

FEDERAÇÃO CATARINENSE DE MOTOCICLISMO
COMISSÃO DE ENDURO E RALLY DA FCM

REGULAMENTO DO CAMPEONATO CATARINENSE DE ENDURO 2015



FLORIANÓPOLIS – SC, JANEIRO DE 2015

REGULAMENTO CATARINENSE DE ENDURO 2015

OBJETIVO

1. O Presente regulamento é válido para todas as etapas do Campeonato Catarinense de Enduro de 2015 e entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela FCM junto aos seus filiados.

DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO

2. A FCM fará realizar no ano de 2015, o Campeonato Catarinense de Enduro, que será disputado em no mínimo 5 e no máximo 10 etapas.

REGULAMENTO COMPLEMENTAR

3. O Regulamento Complementar deverá ser confeccionado pela direção de cada etapa, não podendo conter normas que firam o Regulamento Geral do Campeonato e deverá ser enviado a FCM no mínimo 15 dias antes de cada evento.

Deverá conter obrigatoriamente:

- 3.1. Período, local e valor das inscrições;
- 3.2. Data, hora e local do sorteio;
- 3.3. Data, hora e local da largada, vistoria, chegada e divulgação dos resultados;
- 3.4. Nome dos responsáveis pela direção e organização da prova;
- 3.5. Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança;
- 3.6. Número de Voltas e Quilometragem;
- 3.7. Tempo máximo de Cada Especial;

PROVA

4. O tempo total para um dia de competição não poderá exceder sete horas e trinta minutos.

5. A pista deverá ser praticável em qualquer condição de tempo, para todos os tipos de motocicletas aceitas neste regulamento. A distância total da prova não poderá ser inferior a 100 quilômetros e não mais de 30% sobre as rodovias asfaltadas. Cada volta deverá ter no mínimo 30 quilômetros.

6. Durante a prova poderão haver testes especiais que poderão ser em linha (ET - Enduro Teste) ou em circuito (CT - Cross Teste). Na primeira volta do primeiro dia, o ET (Enduro Teste) não conta para a pontuação. O CT (Cross Teste) conta desde a primeira volta, podendo ser percorrido a pé pelo piloto antes da prova. Deverão ser 4 Especiais fixas, podendo variar como por exemplo 02 enduros teste e 02 cross test ou 03 enduro test e 01 Cross Test, mas fica limitado em quatro especiais.

7. Os testes especiais em circuito CT devem ter no máximo 7 km e os testes em linha ET devem ter no máximo 10 km. Os testes não devem ser em lugares perigosos, e devem ser selecionados para que a velocidade média não ultrapasse os 50 km/h.

8. No início e no final dos testes deverá haver uma placa dizendo INICIO e FIM dos testes. Os pilotos poderão inspecionar os percursos dos testes a pé não podendo ser feito em um veículo. A penalidade por ter percorrido o percurso do teste em um veículo será a desclassificação.

9. O percurso deverá ser marcado por setas indicativas de direção, sinais de confirmação de percurso e sinais de direção errada, deverá também ser sinalizado com bumpings, "curvas perigosas ou final de reta; e placas de marcação de perigo" (ver modelo anexo).

10. Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados bumpings indicativos do caminho.

11. Os controles de horários visam anotar o horário de passagem do piloto, desconsiderando os segundos. Estes controles devem ser colocados:

11.1. Na saída da área de largada;

11.2. Na entrada do Parque Fechado;

11.3. Em pontos intermediários colocados pelo percurso, de modo a dividir a prova em partes para compensar possíveis atrasos.

12. 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.

13. Um relógio oficial deve ser colocado ao lado da bandeira amarela, para que os pilotos possam saber a hora de passagem deles, e uma placa com o número do CH deverá ser colocada onde os pilotos possam ter visão.

14. A marcação do tempo será feita após a passagem pela bandeira amarela e a chegada a mesa de controle. Os pilotos perdem 01 minuto por cada minuto adiantado ou atrasado.
15. O piloto perderá 01 minuto se parar entre a bandeira amarela e a mesa de controle.
16. No último CH do dia (parque fechado), não há penalização por adiantamento. O tempo máximo que um piloto pode se atrasar de seu tempo original é de 30 minutos. Os CHs contam desde a primeira volta.
17. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h.
18. Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Diretor de Prova poderá mudar o horário previsto em um horário mais lento, antes da largada, ou antes, de cada volta.
19. O piloto ao chegar ao início do teste, deverá obrigatoriamente parar, e aguardar a liberação por parte do fiscal, e seguir o mais rápido possível até o final do teste.
20. Os pilotos devem seguir rigorosamente as leis de trânsito, nas áreas em que a prova transcorrer, sob pena de desclassificação.
21. Forfeit - Deverá existir um tempo máximo definido para cada especial (CT ou ET), caso não esteja pré-definido será usado 3 (três) vezes o melhor tempo da especial. Os pilotos que completarem 50% da prova, terá o direito de Forfeitar as especiais não completadas e a ele será atribuído o tempo máximo de cada especial. E para os CH's não registrados valerá o tempo máximo (30 Minutos por CH).
22. A apuração do resultado de cada etapa deverá ser, obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema homologado pela FCM.
23. A Cronometragem em 2015 utilizará sistema com coletores e Fotocélula e GPS. E serão utilizados na soma dos pontos décimo de segundo. A apresentação deverá ser obrigatoriamente em tempo e não em pontos.

CATEGORIAS e ORDEM DE LARGADA

24. O Campeonato Catarinense de Enduro será disputado em 5(cinco) categorias:

Cat. ENDURO 1: motos 2T acima de 175cc e 4T de 251cc até 650cc;

Cat. ENDURO 2: motos 2T até 125cc e 4T até 250cc;

Cat. ENDURO 3 A : Over 35. Pilotos nascidos até 1980.

Cat. ENDURO 3 B : Over 45. Pilotos nascidos até 1970.

Cat. ENDURO 4: motos de Fabricação Nacional* Força Livre 2T e 4T

*Considera-se Motos de Fabricação Nacional, as motocicletas produzidas no Brasil e que quando novas tem seu código de Renavam, podendo assim serem emplacadas, e que seu uso não seja restrito a competições off-road. Devem-se manter as características originais de chassis e motor, considera-se moto nacional Honda CRF 230.

25. A FCM irá adotar o mesmo padrão de cores para as numerações das motocicletas adotado pela CBM, conforme abaixo:

Cat. Enduro 1 - Fundo Verde com números Brancos de 101 a 199.

Cat. Enduro 2 - Fundo Preto com números Brancos de 201 a 299

Cat. Enduro 3 A e B - Fundo Amarelo com números pretos de 301 a 399

Cat. Enduro 4 - Fundo Azul com números Brancos 401 a 499.

Obs.: Serão aceitos números com padrão de cor conforme regulamento da CBM.

26. A ordem de largada será definida pela classificação geral do campeonato até o 20º colocado, e após esses será por Categoria na ordem de classificação da categoria. Na primeira prova do ano a ordem de largada pela classificação Geral dos pilotos em 2014 caberá aos pilotos providenciar a numeração em todas as etapas.

27. Os organizadores poderão acrescentar outras categorias, porém estas categorias não farão parte do campeonato catarinense e devem atender ao previsto no Item 30. Esta categoria terá o valor de R\$120,00 (cento e vinte reais) por prova;

28. Na prova que ocorre juntamente ao Campeonato Brasileiro serão válidos os 2 dias de provas como 2 etapas do Campeonato Catarinense. Como também terão preferência pelo uso dos números os pilotos inscritos naquele Campeonato.

INSCRIÇÕES

29. As inscrições devem ser feitas junto ao Clube organizador do evento, Site ou em local por ele determinado.

30. O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada à CBM no exercício do corrente ano para a participação no campeonato.

31. O valor da inscrição será de no máximo R\$ 100,00 (cem reais) por dia de prova. Ao assinarem a ficha de inscrição, os pilotos eximem a FCM / CBM, o clube organizador, os promotores e patrocinadores da prova, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição.

32. As inscrições serão limitadas e definidas no regulamento complementar.

33. De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de menores de idade nas provas do Campeonato Catarinense.

CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

34. Os quinze melhores pilotos classificados de cada categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia de competição:

1º Lugar – 25 pontos 11º Lugar – 10 pontos

2º Lugar – 22 pontos 12º Lugar – 9 pontos

3º Lugar – 20 pontos 13º Lugar – 8 pontos

4º Lugar – 18 pontos 14º Lugar – 7 pontos

5º Lugar – 16 pontos 15º Lugar – 6 pontos

6º Lugar – 15 pontos 16º Lugar – 5 pontos

7º Lugar – 14 pontos 17º Lugar – 4 pontos

8º Lugar – 13 pontos 18º Lugar – 3 pontos

9º Lugar – 12 pontos 19º Lugar – 2 pontos

10º Lugar – 11 pontos 20º Lugar – 1 pontos

35. Ao final do campeonato, será proclamado campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos em cada categoria e também na Classificação Geral.

36. Haverá descartes no campeonato do pior resultado, andado ou não e de sua cidade. Cada clube organizador indicará antecipadamente 4 (quatro) pilotos que participarão da organização da prova. Estes pilotos não participarão da prova que organizarem, porém serão bonificados, ao final do campeonato, com uma pontuação igual a sua maior pontuação conquistada em outra etapa. A indicação dos pilotos a serem bonificados será submetida à avaliação dos nomes pela comissão de enduro que deverá aprová-la.

37. O critério de desempate será:

a) Maior número de vitórias, permanecendo o empate será considerado o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente. Permanecendo o empate, considerar-se-á a melhor

colocação da última etapa.

PREMIAÇÕES

39. Serão entregues troféus do 1º ao 5º lugares de cada categoria.

REGRAS GERAIS

ÁREA DE LARGADA

40. É uma pequena área fechada onde os pilotos aguardam o sinal de largada com a moto desligada. Esta área contém uma linha de largada, e 20 (vinte) metros após a linha de largada, existe uma segunda linha que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta, após o sinal de largada.

41. A moto deverá estar na área de largada (início da Prova) até 15 (quinze) minutos antes de seu horário ideal de largada, a partir deste prazo fica a critério da organização da prova penalizações iguais a de CH.

PROCEDIMENTO DE LARGADA

42. Seguindo a ordem de largada, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar o sinal de largada com a moto desligada. É proibido ligar a moto até que seja dado o sinal de largada.

43. Após este sinal, o piloto terá 1(um) minuto para ligar a moto e cruzar a linha de 20(vinte) metros usando a propulsão do motor de sua moto. O piloto não é obrigado a estar na linha de

largada na hora de largar, mas ele tem que ligar e cruzar a linha de 20(vinte) metros antes de 1(um) minuto.

44. A moto só poderá ser ligada pêlos meios normais (kick ou partida elétrica).

45. Se o piloto chegar na linha de largada após 1(um) minuto de atraso, perderá 01 minuto por minuto de atraso, e este novo horário passará a ser seu 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.

46. Se o piloto não cruzar a linha de 20 (vinte) metros até 1(um) minuto, será penalizado em 20 segundos. 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.

47. Se o piloto cruzar a linha de 20(vinte) metros empurrando a moto perderá 10(dez) segundos. Portanto se houver dificuldade em ligar a moto, é melhor cruzar a linha de 20(vinte) metros empurrando e perder 10(dez) segundos e tentar ligar a moto após a linha do que se atrasar e perder 20(vinte) segundos.

REPAROS E MANUTENÇÕES

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

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

50. Os reabastecimentos (gasolina e óleo), somente poderão ser feitos nos CHs entre as bandeiras branca e amarela ou em áreas pré-definidas pelo organizador e deverão ser feitas com o motor desligado.

51. É proibido ao piloto colocar, durante a prova, sua motocicleta em qualquer lugar fechado, tal como Vans, tendas fechadas, etc.

52. O piloto pode receber a qualquer tempo e lugar, câmaras de ar e cilindros de ar, que poderão ser trocados a qualquer tempo.

53. Em todos os CHs entre as bandeiras branca a amarela o piloto poderá receber auxílio mecânico, sendo liberado o numero de mecânicos para trabalhar na motocicleta, os mecânicos poderão efetuar qualquer manutenção permitida nas motocicletas.

54. O não cumprimento de qualquer destes itens descritos acima, acarretará na desclassificação do piloto.

55. Depois que o piloto passar na bandeira amarela dos controles (Chs), ele não poderá voltar em sentido contrario da prova para fazer manutenção na moto, estando sujeito a desclassificação da prova.

56. Durante todo o evento, a moto só poderá se mover por força de seu motor, pelo esforço físico de seu piloto ou por causas naturais.

PARQUE DE TRABALHO

57. Em todos os CHs entre a bandeira branca e a bandeira amarela deverá existir um Parque de Trabalho.

58. Nesta área serão feitos todos os serviços de manutenção, tendo a supervisão de comissários da organização.

59. De acordo com o local poderão ser permitidos ou não veículos de apoio nos Parques de Trabalho.

60. É proibido fumar no Parque de Trabalho.

61. Não cumprimento destes itens acarretará na desclassificação do piloto.

PARQUE FECHADO

62. O piloto que não guardar a moto no parque fechado estará desclassificado da prova.

63. O piloto que chegar rebocado ao parque fechado, estará desclassificado da prova.

LIMITE DE ATRASO

64. Um piloto que chegar no controle horário mais de 30(trinta) minutos após sua hora inicial de largada prevista para a volta está automaticamente desclassificado. Contudo, o piloto poderá, sobre sua própria responsabilidade, continuar na prova até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Se o piloto que convencer o Júri que ele atrasou por circunstancias excepcionais

independentes de sua intenção, como por exemplo, um atraso causado por levar os primeiros socorros a um ferido em caso de acidente grave, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedido. O pretexto de haver empecilho por um outro concorrente Não poderá ser aceito como uma desculpa válida.

PENALIZAÇÕES, RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

PONTUAÇÃO E PENALIZAÇÕES POR INFRAÇÃO

65. Penalizações

Penalização Infração

01 Minuto Por ligar motor na linha de largada antes do sinal de largada.

01 Minuto Por cada minuto adiantado ou atrasado nos CHs.

10 segundos Por cruzar a linha de 20 metros após a linha de largada empurrando a moto.

20 segundos Por não cruzar a linha de 20 metros no prazo de 1 (um) minuto após o sinal de largada.

01 minuto Por cada minuto de atraso na linha de largada.

01 minuto Por parar entre a bandeira amarela e a mesa de controle.

Os atrasos ou adiantamentos deverão ser acrescidos nos próximos CHs.

EXEMPLO:

HORA IDEAL NOS CHs:

CH 1 = 09 : 00

CH 2 = 09 : 30

CH 3 = 10 : 00

CH 4 = 10 : 30

CH 5 = 11 : 00

O piloto passou no CH 1 às 10: 02, portanto atrasou 2 minutos, penalizando em 120 segundos.

O seu novo horário ideal para o CH 2 passa a ser 10: 32. No CH 2 o piloto passou às 10: 33,

atrasou 1 minuto de seu novo horário ideal, somando mais 60 segundos de penalização. O seu

novo horário ideal para o CH 3 passa a ser 11: 03. No CH 3 o piloto passou às 11: 01, ou seja,

2 minutos adiantados, somando 120 segundos a mais na penalização, seu novo horário para o

CH 4 passa a ser 11: 31. No CH 4 o piloto passou 11: 30, ou seja, adiantou 1 minuto no seu

tempo ideal, somando mais 01 minutos de penalização e seu tempo ideal para o CH 5 será 12:

00.

DESCLASSIFICAÇÃO

66. São motivos para desclassificação:

67. Receber peças de reposição ou ajuda externa fora dos Parques de Trabalho entre as bandeiras branca e amarela nos CHs, exceto o previsto no Art 52;

68. Perder algumas das marcas da vistoria técnica, bem como substituir algum item marcado;

69. Fumar no Parque Fechado ou no Parque de Trabalho;

70. Se atrasar mais que 60 minutos no dia;

71. Chegar mais de 30 minutos de atraso na zona de largada;

72. Reabastecimento fora das áreas definidas pela organização;

73. Transportar combustível dentro de outro recipiente que não seja o reservatório de gasolina;

74. Não desligar o motor durante o reabastecimento;

75. Usar algum sistema de partida auxiliar;

76. Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário;

77. Não observar as leis de trânsito;

78. Modificar o cartão de horário ou percurso, ou utilizar de um cartão de horário de um outro piloto;

79. Treinar no circuito;

80. Receber e transmitir comunicações por rádio durante o percurso da prova;

81. Ultrapassar o nível de ruído autorizado: 1ª infração - 1 minuto de penalização. 2ª infração – desclassificação;

82. Praticar testes sobre o percurso dos testes especiais;

83. A cilindrada ultrapassar a indicada na ficha de inscrição;

ABANDONO

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

PROTESTOS

85. Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude anti-desportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 15 min. após a chegada do último piloto, acompanhada de taxa.

86. Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 15 min. após a divulgação do resultado.

87. Todos os protestos devem ser individuais e ESPECIFICOS POR ITEM e acompanhados de taxa no valor de dois salários mínimos vigentes.

88. Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da FCM, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe da moto reclamada.

89. Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.

90. Conforme estatutos da CBM e Código Disciplinar da FIM para recurso da decisão do Júri da

Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar da FCM, ou para mandados de garantia, no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.

91. No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

DISPOSIÇÕES GERAIS

92. É dever de todos os pilotos nas competições manter o mais alto espírito desportivo para os demais concorrentes, antes, durante e após a competição e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do código brasileiro de desportes.

FUNDAMENTAÇÃO E CASOS OMISSOS

93. O presente regulamento está fundamentado no Regulamento do Campeonato Brasileiro de Enduro 2015 devendo este ser utilizado subsidiariamente em casos omissos. Quaisquer dúvidas decorrentes de interpretação serão julgadas pela FCM.

CÓDIGO DISCIPLINAR

DAS INFRAÇÕES CONTRA PESSOAS

DAS OFENSAS FÍSICAS

1. PRATICAR VIAS DE FATO

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

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

1.2. Contra membro de órgão ou poder do conselho técnico desportivo nacional, de entidade e da justiça desportiva, por fato ligado ao motociclismo.

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

1.3. Contra diretor de prova ou auxiliar em função.

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

Para os efeitos do disposto no item 1.3, o diretor de prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade. As vias de fato, quando praticadas por diretor de prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de noventa (90) a trezentos e sessenta (360) dias de suspensão.

DAS OFENSAS MORAIS

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

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

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

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

Parágrafo único - Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena

será de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias.

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

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

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

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

6. Ofender moralmente diretor de prova ou auxiliar em função.

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

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

DAS INFRAÇÕES RELATIVAS À COMPETIÇÃO DAS INFRAÇÕES DOS ATLETAS

8. Proceder desleal ou inconvenientemente durante a competição.

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

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

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

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

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

11. Praticar ato violento.

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

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

12. Praticar ato de hostilidade contra o adversário.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MULTAS

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

Parágrafo Único: O piloto é responsável pelo comportamento disciplinar de sua equipe, podendo ser penalizado em caso de infração praticada por qualquer membro desta.

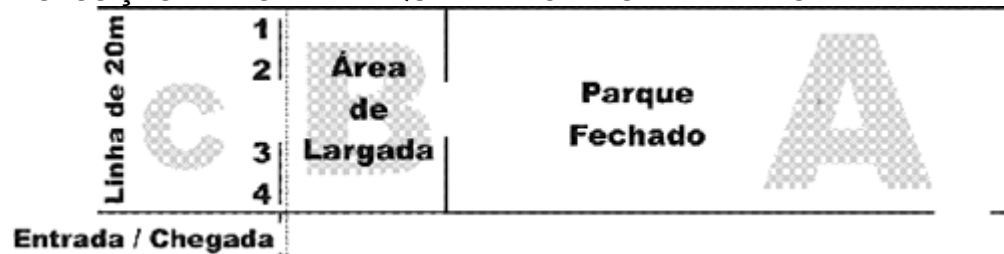
COMISSÃO DE ENDURO E RALLY DA FCM DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE LARGADA.

Obs.: 2 linhas deverá ser colocada para ter espaço suficiente para 2 concorrentes na largada.
À distância entre B e C não deverá passar 20 metros e deve ser uma zona fechada.
DISPOSIÇÃO DO PARQUE DE TRABALHO NOS CONTROLES HORÁRIOS.

Obs.: A permissão de veículos de apoio dentro do Parque de Trabalho, ficará a cargo do organizador.

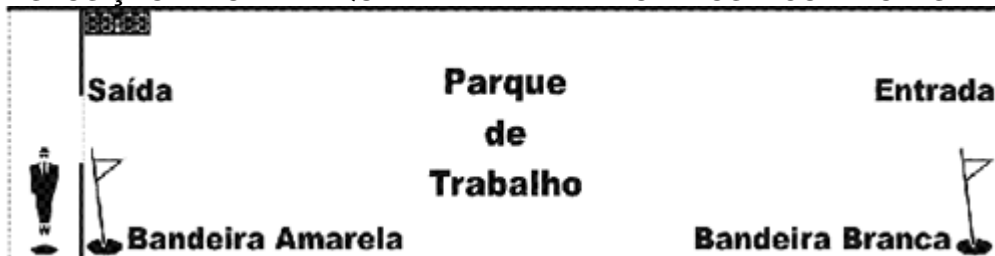
SINALIZAÇÃO PADRÃO CBM 2015:

DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE LARGADA.



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

DISPOSIÇÃO DO PARQUE DE TRABALHO NOS CONTROLES HORÁRIOS.



Obs.: Não é permitido veículos de apoio dentro do Parque de Trabalho.

SINALIZAÇÃO

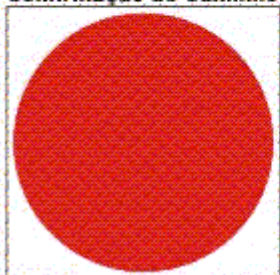
Indicação de direção DIREITA



Indicação de direção ESQUERDA



Confirmação de Caminho



Caminho Errado

