



REGULAMENTO DO CAMPEONATO PARANAENSE DE ENDURO DE REGULARIDADE 2025

OBJETIVO

1. Este Regulamento destina-se a Provas de Enduro de Regularidade. É válido para todas as etapas do Campeonato Paranaense de Enduro de Regularidade de 2025 e também para as Copas Regionais.

DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO.

2. A FPRM, fazendo uso de suas atribuições legais, juntamente com os clubes filiados, fará realizar no ano de 2025, o CAMPEONATO PARANAENSE DE ENDURO DE REGULARIDADE, que será disputado em 08 provas, com 02 etapas cada – manhã e tarde. Os Clubes por sua vez, definirão as datas e o número de provas com validade para suas Copas Regionais.

REGULAMENTO COMPLEMENTAR

3. O Regulamento Complementar, será confeccionado pela Direção de cada prova e deve ser submetido à aprovação da Federação com 30 dias de antecedência. Depois de aprovado deverá ser divulgado até 15 dias antes da competição, entregue aos pilotos no ato da inscrição, ou fixado em local visível no local de sorteio e não pode conter normas que firam o Regulamento Geral do Campeonato.

Deve conter, OBRIGATORIAMENTE:

- 3.1. Período, local e valor da Inscrição para pontuar pelo CAMPEONATO PARANAENSE esta não deverão ser superiores a R\$ 260,00 e inferior a R\$ 200,00, apuração deverá ser por (GPS), o pagamento até a quinta feira anterior à prova, exceto para provas válidas pelo Campeonato Brasileiro, Copa Brasil ou Sul Brasileiro em que devem obedecer a seus respectivos regulamentos.
- 3.2. Data, hora e local do sorteio e entrega da planilha;
- 3.3. Data, hora e local da largada oficial (e promocional, se houver), além do horário de abertura e fechamento do PC de vistoria (indicando seu status – tempo ou de roteiro), horário de chegada do primeiro piloto e da divulgação do resultado/entrega dos boletos;
- 3.4. Nome e categoria dos pilotos que contarão pontos pela organização da prova;
- 3.5. Nome dos responsáveis pela Direção e Organização da Prova;
 - Supervisor Geral (Representante da FPRM)
 - Diretor de Prova
 - Diretor Técnico
 - Diretor de Cronometragem e Apuração
 - Diretor de Segurança
 - Diretor Secretário
- 3.6. Penalizações diversas, se necessárias, por problemas de segurança é desejável, ainda, que contenha:
- 3.7. Informações a respeito de trechos específicos, testes especiais, etc.;
- 3.8. Informações sobre aferição da quilometragem (moto, equipamento, pressão dos pneus, etc.);
- 3.9. Local e hora de chegada do primeiro concorrente, nos Neutros, de Abastecimento e Principal;



PROVAS – CALENDÁRIO 2025

4.0 Serão válidas pelo CAMPEONATO PARANAENSE DE ENDURO DE REGULARIDADE, as provas conforme datas indicadas na reunião dos Clubes na FPRM em 31.01.2025 , sendo :

Etapas	Local	Informações	Data
1ª / 2ª	CASCADEL - PR CAMPEONATO PARANAENSE COPA FANCAR	www.copaospr.com.br	23 FEVEREIRO
3ª / 4ª	GUARANIAÇU - PR CAMPEONATO PARANAENSE COPA FANCAR	www.copaospr.com.br	30 MARÇO
5ª / 6ª	SALGADO FILHO - PR CAMPEONATO PARANAENSE COPA FANCAR	www.copaospr.com.br	13 ABRIL
7ª / 8ª	GUARAPUAVA - PR CAMPEONATO PARANAENSE COPA FANCAR	www.garratilha.com.br	18 MAIO
9ª / 10ª	UNIAO DA VITORIA CAMPEONATO PARANAENSE CAMPEONATO BRASILEIRO COPA MOTOCAR	www.endurodascachoeiras.com.br	12 e 13 JULHO
11ª / 12ª	CURITIBA CAMPEONATO PARANAENSE COPA TCC	www.trailclubedecuritiba.com.br	18 AGOSTO
13ª / 14ª	UMUARAMA CAMPEONATO PARANAENSE COPA FANCAR	www.copaospr.com.br	21 SETEMBRO
15ª / 16ª	CAMPO LARGO CAMPEONATO PARANAENSE COPA TCC	www.trailclubedecuritiba.com.br	09 NOVEMBRO



- 4.1. Para serem consideradas válidas, para cada uma das categorias, no Campeonato Paranaense, as etapas indicadas deverão cumprir o que segue:
 - 4.1.1. Obedecer a este Regulamento e demais normas impostas pela FPRM e CBM.
 - 4.1.2. Ter um número mínimo de 30(trinta) Postos de Cronometragem (PC) não anulados, em cada etapa. No Máximo 150 PC's na prova. OBS: Em bifurcações respeitar no mínimo 50 metros caso haja erro de odometro e não existir a possibilidade de se penalizar o piloto por erro do organizador.
 - 4.1.3. Não poderá haver anulação, por motivos técnicos ou outros, de mais do que 25% (vinte e cinco por cento) dos PC's ativados.
 - 4.1.4. Por PC ativado, entende-se aquele em que tenha sido passado ao apurador e divulgado até a chegada do 1. Competidor, os PCS ativados só serão válidos se não ocorrer nenhum impedimento climático ou ainda de passagem tais como pontes caídas trilhas fechadas ou chuvas provocando alagamento total do local onde o mesmo foi definido. Em provas do SUL BRASILEIRO E COPA BRASIL os ideais devem estar em envelope lacrado até a largada do 1. piloto.
 - 4.1.5. A apuração do resultado de cada etapa deverá ser, obrigatoriamente, informatizada e ter fonte eletrônica, com utilização de sistema homologado pela Diretoria Técnica de Enduro de Regularidade da FPRM – prazo para requerer homologação, até 31.01.2025
- 4.2. A prova deverá ser realizada em um dia, valendo por duas etapas – MANHÃ E TARDE – as médias devem seguir ELITE média (A), GRADUADO e OVER 35 média (B), OVER 45 , OVER 50 e INTERMEDIÁRIA e media (C), OVER 60 e NOVATOS média (D) em caso de chuva as médias devem ser revistas, devendo sempre ser usado o bom senso do organizador, obedecendo sempre os regulamentos. As copas regionais que optarem por provas de 02 dias, deverá contemplar isso em seus próprios regulamentos.

CATEGORIAS

5. Todas as Provas válidas pelo Campeonato Paranaense, serão disputadas em 08 (Categorias: **ELITE, GRADUADO, OVER35, OVER 45, INTERMEDIÁRIA, OVER 50, OVER 60 e NOVATO** (válidas pelo Paranaense).

GRADUAÇÃO

6. Conforme a classificação no campeonato de 2024, nas condições abaixo:
 - 6.1. Para Categoria **ELITE**: obrigatório para os DOIS primeiros colocado da categoria GRADUADO ; facultativo do 3.º ao 6.º e aos dois primeiros colocados nas Copas Regionais. (Piloto com mais de 35 anos completos poderão optar em permanecer na categoria.
 - 6.2. Para Categoria **GRADUADO**: obrigatório para os três primeiros colocado da categoria INTERMEDIÁRIA; facultativo do 4.º ao 12.º e aos três primeiros colocados nas Copas Regionais.
 - 6.3. A categoria **Over-35** será constituída pelos pilotos maiores de **35 anos, completos** antes do início do campeonato.
 - 6.4. A categoria **OVER-45** será constituída pelos pilotos maiores de **45 anos, completos** antes do início do campeonato.
 - 6.5. A categoria **OVER-50** será constituída pelos pilotos maiores de **50 anos, completos** antes do início do campeonato.
 - 6.6. A categoria OVER-60 será constituída pelos pilotos maiores de 60 anos, completos antes do início do campeonato.

Qualquer piloto com mais de Trinta e Cinco anos, lhe é facultado e poderá optar em correr na categoria **Over 35-60 desde que já tenha participado** em provas de ENDURO DE REGULARIDADE, no mínimo **na categoria INTERMEDIÁRIA e tenha obtido a sua graduação** .



- 6.7. Para Categoria **INTERMEDIÁRIA**: obrigatório para os cinco primeiros colocado da categoria novato; facultativo do 6.º ao 10.º e aos cinco primeiros colocados nas Copas Regionais.
- 6.8. Para a categoria **NOVATO**: não será exigido experiência em provas anteriores, pois se destina a iniciantes.
- 6.9. Poderá a Copa Regional, devido ao elevado número de participantes, ter escala de graduação diferenciada, desde que haja previsão em seu Regulamento e aprovação deste pela FPRM, a quem deve ser submetido, até a data de 31.01.25. Caso contrário, não poderão graduar pilotos para 2025.
- 6.10. **Poderá ser autorizado que o piloto retorne à categoria inferior se o mesmo não se adaptar na qual está participando, ou ainda, se o mesmo ficar afastado por um ou mais campeonatos. Para tanto, o mesmo, deve solicitar por escrito, expondo as suas razões ao seu clube. O clube remeterá esta solicitação, aprovada ou não, para análise do pedido, à diretoria técnica da FPRM ATÉ 09/02/2024.**

INSCRIÇÃO

7. Para se inscrever e pontuar nas Provas:
 - 7.1. Todos os pilotos para participar e pontuar no Campeonato Paranaense, ou nas Copas Regionais, deve ser – **obrigatoriamente – filiado à FPRM e à CBM.**
 - 7.2. Ao assinar a Ficha de Inscrição, o piloto exime a CBM, a FPRM, o Clube Organizador, os promotores e patrocinadores da Prova, de toda e qualquer responsabilidade por dano de qualquer espécie, que venha a causar a terceiros e/ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição, declarando também ter conhecimento total deste regulamento. A falta desta assinatura acarretará responsabilidade ao diretor de enduro, do clube organizador, juntamente com a sua DIRETORIA.

VISTORIA

8. O piloto deve apresentar-se com sua motocicleta no local reservado à vistoria, das 07:15:00 às 08:15:00, independentemente do seu numeral, ordem de largada ou que tenha fila para a vistoria.
 - 8.1. Para os pilotos, são obrigatórios os seguintes itens: capacete, óculos ou viseiras, luvas, botas e roupas resistentes.
 - 8.2. A moto deve estar em bom estado mecânico e o sistema de escape com ruído dentro dos limites legais.
 - 8.3. O chassi da motocicleta poderá ser lacrado na vistoria, para posterior conferência do cumprimento do item "c" do art. 24.
 - 8.5. Poderá haver postos de vistoria, ao longo do percurso da Prova.
 - 8.6. A direção de Prova, poderá impedir a largada ou continuação na Prova, de concorrente ou moto que não se apresentem em conformidade com o que estabelece este Regulamento.
 - 8.7. Poderá haver, no processo de vistoria e parque fechado, PC's de Roteiro ou de Tempo e Roteiro, havendo os limites de Pontos Perdidos conforme o Status do PC.
 - 8.8. A Prova se inicia no horário ideal do primeiro piloto ou na abertura do PC de vistoria de largada e se encerra somente depois de realizada a vistoria de chegada (se houver, é claro).
 - 8.9. O piloto poderá ser examinado clinicamente antes, durante e após a competição, estando sujeito à desclassificação da Prova, caso negue-se ao exame.

ORDEM DE LARGADA / MÉDIAS DA PROVA

9. A ordem de largada e médias da prova de todas as categorias serão definidas e divulgadas; a ordem de largada deverá ser através de sorteio público, semi-dirigido, em data e local definidos no Regulamento Complementar. A ordem de largada obedecerá em primeiro os 05 colocados do CAMPEONATO PARANAENSE a seguir os demais.
 - 9.1. O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a 30 segundos.

Obs. A categoria ELITE o intervalo será de no mínimo 00:01:00 min.

 - 9.2. **Deverão largar na ordem: ELITE, GRADUADO, OVER35, OVER 45, INTERMEDIÁRIA, OVER 50, OVER60 e NOVATO.**
 - 9.3. As demais categorias adicionadas a etapa deverão respeitar as devidas medias e largar após a categoria NOVATO, conforme ANEXO I, tabela de categoriais da CBM.



- 9.4. A largada é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial fornecida pela Organização e na hora de largada do piloto número 0 (zero). Foi definido em reunião com diretores de provas, que o horário de largada (#0), para todas as provas do campeonato paranaense, ocorrerá sempre às 08:30:00.
- 9.5. A Organização deverá afixar em local visível a hora ideal de largada de cada participante, no mínimo 30 minutos antes do tempo de saída primeiro concorrente.

Exemplo: Hora de largada **PILOTO 0 – 08:30:00h – e intervalo de 60 segundos**
PILOTO 1 – 08:31:00
PILOTO 2 – 08:32:00

- 9.6. Será observado o Regulamento hierarquicamente superior, quando se tratar de provas válidas por mais de uma Copa ou Campeonato, quanto à forma de sorteio
- 9.6.1. O diretor de prova poderá deixar reservas entre categorias.

PLANILHAS

10. A planilha deverá fornecer: a quilometragem do trecho, a simbologia (indicações do roteiro), a velocidade média horária de cada trecho, o tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média) e as observações pertinentes a cada caso, **ESPECIALMENTE AS QUE INDIQUEM RISCOS PARA OS PILOTOS.**

- 10.1. Por trecho, entende-se o percurso situado entre dois pontos no qual o odômetro deva ser "zerado", e/ou a velocidade média seja alterada, deslocamentos e neutralizados.
- 10.2. Será fornecida aos participantes no sorteio, e ainda disponibilizada no site do clube organizador (Em A4 e TERMICA) e ainda no SISTEMA DIGITAL TOTEM e T15 até na QUINTA FEIRA, que antecede a prova até as 12:00: A média em caso de chuvas poderá ser definida até 02 horas antes do ideal do 1.o piloto desde que os organizadores ofereçam aos participantes programa de transferência da prova (compass / totem etc) com mas médias de todas as categorias.

Obs. (Se solicitado pelo piloto a planilha em ROLO o organizador poderá cobrar até 10,00 pelos serviços extras.)

- 10.3. Deverão conter médias diferenciadas conforme a categoria do piloto.;
- 10.4. Serão em formato ROLL BOOK, de largura 60mm (± 3mm), com comprimento de no mínimo de 25cm.
- 10.5. A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, obrigatoriamente (na seqüência) referência em km, desenho da referência, tempo, observações.
- 10.6. Nos símbolos usados, a "bolinha", que identifica a posição do concorrente, estará sempre na posição inferior do diagrama.
- 10.7. Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.
- 10.8. Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, possam representar perigo para os pilotos, devem, **OBRIGATORIAMENTE**, estar bem assinalados na planilha e sinalizados por **Bandeiras na cor vermelha**. Exemplo: arames esticados, cercas, cancelas, valas, galhos, etc.
- 10.9. Referências de difícil identificação poderão ser sinalizados por **Bandeiras na cor Amarela ou laranja**.
- 10.10. A(s) entrada(s), desvios ou bifurcações, de mesmo sentido que se situe(m) a menos de **10 m** de alguma entrada, desvio ou bifurcação pertencente ao roteiro (a ser referida na planilha), também deverão constar na planilha, sob pena de cancelamento do PC.
- 10.11. A distância entre pontos de "zerada", deverá ser de no máximo 5,0 km, para evitar acúmulo de erro.
- 10.12. Os caracteres de indicação da quilometragem na planilha, devem ter o corpo de texto mínimo – 26 – na fonte arial do Microsoft Word, em negrito.

INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

11. As medidas serão sempre em km (quilômetros), com subdivisão de 10 (dez) metros. Deverá constar do regulamento complementar o tipo de aparelho ou velocímetro utilizado no levantamento, se cabo mecânico ou sensor magnético e o valor do "W".
- 11.1. As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da bolinha, que é o local onde o levantador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha. **Este ponto está cerca de 3 metros da referência em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto imaginário 3 metros antes do**



cruzamento. Este é o ponto exato de aferição do velocímetro, e cálculo do PC, caso esteja nesta referência. Os PC's que forem anotados fora deste ponto, deverão ter seu tempo corrigido para a nova referência quilométrica. Isto deve ser observado, principalmente, em referências que envolvem áreas muito grandes, e ou médias horárias muito baixas.

- 11.2. As velocidades serão dadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros.
- 11.3. A velocidade média máxima, em estradas de terra, não poderá ser superior a 57 km/h, devendo observar a segurança de pilotos e transeuntes.
- 11.4. Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código Nacional de Trânsito para o local.
- 11.5. É proibido o uso de trajetos, que conduzam os concorrentes a percorrerem o mesmo trecho simultaneamente, em contramão de direção.

IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

12. Deverá ser feita através de **jaleco (ou similar) numerado OPCIONAL**.
 - 12.1. Não será permitida a participação de pilotos menores de 18 anos. Caso ocorra, a responsabilidade total é do diretor de prova e da diretoria do clube organizador da etapa.

IDENTIFICAÇÃO DA MOTO

13. Será feita através de **01 (hum) adesivos numerados OBRIGATÓRIO** fornecidos pelo Organizador, que deverão ser afixados na frente e nas laterais da Motocicleta.
 - 13.1. A documentação da moto e do piloto, é de única e exclusiva responsabilidade deste.
 - 13.2. Só será permitida a troca de motocicleta no intervalo das etapas, com a anuência da Direção de Prova.

CONSTITUIÇÃO DA PROVA

14. A Prova será constituída de trechos de regularidade, neutralizados, deslocamentos e testes especiais.
 - 14.1. Trecho de regularidade é aquele que tem definida a velocidade média, na qual cumpre ao piloto manter-se com a melhor precisão possível.
 - 14.2. Neutralizado é um ponto do roteiro, em que é dado e exigido tempo de parada para o piloto.
 - 14.3. Deslocamento é um trecho em que há tempo máximo para ser percorrido. Nele, não há média horária definida, sendo normalmente usado para travessias de locais povoados. Contudo, para efeito de cálculo deste tempo, considera-se, no máximo, o **equivalente a uma média de 30km/h. Especialmente nestes trechos, o piloto deve observar, rigorosamente, as leis de trânsito.**
 - 14.4. Em casos de deslocamentos em asfalto ou vias rápidas, deve o piloto seguir as leis de trânsito vigentes nos trajetos podendo ser colocado pcs de roteiro e ou pcs de velocidades (radar) e ou controle de sinaleiros.
 - 14.5. Cada prova válida pelo Campeonato, deverá ser constituída de duas etapas, com duração mínima de 03h00min horas ou 70 km de extensão – cada uma delas. Deve ainda contar, com neutro principal – de no mínimo, 20 e no máximo, 30 minutos. Neutros de apoio para abastecimento à no máximo a cada 50 km. Obs. ADMITE SE UMA MARGEM DE 10 POR CENTO NA KM PARA MAIS OU PARA MENOS DEPENDENDO DE AUTORIZAÇÃO POR ESCRITO DO DIRETOR DA FPRM DA MODALIDADE QUE ANALISARÁ CADA CASO.

TESTES ESPECIAIS

15. Poderá haver testes especiais de velocidade (TVE) e "Non Stop" (TNS) durante as competições, mas não serão válidos para pontuação na prova ou campeonato.

ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

16. No caso de algum imprevisto natural, com rio cheio, barreira ou nova estrada, por exemplo, que impossibilite a passagem ou provoque alguma alteração do roteiro, corre por conta dos concorrentes procurarem os meios que o conduzam o mais



17. brevemente ao roteiro original. Seus tempos ideais permanecerão os mesmos, desde que o imprevisto tenha ocorrido a todos os pilotos da categoria. No caso do imprevisto acontecer no meio de uma categoria, os PC's afetados por esta situação deve ser cancelado para esta categoria, uma vez que não houve igualdade de condições para todos os pilotos da categoria.
 - 17.1. No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, não identificados em 16, como proprietários dos caminhos, ou autoridades policiais, serão anulados os PC's colocados além deste ponto, para as categorias afetadas pelo ocorrido. A critério da Direção da Prova, e de acordo com as características do trajeto, os PC's colocados além do neutro mais próximo, poderão ser validados.

ALTERAÇÕES NA PROVA

18. Em caso de mudança de horários por força maior ou por motivos técnicos, o Diretor de Prova e/ou organizador, deverá comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os pilotos inscritos.
 - 18.1. Se por qualquer motivo de força maior, ou de segurança, a Prova não puder ser realizada, os Organizadores, Promotores, Patrocinadores e a CBM, não serão obrigados a nenhuma indenização, além da devolução das inscrições efetuadas.

APOIO

19. Nas dificuldades, os concorrentes devidamente identificados, poderão ajudar-se na transposição de obstáculos. Exceto em caso de risco de vida, não será permitida a ajuda de pessoas estranhas à Prova.
 - 19.1. Também não será permitido que quaisquer concorrentes sejam acompanhados por outras motos (**inscritas na Prova ou não**), com a finalidade de lhe prestar apoio físico ou de outra espécie. Tal fato poderá ser comprovado pelos registros de passagem nos PC's, ou pelos fiscais de PC's.
 - 19.2. A não observância deste artigo, implica na desclassificação do(s) concorrente(s) faltoso(s).

CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE

20. A cronometragem será feita com base num tempo padrão, sugere-se horário GPS, ou na falta deste, hora oficial do estado, sempre que disponível na cidade de largada, devendo a Organização disponibilizar com no mínimo 00:30 (Trinta minutos) de antecedência desta.
 - 20.1. Os PC's serão colocados em pontos aleatórios do percurso, à distância e localização conhecida unicamente pela Direção da Prova, **porém, nunca em ruas ou rodovias pavimentadas:**
obs. Será permitido somente para controle de trânsito podendo ser PC de roteiro e ou de tempo para evitar largadas antecipadas e aferições não recomendadas pelos organizadores deve constar de regulamento complementar.
 - 20.2. A APURAÇÃO DAS PROVAS SÓMENTE PODERÁ SER FEITA POR SISTEMA DE APURAÇÃO POR GPS com a mudança do sistema o organizador não necessita de identificação do pcs, ficando o mesmo responsável em disponibilizar ao longo da prova 2 postos de controle para coleta de GPS em caso de quebra ou ainda um possível atendimento a PILOTOS em caso de acidentes:
 - 20.3. A entrega e retirada do GPS e de responsabilidade do piloto. Caso o mesmo não entregue em até 00h30min: após o seu horário ideal o mesmo deverá ser desclassificado da prova e seu resultado somente deverá ser computado para efeitos de campeonato se entregue até o final da premiação.
 - 20.4. O concorrente terá seu tempo registrado, ao passar no ponto que marca o local do PC.
 - 20.5. Os PC's poderão ser de roteiro, ou de roteiro e tempo (mistos).
 - 20.6. O PC de roteiro visa apenas confirmar a passagem do concorrente, dentro de um intervalo de tempo definido. Pode ser utilizado em trechos de difícil passagem, sujeitos a congestionamentos e também em locais com possibilidade de se cortar caminho. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamentos e na vistoria. Para este tipo de PC será permitida apenas a anotação manual.
 - 20.7. 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.
 - 20.8. O PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o concorrente não passar por ele, ou adiantar-se mais do que 5,03 (cinco minutos e três seg), ou atrasar-se mais do que 30' 05" (trinta minutos e cinco 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. 8, item 8.7.



- 20.9. O PC misto visa conferir a navegação (manutenção da média) e será sempre de tempo e 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.
- 20.10. O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso, em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (três segundos). Além de 15' 03" de atraso, até 30' 03", serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 30' 03" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.
- 20.11. O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo adiantado, em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, com margem de 03 segundos tolerância. Passando adiantado em mais de 10:03 (dez minutos e três seg), o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

20.12. Resumo, para todas as categorias:

03" Adiantado	0,3" a 5"03 Adiantado	Até 5'04 a 10"03 Adiantado	15'04 ou + adiantado	0" a 3" atrasado	4" até 15' 03 atrasado	de 15' 04" a 30' 03	30' 04" ou + Atrasado
0	3 a 900	900	1800	0	1 a 900	900	1.800

- 19.15. A tolerância de passagem no PC (Posto de Cronometragem) será de 3" (três segundos) por atraso. Para adiantamento 3".
- 19.16. O PC poderá ser anulado para uma ou mais categorias.
- 19.17. Para efeito de contagem de pontos perdidos, no caso de haver mais de uma anotação de passagem, valerá a pior passagem do concorrente pelo PC.
- 19.18. Cancelamento de PC.
- 19.18.1. Se constatado erro na planilha pela Organização, somente terá validade o PC localizado após o 2.º PMM subsequente. Entende-se também como PMM os neutralizados técnicos. Caso a organização considere esta quantidade de PMM insuficiente, poderá estender a não validade dos PC's por mais alguns trechos até ocorrer igualdade de condições aos concorrentes.
- 19.18.2. Caso ocorra bloqueio ou fechamento de um trecho da Prova, a Organização terá a faculdade de cancelar total ou parcialmente os PC's do trecho. Este caso se aplica somente a problemas causados pela Organização da Prova, tais como referência errada ou informações inverídicas, ou impedimento pelo proprietário de terrenos, sítios, fazendas, rios cheios, etc.
- 19.18.3. Considera-se erro de tempo acumulado para cancelamento de PC, somente aquele erro anterior ao PC, sendo desconsiderado erro no fechamento do PMM.
- 19.18.4. A FPRM reserva-se o direito de realizar, durante uma ou mais provas deste Campeonato, um ou mais PC's, totalmente eletrônico(s). As regras a serem adotadas nestes PC's, serão estabelecidas em um adendo a este regulamento e devidamente normatizado no Regulamento Complementar da prova.

CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

21. A classificação na Prova será conforme a ordem crescente de pontos perdidos durante a competição. A quem perder o menor número de pontos, cabe o primeiro lugar, e assim sucessivamente.
- 21.1. A classificação e pontuação do piloto, em cada etapa do Campeonato, serão exclusivamente por categoria, não havendo classificação ou pontuação pelo geral da Prova.
- 21.2. Para obter classificação nas duas etapas da prova, ou ainda descartar a etapa para fins de campeonato, o piloto deverá estar filiado, ter efetuado e pago a sua inscrição, conforme 20.6, parágrafo único.
- 21.3. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores, o critério de desempate, na etapa, será:



- maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido;
- persistindo o empate, deve-se passar para menor pontos perdidos nos PC's em ordem inversa, do último ao penúltimo e assim sucessivamente;
- persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho;
- persistindo ainda o empate, será feito sorteio público para identificar o vencedor.

21.4. A pontuação a ser atribuída aos pilotos:

Em decisão da comissão de Enduro de REGULARIDADE para o ano de 2024, foi criado um bônus especial por participação do piloto nas provas. Sendo o mesmo em dobro no encerramento do campeonato conforme quadro abaixo. Só terá o direito aos bônus os pilotos inscritos;

1.º lugar – 25 pontos	11.º lugar – 10 pontos	BÔNUS ESPECIAL POR PROVA 25 PONTOS POR PARTICIPAÇÃO
2.º lugar – 22 pontos	12.º lugar – 09 pontos	
3.º lugar – 20 pontos	13.º lugar – 08 pontos	
4.º lugar – 18 pontos	14.º lugar – 07 pontos	
5.º lugar – 16 pontos	15.º lugar – 06 pontos	
6.º lugar – 15 pontos	16.º lugar – 05 pontos	
7.º lugar – 14 pontos	17.º lugar – 04 pontos	
8.º lugar – 13 pontos	18.º lugar – 03 pontos	
9.º lugar – 12 pontos	19.º lugar – 02 pontos	
10.º lugar – 11 pontos	20.º lugar – 01 ponto	

- 21.5. Exclusivamente para a última prova do campeonato o piloto que efetivar a inscrição e o devido pagamento da mesma receberá um bônus de 50 (cinquenta) pontos, não havendo a necessidade de largar na prova, inclusive o organizador da etapa também receberá esse mesmo bônus.
- 21.6. Os pilotos constantes como membros da Comissão Organizadora da Prova, realizada na sede de sua federação, à qual estão filiados, receberão 25 (VINTE E CINCO) pontos por etapa, para pontuação no Campeonato, limitados ao número de 15 (quinze) pilotos e 01 (uma) prova. Para os pilotos das diversas categorias que pontuam no campeonato e participem da organização, NÃO será necessário a sua presença no dia da prova. Porém deverá constar como organizador até no dia anterior a prova.
- 21.7. O Critério para classificação final do Campeonato, será **N-2** para piloto que não participar da organização de prova e **N-2** para pilotos que participaram da organização de prova, conforme disposto no item 20.5., aonde **N** é igual o número de etapas com o pior resultado, desde que não haja desclassificação.
- Parágrafo único.** O piloto que estiver inscrito na prova e largar receberá pontuação de 0 a 25 pontos; no caso do número de participantes ser menor que (15) quinze o piloto que não cumpre nenhum PC, receberá 0 podendo descartar o(s) resultados.
- 21.8. Ao final do Campeonato, será proclamado Campeão, o piloto que, após o descarte, houver somado o maior número de pontos, em cada categoria.
- 21.9. Em caso de empate no total de pontos, entre dois ou mais competidores de uma categoria, o critério de desempate para definir o Campeão será:
- melhor colocação para quem tiver maior número de primeiros lugares;
 - persistindo o empate, passa-se a considerar o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;
 - Se mesmo assim persistir o empate, terá melhor classificação o piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa.



DEVERES DO PILOTO

22. É dever de todo piloto nas competições:
 - 22.1. Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.
 - 22.2. Respeitar todas as disposições constantes no presente Regulamento, no Regulamento Complementar e seus adendos, bem como as disposições do Código Nacional de Trânsito.

DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

23. São deveres da organização em cada prova:
 - 23.1. Estar com a planilha pronta já com os tempos calculados, no mínimo 10 (dias) antes da realização da prova e disponibilizar pessoal para abertura e fechamento das porteiças, acompanhando o Supervisor da FPRM, durante todo o trajeto da prova, se necessário o experimental, a critério desta.
 - 23.2. Providenciar o pagamento de supervisão de prova, ao diretor da FPRM, referente a custeio das despesas conforme acordado com os clubes organizadores.
 - 23.3. Solicitar Alvará de prova à FPRM e recolher a taxa correspondente, no mínimo 15 dias antes da data marcada para prova. Caso a etapa não ocorra, esta será cancelada e o Clube impedido de sediar provas do PARANAENSE, em todas as modalidades.
 - 23.4. Alterar todos o itens solicitados pelo supervisor conforme o relatório do experimental, se houver.
 - 23.5. Disponibilizar, obrigatoriamente, durante o transcorrer da Prova, equipe médica com ambulância e se possível (UTI MÓVEL), para eventual prestação de primeiros socorros, na largada, nos neutralizados e na chegada.
 - 23.6. Fornecer trecho específico para aferição da quilometragem ou confeccionar a planilha sem média no primeiro trecho (deslocamento), o qual servirá como aferição.
 - 23.7. No tempo máximo de 1 (uma) hora, após o tempo ideal de chegada do último piloto, distribuir ficha individual de passagem de cada piloto, possibilitando aos concorrentes, a conferência dos lançamentos dos dados.
 - 23.8. Caso a organização esteja impossibilitada de cumprir com o tempo estipulado para a divulgação dos resultados, deverá solicitar antes do encerramento do prazo limite de 2 (duas) horas, ao Supervisor da FPRM, outro prazo de até 24 (vinte e quatro horas), para entrega das parciais que deverão ser enviadas ao diretor técnico de enduro da FPRM.
 - 23.9. Entregar ao Diretor Técnico da FPRM, os resultados da Prova na seguinte forma:
 - 23.9.1. Ficha Técnica da Prova;
 - 23.9.2. Classificação das diversas categorias;
 - 23.9.3. Planilha de pontos perdidos das categorias, em que constem TODOS OS pontos perdidos em TODOS os PC's, numa única folha;
 - 23.9.4. Fichas de inscrições devidamente preenchidas.
 - 23.10. Percorrer toda a prova, abrir todas as porteiças, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que o primeiro piloto, ou o Diretor de Enduro da FPRM, corra riscos nesses obstáculos. Esta tarefa deverá ser feita por membro da Organização, que assume a condição de "piloto zero". Deverá ainda colocar um piloto ou PC no início da prova a fim de evitar que pilotos de categorias inferiores ou (**BORBOLETAS**) larguem com antecedência, atrapalhando os participantes inscritos. O Abre deverá seguir com gps para controle e facilitar a apreciação de recursos.
 - 23.11. Providenciar o fechamento de 100% do roteiro por pilotos componentes da organização, para evitar que competidores fiquem abandonados, por problemas físicos ou mecânicos.
 - 23.12. Entregar ao Diretor Técnico da FPRM, cópia dos ofícios enviados pelo Clube, às autoridades competentes, informando sobre a realização do evento.
 - 23.13. A Organização da prova não deve permitir a participação de pilotos não confederados. Caso isto ocorra, será penalizado no valor de **R\$ 50,00**, por cada piloto não filiado.



PENALIZAÇÕES

24. O clube que não cumprir com os deveres estabelecidos neste regulamento, poderá sofrer penalizações pecuniárias no valor de uma inscrição para cada item não realizado, até a anulação da prova e conseqüente perda do direito de realizar prova válida para o Campeonato Paranaense no(s) ano(s) seguinte(s).
- 24.1. O Clube que não cumprir com o disposto no item 22.6., pagará à Federação, multa no valor de 50% da taxa de alvará de prova, desde que comprovada à culpa pelo fato.
- 24.2. Não corrigir itens solicitados pelo supervisor no experimental = **perda de pontos de piloto organizador.**
- 24.3. É proibido qualquer movimento, pressão ou manifestação de pilotos, na véspera, no dia, ou após a competição, contrário às decisões dos Comissários Desportivos, organizadores e representante da FPRM, acerca da Prova ou Campeonato. Tal atitude será punida com suspensão do(s) faltoso (s) por, no mínimo, uma Prova do Campeonato. Sendo o mesmo reincidente, poderá ser suspenso por até 06 meses.
25. Nas Provas, os pilotos poderão ser penalizados pelas seguintes faltas:
- a) informação errada ou incompleta na ficha de inscrição desclassificação
 - b) manobras desleais contra outros concorrentes desclassificação
 - c) troca de moto ou piloto, durante a Etapa desclassificação
 - d) alteração, supressão ou inclusão de inscritos no jaleco e/ou adesivos oficiais desclassificação
 - e) cortar caminho por cima de plantações, cortar cercas e outros atos contra propriedade privada..... 300 pontos
 - f) ao conhecer a localização do PC e tentar de qualquer forma, avisar aos outros pilotos, da localização deste desclassificação
 - g) passar pelo PC (em sentido correto) e retornar em sentido contrário ao da Prova, pelo PC..... 900 pontos
 - h) chegar ao PC por sentido contrário ou por caminho diferente do roteiro..... 900 pontos
 - i) desrespeito à leis de trânsito 300 pontos
 - j) pilotagem perigosa, excesso de velocidade, exibicionismo, em localidades habitadas, etc..... 300 pontos
 - k) não respeitar a fila de chegada, no PC 300 pontos
 - l) tumultuar o trabalho do PC com pedidos insistentes e reclamações..... 300 pontos
 - m) parar no campo de visão do PC, a qualquer pretexto, mesmo por tombo ou defeito mecânico, ou ainda, andar em velocidade tão lenta que necessite apoiar o corpo em algum obstáculo, ou colocar o(s) pé(s) no solo anotação imediata do tempo.**
 - n) caso a Organização exija a devolução da planilha no final da Prova e o piloto não o fizer..... 300 pontos
 - o) a moto pilotada sem capacete pelo piloto, mecânico ou qualquer pessoa durante a Prova – entende-se Prova, a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada desclassificação**
 - p) O piloto que sofrer uma desclassificação, poderá, a critério da Comissão de Enduro, ser suspenso pelo prazo de até um ano, não podendo participar de Provas (do Campeonato e extras).

PREMIAÇÕES

- 25.1. Serão entregues pelo clube organizador, **no mínimo, 05** (cinco) troféus, para ELITE, GRADUADO, OVER-35 e OVER 45, **7** (sete) troféus para INTERMEDIARIA, **3** (três) OVER-50 e OVER 60, e **10** (dez) para NOVATO.
- No final do Campeonato, a premiação será efetuada pela Federação, aos **03** (tres) melhores colocados das categorias ELITE, GRADUADO, OVER 35, OVER 45, INTERMEDIARIA, OVER 50, OVER 60 e NOVATO.

RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

26. Recursos contra a Prova ou piloto (em 1.^a instância), deverão ser entregues por escrito à Organização, até 15 (quinze) minutos após o início da divulgação das parciais, acompanhados de valor igual a 1 (uma) taxa de inscrição por PC reclamado. A Direção de Prova, supervisionada pelo Diretor de Enduro da FPRM, deverá julgar os recursos dentro de 15 minutos, após o prazo limite para entrega destes.
- 26.1. Protestos contra o resultado (em 2.^a instância), deverão ser entregues por escrito à Federação Paranaense de Motociclismo, em até 72 horas após a data da prova, acompanhado de valor igual a 1 (um) salário mínimo.



- 26.2. **Os recursos impetrados em 2.^a instância serão julgados pelo Conselho Disciplinar da Federação Paranaense de Motociclismo. Em 3.^a instância serão julgados pelo Tribunal de Justiça Desportiva.**
- 26.3. No caso de um dos Comissários for parte interessada no recurso impetrado, perderá o direito de julgá-lo.
- 26.4. Se o protesto for procedente, o valor depositado retornará ao protestante, caso contrário, reverterá para a FPRM que destinará o valor para fins sociais.

DISPOSIÇÕES GERAIS

27. Os participantes correm por conta e risco próprios, não responsabilizando a CBM, a Federação, os Organizadores, os Promotores, os Patrocinadores, o Clube Organizador, autoridades desportivas e pessoais em serviço na Prova, por qualquer acidente que lhes venha a ocorrer.
- 27.1. A apuração dos resultados será acompanhada pelo Supervisor de Enduro da FPRM.
- 26.2. Para que sejam autorizados a promover e/ou organizar novas competições, os clubes e os organizadores deverão obedecer a este Regulamento.
- 26.3. A mudança de data de realização da prova só será permitida com a anuência da Comissão e no mínimo com trinta dias de antecedência.
- 26.4. Os casos dúbios, não previstos em regulamentos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente, serão decididos pelo Diretor de Prova, pelo representante da Federação e pela comissão Técnica de Enduro da FPRM.
- 26.5. A comissão Técnica de Enduro de Regularidade da FPRM é composta pelos Srs.: GILBERTO ROSA PRESIDENTE FPRM e MARCIO CHAVES SOUZA DIRETOR TECNICO DE ENDURO FPRM, aos quais foi submetida à avaliação e aprovação deste regulamento.

COMPETÊNCIAS

28. Compete ao Diretor de Prova, juntamente com o Diretor Técnico e Diretor de Cronometragem:
- decidir pela validade ou não, de PC situado após erro de planilha;
 - decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção;
 - decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes não naturais sobre concorrentes, descrito em 16.1;
 - decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente;
 - desclassificar piloto(s) por infração ao Regulamento;
 - decidir, juntamente com a FPRM, pela aceitação ou não de recurso contra resultado.
29. Compete ao (Supervisor) Diretor Técnico de Enduro, nomeado pela FPRM, em 1.^a instância:
- acompanhar os trabalhos de julgamento de protestos contra a Prova e/ou Diretor;
 - julgamento da validade ou não da Prova para o Campeonato;
 - acompanhar o julgamento de desclassificações e suspensões dos pilotos;
 - decidir por cortes, caso haja dificuldades no trajeto.
- 29.1. O Supervisor em 2.^a instância, será o Relator do Processo junto ao Conselho Disciplinar da FPRM.



COPAS REGIONAIS

30. Os clubes organizadores das Copas Regionais poderão alterar alguns itens deste Regulamento desde que essas alterações produzam melhorias para a modalidade, porém, sem alterar os deveres e obrigações para com os Pilotos, Federação e Confederação. As adaptações deverão ser submetidas à avaliação e aprovação da FPRM.

30.1. As datas de realizações das provas válidas pelas copas regionais não deverão coincidir com as do Campeonato Paranaense, os Clubes deverão enviar a FprM a sua solicitação de data com antecedência, respeitando sempre o Calendário de Provas aqui exposto.

30.2.

A filiação para o ano de 2025 DEVERÁ SER FEITA ATÉ A DATA DA ABERTURA DO CAMPEONATO o valor será de R\$ 400,00.

Para as demais categorias extra campeonato. O CLUBE QUE OPTAR POR NÃO FILIAR OS MESMOS DEVERÁ OBEDECER O ART. 22.13. ACIMA.

GILBERTO ROSA - (41)99973-1474 - fprm@fprm.com.br
PRESIDENTE FPRM

MARCIO CHAVES SOUZA - (45)99821-9402 - chaveste510@gmail.com
DIRETOR TÉCNICO DE ENDURO

Este Regulamento foi discutido e avaliado pelos Diretores dos Clubes Organizadores do Campeonato de 2024. PRESENTES na assembléia na FPRM e elaborado pelo Diretor Técnico de Enduro de Regularidade da Federação Paranaense de Motociclismo.

GILBERTO ROSA
PRESIDENTE FPRM

MARCIO CHAVES SOUZA
DIRETOR TÉCNICO DE ENDURO FPRM