



DIRETORIA DE ENDURO
CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURO

CBE 2021

CATEGORIAS:

E1 – E2 – E3 – EJ – E4 – E35 – E40 – E45 – E50 – EF – EIA – EIA – YOUTH – KIDS



ÍNDICE

1	CAPITULO 1 – DEFINIÇÕES GERAIS	3
1.1	ATUAÇÃO/SUPERVISÃO	3
1.2	VALIDADE	3
1.3	DENOMINAÇÕES	3
1.4	DIRETOR DE PROVA	4
1.5	DIRETOR T	4
1.6	PROMOTOR	4
1.7	JURI DE PROVA	4
1.9	REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO CBE	5
1.10	PUNICÕES / ADVERTÊNCIA / PENALIZAÇÃO / DESCLASSIFICAÇÃO	5
2	CAPITULO 2 – CATEGORIAS E NUMERAÇÃO	6
2.1	CATEGORIAS (E1/E2/E3/EJ/E4/E230/E35/E40/E45/E50/EF/EA)	6
2.2	ENDURO GP	7
2.5	CATEGORIAS “KIDS”	7
2.6	NUMERAÇÃO	7
3	CAPITULO 3 – DO ENDURO	8
3.1	OBJETIVOS E REQUISITOS BÁSICOS	8
3.2	INSCRIÇÕES	8
3.5	REGULAMENTO COMPLEMENTAR (OU SUPLEMENTAR)	9
3.7	CALENDÁRIO	10
3.10	VISTORIA	11
4	CAPITULO 4 – SOBRE A PROVA, NOMES E FUNCIONALIDADES	11
4.1	PARQUE FECHADO	10
4.2	PARQUE DE TRABALHO	12
4.3	REPAROS E MANUTENÇÕES	12
4.4	ÁREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA	12
4.5	ORDEM DE LARGADA	13
4.8	PERCURSO E MARCAÇÃO	14
4.10	CONTROLE DE HORÁRIO	14
4.11	CONTROLE DE PASSAGEM	14
4.12	TESTES ESPECIAIS	15
4.14	RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS	18
5	APURAÇÃO DOS RESULTADOS, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO	18
5.1	CLASSIFICAÇÃO	18
5.2	CRONOMETRAGEM	18
5.3	PONTUAÇÃO PARA CAMPEONATO DE PILOTOS	19
5.4	CAMPEÃO DA PROVA	19
5.5	PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO	20
5.6	PONTUAÇÃO PARA CAMPEONATO DE MARCAS E CONSTRUTORES	20
5.7	PREMIAÇÃO	20
5.8	PILOTO “VERDE”	20
5.9	TROFÉU “MARCINHO MR PRO”	20
6	CAPITULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA	21
7	CAPITULO 7 – DISPOSIÇÕES FINAIS	22
7.1	PROTESTOS	22
7.2	OUTRAS INFORMAÇÕES	23
7.3	COMISSÃO DE ENDURO CBM	23
7.4	DAS PROVAS E REGÊNCIA SUPLETIVA	23
7.5	CASOS OMISSOS	24

1 CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS

- 1.1 A CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo) estabelece o Campeonato Brasileiro de Enduro – CBE, de acordo com os princípios e determinações legais que lhe são aplicáveis. O CBE devidamente registrada na FIM é um campeonato OPEN, ou seja, aberto a participação de pilotos brasileiro e estrangeiros. Conforme a legislação esportiva vigente, e considerando que a CBM é a única entidade capacitada a aprovar, coordenar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional fica elaborado o presente regulamento.
- 1.2 Este regulamento entra em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela CBM junto aos licenciados e demais interessados.
- (i) A língua oficial será o PORTUGUES DO BRASIL, tanto por escrito como falada entre os envolvidos na realização e execução das PROVAS, bem como na interpretação deste regulamento;
- 1.3 DENOMINAÇÕES: Para o presente regulamento, adotam-se as seguintes denominações:
- 1.3.1 CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo;
- 1.3.2 FEDERAÇÃO – as Federações de Motociclismo Estaduais;
- 1.3.3 CBE – Campeonato Brasileiro de Enduro;
- 1.3.4 ORGANIZADOR – pessoa física ou jurídica responsável pela organização das etapas que compõe o CBE. Se aplica a todas as pessoas diretamente envolvidas na organização da ETAPA, independentemente do nível da sua função;
- 1.3.5 FISCAL – Qualquer colaborador voluntario ou funcionário da CBM ou das Federações Estaduais que participe diretamente da organização de qualquer uma das etapas que compõe o CBE;
- 1.3.6 PILOTO – motociclista que participa de qualquer uma das etapas do CBE;
- 1.3.7 EQUIPE – Organização estruturada a disputar o campeonato, composta por dois ou mais pilotos, chefe de equipe, mecânicos, etc., representando uma ou mais marcas e patrocinadores;
- (i) Estas equipes deverão ser registradas junto a Comissão de Enduro da CBM através de ofício ou email, endereçada ao DIRETOR também ao PROMOTOR;
- (ii) Neste ofício devem estar explicitados quem são os pilotos integrantes, inclusive com nacionalidade, demais componentes da equipe e funções. Quem será o representante da equipe junto à ORGANIZAÇÃO de cada prova, CBM e PROMOTOR, denominado CHEFE DE EQUIPE (art 1.3.7);
- (iii) CHEFE DE EQUIPE: pessoa cadastrada e devidamente autorizada pela CBM. Esta pessoa representa os interesses coletivos de uma EQUIPE (clausula 1.3.7) durante o CBE;
- 1.3.8 DIRETOR – Diretor de Enduro da CBM (responsável pela parte desportiva);
- 1.3.9 PROMOTOR – Pessoa de física ou jurídica responsável pela execução e realização das PROVAS, do Campeonato Brasileiro de Enduro (CBE)
- 1.3.10 PROVA – evento que diz respeito a uma das provas, cidade sede de uma disputa no final de semana que compõe o CBE. Cada uma das provas do CBE, sendo que cada Prova / Etapa conta com dois dias e pontuação independentes cada dia da prova para o Ranking do CBE;
- 1.3.11 ETAPA – Cada um dos dias de uma PROVA, com pontuação independente para Ranking do CBE;
- 1.3.12 PERCURSO – definição genérica que compõe todo o trajeto da prova, entre deslocamento e especiais;
- 1.3.13 ESPECIAIS – trechos do PERCURSO que serão cronometrados deverão ser definidos e devidamente sinalizados, priorizando a segurança;
- 1.3.14 CH – Controle Horário;
- 1.3.15 TAPETE - “Tapete Ecológico”, ou similar de dimensões mínimas de 0,70 x 1,90 que impregna que líquidos ou fluidos que por ventura caírem ou vazarem da moto entre em contato com solo.
- (i) Para as categorias integrantes E1, E2, E3, E4 e E5, este item é OBRIGATORIO sob pena das punições conforme art. 1.10.
- (ii) Para as demais categorias (E35, E40, E45, E50, EF, EIA e ENA, além das categorias KIDS) é desejável, mas meramente educativo, ou seja, não há punição.
- 1.3.16 JÚRI – colegiado de, no mínimo, 3 pessoas, conforme cláusula 1.6, responsável pelas decisões colegiadas relativas a ETAPA, no âmbito do CBE;

- 1.3.17 FIM - Federação Internacional de Motociclismo;
- 1.4 DIRETOR DE PROVA: Indicado pelo ORGANIZADOR LOCAL, devidamente autorizado pela CBM, seu nome deve constar no REGULAMENTO SUPLEMENTAR. Será a pessoa responsável pela PROVA, que engloba a coordenação da equipe de trabalho local, permissões, autorizações, montagem do percurso, montagem e manutenção das ESPECIAIS e contatos, acionamento e relacionamentos com as autoridades locais;
- 1.5 DIRETOR: O DIRETOR, indicado pela CBM. É a autoridade máxima no que se refere à aplicação e conferência deste regulamento e demais normas desportivas. Nesse contexto, o ORGANIZADOR de qualquer um dos eventos que compõe o CBE, deve obediência direta e hierárquica ao DIRETOR, A figura do diretor não se confunde com a do DIRETOR DE PROVA.
- (i) Na falta ou impossibilidade do comparecimento do DIRETOR, assumirá a sua função funcionário da CBM ou da FEDERAÇÃO LOCAL, sendo obrigatória a participação de pelo menos uma pessoa integrante de algum órgão oficial gestor do esporte no país para a composição do colegiado do JURI.
- 1.6 PROMOTOR: o PROMOTOR do CBE divide com o DIRETOR (da CBM) e com o ORGANIZADOR (local) pessoa na função de DIRETOR DE PROVA, coordenar todas as atividades relativa à realização da de cada PROVA, e por consequência de todo o CBE. Em caso(s) emergenciais pode decidir unilateralmente sobre qualquer aspecto que envolva a organização de uma das ETAPAS, incluindo, mas não se limitando a: (i) cancelamento; (ii) adiamento; (iii) alteração do percurso; (iv) alteração nas especiais; (v) alteração nos tempos de CH; (vi) demais alterações que julgar necessárias; visando sempre a segurança dos PILOTOS e o “bom andamento da ETAPA”.
- 1.7 JÚRI: O JÚRI é a único apto a decidir sobre qualquer recurso interposto formalmente por PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE, ou para decidir sobre qualquer acontecimento na que possa influenciar o seu resultado. Os nomes que irão compor o JURI de cada etapa devem constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, podendo, contudo, serem alterados conforme imprevistos ou necessidade sob supervisão do DIRETOR, e comunicando antes do início da ETAPA, no momento do Briefing da etapa que esta sendo realizada. Para tal, o JURI será sempre composto por no mínimo por 3 (três) e no máximo 5 (cinco) membros, sendo que obrigatoriamente:
- (i) Um membro será o DIRETOR DE PROVA, art 1.4 (definido ORGANIZADOR LOCAL);
- (ii) O segundo membro será o DIRETOR, art 1.5 (ou seu representante designado);
- (iii) O terceiro membro será o PROMOTOR, art 1.6 (ou seu representante designado);
- (iv) Poderão ser incluídos mais 1 ou 2 membros adicionais, NÃO OBRIGATORIOS, assim formando o colegiado do JURI com até 5 pessoas, devendo ser previamente nomeados aprovados pelos PROMOTOR e DIRETOR, devendo obrigatoriamente seu nome constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA. Poderão ser nomeados qualquer PILOTO (não participante da etapa) ou ORGANIZADOR (de outra etapa do CBE) ou até mesmo um TERCEIRO presente no evento, desde que reste caracterizada a sua necessária isenção e imparcialidade para participar do colegiado (não tem interesse direto na decisão), conforme o discernimento único e exclusivo do DIRETOR e do PROMOTOR presentes na ETAPA.
- 1.8 ATA, CARTAS DICIPLINARES, COMUNICADOS, NOTIFICAÇÕES e afins: Após reunião e deliberação do JURI, EM CASO DE ALGUM RECURSO o DIRETOR deve comunicar a decisão o mais rapidamente possível aos PILOTO(S) e EQUIPE(S). No caso de possível(eis) recurso(s), após deve ser lavrada ata de reunião do JURI, que irá conter o objeto do julgamento, o voto de cada um dos participantes do colegiado, a fundamentação legal da referida decisão, além da devida assinatura de todos os participantes e de 2 testemunhas. Este documento, que é a ata ou sumula da etapa, deverá ser publicado pela CBM, no site do Campeonato Brasileiro (www.brasileirodeenduro.esp.br), ou mesmo enviada por e-mail aos envolvidos, no prazo de até 15 dias a conta da data da decisão. Caso não haja(m) recurso(s), será considerada e feita uma ata ou sumula padrão, atestando que na ETAPA / PROVA aconteceu tudo dentro da normalidade. As CARTAS DICIPLINARES, COMUNICADOS e NOTIFICAÇÕES deverão ser encaminhados aos PILOTOS, EQUIPES ou ENVOLVIDOS por meio eletrônico (e-mail) assim que

- possível após a decisão, ou enviados pelo correio por carta registrada com “AR” ou mesmo ser entregue pessoalmente ao responsável citado ou representante, antes da próxima ETAPA, que o assuma a responsabilidade de fazê-lo. No caso de entrega pessoal devendo o mesmo deixar uma via assinada, que recebeu tal documento, ou testemunha que o documento foi entregue.
- 1.9 REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO CBE: Para participar do CBE, o PILOTO deve:
- 1.9.1 Ter 18 anos completos quando da data da realização da referida etapa em que for participar, assumindo total responsabilidade por seus atos civil e criminalmente, bem como as conseqüências de seus atos, inclusive quanto às autoridades e entidades legalmente constituídas;
- 1.9.2 Ser licenciado para o ano corrente por alguma FEDERAÇÃO ESTADUAL filiada a CBM ou a entidade ligada a FIM para o ano corrente;
- 1.9.3 Apresentar exame médico que comprove a sua aptidão para a prática de exercícios físicos e o termo de cessão de uso de imagem conforme modelos no site da CBM.
- 1.9.4 É de responsabilidade do PILOTO e/ou EQUIPES o seguro e um plano de acedência medica que lhes garante o atendimento medico em todo o território nacional;
- 1.9.5 No caso de PILOTO ESTRANGEIRO, além dos requisitos aqui estabelecidos também deve ser apresentado a START PERMISSION (se necessário, conforme acordo entre as federações internacionais), especifica para cada evento, devidamente emitida pela federação de origem.
- (i) Para participar, e PONTUAR, nas categorias E1, E2, E3, EJ e E4 o PILOTO ESTRANGEIRO deve OBRIGATORIAMENTE ser integrante de uma EQUIPE devidamente registradas conforme art. 1.3.7. Caso o piloto participe sem ser um integrante relacionado em uma das EQUIPES devidamente registradas, ele participara como convidado, art. 1.9.5;
- (ii) Para as demais categorias (E35, E40, E45, E50, EF, EIA ou ENA) o PILOTO ESTRANGEIRO pode participar e PONTUAR, apresentando somente os documentos exigidos no art.19, independente de ser ou não integrante de uma EQUIPE;
- (iii) A EQUIPE para ter um integrante PILOTO ESTRANGEIRO deve ter no mínimo outros 2 PILOTOS BRASILEIROS para cada PILOTO ESTRANGEIRO; este item pode ser meramente constatação do fato, pelo DIRETOR, ou mesmo algum COMISSARIO credenciado pela CBM.
- (iv) Todos os documentos e requisitos aqui citados devem ser apresentados e cumpridos quando da realização da ETAPA do CBE. Caso, devidamente justificado, e justificativa aceita pelo DIRETOR, o PILOTO e EQUIPE, deverão estabelecer uma data para a apresentação dos referidos documentos e requisitos, as justificativas e fixação de prazo deve obrigatoriamente constar na ATA e/ou COMUNICADO. Se, por qualquer razão, um dos documentos e/ou requisitos deixar de ser cumprido ou apresentado o PILOTO em questão perde os seus pontos no CBE. Os pontos dos demais pilotos permanecem inalterados, assim não alterando a pontuação até o momento do CBE, pois esta exclusão alteraria toda a pontuação do campeonato. Portanto não será feita uma reclassificação.
- 1.9.6 É permitida a participação de estrangeiro como CONVIDADO em até três etapas por ano, de toda sorte que nesse caso não lhe serão computado pontos no campeonato, apenas a classificação na ETAPA / PROVA respectiva.
- 1.10 PUNIÇÕES: a Direção de Prova ou o JÚRI da ETAPA em questão irá:
- (i) Relatar o fato;
- (ii) Indicar qual regra foi quebrada e qual a respectiva PUNIÇÃO;
- (iii) Conferir as atas de JÚRI e/ou comunicados anteriormente publicadas e / ou enviados para verificar se o PILOTO em questão realmente é primário, considerar se a as ATAS e COMUNICADOS do CBE nos últimos 2 anos. Por exemplo, nas ETPAS realizadas no ano corrente serão consideradas todas as ATAS dos 2 (dois) anos anteriores, sendo desconsideradas as PUNIÇÕES aplicadas anteriores a estes anos;
- (iv) Se o PILOTO for primário o JÚRI poderá, conforme art. 1.10 (vi), suspender a punição e aplicar a ADVERTÊNCIA expressa 1.10.1 devendo constar na ata e/ou comunicado do fato;
- (v) Caso o PILOTO já tiver algum tipo de PUNIÇÃO anterior, esta “nova” PUNIÇÃO devera obrigatoriamente evoluir gradativamente; itens 1.10.1 até 1.10.6.

- (vi) O JURI tem total autonomia para definir a PUNIÇÃO, considerando a gravidade do fato gerador, inclusive aplicar PUNIÇÃO mais severa a algum PILOTO mesmo que seja PRIMARIO, item 1.10. (iv)
- 1.10.1 ADVERTÊNCIA: considerando a evolução do esporte e a necessária obediência dos PILOTOS a este regulamento, o PILOTO que cometer qualquer infração a este regulamento pela primeira vez será formalmente advertido e comunicado pelos meios disponíveis.
- 1.10.2 PENALIZAÇÃO: qualquer infração a qualquer umas das regras aqui estabelecidas leva à PENALIZAÇÃO do PILOTO em questão com a adição de 1 (um) ate 5 (cinco) minutos ao seu tempo final. A PENALIZAÇÃO é individual por ato cometido, se forem quebradas mais de uma regra, serão aplicadas o mesmo numero de penalizações. A PENALIDADE por tempo será determinada pelo JURI DE PROVA, e será proporcional a gravidade do fato gerador, devendo obrigatoriamente constar na ata da ETAPA;
- 1.10.3 DESCLASSIFICAÇÃO: algumas determinações deste regulamento, expressamente indicadas levam à DESCLASSIFICAÇÃO do PILOTO, sem direito a qualquer tipo de reembolso no que toca o valor pago de inscrição ou qualquer outro valor referente à realização da ETAPA;
- 1.10.4 MULTA: de até R\$ 2.500,00 (Dois Mil e Quinhentos Reais);
- 1.10.5 SUSPENSÃO: suspensão nacional de uma PROVA, sem direito a descarte, com item 5.5.1;
- 1.10.6 SOLICITAÇÃO: Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.
- 1.10.7 A aplicação de qualquer uma das punições aqui estabelecidas deverá ser obrigatoriamente realizada pelo JÚRI de cada etapa, constar na ATA e / ou COMUNICADO.

2 CAPÍTULO 2 – CATEGORIAS E NUMERAÇÃO

- 2.1 CATEGORIAS: O CBE é composto pelas seguintes categorias:
- 2.1.1 **E1** – até 200cc (duzentos centímetros cúbicos) para motores dois tempos; e até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores quatro tempos;
- 2.1.2 **E2** – de 201cc (duzentos e um centímetros cúbicos) até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores dois tempos; ou acima de 251cc (duzentos e cinquenta e um centímetros cúbicos) e até 450cc (quatrocentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores quatro tempos;
- 2.1.3 **E3** – para motocicletas com motores 2 tempos de qualquer cilindrada, ou para motocicletas de 4 tempos acima de 451cc (quatrocentos e cinquenta e um centímetros cúbicos);
- 2.1.4 **EJ** – PILOTOS até 23 (vinte e três) anos, ou seja, que completam 24 (vinte e quatro) anos no ano corrente (portanto, pode completar 24 anos do dia 01 de Janeiro ate 31 de Dezembro);
- 2.1.5 **E4** – motocicletas originalmente até 28cv (vinte e oito cavalos), conforme cláusula 6.2.1;
- 2.1.6 **E35** – PILOTOS acima de 35 (trinta e cinco) anos completos no ano corrente, moto livre escolha;
- 2.1.7 **E40** – PILOTOS acima de 40 (quarenta) anos completados no ano corrente, moto livre escolha;
- 2.1.8 **E45** – PILOTOS acima de 45 (quarenta e cinco) anos completados no ano corrente, moto livre escolha;
- 2.1.9 **E50** – PILOTOS acima de 50 (cinquenta) anos completados no ano corrente, moto livre escolha;
- 2.1.10 **EF** – para PILOTOS do sexo feminino, cilindrada e marca de moto livre escolha. Conforme item 3.6 quais as ETAPAS serão validas para a categoria EF;
- 2.1.11 **EIA “IMPORTADA AMADORA”** – PILOTOS que nos últimos 3 (três) anos anteriores ao ano corrente, não estiveram no ranking dos TOP 30 no Ranking Geral, ou Enduro GP, do Brasileiro de Enduro, bem como também não estiveram no ranking dos TOP 2 na GERAL do estadual, nas modalidades Cross Country, MotoCross, Rally ou Enduro. Também e vetada à participação na categoria EIA os pilotos campeões e vices, nos 3 (três) anos anteriores ao ano corrente, na categoria EIA e ENA do Brasileiro. A moto a ser usada é de livre opção;
- 2.1.12 **ENA “NACIONAL AMADORA”** – motocicletas originalmente até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos), conforme cláusula 6.2.1. Destinada a amadores / iniciantes no CBE.

- (i) É vetada a participação na categoria ENA aos PILOTOS que nos últimos 3 (três) anos anteriores ao ano corrente, não estiveram no ranking dos TOP 30 no Ranking Geral, ou Enduro GP, do Brasileiro de Enduro, bem como também não estiveram no ranking dos TOP 2 na GERAL do estadual, nas modalidades Cross Country, MotoCross, Rally ou Enduro. Também é vetada à participação na categoria ENA os pilotos campeões e vices, nos 3 (três) anos anteriores ao ano corrente, na categoria EIA, ENA ou E230 do Brasileiro. Nestes casos o piloto deveria se inscrever na E4, ou em outra categoria por idade, que independe da moto;
- 2.1.13 **Categorias “KIDS”** – Motos de cilindrada e marca de motocicletas de livre escolha. O Regulamento será separado, definido de acordo com a possibilidade de cada prova, será elaborado para incentivar as crianças, de acordo com a possibilidade da logística de cada prova. A saber: INFANTIL – ate 8 (oito) anos, CADETE – ate 12 (doze) anos, JUVENIL – ate 15 (quinze) anos, FEMININA – ate 18 anos e YOUTH – ate 18 (dezoito) anos;
 - (i) As categorias KIDS serão realizadas em provas que a logística da prova e condições segurança e devidas autorizações sejam atendidas. Conforme item 3.6 quais as ETAPAS serão validas para as categorias KIDS;
 - (ii) A idade máxima será considerada a que os pilotos completam no ano corrente, ou seja, se tiver a idade máxima, no dia 01/01 do ano corrente, esta apto a disputar a categoria.
- 2.2 Será feito o Ranking GERAL, onde se desconsidera as categorias, para se estabelecer a ORDEM DE LARGADA, do primeiro dia das ETAPAS de cada PROVA
- 2.3 O PILOTO vencedor no Ranking “GERAL” tem o direito de usar o numero “1”, por sua opção, no ano seguinte ao titulo.
- 2.4 É permitida a criação de categoria(s) local(ais), conforme critério do ORGANIZADOR. Se a opção for pela criação de uma ou mais categorias locais, fica expressamente convencionado que tal categoria participa apenas da classificação da ETAPA. Dessa forma, tal(ais) categoria(s) não conta pontos para o CBE nem participa da classificação da ETAPA.
- 2.5 NUMERAÇÃO: Cada PILOTO tem preferência no numero usado durante o CBE no ano anterior, os demais podem escolher os números ainda não utilizados que irão utilizar na temporada vigente. Os demais PILOTOS interessados em participar do CBE devem fazer a solicitação de reserva de numero ao DIRETOR / PROMOTOR ou algum membro da comissão de Enduro da CBM, que deveria autorizar o piloto o uso do numero.
 - (i) O PILOTO perde o direito de usar o numero reservado caso não participe de no mínimo 3 (três) provas do CBE no ano anterior, assim o numero será automaticamente liberado.
- 2.6 A numeração sugerida do CBE segue o seguinte padrão, conforme as respectivas categorias:
 - (i) E1 – Fundo Preto, Números Brancos;
 - (ii) E2 – Fundo Vermelho, Números Brancos;
 - (iii) E3 – Fundo Amarelo, Números Pretos;
 - (iv) EJ – Fundo Verde, Número Brancos;
 - (v) E4 – Fundo Azul, Números Brancos;
 - (vi) E35/E40/E45/E50 – Fundo Branco, Números Pretos;
 - (vii) EF – Fundo Rosa, Números Brancos;
 - (viii) EIA – Fundo Azul, Números Amarelos;
 - (ix) ENA – Fundo Azul, Números Amarelos;
 - (x) YOUTH – ate 18 anos, fundo amarelo numero vermelho;
 - (xi) KIDS INFANTIL – ate 8 anos, fundo azul numero vermelho;
 - (xii) KIDS CADETE – ate 12 anos, fundo verde numero vermelho;
 - (xiii) KIDS JUVENIL – ate 15 anos fundo preto numero vermelho;
 - (xiv) KIDS FEMININA – ate 18 anos, fundo rosa numero amarelo.
- 2.7 A numeração, sugerida, e fundo corretos fazem parte das obrigações do PILOTO e serão devidamente conferidas quando da realização da VISTORIA na motocicleta. O ORGANIZADOR pode disponibilizar aos PILOTOS a venda de números e fundos, conforme o seu discernimento.

- 2.8 A organização do CBE usará espaços nos plates frontal e laterais das motos. O uso das logomarcas será OBRIGATORIO. O layout deve ser de acordo com o MANUAL DE APLICAÇÃO DOS ADESIVOS (anexo III);
- (i) O PROMOTOR do CBE deve disponibilizar adesivos avulsos de maneira a possibilitar aos pilotos adequação ao padrão exigido no referido MANUAL DE APLICAÇÃO.
 - (ii) A vistoria deste item será feita no PARQUE FECHADO;
 - (iii) A não adequação ao padrão exigido nos plates da moto gera uma penalização de 5 (cinco) minutos para o PILOTO, no CH de LARGADA da ETAPA;
- 2.9 A numeração da(s) categoria(s) local(ais) será definida pelo ORGANIZADOR, desde que não conflitante com nenhuma das demais categorias. Ele pode escolher novo padrão de numeração (de 902 em diante), com fundos na cor por ele indicada no regulamento suplementar. A sugestão é que o padrão das categorias locais seja: Fundo Preto com Números Amarelo, respeitados os números dos pilotos que participam do CBE. Se a opção for diferente, ela tem que estar indicada no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
- 2.10 O número 1, por opção do PILOTO, poderá ser usado pelo Campeão na GERAL do CBE no ano posterior ao seu título.
- 2.11 Após a primeira etapa do ano correte, o “líder” do Ranking GERAL, ou na primeira prova o Campeão do ano anterior, poderá usar o seu número cadastrado, com o fundo DOURADO e NUMERO PRETO, por sua opção.

3 CAPÍTULO 3 – DO ENDURO

- 3.1 OBJETIVOS E REQUISITOS BÁSICOS: O objetivo do Enduro é testar a durabilidade e confiabilidade das motocicletas e a habilidade dos pilotos, que deverão completar o percurso na forma indicada pelos ORGANIZADORES. As PROVAS do CBE serão compostas, obrigatoriamente, no mínimo por 2 dias e no máximo por 3 dias, sendo permitida a inversão do sentido da prova de um dia para o outro. O circuito elaborado pelos ORGANIZADORES deverá ser praticável e transponível em qualquer tipo de condição meteorológica, considerado o uso de motocicletas off-road. A distância total de cada dia, incluindo as especiais e o deslocamento não poderá ser inferior a 90KM (noventa quilômetros).
- (i) Por motivos de climáticos, de segurança ou de “força maior” a prova poderá ser interrompida ou alterada de maneira que não cumpra o mínimo de KM’s, devidamente aprovada pelo DIRETOR / PROMOTOR e JURI da PROVA, este fato deverá constar na ATA da ETAPA.
 - (ii) O tempo total de prova para um dia de competição não poderá exceder sete horas e trinta minutos.
- 3.2 INSCRIÇÕES: As inscrições para as PROVAS do CBE devem ser feitas no site oficial do CBE (www.brasileirodeenduro.esp.br), ou em local devidamente autorizado pela Diretoria de Enduro, conforme solicitação do ORGANIZADOR. Para realizar a sua inscrição o PILOTO deverá obrigatoriamente estar licenciado no ano corrente na sua respectiva FEDERAÇÃO Estadual e CBM ou a Federação de seu país de origem, no caso de piloto estrangeiro. Fica definido que o prazo mínimo para a inscrição antecipada é de até 10 (dez) dias antes da data de realização do evento. O prazo para pagamento da INSCRIÇÃO ANTECIPADA, COM DESCONTO (item 3.2 (i) (ii) e (iii)) será definido pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA, sendo no máximo até na quarta-feira que antecede a PROVA. Os valores de inscrição são:
- (i) Inscrição antecipada – R\$ 420,00 (quatrocentos de vinte reais);
 - (ii) No dia do evento, sujeito a disponibilidade – R\$ 490,00 (quatrocentos e noventa reais).
 - (iii) Para os pilotos das AMADORAS (EIA E ENA) e para a EF será dado um desconto de R\$ 100,00 (cem reais) conforme item 3.2 (i) e (ii), na inscrição do evento.

- (iv) O valor da inscrição para as categorias “KIDS” será de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) pagas antecipadamente, e de R\$ 290,00 (duzentos e noventa reais) no dia do evento, sujeito a disponibilidade;
 - (v) Fica expressamente proibido aos ORGANIZADORES cobrar dos PILOTOS mais de uma inscrição pelo mesmo evento (CBE, Campeonatos Estaduais e Regionais). O piloto regularmente inscrito para uma ETAPA do CBE automaticamente irá marcar pontos no respectivo Campeonato Estadual e/ou Regional, desde que regularmente licenciado na FEDERAÇÃO do estado onde será realizada a ETAPA.
 - (vi) É parte integrante e indispensável da inscrição termo de responsabilidade e cessão de direito de uso de imagem assinado pelo PILOTO que deseja participar de determinada PROVA, conforme modelo em anexo. DOC.X. Em todas as PROVAS será exigida a assinatura de todos os pilotos participantes.
- 3.3 É de responsabilidade única e exclusiva do ORGANIZADOR da PROVA a diligência perante todos os níveis da administração pública para garantir a realização da etapa sob sua responsabilidade. A CBM e as respectivas FEDERAÇÕES estaduais irão contribuir dentro da sua esfera de atuação, incluindo, mas não se limitando a:
- (i) Alvará do Evento Desportivo
 - (ii) Carta de Exclusividade.
- 3.4 Também é de responsabilidade exclusiva do ORGANIZADOR a comunicação com os entes públicos responsáveis, notadamente:
- (i) Polícia Militar;
 - (ii) Corpo de Bombeiros;
 - (iii) Meio Ambiente;
 - (iv) Secretaria de Saúde;
 - (v) Secretaria de Turismo;
 - (vi) Qualquer outro órgão local necessário à realização do evento.
 - (vii) Para a realização de ETAPA do CBE, é necessário, no mínimo, a presença de ambulância para remoção e o transporte de pilotos eventualmente acidentados. Não obstante o requisito mínimo fica sugerido a presença de uma ambulância por teste especial, mais uma ambulância permanentemente localizada na largada da PROVA.
- 3.5 REGULAMENTO COMPLEMENTAR (TAMBEM PODE SER CHAMADO DE REGULAMENTO SUPLEMENTAR): Toda ETAPA deverá ter seu REGULAMENTO COMPLEMENTAR, que dever ser aprovado pela Diretoria de Enduro da CBM e publicado em até 10 (dez) dias antes da sua realização. No REGULAMENTO COMPLEMENTAR serão expostas as principais informações da ETAPA, número de voltas, distancias, testes especiais e as suas características, e todos os demais aspectos que lhe dizem respeito, conforme modelo em anexo – DOC. Y, denominado REGULAMENTO COMPLEMENTAR PADRÃO. No referido documento ainda deverá constar o nome do DIRETOR DE PROVA, membros da organização que receberão os pontos de ORGANIZADORES, membros do JURI, número de voltas e quilometragem de cada dia, 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.
- 3.6 ORGANIZADORES DA ETAPA: Em cada ETAPA, até 4 (quatro) pilotos poderão ser indicados como ORGANIZADORES, desde que envolvidos diretamente na organização da PROVA, devidamente licenciados por sua respectiva FEDERAÇÃO Estadual, presentes fisicamente no dia do evento e, ainda, expressamente citados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Os nomes destes PILOTOS/ORGANIZADORES de qualquer uma das etapas deverão ser comunicados e aprovados pela Comissão de Enduro da CBM, no mínimo 15 (quinze) dias antes do início do CBE. Uma vez satisfeitos tais requisitos, os PILOTOS definidos como ORGANIZADORES irão repetir o melhor resultado que obtiverem em outra ETAPA (um dia de uma PROVA) que tenham efetivamente participado durante a realização da temporada vigente. Serão considerados os dois dias (ou três, se for o caso) para a repetição da referida pontuação.

- 3.7 Conforme calendário já divulgado pela CBM, e devidamente registrada na FIM código 490 – International Enduro Meetings, a temporada de 2021 do CBE será composto por 7 (sete) PROVAS, a saber:
- 27 e 28 de Fevereiro – Itapema SC – FIM 490/?? (valido EF, KIDS + YOUTH);
 - 10 e 11 de Abril – Nova Bréscia RS – FIM 490/??;
 - 15 e 16 de Maio – Penha SC – FIM 490/?? (valido EF);
 - 12 e 13 de Junho – Patrocínio MG – FIM 490/?? (valido YOUTH);
 - 11 e 12 de Julho – Aracruz ES – FIM 490/28 (valido KIDS + YOUTH);
 - 08 e 09 de Agosto – A DEFINIR GO – FIM 490/??;
 - 26 e 27 de Setembro – Mairiporã SP – FIM 490/?? (valido EF, KIDS + YOUTH);
- 3.8 Devido à excepcionalidade do momento, relativo à pandemia do COVID-19, os locais serão oportunamente confirmados de acordo com as liberações dos órgãos públicos competentes. As datas podem ser alteradas até 12 (doze) dias antes da realização da PROVA. Caso por motivos alheios à vontade ou motivos de força maior da Comissão de Enduro da CBM, DIRETOR e PROMOTOR da PROVA. Caso não seja confirmada até 4 (quatro) dias antes da data prevista, a etapa poderá ser CANCELADA. Estes comunicados serão feitos via site ou mesmo por mídias sociais oficiais do CBE.
- (i) No caso de um CANCELAMENTO, o PROMOTOR e ORGANIZADOR LOCAL farão a devolução ou transferência dos valores relativos às INSCRIÇÕES que por ventura tenha sido já pagas para outra PROVA a ser realizada futuramente.
- (ii) Outras despesas feitas pelos PILOTOS e/ou EQUIPES relativas a deslocamentos despesas de viagens para as PROVAS, são de responsabilidade exclusiva dos PILOTOS e/ou EQUIPES não sendo passíveis de reembolso, resarcimento ou indenizáveis.
- 3.9 Em caso de força maior o CBE poderá ser encerrado com numero inferior de etapas ao estabelecido pelo calendário, item 3.7. No caso de um cancelamento por parte do ORGANIZADOR LOCAL, ou pela excepcionalidade do momento relativa à COVID-19, e não for possível a substituição por outra prova com capacidade técnica adequada, no prazo conforme item 3.8. O CBE será encerrado sem esta PROVA. Ficando o ORGANIZADOR LOCAL, a Federação Estadual, o Motoclube e/ou Promotor da PROVA, sujeitos as punições e sanções cabíveis, e possível suspensão por 1 ano do CBE.
- 3.10 VISTORIA / AVERIGUAÇÕES / OBRIGATORIEDADES: Parte integrante e indispensável de cada ETAPA é a vistoria das motocicletas. A vistoria será feita no dia e horário designado no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA. No que toca às motocicletas dos PILOTOS:
- (i) O devera usar a mesma motocicleta, que iniciou a prova durante todo o dia da ETAPA, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, item 1.10.3, sem previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO. Este fato pode ter comprovação testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;
- (ii) Ficam impossibilitados de troca ou substituição, em qualquer circunstância, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, item 1.10.3, sem previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO, o quadro e o motor da motocicleta, para determinar a efetividade dessa medida tais peça terá o numero anotado quando da realização da vistoria. Ou mesmo comprovação testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;
- (iii) Será feito o teste de ruído nas motocicletas, no padrão da FIM. Este teste é meramente informativo, não gerando conseqüências nem punição para a pontuação das corridas, futuramente, será implementada exigências e/ou conseqüentes punições. A motocicleta será colocada no tripé ou cavalete, o decibímetro a 2 metros de distancia da ponta do escapamento a um ângulo de 45° do eixo das rodas dianteira e traseira da moto, a uma altura de 0,8 mts a 1,2 mts de altura.
- a. O vistoriador devera “limpar” o motor da motocicleta, e acelerar 100% durante 2 segundos, quando será estabelecido o nível máximo de ruídos.

- b. O nível máximo recomendável será:
 - i. 118 db para o ano de 2021;
 - ii. 115 db , para o ano de 2022;
 - iii. 112 db para 2023, se equiparando ao nível exigido pela FIM;
- c. A tolerância e de 1 db do valor da medição;
- (iv) Será exigida a carenagem do farol dianteiro, para a devida caracterização da modalidade de ENDURO. A falta deste item gera uma penalização de 1 minuto no tempo total do piloto no dia de prova, no CH de Largada.
- (v) Verificação dos manetes de freio e embreagem, devidamente arredondados;
- (vi) A motocicleta deverá ter descanso ou estar acompanhada de cavalete ou similar e também do TAPETE, para a motocicleta ser guardada no PF.
- (vii) Numeração e fundo conforme determinações da cláusula 2.5 e 2.6.
- (viii) Caso o piloto necessite em trocar de motocicleta entre um dia e outro de uma ETAPA, ele devera comunicar a Direção de Prova, que tem de autorizar previamente a troca, bem como realizar uma nova vistoria na motocicleta que será usada dali em diante. Caso a Direção de Prova autorize o PILOTO que solicitou a substituição da motocicleta, após a aprovação da nova motocicleta, o piloto PERDE os pontos no Ranking da Prova, e também no Ranking do CBE, relativos a etapa que ele disputou com a moto foi substituída, tanto na classe ou categoria como no Ranking GERAL. Pontuando normalmente somente na ETAPA com a “nova” motocicleta. A Troca de motocicleta por uma que se enquadre em categoria diferente a que o piloto estava inscrito na prova deve ser expressamente autorizada pela direção de prova, mediante ao pagamento de uma NOVA inscrição. O piloto perde os pontos, no(s) dias(s) que utilizou a moto que esta sendo retirada da competição.
- (ix) Terminado o primeiro dia da ETAPA, quando da colocação das motocicletas no PARQUE FECHADO após o término do período de manutenção, os requisitos aqui referidos serão novamente conferidos. Caso a Direção de Prova determine o PILOTO terá de fazer a troca / substituição / reparo, de algum(ns) componente(s). Esta manutenção obrigatória devera ser feita logo apos a largada do dia, será permitido a ajuda de mecânicos. No caso de ETAPA de 3 (três dias), o mesmo procedimento será realizado no final do segundo dia.

O descumprimento de qualquer um dos requisitos aqui expostos é motivo de PUNIÇÃO, conforme item 1.10, ao PILOTO, conforme decisão do JURI. Os pilotos que não procederem à respectiva vistoria, ou guardar a motocicleta no Parque Fechado serão impedidos de largar, e o valor pago a título de inscrição não será restituído.

4 CAPITULO 4 - SOBRE A PROVA, NOMES FUNCIONALIDADES:

4.1 PARQUE FECHADO (PF): Após a VISTORIA, a motocicleta não poderá mais ser ligada e deverá ser colocada no PARQUE FECHADO até a hora de largada do respectivo PILOTO. Toda prova deverá ter uma área cercada e preferencialmente descoberta destinada ao PARQUE FECHADO que abrigará as motocicletas após a vistoria e durante toda a realização da ETAPA. As motocicletas utilizarão o PF, conforme as regras e horários determinados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, e durante os seguintes períodos:

- (i) Se for opção do Organizador Local, em acordo com o DIRETOR / PROMOTOR. Se houver a realização de SUPER TEST ou SUPOER PRIME, conforme cláusula X, já na sexta-feira pela noite com pernoite até o sábado de manhã;
- (ii) Sábado pela manhã, conforme horário definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, para as ETAPAS com largada normal, no sábado;
- (iii) Após a realização do primeiro dia de prova, com pernoite de sábado para domingo;
- (iv) No caso de ETAPA com três dias, é repetido o processo do item ACIMA;

- (v) Ao final do ultimo dia de prova, até a direção de prova autoriza que as motocicletas sejam retiradas do PF;
- 4.1.1 O ORGANIZADOR LOCAL é responsável pela segurança das motocicletas, e o PARQUE FECHADO deverá ter seguranças, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.
- 4.1.2 Toda moto devera ser colocada no PF sobre um TAPETE ECOLOGICO, OBRIGATORIO para as categorias integrantes das Categorias E1, E2, E3, EJ e E4;
- 4.1.3 As motos deverão ter um cadeado e serem trancadas, sob responsabilidade do piloto, no período que ficaram guardadas no PF;
- 4.1.4 As motocicletas deverão entrar e sair do PARQUE FECHADO desligadas, empurradas pelos PILOTOS ou Mecânico credenciado pela EQUIPE;
- 4.1.5 Cada PILOTO só pode encostar na respectiva motocicleta. É expressamente proibido ao PILOTO encostar-se à motocicleta de outro piloto;
- 4.1.6 É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento;
- 4.1.7 É permitida apenas a limpeza da motocicleta pelo próprio piloto, com papel toalha ou similar;
- 4.1.8 É expressamente proibido fumar no PARQUE FECHADO;
- 4.1.9 As motocicletas não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção;
- 4.1.10 O não cumprimento de qualquer uma das determinações desta cláusula leva à PUNIÇÃO do PILOTO, observada a cláusula 1.10. deste regulamento.
- 4.2 PARQUE DE TRABALHO (PT): podem ser de 2 tipos:
 - (i) COM APOIO: onde é permitido veículos de apoio e liberado o trabalho de mecânicos e demais serviços de apoio aos PILOTOS.
 - (ii) SEM APOIO: não é permitido que as equipes enviem veículos e mecânicos. Por motivos de logística da prova e principalmente segurança do transito local e o fluxo da prova.
- 4.2.1 Em todos os CH's, entre a bandeira branca e a bandeira amarela deverá existir um Parque de Trabalho (PT, item 4.2). Caso estas bandeiras não sejam colocadas o inicio do PT será a 100 metros antes do ponto de anotação, ate o referido ponto de anotação, no local onde o FISCAL determinar. Nesta área serão feitos todos os serviços de manutenção, com ou sem o auxilio de mecânicos (conforme tipo de CH, item 4.2(i) e 4.2(ii)), tendo a supervisão de comissários da organização. De acordo com o local poderão ser permitidos ou não de veículos de apoio e/ou mecânicos nos PTs. É proibido fumar no PT. Não cumprimento destes itens acarretará na PENALIZAÇÃO do PILOTO, conforme cláusula 1.10.
- 4.3 REPAROS E MANUTENÇÕES: Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios a seguir:
 - (i) O PILOTO poderá receber ferramentas e/ou peças em qualquer parte da prova.
 - (ii) Em todo ABASTECIMENTO (ou reposição de líquidos na moto) feito por um mecânico ou pelo próprio PILOTO nos PT's ou mesmo no Box da EQUIPE a moto devera ser colocada sobre o TAPETE ECOLOGICO. OBRIGATORIO para as categorias integrantes das Categorias E1, E2, E3, EJ e E4;
 - (iii) Os reabastecimentos (gasolina e óleo), serão feitos com as motocicletas desligadas. Ainda, só poderão ser realizados nos PT's, antes dos CHs entre as bandeiras branca e amarela ou em áreas pré-determinadas pelo ORGANIZADOR, por exemplo um posto de combustível credenciado pela prova, neste caso o posto devera constar no Regulamento Complementar. Em caso de abastecimento em Posto de Combustível AUTORIZADO pelo organizador, poderá ser efetuado o abastecimento sem a necessidade do tapete
 - (iv) Após a Largada do dia, após o "Procedimento de Largada", a moto não pode ser abastecida, pois após a largada inicia o DESLOCAMENTO, portanto não é um PT, sendo assim a moto só poderá ser abastecida no próximo PT, antes de um CH, ficando o piloto sujeito a PUNIÇÃO, conforme item 1.10.
 - (v) O PILOTO pode receber a qualquer tempo e lugar, ajuda mecânica, exceto no PT SEM APOIO, peças, câmaras de ar e cilindros de ar, que poderão ser trocados a qualquer tempo, inclusive com ajuda de mecânicos;

- (vi) Em todos os CHs COM APOIO, entre a bandeira branca e a amarela, ou área do PT, 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, inclusive, as trocas de pneus e câmeras de ar ou cilindros;
 - (vii) No PRÉ-FINISH, último CH do dia, se for o caso da prova continuar no próximo dia, o PILOTO **não poderá receber apoio mecânico e nenhuma ajuda**, a não ser ferramentas e instruções. O PILOTO deverá passar no CH de PRÉ-FINISH e ingressar no parque de trabalho (PT) no seu horário ideal de controle e terá seu tempo máximo de 20 (vinte) minutos para fazer a manutenção da moto. No PT ele pode receber ajuda e auxílio mecânico. O não cumprimento de qualquer destes itens acarretará em PUNIÇÃO do PILOTO, conforme cláusula 1.10.
- 4.4 ÁREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA:
- 4.4.1 ÁREA DE LARGADA: É uma pequena área localizada logo após o Parque Fechado (podendo sobrepor parte do PARQUE FECHADO), onde os pilotos aguardam o horário de sua largada. A moto só poderá ser ligada pelos meios normais (kick ou partida elétrica). Faz parte desta área uma linha, placa ou mesmo um ponto pré-determinado, aproximadamente a 20 (vinte) metros após o ponto onde o comissário está fazendo a largada. A linha de 20 metros que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta dentro do minuto de largada do PILOTO, constante no cartão de horário.
- (i) Na ÁREA DE LARGADA deveser ter em local visível para os pilotos um relógio sincronizado com o horário da prova.
 - (ii) O piloto terá 1(um) minuto para cruzar esta Linha de 20 Metros. Caso ultrapasse o minuto reservado para a sua largada, constante no seu cartão de horário, o piloto será PENALIZADO EM 20 SEGUNDOS. Caso cruze a Linha de 20 Metros com a moto desligada será PENALIZADO EM 10 SEGUNDOS;
 - (iii) É proibido ligar a moto antes do horário de largada do PILOTO. Caso o piloto ligue a moto antes deste horário, o comissário responsável anotara o tempo no momento que o motor da moto for ligado e o PILOTO será PENALIZADO NA QUANTIDADES DE MINUTOS QUE ADIANTAR (Penalização de CH normal). Como o piloto ligou a moto antes do seu horário, e teve ser horário anotado, os próximos CH's também deverão ser alterados, pois ocorreu, um adianto, no tempo original do Cartão de Horário do Piloto;
 - (iv) Após a Linha de 20 Metros os pilotos poderão receber auxílio para ligar a moto, sendo aplicada a penalização aplicável para o caso, 10 ou 20 segundos conforme arts 4.4.1.(ii) e 4.4.1.(iii).
- 4.4.2 PROCEDIMENTO DE LARGADA: É o início do dia da prova propriamente dito e deveser feito da seguinte maneira:
- (i) Nos dias da prova, os pilotos podem entrar no PARQUE FECHADO 05(cinco) minutos antes de seu horário de largada, constante no Cartão de Horário do PILOTO, para se prepararem para levar sua motocicleta, SEM FUNCIONAR O MOTOR, para a ÁREA DE LARGADA. Caso o PILOTO funcione o motor da sua moto será penalizado conforme art 4.4.1.(iii).
 - (ii) Seguindo a ordem de largada, previamente divulgada e estabelecida conforme clausula 4.5, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar seu HORARIO DE LARGADA, constante no Cartão de Horário do PILOTO, o Comissário responsável pela largada anotara horário no momento que o motor entrar em funcionamento.
 - (iii) Após o horário de largada do PILOTO, ele 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. Ou seja, dentro do “Seu Minuto de Largada”
 - (iv) 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.
- (v) Se o piloto não cruzar a linha de 20 (vinte) metros até 1 (um) minuto, será penalizado em 20 (vinte) pontos. Se o motor morrer antes da linha de 20 (vinte) metros, o piloto deve religar a moto, e se cruzar a linha antes de 1 (um) minuto do sinal de largada, ele não será penalizado conforme arts 4.4.1.(ii) e 4.4.1.(iii).
 - (vi) Se o piloto cruzar a linha de 20 (vinte) metros empurrando a moto perderá 10 (dez) pontos. Portanto se houver dificuldade em ligar a moto, é melhor cruzar a linha de 20 (vinte) metros empurrando e perder 10 (dez) pontos e tentar ligar a moto após a linha do que se atrasar e perder 20 (vinte) pontos.
- 4.5 **ORDEM DE LARGADA:**
- 4.5.1 No primeiro dia de PROVA, os 30 (trinta) pilotos melhores classificados no Ranking GERAL devidamente inscritos antecipadamente para a ETAPA sempre irão largar de acordo com a referida classificação, independentemente da sua categoria.
- (i) Para a primeira etapa do ano de 2021 será considerada a classificação da Enduro GP do CBE 2020. Os demais pilotos, não incluídos nos 30 (trinta) melhores da Enduro GP 2020, nas categorias E1, E2, E3, EJ e E4 largarão, nesta ordem de categorias. Em seguida aos 30 melhores classificados, no Ranking das DAMAIS CATEGORIAS (E35, E40, E45, E50, EF, EIA e ENA), os demais pilotos não incluídos nos 30 (trinta) melhores no Ranking das DEMAIS CATEGORIAS, nas categorias E35, E40, E45, E50, EF, EIA e ENA largarão, nesta ordem de categorias. Os demais pilotos definida por sorteio.
 - (ii) Poderão ser incluídos entre os 30 (trinta) melhores da E1, E2, E3, EJ e E4 alguns “Pilotos Convidados” devidamente justificados e comprovados nos rankings dos Campeonatos Estaduais ou Campeonatos de destaque. Estes pilotos ou critérios deverão ser autorizados pelo PROMOTOR e DIRETOR de Enduro da CBM e pela Direção de Prova.
- 4.5.2 No segundo, ou terceiro, dia de prova os TODOS os pilotos da na ordem da classificação do dia anterior.
- 4.6 Se houver a realização de SUPER TEST, conforme cláusula X, a largada do SUPER TEST na sexta-feira será feita de maneira inversa à classificação Geral do CBE, os mais lentos primeiros e os mais rápidos ao final. A largada no sábado será realizada de acordo com o ITEM 4.5;
- 4.7 INTERVALO DE LARGADA: largada será de 2 pilotos por minuto, ou no máximo 3 pilotos por minuto, este intervalo pode ser de 2 em 2 minutos, se devidamente justificado e aprovado pelo PROMOTOR E DIRETOR de Enduro CBM.
- 4.8 PERCURSO E MARCAÇÃO: O percurso das etapas será devidamente indicado utilizando o padrão da sinalização em anexo, DOC. Y, notadamente: (i) caminho correto; (ii) caminho errado; (iii) direita; (iv) esquerda; (v) perigo. Essa é a sinalização que deve ser utilizada obrigatoriamente. É admitida, apesar de não obrigatória, a complementação da marcação com spray de tinta, fitas plásticas de sinalização (bumps), placas de indicação dos testes especiais ou qualquer outro meio apto a facilitar a indicação do caminho correto aos PILOTOS. A marcação deverá ser afixada sempre do lado direito do PILOTO, respeitando assim as regras de trânsito.
- 4.9 ZONA DE RADAR: Os ORGANIZADORES poderão estabelecer zonas de radar e a velocidade máxima deverá constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Além disso, o local devera ser sinalizado com placas ou pintura, “INÍCIO RADAR” e “FIM RADAR”. O PILOTO sofrerá PENALIZAÇÃO individual, conforme definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, ou cláusula 1.10. Será dada uma PENALIZAÇÃO para cada ZONA DE RADAR que não for respeitado.
- 4.10 CONTROLE HORÁRIO: os Controles Horários (CH’S) visam controlar a manutenção dos horários estipulados pela ORGNIZAÇÃO constantes no Cartão de Horário de cada PILOTO, e poderão ser anotados os tempos de cada PILOTO, desconsiderando os segundos, de maneira a garantir o correto andamento da ETAPA, com os PILOTOS completando o percurso no tempo indicado. Estes controles devem ser colocados:
- (i) Na saída do dia na Área de Largada, no começo de cada dia;

- (ii) No CH de PRE-FINISH, antes de entrar no ultimo PARQUE DE TRABALHO do dia, antes de guardar a moto no PT, para o próximo dia. O tempo do PRE-FINISH ate o CH da ENTRADA do PF, será de 20 (vinte) minutos. Somente poderá ser diferente disto se justificado e aprovado pelo DIRETOR.
 - (iii) Na entrada do Parque Fechado no fim de cada dia;
 - (iv) Em pontos estratégicos do percurso da ETAPA;
 - (v) Após a realização da vistoria ou mesmo para a simples colocação das motos no PARQUE FECHADO.
- 4.10.1 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 ou placa indicativa do CH, para que os pilotos possam visualizar a hora e o ponto de anotação por conta própria. A marcação do PILOTO será feita no momento da sua passagem pela bandeira amarela ou pelo relógio com o horário oficial, caso a bandeira não seja instalada, o FISCAL responsável pelo CH determinara um ponto e esclarecera aos pilotos, caso seja necessário.
- 4.10.2 Caso o CH tenha de ser CANCELADO ou mesmo corrigido, para algum PILOTO devesse ter as devidas justificativas e comprovações, obrigatoriamente constar na ATA da Prova, avalizado pela Direção da Prova e JURI da Prova.
- 4.10.3 Cada minuto atrasado ou adiantado no CH em relação ao “Minuto Ideal” estabelecido no Cartão de Horário do PILOTO, será incluído 60 segundos ao tempo final de prova do PILOTO.
- (i) No último CH do dia (PARQUE FECHADO), não há penalização por adiantamento.
 - (ii) Todos CHs serão validos desde a primeira volta.
- 4.10.4 É recomendado que à distância entre os controles horários seja entre 5 km e 35 km. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h.
- 4.10.5 Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Diretor de Prova poderá alterar o horário dos CH's durante a prova, caso isto seja feito os próprios pilotos deverão fazer o recalculo do seu cartão.
- 4.10.6 O PILOTO que atrasar em qualquer CH por mais de 30 (trinta) minutos após sua hora ideal prevista está automaticamente FORA DA PROVA, pois os fiscais podem encerrar seus trabalhos em seus postos após este horário limite, ou mesmo outro menor, de acordo com a logística e tempos de cada PROVA. Esse atraso pode ser decorrente de um único atraso apenas (de 30 ou mais minutos) ou ser decorrente de vários atrasos que somados cheguem a 30 (trinta) minutos. Em ambos os casos o PILOTO poderá, sob sua única e exclusiva responsabilidade, continuar na PROVA até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Para não sofrer a penalização o PILOTO deve comprovadamente demonstrar ao JURI da etapa que o motivo do seu atraso se deu por prestação de primeiros socorros a outro(s) PILOTO(S), ou impossibilidade de transpor o trajeto proposto pelos ORGANIZADORES. Nesse caso, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedida. Cabe ao PILOTO, no caso de atraso ou adiantamento somar ao seu horário ideal o tempo atrasado ou adiantado
- 4.11 CONTROLE DE PASSAGEM, ou CP: ponto específico do PERCURSO, determinado pelo ORGANIZADOR, devidamente localizado no trajeto previamente definido como deslocamento ou até mesmo dentro dos testes especiais e visa confirmar a passagem dos PILOTOS em determinada localidade, obstáculo ou referência.
- (i) O percurso, dentro de uma especial ou mesmo deslocamento devesse ser respeitado, o que foi vistoriado pelo COMISSARIO CONFERENTE, caso o PILOTO, não passe pelo trajeto ou percurso, ou busque um caminho alternativo, para desviar de algum obstáculo, fica passível de perder o CONTROLE DE PASSAGEM.
- 4.11.2 Para cada CP perdido será computada uma PENALIZAÇÃO de 10 minutos, acrescidas na especial ou no CH mais próximo como PENALIZAÇÃO. Os CP's poderão ser realizados por FISCAIS anotando manualmente a passagem de cada competidor e entregando um comprovante da passagem para cada piloto, ou no caso do CP ser dentro de uma Especial, ou onde o piloto não

- pode para pegar o comprovante, a anotação devera ser feita por 2 pessoas, ou através de um sistema de GPS devidamente homologado pela Diretoria de Enduro. Se a opção for pela a utilização de GPS, o equipamento é de responsabilidade do PILOTO e deve ser por ele transportado o tempo todo, no seu próprio corpo ou afixado em local apropriado na motocicleta. Caso o PILOTO perca o GPS e não seja possível identificar a sua passagem em qualquer CP, ele será penalizado com se tivesse perdido o referido CP, tendo em vista não ser possível identificar a sua passagem pelo CP.
- 4.11.3 O CP poderá e devera ser feito dentro de um deslocamento para um possível corte de caminho ou mesmo desvio na transposição de um obstáculo específico, neste caso basta ser feita a anotação por um FISCAL devidamente credenciado, PRESENCIALMENTE, anotando manualmente e relatando o fato e o piloto infrator, ou comprovação testemunhal, devidamente documentada, ou mesmo fotografada e/ou filmadas.
- 4.12 TESTES ESPECIAIS: cada etapa do CBE os Testes podem ser compostos por: CROSS TEST - CT; EXTREME TEST – XT; ENDURO TEST – ET ou SUPER TEST - ST. Não obrigatoriamente, mas devendo ser 3 especiais, caso o ORGANIZADOR faça a opção diferente de 3 ESPECIAIS, devera ter a aprovação expressa do DIRETOR e do PROMOTOR, e o formato “especial” devera ser devidamente justificado e constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da ETAPA.
- 4.12.1 Em todos os TESTES ESPECIAIS as primeiras passagens, no primeiro dia da PROVA, servem para reconhecimento, portanto não somam tempo para os resultados. Recomenda-se que as especiais deveram estar prontos 24 (vinte e quatro) horas de antecedência ao inicio da prova e devidamente mencionado no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
- 4.12.2 A marcação dos testes especiais é de suma importância para a segurança dos pilotos e bom andamento da ETAPA.
- (i) Para os CT’s e ou XT’s recomendamos 100% (cem por cento) de marcação no percurso, sendo exigida a marcação de pelo menos 80% (oitenta por cento) considerando a quilometragem de cada especial com as fitas indicativas (bumps) com grande ênfase às curvas, locais perigosos ou com múltiplos caminhos. Não podem ficar duvidas sobre o caminho correto.
- (ii) Para os ET’s recomendamos 70% (setenta por cento) de marcação no percurso, sendo exigida a marcação de pelo menos 30% (trinta por cento) considerando a quilometragem de cada especial com as fitas indicativas (bumps) com grande ênfase às curvas, locais perigosos ou com múltiplos caminhos. Não podem ficar duvidas sobre o caminho correto. Esta marcação devera ser vistoriada e APROVADA por um comissário da CBM previamente estabelecido e também pelo próprio DIRETOR e/ou PROMOTOR.
- 4.12.3 Fica sugerido o seguinte padrão para a utilização dos bumps de um lado de uma cor e do outro outra cor diferente. Trata-se de mera sugestão, o mais importante é uma marcação efetiva que traga segurança e clareza aos testes especiais.
- 4.12.4 No início e no final de cada um dos testes haverá um fiscal que irá registrar o tempo de passagem pelo mecanismo de cronometragem utilizado pela ORGANIZAÇÃO (que devera incluir no mínimo décimos de segundos).
- 4.12.5 O PILOTO ao chegar ao inicio do teste devera obrigatoriamente parar, aguardar a liberação por parte do FISCAL, e seguir o mais rápido possível até o final do teste. A largada, portanto, devera ser feita com a motocicleta parada, no local determinado pelo FISCAL responsável pelo procedimento, sob pena de PENALIZAÇÃO conforme art 1.10.
- (i) Poderá haver um dispositivo de contagem regressiva para o tempo máximo de largada do piloto, caso o piloto ultrapasse este tempo (o temporizador ZERE) a largada do piloto em questão será feita, independente passagem do piloto pelo mecanismo de registro de tempo (fotocélula), sendo iniciada a marcação do tempo do piloto na referida ESPECIAL
- 4.12.6 Poderá haver mudanças nos locais dos testes especiais. Sempre que um teste especial for alterado no segundo dia, ou mesmo no decorrer do dia, porém apenas com a diminuição do roteiro original realizado no primeiro dia ou anteriormente, seus tempos serão considerados válidos para soma dos resultados. No caso de haver uma mudança de roteiro que altere

- substancialmente o roteiro do primeiro dia, ou passagem anterior, o TESTE ESPECIAL alterado só poderá ser válido após uma nova passagem para reconhecimento.
- (i) Caso seja alterado motivos técnicos, atoleiro, cava ou mesmo de segurança e o percurso do TESTE ESPECIAL for modificado em um local específico e pontual, a passagem continua valendo, devendo ter a aprovação do DIRETOR, DIRETOR DE PROVA, PROMOTOR ou do COMISSARIO RESPONSÁVEL PELO TESTE ESPECIAL em questão, qualquer uma das 4 (quatro) autoridades pode tomar a decisão INDIVIDUALMENTE. OBRIGATORIAMENTE, todos os PILOTOS deverão ser avisados da alteração antecipadamente, na largada do referido TESTE ESPECIAL.
- 4.12.7 O “FORFET”: é o tempo máximo estabelecido pela ORGANIZAÇÃO para o piloto percorrer o teste especial (CT, ET, XT ou ST) devendo ser estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Caso não seja estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR o tempo do FORFET será de 30 minutos em todas as especiais.
- 4.13 Os testes especiais tem as seguintes características e requisitos:
- 4.13.1 SUPER TEST ou SUPER PRIME – ST / SP: Promocional, visa dar visibilidade, promover os pilotos e equipes e atrair público para o Enduro, pode ser realizado na sexta-feira, ou mesmo no domingo ao final da prova, o formato será definido pelo ORGANIZADOR LOCAL em conjunto com a Diretoria de Enduro CBM e PROMOTOR. Serão marcados os tempos dos pilotos individualmente. Opcional, de acordo com o definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, poderá ser dado um BONUS em tempo no tempo total do piloto de acordo com sua classificação, para o sábado ou domingo, conforme definido pela Direção de Prova. A não participação no ST / SP, geral uma penalização em tempo para o piloto de 30 segundos, no seu tempo total do dia definido para ser lançado o ST ; SP.
- (i) O SUPER TESTE (ST) se for realizada na PROVA, será OBRIGATORIO somente para os pilotos da inscritos definidos pelas categorias estabelecidas pelo ORGANIZADOR;
- (ii) BONUS EM TEMPO: 1º lugar 12 segundos, 2º lugar 10 segundos, 3º lugar 8 segundos, 4º lugar 7 segundos, 5º lugar 6 segundos, 6º lugar 5 segundos, 7º lugar 4 segundos, 8º lugar 3 segundos, 9º lugar 2 segundos e 10 lugar 1 segundo.;
- (iii) Este bônus de tempo, será atribuído ao tempo total do PILOTO. Em uma das especiais do dia, preferencialmente a primeira. A mesma bonificação recebida na categoria, ou seja, se recebeu 8 segundos na CATEGORIA e na GERAL, receberá também 8 segundos de bônus na sua categoria, independente de classificação dentro da categoria.
- 4.13.2 CROSS TEST – CT: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em trilhas rápidas, abertas e compostas basicamente por curvas e pulos, sem muita dificuldade. Deve ter no mínimo 2 KM (dois quilômetros) e no máximo 10 KM (dez quilômetros). Conforme a definição do ORGANIZADOR pode valer desde a primeira volta. A velocidade média máxima é de 60 KM/H (sessenta quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. A utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc) só é permitida por medida de segurança e devidamente aprovada, e justificada no relatório de vistoria, pelo Comissário CBM, DIRETOR e/ou PROMOTOR. Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto inicial proposto. Tempo sugerido ideal para um CT, 5 a 10 minutos;
- 4.13.3 EXTREME TEST – XT: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em condições mais técnicas, semelhantes ao trial e de difícil transposição. Deve ter no mínimo 200 (duzentos metros) e no máximo 2 KM (dois quilômetros). A velocidade média máxima é de 35 KM/H (trinta e cinco quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. É permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus etc), desde que não coloque em risco a integridade física dos PILOTOS. Os obstáculos devem ser difíceis e desafiadores, mas nunca perigosos. É permitida a criação de mais de uma linha na mesma especial, com um caminho mais difícil e outro mais fácil, desde que o caminho mais fácil seja comprovadamente mais lento que a opção mais difícil. Tempo sugerido ideal para um XT, 2 a 5 minutos;

- 4.13.4 ENDURO TEST – ET: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em condições normais de trilhas, abertas ou fechadas, que tipicamente são utilizadas para a prática do motociclismo off-road. Deve ter no mínimo 2 KM (dois quilômetro) e no máximo 10 KM (10 quilômetros). A primeira passagem dos pilotos nesse tipo de especial é obrigatoriamente de reconhecimento. A velocidade média máxima é de 50 KM/H (cinquenta quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. Não é permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc). Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto. Tempo sugerido ideal para um CT, 7 a 15 minutos;
- 4.13.5 Em todos os testes especiais ST, CT, XT ou ET, a primeira passagem NO PRIMERO DIA, será feita para reconhecimento, visando dar mais segurança aos pilotos. No ST, poderá ser feita uma passagem com as motos para TODOS os participantes para reconhecimento e logo após será realizado a passagem valida para a competição. No segundo dia ou terceiro dia, se não houver alteração, conforme item 4.12.6, as especiais valem desde a primeira passagem;
- 4.14 RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS: O reconhecimento dos TESTES ESPECIAS antes da prova só poderá ser feito pelos PILOTOS e EQUIPES a pé ou de bicicleta, é permitido o uso de bicicletas com “assistência” elétrica. Não é permitido o uso de bicicletas, ou veículos, totalmente elétricos ou motorizados. Estes reconhecimentos só poderão ser feitos a partir da quinta feira, véspera da ETAPA. Sob pena das punições do item 1.10.
- 4.15 ABANDONO: Todo PILOTO que abandonar a ETAPA não poderá seguir o percurso em companhia ou na proximidade de outro piloto. O desrespeito a essa regra pode leva à PUNIÇÃO conforme item 1.10, ate mesmo a suspensão da próxima ETAPA do CBE. O PILOTO que não completar o primeiro dia da ETAPA poderá largar no segundo dia com as seguintes condições:
- (i) Deverá apresentar sua motocicleta à direção de Prova em condições de largar 60 (sessenta) minutos antes do inicio da largada do dia, do primeiro piloto a largar;
 - (ii) A motocicleta será vistoriada novamente, conforme cláusula 3.6. Se a motocicleta for aprovada na vistoria, o PILOTO poderá largar no segundo dia da ETAPA, ou terceiro dia, conforme o caso.

5 CAPÍTULO 5 – APURAÇÃO DOS RESULTADOS, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

- 5.1 CLASSIFICAÇÃO: Cada PILOTO acumula o tempo do somatório dos testes especiais validos, inclusive as frações de segundos (definidos pela cronometragem) somadas a todas as possíveis penalidades de Largada, CH's, CP's, Pre-Finish, PT e demais penalidades ou bônus aplicadas, para assim chegar ao seu tempo final de cada ETAPA. Vence o PILOTO que for o mais rápido de acordo com o seu tempo final. O restante da classificação seguirá normalmente o critério crescente de tempo, sendo que o PILOTO mais rápido fica com a primeira posição, o segundo mais rápido com a segunda posição e assim por diante. Fica expressamente definido que o tempo final do PILOTO inclui, obrigatoriamente, o tempo eventualmente acrescido em caso de infração a este regulamente e nas hipóteses acima descritas, desde que a pena tenha sido corretamente aplicada ao PILOTO pelo JÚRI da prova, com a divulgação da respectiva decisão, ou pelo comissário em questão quando for o caso.
- 5.1.1 As infrações que dependem da interpretação deste regulamento devem obrigatoriamente ser aplicadas pelo JÚRI.
- 5.1.2 Para os acréscimos vinculados exclusivamente ao cumprimento dos horários da ETAPA (CH, Pré-Finish, PARQUE FECHADO etc) basta à mera constatação e respectiva marcação pelo comissário responsável no sistema de apuração oficial.
- 5.1.3 Com o término de cada ETAPA, após a divulgação do resultado parcial individual de cada PILOTO será aberto prazo de 30 (trinta) minutos para eventuais recursos. Se for o caso, uma vez transcorrido o prazo de 30 (trinta) minutos o JÚRI irá se reunir para decidir o que for necessário

- para na seqüência oficializar o resultado da etapa. Transcorridos os referidos 30 (trinta) minutos sem qualquer recurso, cumpre ao DIRETOR DE PROVA oficializar o resultado final da ETAPA.
- 5.1.4 Em caso de empate de tempos entre dois pilotos, o critério de desempate será o maior número de vitórias nas especiais (ou maior número de melhores colocações nas especiais, entre os dois pilotos com empate de tempo. Por exemplo, se nenhum dos dois pilotos venceu nenhuma especial, vale a disputa direta entre os dois, nas especiais: Piloto A ficou melhor que piloto B em 5 das 8 especiais, ele é o vencedor).
- 5.2 CRONOMETRAGEM: A Cronometragem deveser ter precisão de no mínimo décimos de segundos, e o horário oficial será definido conforme o GPS utilizado na ETAPA. Se a utilização do GPS não for possível, cabe ao ORGANIZADOR providenciar o horário oficial. Toda ETAPA deverá utilizar um sistema primário de cronometragem, que será o OFICIAL, e outro que deverá ser feito em paralelo, que servira como backup para sanar qualquer duvida ou possível pane. Estes sistemas de cronometragem, independentes, poderão ser Tranponder's, Fotocélulas ou coletores de dados. O Sistema de GPS poderá ser usado para verificar roteiro, ou mesmo Controles de Passagem, mas nunca poderão ser o sistema primário da cronometragem.
- 5.2.1 O sistema deveser obrigatoriamente divulgar resultados parciais após o final de cada volta da ETAPA. Caso a logística da prova não permita, ou por algum problema técnico, a Folha Individual do PILOTO, onde conste cada lançamento deveser entregue a cada PILOTO onde será observado o procedimento citado no item 5.1.3.
- 5.2.2 Caso haja viabilidade técnica o sistema de Cronometragem deve divulgar os tempos de cada ESPECIAL o "Resultado Instantâneo ON LINE" ao final da especial, isto é importante, pois serve para auxiliar os PILOTOS e EQUIPES em suas estratégias além de dar transparência ao processo. Os tempos divulgados pelo MONITOR INSTANTANEO é EXTRA OFICIAL, pois podem ocorrer erros de digitação, lançamentos indevidos, problemas técnicos ou até mesmo o cancelamento da ESPECIAL. Em todos os casos quando ocorre qualquer uma dos casos citados ou fato relevante, o APURADOR deveser constatar o fato, relatar detalhadamente o ocorrido a Direção de Prova e dar ciência ao JURI da ETAPA, devendo todos os fatos, correções e justificativas constar na ATA da referida ETAPA
- 5.2.3 Via de regra, nas ESPECIAIS, o sistema PRIMARIO será o Coletor de Dados ligado à fotocélula, e o BACKUP, será feito em um segundo Coletor de Dados digitado manualmente pelo FISCAL.
- 5.2.4 Nos CH's o primário será digitado manualmente no Coletor de Dados pelo FISCAL e o BACKUP, deveser ser feito anotado manualmente, poderá ser feita a anotação no cartão de tempo do PILOTO, como contraprova. Este Cartão de CH, se usado, fica sob responsabilidade do PILOTO, o FISCAL deve anotar o tempo (hora e minuto) do Horário Oficial da Prova, e visar o cartão, que servira de contraprova em um possível recurso. Nos CP's em DESLOCAMENTOS o FISCAL deve fazer a anotação dos PILOTOS que passaram pelo ponto do CH e visar o cartão de CP do PILOTO (que servira de BACKUP e contraprova), caso o CP for dentro de uma ESPECIAL, a anotação deveser ser feita por 2 FICAIS simultaneamente. Caso seja feito de outra forma, obrigatoriamente deve constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR qual será o sistema primário e qual será o backup, estes sistemas deveser obrigatoriamente ser aprovados pela Diretoria de Enduro da CBM.
- 5.3 PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE PILOTOS: Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada Categoria e na GERAL receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição de cada ETAPA:
- | | | |
|------------------------|------------------------|------------------------|
| 01º Lugar – 25 Pontos; | 02º Lugar – 22 Pontos; | 03º Lugar – 20 Pontos; |
| 04º Lugar – 18 Pontos; | 05º Lugar – 16 Pontos; | 06º Lugar – 15 Pontos; |
| 07º Lugar – 14 Pontos; | 08º Lugar – 13 Pontos; | 09º Lugar – 12 Pontos; |
| 10º Lugar – 11 Pontos; | 11º Lugar – 10 Pontos; | 12º Lugar – 09 Pontos; |
| 13º Lugar – 08 Pontos; | 14º Lugar – 07 Pontos; | 15º Lugar – 06 Pontos; |
| 16º Lugar – 05 Pontos; | 17º Lugar – 04 Pontos; | 18º Lugar – 03 Pontos; |
| 19º Lugar – 02 Pontos; | 20º Lugar – 01 Ponto. | |

- 5.3.1 Para receber a pontuação (para o CBE e na ETAPA) pela participação e classificação em determinado dia de uma PROVA, tanto nas Categoria como na GERAL, o PILOTO deve completar 50% (cinquenta por cento) ou mais da ETAPA, considerando os TESTES ESPECIAS VALIDOS e os CH's VALIDOS. Não obstante serem dias de prova distintos (sábado e domingo) cada dia da PROVA realizada terá resultado final consolidado, consagrando os seus respectivos campeões da PROVA.
- 5.4 CAMPEÃO DA PROVA: O Campeão da PROVA (no final de semana) será o PILOTO que somar maior numero de pontos, de acordo com pontos do Ranking das ETAPAS, conforme item 5.3.
- (i) EMPATE NA ETAPA: Em caso de empate na ETAPA, o critério de desempate será a melhor colocação obtida no segundo, ou terceiro dia de prova, se for o caso.
- 5.5 PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO: Para se chegar ao resultado da pontuação final no CAMPEONATO para cada PILOTO serão somados os pontos conforme tabela dos artigos 5.3 para cada dia de prova que a ETAPA soma pontos. Ao Final do Campeonato, será Campeão em sua categoria o PILOTO que somar o maior número de pontos na sua categoria, após serem feitos os devidos descartes.
- 5.5.1 DESCARTE DE PONTOS NO CAMPEONATO: o CBE tem previstas 14 ETAPAS ano corrente. No final do CBE, caso sejam realizadas um numero mínimo ou superior a 7 (sete) ETAPAS, somente após a ultima ETAPA realizada, deverão ser descartados os dois piores resultados do PILOTO durante todo o ano em dias de cada ETAPA, independente da ETAPA, tanto nas Categorias como na GERAL. Caso não sejam viabilizadas um numero superior a 7 (sete) etapas, não haverá descarte.
- (i) É permitido ao PILOTO descartar o dia de uma ETAPA em que ele não tenha comparecido ou participado e obtido 0 (zero) pontos.
- (ii) É vedado o descarte da última ETAPA do CBE, aos PILOTOS que não estiverem devidamente inscritos e comparecerem pessoalmente a esta prova.
- (iii) Só será possível o descarte de qualquer um dos dias na nesta ETAPA FINAL caso o PILOTO estiver presente na ETAPA e no mínimo largar para o primeiro dia da referida PROVA.
- (iv) Caso o PILOTO seja DESCLASSIFICADO de algum dia de alguma ETAPA, item 1.10.3, este dia NÃO PODERA SER USADO COMO DESCARTE NO CAMPEONATO.
- (v) As categorias KIDS (INFANTIL, CADETE e JUVENIL) e EF não fazer os descartes de pontos na pontuação final do CBE;
- (vi) A Categoria YOUTH faz os descartes como as demais categorias regulares do CBE;
- 5.5.2 EMPATE NO CAMPEONATO: Em caso de empate no CAMPEONATO, após os devidos DESCARTES:
- (i) Será campeão o PILOTO com mais pontos SEM OS DESCARTES.
- (ii) Persistindo o empate, em favor do PILOTO que tiver obtido o maior número de vitórias em dias de cada ETAPA no ano.
- (iii) Se ainda assim persistir o empate, será campeão o PILOTO melhor colocado na última ETAPA da ultima PROVA S.
- 5.6 PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE MARCAS E CONSTRUTORES: Considerando os 20 (vinte) melhores pilotos, de acordo com a Classificação GERAL de cada dia de cada ETAPA levam os pontos atribuídos às 2 melhores classificações obtidas por PILOTOS que utilizaram a motocicleta da Marca e/ou Construtor, sem distinção de categoria, e receberão os pontos conforme a sua respectiva colocação obtida ao fim de cada dia da competição. Não haverá descarte para o Campeonato de Marcas de Construtores. A Marca e/ou Construtor Campeã do CBE será a que somar o maior numero de pontos, de acordo com as regras aqui estabelecidas.
- 5.7 PREMIAÇÃO: Serão entregues troféus no mínimo até a 3ª colocação de cada categoria e no máximo até a 5ª colocação de cada categoria. A cerimônia do pódio de cada Categoria, poderá ser realizada apenas com os 3 (três) primeiros colocados. No caso de premiação em conjunto do CBE com os Campeonatos Estaduais ou Regionais, a cerimônia de premiação do CBE será realizada primeiro. Esta premiação poderá ser alterada pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
- (i) Os troféus de cada ETAPA, poderão ser entregues a representante do PILOTO, isentando o ORGANZIADOR, DIRETOR, PROMOTOR, FEDERAÇÃO LOCAL ou a CBM, de qualquer responsabilidade de entrega posterior.

- 5.8 PILOTO “VERDE”: Serão CERTIFICADOS COMO “PILOTO VERDE” ao final do CBE os pilotos que tiverem a preocupação ambiental, e tiverem as seguintes posturas e cumprirem metas durante o ano, serão analisados os seguintes itens:
- (i) Usar o pneu “ecológico”, devidamente homologado pela FIM em todas as corridas do ano correte;
 - (ii) Não exceder o nível de ruídos no teste, de acordo com o item 3.1.;
 - (iii) Usar o “tapete ecológico” conforme Código Ambiental da FIM no seu BOX, no Parque Fechado e durante a manutenção da moto durante a prova;
 - (iv) Ter e incentivar a coleta seletiva do lixo, em seu BOX, e ter o depósito de óleo e fluidos apropriados para o descarte de óleos usados;
- 5.9 TROFEU “Marcinho MR Pro” – Será ofertado um troféu em reconhecimento a atitudes desportivas e éticas, dignas de menção e reconhecimento. Estes fatos serão descritos avaliados, julgados e reconhecidos pela Direção de Prova, DIRETOR, PROMOTOR e Comissão de Enduro CBM. Para registro fica esclarecido que o Sr. Marcio Pires e Rios (*28/08/1959 † 16/11/2019), sempre presente, como conselheiro, motociclista e fã da modalidade Enduro, incondicional incentivador de muitos pilotos e do próprio CBE e muitos outros por todo Brasil;

6 CAPÍTULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA

- 6.1 DO PILOTO: o PILOTO que participa do CBE deve ter a conduta esperada de todo homem probo e que tem noção da seriedade e comprometimento do CAMPEONATO BRASILEIRO de que está a participar, respeitando as instituições respectivas e todos os demais envolvidos com sua a realização. Nesse sentido, são deveres do PILOTO:
- 6.1.1 Obedecer rigorosamente às leis de trânsito. O PILOTO que for autuado por infração de trânsito durante qualquer ETAPA sofrerá a PENALIZAÇÃO / DESCLASSIFICAÇÃO da ETAPA respectiva, conforme cláusula 1.10;
- 6.1.2 Fica vetado, ou seja, É PROIBIDO, a TODOS os PILOTOS participantes o uso de TEAR OFF’S, nos óculos de proteção, sendo permitido o uso de ROLL OFF’S, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme cláusula 1.10, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;
- 6.1.3 Fica vetado, ou seja, É PROIBIDO, a TODOS os PILOTOS participantes o uso de câmeras, ou micro câmeras, acopladas ao corpo ou capacete, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme cláusula 1.10, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;
- (i) Para o uso destes equipamentos deveser SOLICITADO, pelo próprio PILOTO e/ou EQUIPE e devidamente AUTORIZADO PREVIAMENTE pela DIREÇÃO DE PROVA, ORGANIZADOR, DIRETOR e/ou PROMOTOR
- 6.1.4 É obrigatório o uso de capacete, colete de proteção torácica e botas adequadas em BOAS CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO. As condições destes equipamentos serão avaliadas na VISTORIA, por um FISCAL, cláusula 3.10, ou mesmo durante a prova. Caso o equipamento seja julgado inadequado, o FISCAL, COMISSARIO CBM, DIRETOR DE PROVA, DIRETOR e/ou PROMOTOR deve relatar o fato ao PILOTO e/ou EQUIPE, devendo o equipamento julgado inadequado ser substituído pelo PILOTO, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme cláusula 1.10, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;
- 6.1.5 Durante a prova, sempre que estiver pilotando a sua motocicleta o PILOTO obrigatoriamente deve utilizar seu capacete, sob pena de PENALIZAÇÃO,
- (i) A infração de não usar o capacete em qualquer momento da prova gera uma penalização de 1 (um) minuto no tempo total do PILOTO, acrescido na ESPECIAL ou no CH mais próximo onde ocorreu o fato, devendo ser comprovada e testemunhada por um membro da ORGANIZAÇÃO DA PROVA, sendo uma exceção da cláusula 3.10.
- 6.1.6 Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após as ETAPAS e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos,

- bem como as disposições do Código Brasileiro de Desportos, Código Brasileiro de Motociclismo e Código Nacional de Trânsito.
- 6.1.7 A documentação do PILOTO e sua MOTOCICLETA são de única e exclusiva responsabilidade do participante, conforme cláusula 1.9;
- 6.1.8 E de responsabilidade de todo PILOTO / EQUIPE, manter um PLANO DE ASSISTENCIA MEDICA, que lhe garanta atendimento adequado em todo território nacional, isentando os envolvidos na ORGANIZAÇÃO DA PROVA, deste atendimento e possível tratamento posterior.
- 6.1.9 O cadastro no sistema de cronometragem é de responsabilidade do PILOTO / EQUIPE, devendo estes solicitar qualquer correção notada, pois são afixadas listas de largada, resultados parciais que contem os dados cadastrados no sistema, usados na divulgação oficial dos resultados da ETAPA. No cadastro o campo PATROCINADORES, o máximo de caracteres 50, letras, números, espaços ou caracteres. UMA VEZ DIVULGADOS NÃO HÁ MAIS COMO FAZER UMA CORREÇÃO.
- 6.1.10 Obedecer rigorosamente à marcação dos testes especiais, sem qualquer corte de caminho. O piloto que cortou caminho será PENALIZADO / DESCLASSIFICADO do dia da ETAPA. Para um possível corte de caminho, o JURI devesse considerar a vantagem que o piloto levou no acontecido, já iniciando o processo de PUNIÇÃO a partir do item 1.10.2, com uma penalização em tempo, ou mesmo a perda de um CP (CONTROLE DE PASSAGEM)
- (i) No caso de PROTESTO de PILOTO referente ao desrespeito por parte de outro PILOTO com relação ao caminho correto e devidamente demarcado a ser percorrido no TESTE ESPECIAL, em caso de provimento do PROTESTO, com a necessária comprovação pelo equipamento de GPS, caso a prova não use o sistema de GPS a comprovação testemunhal, por escrito, de 3 outros pilotos, que não seja da mesma equipe, por escrito e devidamente assinado, serve como comprovação do corte de caminho,
- 6.2 DA MOTOCICLETA: é dever único e exclusivo do PILOTO a verificação das perfeitas condições de uso e de legalidade da motocicleta que será utilizada por ele. Além dos itens de segurança a serem verificados pela VISTORIA, é dever do PILOTO verificar as questões referentes à manutenção básica de sua motocicleta, tendo em vista que o enduro é um esporte de risco. É de responsabilidade do piloto a verificação da capacidade (cilindrada) da sua motocicleta com relação às categorias determinadas pela referida capacidade do motor em centímetros cúbicos (CC) para a categoria se for o caso.
- 6.2.1 Com relação à elegibilidade das motocicletas para a CATEGORIA E4 e ENA, ficam estabelecidas as seguintes regras e determinações:
- (i) O requisito para a participação na categoria E4 é potência da motocicleta, com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação. Portanto, para a participação na categoria E4 os PILOTOS devem utilizar motocicletas que tenham até 28 CV (vinte e oito cavalos), inclusive;
- (ii) O requisito para a participação nesta categoria ENA é a cilindrada motocicleta, e também que seja refrigerada a ar, com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação. Portanto, para a participação na categoria ENA os PILOTOS devem utilizar motocicletas que tenham até 250 cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) e seja refrigerada a ar;
- (iii) O chassi obrigatoriamente deve ser o original, tanto para E4 quanto para ENA;
- (iv) Preparação de suspensões é livre, inclusive substituição, tanto para E4 quanto para ENA;
- (v) A preparação do motor também é livre, tanto para E4 e ENA, mas é obrigatório a utilização de cilindro original do modelo da moto do original.
- 6.2.2 O(s) pneu(s), não pode(m) ter nada móvel ou fixado que exista a possibilidade de se soltar ou desprender (como arames, pregos, parafusos, correntes ou similares), somente o material usado na estrutura do pneu e rodas. O PILOTO com pneu(s) nestas condições será avisado por um comissário, ou qualquer pessoa ligada à organização e terá de corrigir ou reparar o item imediatamente. Caso não faça a adequação, será DESCLASSIFICADO da ETAPA.

7 CAPÍTULO 6 – DISPOSIÇÕES FINAIS

- 7.1 **PROTESTOS:** quando ocorrer qualquer fato contrário ao presente regulamento, passível de punição, ou qualquer outro fato que influencie diretamente o resultado de cada ETAPA, o PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE deve formalizar o seu PROTESTO ao DIRETOR ou ao DIRETOR DE PROVA. Para tal, será utilizado qualquer meio documentalmente aceito, como e-mail ou carta de próprio punho, datada, assinada e com a indicação formal dos artigos deste regulamento que foram desrespeitados. O prazo para a apresentação de protesto é de até 30 (trinta) minutos após a chegada do último piloto de sua respectiva classe. PROTESTOS contra resultados relacionados ao tempo total de prova de cada PILOTO deverão ser solicitados por escrito ou por e-mail na forma acima determinada de acordo com os horários estipulados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, e de acordo com o item 5.1.3. Depois de transcorridos estes prazos regulamentares e o julgamento pelo JURI DA ETAPA de qualquer possível(is) PROTESTO(s) o resultado devera ser OFICIALIZADO E PUBLICADO, NÃO PODENDO MAIS SER ALTERADO.
- 7.1.1 Todos os PROTESTOS devem ser individuais e específicos por item, acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais). Uma vez devidamente julgados pelo JÚRI de cada ETAPA na forma deste regulamento, no caso de procedência o valor será restituído ao requerente. No caso de improcedência o valor reverterá a favor do Clube Organizador da ETAPA, ou no caso de reclamação técnica (Ex: capacidade cúbica do motor) para a equipe da motocicleta reclamada. Para custear a respectiva abertura de motor.
- 7.1.2 O ORGANIZADOR da etapa devera ter a disposição um mecânico disponível para desmontar e conferir a capacidade cúbica (cilindradas) do motor da moto objeto de PROTESTO.
- 7.1.3 Não cabem PROTESTOS contra as decisões das autoridades da prova. Conforme estatuto da CBM e Código Disciplinar da CBM para recurso da decisão do JÚRI da Prova o REQUERENTE deverá encaminhar seu recurso à Comissão Disciplinar da CBM no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 (dez) salários mínimos. No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado em até 10 (dez) dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.
- 7.1.4 Não é considerado PROTESTO, e, portanto, não é necessário o depósito da taxa acima referida, quando o PILOTO informar aos ORGANIZADORES ou ao DIRETOR DE PROVA fato ou acontecimento que influencie o resultado da ETAPA, devidamente comprovado o fato que beneficie diretamente a todos os PILOTOS e não apenas ao requerente.
- 7.2 **OUTRAS INFRAÇÕES:** além das infrações expostas ao longo deste regulamento, também são condutas passíveis de punição que serão aplicadas pelo Direção de Prova ou pelo JURI, conforme cláusula 1.10:
- (i) Transportar combustível dentro de outro recipiente que não seja o reservatório de gasolina da moto;
 - (ii) Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário da prova, por colocar a risco outros pilotos e integrantes da Equipe Organizadora. Caso o PILOTO ande em sentido contrario dentro de um TESTE ESPECIAL, cabe a DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, salvo se devidamente autorizado pelo responsável pela ESPECIAL;
 - (iii) Percorrer qualquer teste especial em algum veículo não autorizado;
 - (iv) modificar o cartão de horário ou percurso, ou utilizar um cartão de horário de outro piloto;
 - (v) A cilindrada da motocicleta não coincidir com a ficha de inscrição;
 - (vi) O PILOTO não pode passar pelo CH e voltar em sentido contrario da prova para o PT (Parque de Trabalho) que antecede ao CH para fazer manutenção na moto nem mesmo para abastecer a moto.
- 7.3 **COMISSÃO DE ENDURO CBM:** Fazem parte da Comissão de Enduro da CBM:
- 7.3.1 **DIRETOR DE ENDURO:** responsável pela parte desportiva, supervisão e acompanhamento do desenrolar das ETAPAS. Se necessário coordena as demais Comissões. TEM UM VOTO, O VOTO DE DESEMPATE;
- 7.3.2 **PROMOTOR:** responsável pela coordenação de todo o CBE e articulador com a ORGAZNIACÃO LOCAL na realização das PROVAS. TEM UM VOTO;

- 7.3.3 COMISSÃO TÉCNICA: Rogério Leite, Mauro Ovalhe, Carlos César Camargo e Dines Zamai. TEM UM VOTO
- 7.3.4 COMISSÃO DOS ORGANIZADORES / FEDERATIVA: Gustavo Jacob, Fernando Spindler, Marisergio Kons, Aluisio Sfalsin e membro indicado da AGPE. TEM UM VOTO;
- 7.3.5 COMISSÃO DOS PATROCINADORES: Roberto Teodoro, Fernando Silvestre, Reinaldo Almeida, Dimas Mattos, Clodoaldo Shoji e Rodolfo Balasso. TEM DIREITO A PARECER
- 7.3.6 COMISSÃO DE PILOTOS / EQUIPES: Felipe Zanol, Luis Henrique (MXF / Beta), Agenor Varella, Adriano de Ávila, Nielsen Bueno, Marcos Benvenuto. Caso a EQUIPE tenha algum piloto envolvido ou beneficiado na questão, o integrante fica IMPEDIDO de participar ou de se envolver na decisão. TEM DIREITO A PARECER.
- 7.3.7 CONSULTORIA JURÍDICA: Departamento e ou Consultor Jurídico da CBM, **não tem direito a voto**, SE NECESSÁRIO deve fazer elaborar um parecer sobre o caso para justificar / fundamentar / auxiliar as demais comissões;
- 7.3.8 Qualquer um dos membros de qualquer uma destas COMISSÕES fica impedido, portanto sem direito a voto se a questão em discussão ele ou marca ligada a ele estiver envolvida(o) direta ou indiretamente no caso;
- 7.4 DAS PROVAS E DA REGÊNCIA SUPLETIVA: para a realização do CBE, notadamente visando a instrução probatória necessária a aplicar qualquer penalidade que consta deste documento, ou, ainda, para auxiliar o julgamento de qualquer PROTESTO formalmente requerido por PILOTO, considera-se dotado de fé pública qualquer um dos seus funcionários diretos, funcionários das federações estaduais, ou qualquer outro cargo diretamente ligado à CBM ou às federações. No caso dos PILOTOS, é necessário meio documentalmente aceito (vídeo ou foto) ou testemunhas isentas sem relacionamento pessoal com o requerente e sem interesse direto no deslinde do PROTESTO.
- 7.5 CASOS OMISSOS: Os casos omissos deste regulamento deverão ser solucionados com fundamento na legislação aplicável ao caso concreto, com base na decisão da Comissão de Enduro da CBM, item 7,3, e, ainda, utilizando-se dos princípios da boa fé objetiva, da equidade e da isonomia, a decisão tomada deverá ser incorporada neste regulamento através de um adendo e deverá ser considerada para as decisões futuras.

CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo
CNPJ nº 47.459.185/0001-60
Rua Eduardo Santos Pereira, nº 1755 Vila Célia
Campo Grande/MS CEP 79.020-170
Telefones (67) 3352-6415; (67) 3306-0969
E-mail: cbm@cbm.esp.br
Horário de atendimento das 09:00 às 18:00 (horário de Brasília)

Promotor de Enduro CBM – Mauricio Paiva Brandão
Telefone Celular (34)98848-0568
E-mail: mauricioptc@hotmail.com

Diretor de Enduro CBM – Assis Aquino
Telefone Celular (84) 99983-7822
E-mail: assisaquino2a@gmail.com

Coordenador de Modalidades CBM – Gustavo da Silveira Castilho Jacob
Telefone Celular
E-mail:

Presidente CBM – Firmo Henrique Alves
Telefone Celular
E-mail: