

Copa TCC de Enduro de Regularidade

Regulamento Geral 2021

CAPÍTULO I – ORGANIZAÇÃO GERAL

Art. 1 – O **TRAIL CLUB DE CURITIBA**, clube devidamente filiado à **FPRM (Federação Paranaense de Motociclismo)** e à **CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo)**, elabora este regulamento.

Art. 2 – O presente regulamento é válido para todas as **Provas de Enduro de Regularidade da Copa TCC**.

Art. 3 – A Copa será organizada pelo Trail Club de Curitiba, com a participação especial de uma prova da Copa PGMC, sendo determinadas pelo TCC, as equipes organizadoras das etapas. Fica estabelecido que até a abertura da Copa **TCC**, já deverão ser confirmadas as equipes organizadoras e Diretores de Provas de todas as Etapas.

Parágrafo único: Sendo supervisionada pela FPRM, subentende-se que todo piloto inscrito, deverá ser filiado à Federação Paranaense de Motociclismo ou qualquer outra federação brasileira, sob pena de desclassificação da prova desde o momento de sua inscrição. Salvo se houver categoria específica, mas que não conte pontos para o ranking.

Art. 4 – A Copa será disputada na modalidade, Enduro de Regularidade, nas categorias **MASTER, SÊNIOR, OVER40, JÚNIOR, OPEN40, NOVATOS e DUPLAS**, com motocicletas de livre cilindradas.

Parágrafo único: Será possível a inclusão de novas categorias, desde que sejam previamente discutidas e aprovadas pelo TCC.

Art. 5 – As provas serão realizadas em duas etapas, nas datas fixadas no calendário 2021 do **TCC**, em conjunto com a **FPRM** e **Patrocinadores**.

Parágrafo único - Caso novos patrocinadores da Copa sejam constituídos, frutos de novos contratos, estes deverão ser incluídos no material promocional de todas as etapas restantes da Copa. As equipes organizadoras deverão honrar os compromissos assumidos pelo TCC para a melhoria da Copa.

Art. 6 – O TCC realiza a **CONTRATAÇÃO** de **AMBULÂNCIA/UTI MÓVEL** para eventual atendimento de primeiros socorros aos participantes em todas as provas. As informações preliminares, datas, horários, locais e roteiros, são compromissos da Equipe Organizadora de cada evento e devem ser repassadas ao TCC com, no mínimo, duas semanas de antecedência.

CAPÍTULO II – DOS PILOTOS

Art. 7 – Os pilotos disputarão a Copa nas seguintes Categorias: **MASTER, SÊNIOR, OVER40, JÚNIOR, OPEN40, NOVATOS e DUPLAS**.

- **MASTER:** pilotos reconhecidamente experientes na modalidade Regularidade e que tenham se classificado nos rankings anuais dos campeonatos anteriores, entre os melhores colocados nas categorias Sênior ou Master, de acordo com o regulamento de sua federação.

- **SENIOR:** pilotos com relativa experiência na modalidade Regularidade e que tenham se classificado nos rankings anuais dos campeonatos anteriores, entre os melhores colocados na categoria Junior ou que tenha se mantido na categoria Senior, de acordo com o regulamento de sua federação.

- **OVER 40:** pilotos NASCIDOS até 1981 e que já tenham se habilitado às categorias Junior, Sênior ou Master, conforme regulamento de sua federação.

OU

Piloto da **OPEN40** que tenha sido campeão na Copa TCC anterior.

- **JUNIOR:** pilotos com, no mínimo, um ano de experiência na modalidade Regularidade e que tenham se classificado nos rankings anuais dos campeonatos anteriores, entre os melhores colocados na categoria Novato ou que tenha se mantido na categoria Junior, de acordo com o regulamento de sua federação.

- **OPEN 40:** pilotos nascidos até 1981 e que estejam enquadrados nas categorias Novato ou Junior;

OU

Pilotos da OVER40 que **não** tenham se classificado entre os 5 primeiros colocados no ranking da Copa anterior ao ano vigente e que pleiteiam o descenso de categoria, de acordo com o artigo 57.

OU

Pilotos nascidos até 1971 de qualquer categoria.

- **NOVATO:** pilotos com pouca ou nenhuma experiência na modalidade Regularidade ou que nunca tenham se classificado nos rankings anuais dos campeonatos anteriores entre os melhores colocados.

- **DUPLAS:** 2 pilotos com 2 motos, com ou sem experiência na modalidade Regularidade, andando em dupla.

Parágrafo 1: No caso da categoria Duplas, valerá o pior relatório de passagem dos dois pilotos nos PCs. Ou seja, valerá a pontuação do piloto com maior número de pontos perdidos na prova. Caso um dos pilotos esteja impossibilitado de continuar, nos PCs em que houver apenas uma passagem, a dupla receberá 1800 pontos.

Parágrafo 2: Uma categoria só poderá ser válida para ranquear na Copa TCC se tiver, no mínimo, 4 pilotos inscritos e pagos na prova de abertura da Copa. Caso haja 3 ou menos pilotos, estes poderão ser remanejados às suas categorias de origem para pontuar no ranking.

Parágrafo 3. Nas provas válidas pelo campeonato Paranaense e/ou Sul-brasileiro, será obrigatória a inclusão da **categoria OVER 50**, que largará conforme o regulamento estadual.

Art. 08 – De forma geral a ordem de largada será: **MASTER / SÊNIOR / OVER40 / JÚNIOR / OPEN40 / DUPLAS/ NOVATOS**. Entretanto, por intermédio de regulamento particular de prova e aprovação prévia do TCC, poderão ser alteradas.

Parágrafo 1. No ENDURO DO JURÃO, a largada terá a sequência de categorias INVERTIDA, ou seja, na ordem, largarão: **NOVATO / DUPLAS / OPEN40 / JUNIOR / OVER40 / SÊNIOR / MASTER**. A ordem de largada dos pilotos, dentro da categoria, será por sorteio, independentemente da posição do piloto no ranking.

Parágrafo 2. As etapas válidas pelo campeonato paranaense e/ou Sul-brasileiro seguirão as regras de largada do regulamento destes campeonatos, ou seja, os 5 primeiros de cada campeonato serão sorteados largando na frente, ou o que estipular o regulamento de hierarquia superior.

Parágrafo 3. O intervalo de largada entre os pilotos será de 1 minuto para a categoria Master e de 30 segundos para as demais categorias.

Parágrafo 4. A categoria DUPLAS poderá largar na frente da categoria NOVATOS, caso o Diretor de Prova, em comum acordo com o TCC, prefira que as Duplas larguem com a mesma média da categoria Open40.

Art. 09 – É **DEVER de todo Piloto** e dos membros de sua Equipe conhecer e respeitar as disposições do **Regulamento Geral de Enduro de Regularidade**, do **Regulamento Particular da Prova** e do presente. Cabe-lhes ainda manter o mais alto espírito esportivo para seus concorrentes antes, durante e depois das competições.

Art. 10 – Fica expressamente proibido a qualquer Piloto ou membro de sua equipe, fazer reclamações ou declarações negativas em público, devendo usar do meio apropriado para defender seus interesses, sob pena de suspensão da Copa, a critério da diretoria do clube. **Recursos** por escrito ao **Diretor de Prova**, ou se for o caso, à **Diretoria do TCC**, são os meios legais oferecidos.

Parágrafo único – Todo e qualquer participante de competição motociclística deverá ser filiado a FPRM ou outra federação estadual, sob pena de não participar da prova ou ser desclassificado a qualquer tempo.

CAPÍTULO III – DAS INSCRIÇÕES E PARTICIPANTES

Art. 11 – Entende-se por sócio do **TRAIL CLUB DE CURITIBA**, todo piloto que efetivar sua inscrição (quitar o pagamento) em quaisquer das provas organizadas pelo **TCC** que sejam válidas pela COPA, e que seja filiado à uma federação estadual de motociclismo.

Art. 12. INSCRIÇÕES: as inscrições devem ser realizadas exclusivamente pelos sites www.trailclubedecuritiba.com.br ou agendaoffroad.com.br através de links compartilhados que utilizem a mesma plataforma de inscrições.

Parágrafo único – O valor da inscrição de cada evento não poderá ser maior do que R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) por dia de prova, salvo quando a inscrição seja feita fora do prazo estipulado pelo regulamento particular.

Art. 13 – O piloto e/ou seu representante, ao assinar pessoalmente ou eletronicamente a Ficha de Inscrição, reconhece e aceita automaticamente os direitos e deveres expostos nos regulamentos e se responsabiliza pelas informações prestadas como: categoria, idade, habilitação para motocicleta e exames de sanidade física e mental.

Parágrafo 1 - Em caso do mesmo participar da categoria a qual não seja habilitado e houver recurso contra o mesmo, ou que seja identificado pela DIREÇÃO DE PROVA ou DIRETOR DO TCC, os pontos obtidos na prova serão eliminados, para efeito de campeonato.

Parágrafo 2 – Será punível com suspensão do direito de participar da Copa TCC, o piloto que participar de provas “piratas” ou sem alvará da federação de seu estado.

Art. 14 – O Trail Club de Curitiba poderá solicitar a recusa da inscrição de um piloto desde que os motivos sejam apresentados por escrito, assinado pelo Presidente do TCC e pelo Diretor de Prova, para análise da diretoria do TCC.

Parágrafo 1 - 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.

Parágrafo 2 – É expressamente proibida a prática de “mochileiro, borboleta ou carrapato”, como é conhecido o piloto que segue a prova junto com outro piloto, por mais que ambos estejam regularmente inscritos na prova. É critério do Diretor de Prova decidir se a prática está caracterizada ou não, analisando as passagens de ambos, suas categorias ou outros fatos que comprovem a irregularidade. Os envolvidos estão sujeitos à desclassificação da prova.

Parágrafo 3 – Também estarão sujeitos à desclassificação, segundo análise do Diretor de Prova, os pilotos cujo seu APOIO esteja colocando em risco a integridade física dos participantes do evento, sejam eles, pilotos, organizadores, equipes de apoio ou espectadores.

Art. 15 – O valor da inscrição das provas válidas somente pela COPA TCC será de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais), até a data limite imposta pelo regulamento particular da prova. Estes valores não poderão ser acrescidos, mesmo que a organização ofereça algum benefício, tais como, jantares, camisetas, gps ou planilha.

Art. 16 – O Enduro da Madrugada, bem como as provas válidas pelo campeonato Paranaense, Sul Brasileiro ou Brasileiro deverão seguir os valores sugeridos pelos seus respectivos regulamentos.

Art. 17 – As inscrições realizadas depois da data limite imposta pelo regulamento particular, poderão ou não, ser aceitas, a critério do Diretor de Prova e terão o valor acrescido em até 50% do valor da inscrição.

Art. 18 – É obrigatório o correto preenchimento da Ficha de Inscrição, sob pena de desclassificação da prova.

CAPÍTULO IV – DAS PROVAS

Art. 19 – A Copa TCC será constituída de, no mínimo, 4 (quatro) e no máximo, 7 (sete) provas, sendo que cada prova será composta por duas etapas da Copa.

Art. 20 – Para ser válida a etapa, é necessário que ela tenha um mínimo de 20 (vinte) PC's válidos.

Art. 21 – As provas que forem exclusivamente etapas da Copa TCC deverão ter, no mínimo, 90 (noventa) quilômetros de percurso e no máximo, 130 (cento e trinta) quilômetros.

Art. 22 – Compete à equipe organizadora da prova a disponibilização da planilha digital nas plataformas Totem e T15, bem como os arquivos para impressão de planilhas em rolo, se necessário.

Parágrafo 1 – Sugere-se ao Diretor de Prova que sejam confeccionadas algumas poucas planilhas impressas em rolo.

Art. 23 – Também é dever da equipe organizadora, fornecer aos pilotos participantes a respectiva identificação com, no mínimo, um adesivo numeral.

Art. 24 – Fica estabelecido que a apuração de todas as provas da Copa TCC estará a cargo da empresa contratada, T15 Competições, para prestar serviços no corrente ano, no que se refere a Enduro de Regularidade. Excetuando-se etapa de campeonato paranaense ou brasileiro em que esta seja obrigatória a apuração por empresa contratada pela FPRM ou CBM.

CAPÍTULO V – DOS POSTOS DE CONTROLE e CRONOMETRAGEM

Art. 25 – A Hora Oficial de Prova deve ser apresentada para o competidor em local visível, pelo menos, 1 hora antes da largada.

Art. 26 – O Horário oficial de prova deve ser sincronizado com a hora do GPS.

Art. 27 – Os PC's serão colocados em pontos aleatórios do percurso, onde a distância e localização deverão ser conhecidas unicamente pela Direção da Prova e apurador.

Art. 28 – Os PC's poderão ser de roteiro ou de roteiro e tempo (mistos).

Art. 29 – O PC de roteiro visa apenas confirmar a passagem do concorrente, dentro de um intervalo de tempo definido. Será prioritariamente usado em locais de difícil passagem, sujeitos à congestionamentos e também onde haja possibilidade de se cortar caminho. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamentos e será permitida a anotação manual.

Art. 30 – O concorrente terá que chegar ao PC, por caminho pertencente ao roteiro e no sentido do deslocamento da Prova. Caso contrário, perde os pontos relativos ao PC de roteiro (900 pontos).

Art. 31 – O PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o concorrente não passar por ele, ou adiantar-se mais do que 10' 3" (dez minutos e três segundos), ou atrasar-se mais do que 30' 03" (trinta minutos e três segundos), ou chegar nele por caminho diferente ou de direção oposta ao roteiro, perde 900 (novecentos) pontos. Excetua-se neste caso, o PC de vistoria, que é regulado conforme o art. 36.

Art. 32 - O PC misto visa conferir a navegação (manutenção da média) e será sempre, também de roteiro. Não há PC exclusivamente de tempo. O PC misto vale até 1.800 (mil e oitocentos) pontos, sendo 900 (novecentos) pelo roteiro e 900 (novecentos) pela manutenção da média horária imposta para o trecho.

Art. 33 - O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação a sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (três segundos) até os 15'03" (quinze minutos e três segundos). Além dos 15'03" de atraso e até 30'03" (trinta minutos e três segundos), serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Passados os 30' 03" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

Art. 34 - O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo de adiantamento em relação a sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (três segundos) **até os 5'3" (cinco minutos e três segundos). De 5'3" a 10'03" (dez minutos e três segundos) serão imputados 900 pontos fixos.** Além dos 10'03" de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

Art. 35 – Cada competidor deverá levar consigo, 2 (dois) aparelhos receptores de sinal GPS fornecidos pela equipe organizadora. O correto armazenamento e cuidado com os aparelhos de GPS são de responsabilidade única e exclusiva do piloto.

Art. 36 – O PC de vistoria finaliza 15 minutos antes do ideal de largada do 1.º piloto. O piloto que passar após este horário será penalizado em 900 pontos.

Parágrafo único – Poderão existir casos específicos onde o Parque de Vistoria (Parque Fechado) não será obrigatório, como por exemplo, em caso de pandemia, onde há restrição de aglomerações de pessoas.

CAPÍTULO V.1 – CRONOMETRAGEM por GPS

Art. 37 – As provas da Copa TCC serão apuradas pelo sistema de GPS. É obrigatório o uso de, no mínimo, 02 (dois) aparelhos de GPS por piloto, salvo quando formalizado em regulamento particular aprovado pelo TCC.

Parágrafo 1 - Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da prova e deverão ficar junto ao corpo do competidor, dentro do suspensório ou suporte que será fornecido pela organização. O mau uso ou acondicionamento errôneo dos GPS são de total e exclusiva responsabilidade do piloto.

Parágrafo 2 - O GPS poderá ser vistoriado por fiscais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova, solicitando a parada do competidor no local da vistoria.

Art. 38 – No ato da inscrição, o piloto assinará um termo onde assume a total responsabilidade sobre os aparelhos GPS deixada em seu poder.

Parágrafo 1 - O coletor de dados (GPS) 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 minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente será desconsiderado do resultado geral da prova, sem direito a reclamação. Será de responsabilidade do competidor a devolução dos aparelhos mesmo após o prazo, caso contrário, será cobrado o valor definido no termo de responsabilidade.

Parágrafo 2 – Mesmo desconsiderado do resultado geral, após o prazo de 60 minutos, o piloto tem até o término das atividades do evento (leia-se, final da premiação) p/ entregar os aparelhos à direção de prova e ter assim sua performance novamente considerada **PARA EFEITO DE RANKING, apenas.** Ou seja, o piloto pode não constar no resultado geral da prova, mas ganhará os pontos de sua real colocação nas etapas se entregar seus GPS, no mesmo dia, antes do término do evento.

Parágrafo 3 – Caso o competidor não devolva os equipamentos 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.

Art. 39 - O GPS não pode ser desligado pelo competidor propositalmente ou acidentalmente. Não será permitida nenhuma instalação elétrica no equipamento coletor de dados que estará com o piloto.

Parágrafo 1 – Caso ambos os aparelhos GPS de algum piloto tenham apresentado defeito, não gravando ou não registrando suas passagens nos PCs ou o resgate destes registros seja impossível, desde que comprovada a integridade física do GPS e a não participação do piloto na ocorrência do problema, este receberá no ranking a seguinte pontuação, de acordo com o nível do problema apresentado:

A) Não há registro algum das passagens do piloto, ou há registros apenas em 1% a 30% dos PCs da 1ª etapa e 1% a 30% dos PCs da 2ª etapa:

- O piloto receberá no ranking, a mesma pontuação das etapas da próxima prova em que estiver efetivamente inscrito, desconsiderando os pontos em que seja organizador ou de prova promocional.

B) Não há registro algum ou há registros das passagens do piloto, apenas em 1% a 29% em uma das etapas:

- O piloto receberá no ranking a mesma pontuação da outra etapa do dia;

C) Há registros das passagens do piloto, apenas em 31% a 99% dos PCs de uma das etapas:

- O piloto receberá no ranking a pontuação referente à sua colocação até o momento da cessação dos registros na etapa, independente da pontuação normal dos outros pilotos da categoria nesta etapa.

Parágrafo 2 – Caso a falha aconteça em ambas as etapas da última prova da Copa, valerão os pontos das etapas imediatamente anteriores que o piloto efetivamente largou, desconsiderando os pontos em que seja organizador ou de prova promocional.

Art. 40 - Poderá existir controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova. Os limites, quando estabelecidos, serão divulgados na planilha. Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho implicará uma penalidade de 60 pontos (1 minuto por pico). Assim como, cada minuto mantido acima da velocidade, tbm implicará a penalidade de 60 pontos por minuto. Haverá uma tolerância de 20% na velocidade máxima estabelecida e dentro desta faixa de tolerância não haverá penalidade.

Parágrafo 1 – Sugere-se ao Diretor de Prova que as MÉDIAS de velocidade impostas na planilha sigam o seguinte critério:

- MASTER: Média A (seco) e média B (molhado);
- SENIOR e OVER40: Média B (seco) e média C (molhado)
- JUNIOR, OPEN40 e DUPLAS: Média C (seco) e média D (molhado)
- NOVATOS: Média D (seco ou molhado)

CAPÍTULO VI – DA PONTUAÇÃO

Art. 41 – Para copa TCC a pontuação a ser atribuída aos pilotos será a seguinte:

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

Art. 42 – Só serão válidos os pontos de sua classificação na Etapa, se o Piloto largar e cumprir pelo menos **1 (um) PC** da mesma, não válido o PC de vistoria. Caso esteja inscrito, porém, não cumpra PC algum, 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. 43 – Não haverá número mínimo de pilotos participantes para que a etapa seja válida e a pontuação computada aos participantes da Copa.

Art. 44 – A pontuação para o ranking será por etapa. Para premiação da prova, será válida a soma geral de pontos perdidos de todos os pcs da prova e/ou dia.

Art. 45 – Os pilotos que forem membros da comissão organizadora da prova, limitada esta, a uma única prova da Copa, terão direito a **50 PONTOS**, válidos para a composição geral do ranking (25 pontos por etapa). O número máximo admissível para este crédito, por prova, será de 15 (quinze) pilotos/organizadores, conforme nomeados em Regulamento Complementar e entregue ao TCC até uma semana antes da prova.

Parágrafo 1. Os Diretores de Prova serão indicados ou aceitos pela diretoria do TCC, ao qual se reserva o direito de não aceitar uma indicação da equipe organizadora.

Parágrafo 2. 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, estarem sujeitos à suspensão e à perda dos patrocinadores da Copa TCC.

Parágrafo 3. Todo material de mídia, divulgação, propaganda, brinde ou convite de um evento do TCC deverá, obrigatoriamente, conter todos os patrocinadores oficiais da Copa TCC, sob pena da equipe organizadora perder o patrocínio destes parceiros do clube e dos integrantes da equipe não receberem seus pontos relativos à Copa.

Art. 46 – O Piloto, ao término da Copa, terá seus pontos de cada etapa somados e descartados seus dois piores resultados (**N-2**).

Parágrafo único. Somente poderá ser descartado o resultado da etapa que o piloto tenha efetuado e pago a sua inscrição dentro da mesma categoria, seguindo os princípios do Capítulo III deste regulamento.

Art. 47 – Em caso de empate na somatória dos pontos na Copa, após o procedimento normal de descartes, o critério de desempate será, na ordem:

- 1 - O maior número de pontos sem considerar os critérios de descarte;
- 2 - O maior número de primeiros lugares.
- 3 - O maior número de segundos lugares e assim sucessivamente.
- 4 - 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. 48 – 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, vale o melhor resultado da última prova disputada. 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.

Art. 49 - O Ranking de Equipes está temporariamente suspenso para o corrente ano.

CAPÍTULO VII – DA PREMIAÇÃO

Art. 50 – A cada prova, deverão ser oferecidos troféus, no mínimo, a seguintes quantidades conforme a categoria:

<u>MASTER:</u>	<u>3 troféus</u>
<u>SENIOR:</u>	<u>3 troféus</u>
<u>OVER 40:</u>	<u>3 troféus</u>
<u>JUNIOR:</u>	<u>3 troféus</u>
<u>OPEN 40 e 50:</u>	<u>3 troféus</u>
<u>NOVATOS:</u>	<u>5 troféus</u>
<u>DUPLAS</u>	<u>3 pares de troféus</u>

Parágrafo único. Caso haja poucos pilotos inscritos em uma determinada categoria, faculta-se ao diretor de prova premiar com troféus apenas 50% dos pilotos inscritos na categoria, independentemente do número de troféus divulgado.

Art. 51 – No encerramento da Copa serão premiados com troféus, no mínimo, os **03** (três) melhores colocados das categorias **MASTER, SÊNIOR, OVER 40, JUNIOR, OPEN40 e DUPLAS**. E os 05 (cinco) melhores **NOVATOS**, conforme o Ranking divulgado ao final de cada prova, após o prazo legal de recursos.

Art. 52 – Faculta-se ao Diretor de Prova, premiar com ajuda de custo monetária aos participantes de sua prova.

Art. 53 – De acordo com a **Instrução Normativa nº 4 (IN4)**, todo e qualquer piloto participante de uma prova da Copa TCC, ao identificar um outro piloto gravemente acidentado e sozinho, deverá parar e prestar socorro a este, até o momento da chegada de um organizador que identifique a gravidade do acidente, tome o seu lugar na prestação de socorro e o libere para que ele se dirija ao neutralizado principal ou para a chegada, caso tenha acontecido na 2ª etapa ou até mesmo na 1ª etapa, porém, sem tempo hábil p/ relargar na 2ª etapa. Os pontos do ranking, relativos à sua participação nesta etapa da Copa, serão abonados segundo as circunstâncias e requisitos expostos a seguir.

Parágrafo 1 – No máximo, dois pilotos-socorristas poderão ser abonados em cada caso, segundo a IN4.

Parágrafo 2 - Para o resultado da prova, o(s) piloto(s)-socorrista(s) não terá(ão) direito ao abono do tempo perdido, apenas para efeito de ranking.

Parágrafo 3 - O abono na pontuação do ranking se dará pela colocação dos pilotos na(s) etapa(s) até o momento do acidente.

Parágrafo 4 - O Diretor de Prova é o ÚNICO responsável por denominar o acidente como GRAVE e com a real necessidade de socorro urgente. Mesmo que ele não tenha estado presente no local do acidente, é de sua responsabilidade buscar informações fidedignas com sua equipe ou com o organizador que atendeu a solicitação do(s) piloto(s)-socorrista(s). Ou seja, o Diretor de Prova informará à Comissão de Enduro do TCC, se o(s) piloto(s)-socorrista(s) terão ou não, direito aos pontos no ranking.

Parágrafo 5 - A pontuação do(s) piloto(s)-socorrista(s) no ranking será relativa à sua colocação até o último PC imediatamente anterior ao ponto do acidente.

Parágrafo 6 - Caso o acidente tenha acontecido nos primeiros pcs da etapa, onde há vários pilotos empatados no número de pontos perdidos, os critérios de desempate serão os seguintes:

1 – Maior quantidade de PCs Zerados;

2 – Menos pontos perdidos nos PC's em ordem inversa, do último ao penúltimo e assim sucessivamente;

3 - Apuração sem a tolerância dos PCs;

4 - Sorteio público para identificar o vencedor.

Parágrafo 7 - O abono dos pontos se dará independentemente da colocação dos pilotos que pontuaram normalmente. Ou seja, a pontuação do(s) piloto(s)-socorrista(s) será a mesma de um outro piloto participante.

Por exemplo: no momento do socorro, o piloto-socorrista estava em terceiro lugar na etapa. Isto significa que nesta etapa, caso o Diretor de Prova julgue que o atendimento foi realmente necessário, o piloto-socorrista receberá 20 pontos, relativos ao terceiro lugar. Neste caso, haverá dois pilotos com 20 pontos no ranking desta etapa. Um deles pela pontuação normal de direito e o outro pelo abono.

Parágrafo 8: Ficam revogadas e sem efeito a Instrução Normativa nº 1 de 13/04/2006 e Instrução Normativa nº 2 de 24/01/2013 e Instrução Normativa nº 3.

CAPÍTULO VIII – DOS RECURSOS

Art. 54 – 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 boletos de passagem dos pilotos nos PC's, desde que acompanhado dos valores exigidos.

Parágrafo único. O valor do recurso em 1.^a instância é de 100% do valor de inscrição, por PC 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. 55 – 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 CLUB 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.

CAPÍTULO IX – DA PROMOÇÃO E DESCENSO DE CATEGORIAS

Art. 56 – Segundo previsão do Regulamento do Campeonato Paranaense de Regularidade da FPRM, a promoção de categoria através da Copa TCC se dará, ao piloto regularmente filiado à FPRM, permitindo que ele suba de categoria no ano subsequente, desde que esteja enquadrado nas seguintes classificações no corrente ano, da seguinte forma:

- de SÊNIOR para MASTER: **1º colocado**, promoção **obrigatória**; facultativa do 2.º ao 5.º lugar;
- da JÚNIOR para SÊNIOR: do **1º e 2º colocados**, promoção **obrigatória**; facultativa do 3.º ao 10.º lugar.
- da NOVATOS para JÚNIOR: do **1º ao 2º colocados**, promoção **obrigatória**; facultativa do 3.º ao 10.º lugar.
- da OPEN40 para a OVER40: **1º colocado**, promoção **obrigatória**; facultativa do 2º ao 5º colocado, ou a qualquer tempo, se o piloto já tiver se graduado no mínimo como JUNIOR.

Parágrafo 1 - Todas as promoções FACULTATIVAS de categorias dependem da aprovação do TCC e da FPRM. O piloto com direito a promoção facultativa deve solicitar a mesma junto ao TCC, para que este, até o início da Copa do ano subsequente, faça o requerimento junto à Federação Paranaense de Motociclismo.

Parágrafo 2 - O piloto com a faculdade de subir de categoria deverá formalizar seu pedido por escrito, junto ao TCC, com uma cópia do artigo do regulamento do TCC/PGMC e uma cópia do ranking de sua categoria anexa, para que este o analise, aprove e encaminhe à FPRM.

Parágrafo 3 - A promoção obrigatória será comunicada à FPRM pelo TCC através de ofício, encaminhado junto com o ranking final do campeonato e não necessita da ação do piloto interessado.

Parágrafo 4 - Na promoção do piloto da categoria OPEN40 para a categoria OVER40 não significa que ele deixou de ser Novato e foi promovido a Junior, por exemplo. Este continuará sendo Novato.

Art. 57 – O **descenso de categoria** (migrar para uma categoria anterior) será permitido de um ano para outro nos seguintes casos:

- de MASTER para SÊNIOR: do **6.º colocado no ranking para trás**, facultativamente, desde que tenha participado, no mínimo, de 4 provas da Copa TCC no ano anterior ou esteja há um ano ou mais sem competir; ou ainda a diretoria técnica da modalidade julgue o piloto não ter condições técnicas de se manter na categoria superior;

- da SÊNIOR para JÚNIOR: do **6.º colocado no ranking para trás**, facultativamente, desde que tenha participado, no mínimo, de 4 provas da Copa TCC/PGMC no ano anterior ou esteja há um ano ou mais sem competir; ou ainda a diretoria técnica da modalidade julgue o piloto não ter condições técnicas de se manter na categoria superior;

- da OVER40 para a OPEN40: do **6.º colocado no ranking para trás**, facultativamente, desde que tenha participado, no mínimo, de 4 provas da Copa TCC/PGMC no ano anterior ou esteja há um ano ou mais sem competir; ou ainda a diretoria técnica da modalidade julgue o piloto não ter condições técnicas de se manter na categoria superior;

- da JÚNIOR para NOVATO: não é permitido o descenso.

Parágrafo 1 - Todos os descensos de categorias dependem da aprovação do TCC e da FPRM. O piloto deve solicitar o mesmo junto ao TCC, para que este, até o dia 31 de Janeiro do ano subsequente, faça o requerimento junto à Federação Paranaense de Motociclismo.

Parágrafo 2 - O piloto com a faculdade de descer de categoria deverá formalizar seu pedido por escrito, junto ao TCC, com uma cópia do artigo do regulamento do TCC e uma cópia do ranking de sua categoria anexa, para que este o analise e encaminhe à FPRM.

CAPÍTULO X – DAS AUTORIDADES DA PROVA

Art. 58 – A autoridade competente e julgadora em primeira instância será o DIRETOR DE PROVA da equipe organizadora do evento em questão. Em segunda instância, o Júri da Copa, formado pelos Diretores de Provas de Regularidade do TCC no corrente ano, convocados e presentes, bem como, o Presidente, o Vice-Presidente e o Diretor Técnico de Enduro de Regularidade do TCC, desde que não sejam partes interessadas ou concorrentes do recursante ou ainda, a autoridade de 1ª instância. A votação será secreta ou aberta de acordo com o que determinar o presidente do Júri nomeado entre estes. Em terceira instância, o Conselho Disciplinar da FPRM.

Art. 59 – O Júri da Copa TCC para o corrente ano terá a seguinte formação:

- Fabiano Vale (Presidente)
- Cleber Feltraco (Vice-Presidente)
- Cassius V Fernandes (Diretor de Regularidade)
- Fabio Dal Negro (Iguanas)
- Marcos Werlang (Piratrilhas)
- Julio Gummy (Mandorovás)
- William de Pádua (Ekiperdida)
- Dagomar Slongo (Lavailama)

CAPÍTULO XII – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 60 – É competência do TRAIL CLUB DE CURITIBA dar suporte à organização dos eventos por ele supervisionados, além de administrar o ranking da COPA TCC e premiar os destaques do ano na modalidade de Enduro de Regularidade.

Parágrafo único. O ranking da Copa TCC será administrado pela empresa apuradora, previamente contratada pelo TCC.

Art. 61 – Os casos omissos serão dirimidos através de consultas e recursos ao Júri da Copa.

Art. 62 - Este regulamento é complemento do Regulamento Geral de Enduro de Regularidade e do Regulamento Oficial da FPRM do corrente ano, desde que não contraproducentes ao presente.

Art. 63 – Salvo situações extraordinárias que impossibilitem a realização das mesmas, as provas ocorrerão conforme o calendário abaixo:

Copa TCC de Enduro Regularidade:

02/05 - 1ª e 2ª etapas: Equipe Iguanas

27/06 - 3ª e 4ª etapas: Equipe Piratrilhas

15/08 - 5ª e 6ª etapas: Equipe Mandorovás

29/08 - 7ª e 8ª etapas: Equipe Ekiperdida

24/10 - 9ª e 10ª etapas: Equipe Lavailama

Art. 64 – Este regulamento vigora a partir da data de sua homologação.

Este regulamento foi aprovado pelo TRAIL CLUB DE CURITIBA na data de 22/04/2021.

Homologado pela FPRM em 25 de abril de 2021.

Fabiano Valle – Presidente TCC

Gilberto Rosa – Presidente FPRM

Cleber Feltraco – Vice-Presidente do TCC

Cassius V Fernandes – Dir.Regularidade do TCC