMOÇÃO CATEGORIAS: Nas categorias estreantes, os 5 primeiros colocados do ranking final da copa serão obrigados a andar na categoria de origem da moto, não sendo permitida a sua participação na categoria estreantes em outros anos, devido ao índice técnico do piloto.

Exceto pilotos da Estreante Nacional (E5B) que migrem para moto importada ou participantes da E4Ligth.

ELITE (NACIONAL): força livre nacional, exceto DRz400 e KTM's, os 5 primeiros melhores tempos do ano anterior ou destaque em outras modalidades. Para o ano de 2019 serão convidados pilotos de destaque no enduro e outras modalidades;

ELITE: nesta categoria poderão participar apenas pilotos graduados e com tempos destaque durante o ano.

Paragrafo Primeiro: Será promovido à categoria Elite no próximo ano, o piloto das categorias Elite, E1, E2, E35, E45, que se mantiverem entre as 10 melhores posições no ranking geral, na “média” de suas colocações do corrente ano.

Inciso primeiro: Entende-se por “média de colocações”, a soma de suas colocações no Ranking Geral de todas as provas da Copa, dividido pelo número de provas que participou efetivamente como piloto, descartado o pior resultado. Ou seja, descarta-se a pior colocação e a prova que participou como organizador.

Para um melhor entendimento bem como o critério a ser utilizado, segue 3 exemplos:

Exemplo 1: Piloto A (piloto da cat. E2) participou das 6 etapas da Copa (5 como piloto e 1 como organizador)

No ranking Geral das 5 provas ficou em: 6º, 9º, 5º, 8º e 15º.

Descarta-se o pior resultado (15º) e soma-se os restantes ($6+9+5+8 = 28$)

Do resultado da soma (28), divide-se pelo número de provas que se chegou a este resultado (4). Isto é, 28 divididos por 4, resulta 7. Ou seja, a média de suas colocações é 7º lugar.

Este piloto estará na Elite no próximo ano, pois na média, manteve-se entre os 10 melhores do ano.

Exemplo 2: Piloto B (Piloto da cat. Elite) participou de 5 etapas da Copa (4 como piloto e 1 como organizador)

No ranking Geral das 4 provas ficou em: 8º, 12º, 14º e 14º.

Descarta-se o pior resultado (14º) e soma-se os restantes ($8+12+14 = 34$)

Do resultado da soma (34), divide-se pelo número de provas que se chegou a este resultado (3). Isto é, 34 divididos por 3, resulta 11. Ou seja, a média de suas colocações é 11º lugar.

Este piloto, apesar de estar na Elite este ano, **NÃO** estará na Elite no próximo ano, pois na média, **NÃO** se manteve entre os 10 melhores do ano.

Exemplo 3: Piloto C (Piloto da cat. E4) participou de 3 etapas da Copa (as 3 como piloto).

No ranking Geral das 3 provas ficou em: 3º, 6º e 5º.

Descarta-se o pior resultado (6º) e soma-se os restantes ($3+5 = 8$)

Do resultado da soma (8), divide-se pelo número de provas que se chegou a este resultado (2). Isto é, 8 divididos por 2, resulta 4. Ou seja, a média de suas colocações é 4º lugar.

Este piloto, apesar de ter feito apenas 3 provas, estará na Elite no próximo ano, pois na média, manteve-se entre os 10 melhores do ano.

ART.21 - VISTORIA: A vistoria será feita em duas etapas:

Primeira Etapa: o piloto poderá ingressar sua moto no PF (parque fechado), sem necessidade de vestir o equipamento de segurança.

Em esta primeira etapa será vistoriada a moto, exigindo numeral colado na moto, e verificando se a moto se encontra inscrita na categoria correspondente.

Só poderão entrar as motos com motores desligados.

Segunda Etapa: o piloto será chamado 10 minutos antes da seu horário de largada oficial, onde o piloto só poderá ingressar no PF (parque Fechado) para retirar seu GPS e tabela de horários, vestindo o equipamento de segurança completo.

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 (válido somente para prova do campeonato brasileiro): Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios a seguir:

O piloto poderá receber ferramentas em qualquer parte da prova, porém ele só pode receber peças de reposição no parque de trabalho e em todos os controles horários (CH), entre as bandeiras branca e amarela. A violação desta regra causará a sua exclusão da prova.

É proibido o uso de ferramentas elétricas e ou movidas a ar comprimido, exceto as movidas por baterias internas e um compressor para encher o pneu.

Os reabastecimentos (gasolina e óleo), somente poderão ser feitos nos CHs entre as bandeiras branca e amarela ou em áreas pré-definidas pelo organizador (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 será chamado para retirar o gps e 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.

A ordem de largada de cada piloto será definida por sorteio, seguindo a seguinte ordem

A ordem de largada dos pilotos respeitará a seguinte sequência:

- Categoria ELITE (por sorteio)
- Categoria ELITE NACIONAL (por sorteio)
- Categoria E1 (por sorteio)
- Categoria E2 (por sorteio)
- Categoria E35 (por sorteio)
- Categoria E4 (por sorteio)
- Categoria E45 (por sorteio)
- Categoria E50 (por sorteio)
- Categoria E5A (por sorteio)
- Categoria E5B (por sorteio)
- Categoria E4 light (por sorteio)
- Categoria INICIANTES (por sorteio)
- Demais categorias específicas da prova (por sorteio)

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.

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.

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 – ZONAS DE RADAR:

Em todas as etapas da Copa haverá controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova. Os limites estabelecidos serão indicados por placas indicativas de início e fim da Zona de radar.

Haverá uma tolerância de 20% na velocidade máxima estabelecida. Na faixa de tolerância, não haverá penalidade.

Pico de velocidade – Dentro da Zona de Radar, sempre que a velocidade máxima ultrapassar o limite permitido de sua tolerância por mais de 10 (dez) segundos contínuos, o piloto será penalizado com 60 pontos.

ART.33 - 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 convencer o Júri que ele atrasou por levar os primeiros socorros a um ferido em caso de acidente grave, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedido.

ART.34 - 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 uma marcação visível ao piloto (placa ou faixa). Na primeira volta do dia, o ET 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 1,5 kms. Os testes não devem ser em lugares perigosos e devem ser selecionados para que a velocidade média não ultrapasse os 50 km/h.

Os pilotos poderão inspecionar os percursos dos testes a pé, não podendo ser feito em um veículo, nem mesmo bicicleta. A penalidade por ter percorrido o percurso do teste em um veículo será a desclassificação.

O final de cada ET e CT deverá ser afunilado e, de preferência, com gincanes, p/ que force a diminuição da velocidade e a passagem de apenas 1 competidor por vez.

ART.35 - PONTUAÇÃO E PENALIZAÇÕES

PENALIZAÇÃO INFRAÇÃO

60 pontos Por ligar motor no parque fechado antes da hora de largada.

60 pontos Por cada minuto adiantado ou atrasado nos CHs.

60 pontos Por cada minuto de atraso na linha de largada.

60 pontos Por pilotar sem capacete ou exercendo exibicionismos desnecessários.

60 pontos Por fumar fora dos CH e parque fechado durante a prova. Página 6 de 10

15 pontos Por obstáculo não cumprido em extreme test, caso haja.

01 ponto Por segundo nos tempos dos testes especiais.

60 pontos por cada pico de velocidade que for atingido nas zonas de Radar.

Parágrafo único: O organizador que pilotar sem capacete ou exercendo exibicionismos desnecessários durante a prova, estará sujeito a perda de 1 (um) ponto de organizador de prova por cada penalização, desde que comprovada a infração por, no mínimo, 2 pilotos e/ou diretores de prova. Esta penalização será julgada em reunião pelos demais diretores de prova da Copa, bem como o diretor técnico do TCC.

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.36 - 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 (Brasileiro);

Perder algumas das marcas da vistoria técnica, bem como substituir algum item marcado (Brasileiro);

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.

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 nacionalidade e cilindrada da moto ser diferente da indicada na respectiva categoria.

ART.37 - ABANDONO: Todo piloto que abandonar a prova deverá procurar devolver os seus GPS o mais rápido possível à organização, bem como, retirar seus números e não poderá seguir o percurso em Página 7 de 10 companhia ou a proximidade de um outro piloto. Toda infração a esta regra poderá acarretar na desclassificação dos pilotos que acompanharem.

ART.38 - 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 minutos após a chegada do último piloto de sua categoria.

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 20 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. 39 – 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. 40 – 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. Página 8 de 10

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.41 - LISTAGEM DE MOTOCICLETAS AUTORIZADAS PELA CBM A PARTICIPAR NAS CATEGORIAS NACIONAIS.

Honda:

-Tornado 250, CRF 230, CRF 150, XR 200, XL 125 / 250 / 350, NX Falcon, Sahara 350, Bros 125/150, XR, 300E, CRF250F;

Yamaha:

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

Agrale:

-SXT 17.5 / 27.5, Dakar 30.0;

Sundown:

- STX 200;

Obs.: Novos lançamentos nacionais poderão ser incluídos durante o campeonato de 2019.

ART. 42 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE LARGADA (brasileiro)

Obs.: 2 linhas deverão ser colocadas para ter espaço suficiente para 2 concorrentes na largada.

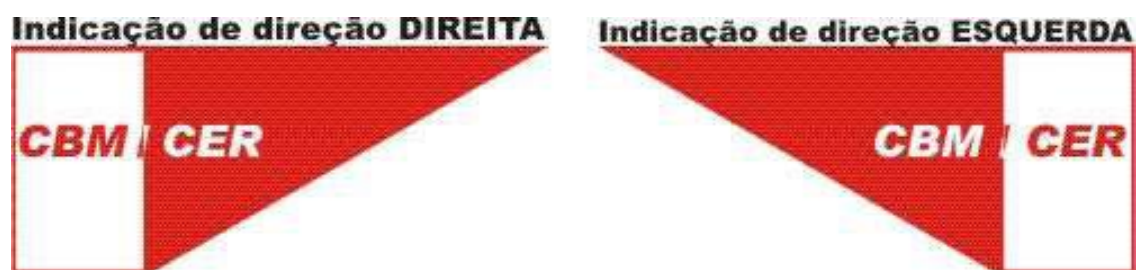
À distância entre B e C não deverá passar 20 metros e deve ser uma zona fechada.



ART. 43 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE DE TRABALHO NOS CONTROLES HORÁRIOS.



ART. 44 - SINALIZAÇÃO



Confirmação de Caminho



Caminho Errado



AUTORIDADES DA PROVA

ART. 45 – 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 recorrente. A votação será secreta ou aberta de acordo com o que determinar o presidente do Júri.

ART. 46 – 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.

Art.47 – O piloto que estiver liderando o ranking na sua categoria poderá usar uma identificação diferenciada (Camisa Promocional, Jaleco, abraçadeira ou similar), independente dos patrocinadores nele existentes, patrocínios estes, exclusivos do TCC. Em caso de empate no números de pontos, vale o melhor resultado da última prova disputada entre ambos. O piloto será responsável pela devolução da IDENTIFICAÇÃO, limpa e em perfeitas condições ao final de cada prova ao organizador, ou até 48h após o término da prova na sede do TCC. Caso não se cumpra estas determinações, o piloto estará sujeito a perda de 10 (dez) pontos na somatória do Ranking.

DISPOSIÇÕES FINAIS

ART.48 – 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. Reclamações e inconsistências de ranking deverão ser realizadas única e exclusivamente via sistema de inscrições, através da ação/ícone RECURSO, com antecedência mínima de uma semana que antecede a próxima prova.

ART.49 – Os casos omissos serão dirimidos através de consultas a diretoria e Departamento Técnico do TCC. A última palavra caberá ao Júri da Copa.

ART.50 – Salvo, situações extraordinárias que impossibilitem a realização das mesmas, as provas ocorrerão conforme calendário apresentado no site do TCC <https://trailclubedecuritiba.com.br/calendario>.

ART. 51– 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 ___/___/2019.

Homologado pela FPRM em de Fevereiro de 2019.

Fabiano Valle
Presidente

Marcelo Alves
Vice-Presidente

Eduardo Precybelovicz
Diretor Técnico F.I.M.

Gilberto Rosa
Presidente da FPRM

