



REGULAMENTO

2026

ENDURO BR -
CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURO

CATEGORIAS:

ELITE (E1 - E2 - E3 - E4)
OPEN (E1 - E4 - E35 - E40 - E45 - E50 - E55 - EF - EIA - ENA - ENH - EY)

ARTIGO 1 – DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS

Art. 1.1 – Da Propriedade, Promoção e Supervisão

O **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** é de propriedade da **Confederação Brasileira de Motociclismo – CBM**, única entidade competente para aprovar, regulamentar, coordenar e supervisionar atividades motociclísticas no território nacional.

A **Alfa Eventos Esportivos** é a **Promotora Oficial** do campeonato, responsável pela gestão, coordenação operacional e execução do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026**, sob supervisão técnica e desportiva da CBM.

Art. 1.2 – Da Validade

O presente Regulamento entra em vigor na data de sua publicação e aplica-se a todas as provas integrantes do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026**, sendo obrigatório para pilotos, equipes, organizadores, oficiais de prova, federações, comissários e demais envolvidos.

Art. 1.3 – Denominações

Para os fins deste Regulamento, adotam-se as seguintes definições:

I – **CBM**: Confederação Brasileira de Motociclismo.

II – **Federação**: Federação Estadual de Motociclismo filiada à CBM.

III – **ENDURO BR 2026**: **ENDURO BR** – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026.

IV – **Promotora**: Alfa Eventos Esportivos.

V – **Organizador de Prova**: Pessoa física ou jurídica responsável pela organização local de cada prova, sob coordenação da Promotora.

VI – **Diretor CBM**: Diretor de Enduro da CBM, autoridade máxima desportiva do campeonato.

VII – **Diretor de Prova**: Autoridade indicada pelo Organizador de Prova e aprovada pela CBM, responsável pela condução operacional da prova.

VIII – **Fiscal**: Colaborador credenciado pela CBM ou Federações Estaduais.

IX – **Piloto**: Atleta devidamente licenciado pela CBM ou federação estrangeira reconhecida.

X – **Equipe**: Estrutura organizada composta por dois ou mais pilotos e seus representantes.

XI – **Chefe de Equipe**: Representante oficial da equipe perante a organização.

XII – **Prova**: Evento composto por dois ou mais dias de competição.

XIII – **Etapa**: Cada dia individual de uma prova.

XIV – **Percurso**: Trajeto total da prova, incluindo deslocamentos e testes especiais.

XV – **Especiais**: Trechos cronometrados do percurso.

XVI – **CH**: Controle Horário.

XVII – **PT**: Parque de Trabalho.

XVIII – **CP**: Controle de Passagem.

XIX – **Classe**: Grupo que compõe diversas categorias.

XX – **Categoria**: Classificação oficial que agrupa os pilotos de acordo com critérios previamente definidos.

XXI – **Tapete Ecológico**: Superfície impermeável destinada a impedir a contaminação do solo por combustíveis, óleos e demais fluidos.

Art. 1.4 – Do Diretor de Prova

O Diretor de Prova será indicado pelo Organizador de Prova, com aprovação da CBM, devendo constar no Regulamento Complementar. É o responsável direto pela organização técnica, segurança, montagem do percurso, especiais e condução operacional da prova.

Art. 1.5 – Do Diretor CBM

O Diretor CBM é a autoridade máxima na que se refere à aplicação e interpretação deste Regulamento e demais normas desportivas, exercendo supervisão técnica sobre todas as provas do **ENDURO BR 2026**. Na sua ausência, a CBM designará Comissário para exercer esta função.

Art. 1.6 – Do PRÉ-RIDER

Considera-se **PRÉ-RIDER** o **PILOTO** indicado oficialmente pela **PROMOTORA** do **ENDURO BR**, com a função de realizar a **verificação técnica, esportiva e operacional** do percurso da PROVA.

I – O PRÉ-RIDER deverá percorrer **integralmente o trajeto da ETAPA**, incluindo **DESLOCAMENTOS, LIGAÇÕES, TESTES ESPECIAIS, CHs, PTs e demais áreas operacionais**, previamente à realização da PROVA;

II – Compete ao PRÉ-RIDER **validar a sinalização, a marcação dos percursos**, bem como as **condições técnicas, esportivas e de segurança** da ETAPA;

III – O PRÉ-RIDER terá **voz ativa** para **solicitar ajustes, correções ou alterações** no percurso, na sinalização, nos pontos de risco, na logística ou em qualquer aspecto que julgar necessário para garantir o **bom andamento da PROVA**, a **segurança dos PILOTOS** e a **equidade esportiva**;

IV – O PRÉ-RIDER poderá exercer **direito de veto técnico** sobre trechos, sinalizações ou procedimentos que considere **inadequados, inseguros ou incompatíveis** com o padrão do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro**, devendo suas considerações serem avaliadas pela **DIREÇÃO DE PROVA**;

V – As decisões do PRÉ-RIDER deverão ser **analisadas e validadas em conjunto** com o **DIRETOR DE PROVA** e, quando aplicável, com o **DIRETOR CBM**, prevalecendo sempre os critérios de **segurança, técnica e interesse esportivo**;

VI – O PRÉ-RIDER **não substitui** as atribuições do **DIRETOR DE PROVA**, do **DIRETOR CBM** ou do **JÚRI**, atuando como **agente técnico de validação prévia**, com foco na qualidade, segurança e padronização da ETAPA.

Art. 1.7 – Das Decisões Emergenciais

Em situações excepcionais, visando à segurança dos pilotos e ao bom andamento da prova, o Diretor CBM e/ou o Diretor de Prova poderão decidir, inclusive de forma unilateral, sobre cancelamento, adiamento, alteração de percurso, especiais, horários ou demais aspectos operacionais, devendo tais decisões constar em ATA oficial. As decisões emergenciais não gerarão direito a indenização ou recurso.

Art. 1.8 – Do Júri de Prova

O Júri de Prova é o órgão responsável pelo julgamento de recursos, protestos e ocorrências esportivas, sendo composto por no mínimo 3 (três) e no máximo 5 (cinco) membros, obrigatoriamente presidido pelo Diretor CBM ou seu representante designado.

Art. 1.9 – Das Atas e Comunicados Oficiais

Todos os fatos relevantes da prova, decisões do Júri, penalizações e comunicados oficiais deverão constar em ATA, devidamente assinada pelas autoridades competentes e divulgada pelos meios oficiais do campeonato.

Art. 1.10 – Dos Requisitos para Participação

Para participar do **ENDURO BR 2026**, o piloto deverá:

I – Estar devidamente licenciado pela CBM ou federação estrangeira reconhecida;

II – Atender à idade mínima legal ou apresentar autorização jurídica válida, quando aplicável;

III – Apresentar exame médico e termo de cessão de uso de imagem;

IV – Manter seguro de vida, seguro médico e plano de assistência válidos;

V – Cumprir as exigências específicas aplicáveis aos pilotos estrangeiros, conforme sua categoria. Os pilotos estrangeiros poderão participar e pontuar normalmente em qualquer categoria do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026**, desde que atendam aos requisitos de licenciamento, autorizações e demais exigências previstas neste Regulamento, no Regulamento Complementar da prova e nas normas da CBM e da FIM.

Art. 1.11 – Das Punições

As infrações a este Regulamento, ao Regulamento Complementar, às decisões oficiais e às normas desportivas aplicáveis sujeitam o infrator às sanções previstas neste artigo, observada a natureza da infração, sua gravidade, reincidência, impacto esportivo, técnico ou de segurança, bem como os princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

Art. 1.11.1 – Espécies de Sanção

Poderão ser aplicadas, **isolada ou cumulativamente**, as seguintes sanções:

- I – Advertência;
- II – Penalização em tempo (acréscimo ao tempo do PILOTO);
- III – Desclassificação da ETAPA ou da PROVA, conforme o caso;
- IV – Multa;
- V – Suspensão por uma ou mais PROVAS;
- VI – Encaminhamento à Comissão Disciplinar da CBM.

Art. 1.11.2 – Competência e Formalização

I – As penalidades que dependam de **interpretação técnica, esportiva ou disciplinar** serão aplicadas **exclusivamente pelo JÚRI DA PROVA**, devendo constar obrigatoriamente em **ATA OFICIAL e/ou COMUNICADO OFICIAL**;

II – Penalidades automáticas previstas expressamente neste Regulamento, vinculadas a registros objetivos (CH, CP, tempos, controles eletrônicos), poderão ser aplicadas por **mera constatação**, sem prejuízo de posterior análise do JÚRI em caso de recurso.

Art. 1.11.3 – Proporcionalidade e Reincidência

I – A penalização em tempo deverá ser **proporcional ao fato gerador**, ao risco envolvido e ao prejuízo esportivo causado;

II – Em caso de **reincidência**, a penalidade deverá ser **progressivamente agravada**, podendo evoluir para desclassificação ou suspensão.

Art. 1.11.4 – Multa

A multa poderá ser aplicada em valor de até **R\$ 5.000,00 (cinco mil reais)**, conforme decisão fundamentada do JÚRI DA PROVA.

Art. 1.11.5 – Suspensão

A suspensão poderá ser aplicada por uma ou mais PROVAS, **sem direito a descarte de pontuação**, quando aplicável, conforme decisão do JÚRI ou da Comissão Disciplinar.

Art. 1.11.6 – Encaminhamento Disciplinar

O JÚRI DA PROVA poderá encaminhar solicitação de punição superior à Comissão Disciplinar da CBM quando a infração envolver **fraude, conduta antidesportiva grave, risco à integridade física ou desrespeito institucional**.

ARTIGO 2 – CLASSES, CATEGORIAS E NUMERAÇÃO

O **ENDURO BR 2026** é composto pelas seguintes Classes & Categorias:

Art. 2.1 - CLASSE ELITE (*categorias E1, E2, E3 e EJ*) - Será feita a classificação da Classe ELITE, onde será considerado o tempo total final de cada piloto inscrito nas 4 categorias, sem distinção. O PILOTO campeão na Classe "ELITE" tem o direito de usar o número "1", por sua opção, no ano subseqüente ao título;

- (i) **E1** – até 250cc 2 tempos e 4 tempos;
- (ii) **E2** – de 255cc a 450cc 4 tempos;
- (iii) **E3** – mais de 255cc 2 tempos e mais de 455cc 4 tempos;
- (iv) **EJ** – PILOTOS até 23 (vinte e três) anos, completados no ano corrente, moto livre escolha;

ART. 2.2 – CLASSE OPEN (*categorias E1, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA, ENH*)

Será feita a **classificação da Classe OPEN**, onde será considerado o **tempo total final** de cada PILOTO inscrito nas 12 categorias, **sem distinção**, observadas as regras específicas de cada subcategoria:

I – EI – INTERMEDIÁRIA

PILOTOS que, nos **02 (dois) anos anteriores**, **NÃO** estiveram no **TOP 15 do Ranking Geral da ELITE** do Campeonato Brasileiro de Enduro.

Moto de **livre escolha**.

É vedada a participação de **Campeões e Vice-Campeões da GERAL** dos Campeonatos Estaduais de

Enduro nos **últimos 03 (três) anos**.

Ao **Campeão da categoria EI** é vedada a participação nos **02 (dois) anos subsequentes** ao seu título.

II – E4

Motocicletas originalmente de até **300 cc (trezentos centímetros cúbicos)**, conforme critérios estabelecidos no **Art. 2.2.1**.

III – E35

PILOTOS acima de **35 (trinta e cinco) anos** completos no ano corrente.

Moto de **livre escolha**.

IV – E40

PILOTOS acima de **40 (quarenta) anos** completos no ano corrente.

Moto de **livre escolha**.

V – E45

PILOTOS acima de **45 (quarenta e cinco) anos** completos no ano corrente.

Moto de **livre escolha**.

VI – E50

PILOTOS acima de **50 (cinquenta) anos** completos no ano corrente.

Moto de **livre escolha**.

VII – E55

PILOTOS acima de **55 (cinquenta e cinco) anos** completos no ano corrente.

Moto de **livre escolha**.

VIII – EF – FEMININA

PILOTOS do sexo feminino, moto de livre escolha.

Os PILOTOS poderão, opcionalmente, pontuar também na categoria **EI – INTERMEDIÁRIA**.

IX – EIA – IMPORTADA AMADORA

Motocicletas **IMPORTADAS**, de livre cilindrada.

PILOTOS que, nos **últimos 03 (três) anos**, **NÃO** estiveram:

- no **TOP 20 do Ranking Geral da ELITE** do Campeonato Brasileiro de Enduro;
- no **TOP 2 da GERAL** dos Campeonatos Estaduais das modalidades Cross Country, Motocross, Rally e Enduro.

Também é vedada a participação de **Campeões e Vice-Campeões**, nos **03 (três) anos anteriores**, das categorias **EI e EIA** do Campeonato Brasileiro.

X – ENA – NACIONAL AMADORA

Motocicletas originalmente de até **300 cc (trezentos centímetros cúbicos)**, conforme critérios do **Art. 2.2.1**.

Categoria destinada a **PILOTOS AMADORES (iniciantes no ENDURO BR)**.

É vedada a participação aos PILOTOS que, nos **últimos 03 (três) anos**:

- estiveram no **TOP 20 do Ranking Geral da ELITE** do Campeonato Brasileiro de Enduro;
- estiveram no **TOP 10 do Ranking Geral da OPEN** do Campeonato Brasileiro de Enduro;
- estiveram no **TOP 2 da GERAL** dos Campeonatos Estaduais de Cross Country, Motocross, Rally e Enduro.

XI – ENH – NACIONAL HONDA (Categoria Promocional Monomarca)

Categoria destinada a PILOTOS que utilizam **motocicletas Honda CRF 250F ou Honda CRF 300F**, conforme critérios do **Art. 2.2.1**.

Os PILOTOS deverão obrigatoriamente se inscrever **também** nas categorias **E4 ou ENA**, disputando automaticamente a **categoria ENH**, com **direito à classificação e premiação (troféus)** em todas as PROVAS.

Haverá uma premiação da Honda para a categoria ENH, que haverá um regulamento específico para esse projeto.

XII – YOUTH

PILOTOS com até **18 (dezoito) anos** completos no ano corrente.

Moto de **livre escolha**.

ART. 2.2.1 – ELEGIBILIDADE DAS MOTOCICLETAS

(CATEGORIAS E4, ENA e ENH – LIMITE ATÉ 300 cc)

Com relação à **elegibilidade das motocicletas** para as categorias **E4, ENA e ENH**, ficam estabelecidas as seguintes **regras e determinações técnicas**, válidas para todas as ETAPAS do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro**:

I – Para a participação nas categorias **E4 e ENA**, será permitida a utilização de motocicletas **originalmente de até 300 cc (trezentos centímetros cúbicos)**, conforme **ficha técnica do fabricante**, independentemente do local de fabricação;

II – Para a participação na **categoria ENH**, será permitida **exclusivamente** a utilização de motocicletas **Honda CRF 250F e Honda CRF 300F**, caracterizando-se como **categoria promocional monomarca**;

III – O **chassi da motocicleta deverá obrigatoriamente ser o original do modelo**, sendo vedada qualquer substituição, modificação estrutural ou adaptação, para as categorias **E4, ENA e ENH**;

IV – A **preparação das suspensões é livre**, inclusive com substituição de componentes, para as categorias **E4, ENA e ENH**;

V – A **preparação do motor é livre** para as categorias **E4, ENA e ENH**, sendo **obrigatória a utilização da carcaça inferior original do motor**, correspondente ao modelo da motocicleta utilizada;

VI – É permitida a **troca do cilindro original da motocicleta**, bem como a utilização de outro cilindro compatível, desde que respeitado o **limite máximo de 300 cc**;

Parágrafo único – Compete à **Vistoria Técnica**, à **Direção de Prova** e à **Diretoria de Enduro da CBM** dirimir quaisquer dúvidas quanto à conformidade das motocicletas, podendo ser solicitadas fichas técnicas do fabricante ou realizada verificação física sempre que necessário.

Art. 2.3 - CLASSES KIDS (CATEGORIAS INFANTIL, CADETE, JUVENIL) e EY YOUTH - Há um regulamento específico para essas categorias.

Art. 2.4 - NUMERAÇÃO: Cada PILOTO tem preferência no número usado durante o Brasileiro no ano anterior, os demais devem escolher os números ainda não utilizados. Os PILOTOS interessados em participar do **ENDURO BR 2026** devem fazer a solicitação de reserva de número ao DIRETOR CBM, que deverá autorizar o mesmo a usar o número escolhido;

(i) O PILOTO perde o direito de usar o número reservado, caso não tenha participado de provas do campeonato brasileiro no ano anterior, o número só será liberado pelo DIRETOR CBM, e só após esta liberação poderá ser cadastrado para outro PILOTO.

Art. 2.5 - PLATES: A numeração sugerida do **ENDURO BR 2026** segue o seguinte padrão, conforme as respectivas categorias:

(ii) E1 – Fundo Preto, Números Brancos;

(iii) E2 – Fundo Vermelho, Números Brancos;

(iv) E3 – Fundo Amarelo, Números Pretos;

(v) EJ – Fundo Verde, Número Brancos;

(vi) EI – Fundo branco, Números Vermelhos;

(vii) E4 – Fundo Azul, Números Brancos;

(viii) E35/E40/E45/E50/E55 – Fundo Branco, Números Pretos;

(ix) EF – Fundo Rosa, Números Brancos;

(x) EIA – Fundo Vermelho, Números Amarelos;

(xi) ENA – Fundo Azul, Números Amarelos;

(xii) ENH – (Padrão da categoria de origem);

Art. 2.6 - A numeração, sugerida, e fundo corretos fazem parte das obrigações do PILOTO e serão devidamente conferidas quando da realização da VISTORIA na motocicleta.

Art. 2.7 – Plates e Identificação Visual – Temporada 2026

Para a temporada **2026**, **não será obrigatória a utilização de logotipos oficiais do campeonato** nos plates das motocicletas dos competidores do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026**. Os pilotos que **possuem número fixo já reservado** poderão **confeccionar livremente seus números**, respeitando apenas os critérios de legibilidade, contraste e segurança definidos neste Regulamento

Art. 2.8 – Disponibilização de Números pela Organização

A Organização do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** disponibilizará **gratuitamente números de identificação** aos competidores que **não possuam número fixo previamente reservado e já adesivado em sua motocicleta**.

Parágrafo único. A disponibilização dos números ocorrerá:

- I – Na secretaria de prova ou conforme definido no Regulamento Complementar da prova;
- II – Sem qualquer custo ao competidor;
- III – Com padrão visual que permita perfeita identificação durante a prova.

Art. 2.9 – Obrigatoriedade e Conferência

É obrigatória a correta identificação numérica da motocicleta durante toda a prova.

A ausência, ilegibilidade ou inadequação dos números poderá acarretar penalização, conforme previsto neste Regulamento.

A conferência da numeração será realizada durante a vistoria técnica e poderá ser fiscalizada a qualquer momento pela Direção de Prova.

ARTIGO 3 – DO ENDURO

Art. 3.1 – Conceito e Objetivo

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 **ENDURO BR 2026** serão compostas, obrigatoriamente, no mínimo por 02 (dois) dias e no máximo por 03 (três) 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, considerando o uso de motocicletas off-road. A distância total de cada dia, incluindo as especiais e o deslocamento não poderá ser inferior a 90 km (noventa quilômetros), salvo aprovado pelo Juri de Prova.

- (i) Por motivos climáticos, de segurança ou de “força maior” o PERCURSO poderá ser interrompido ou alterado de maneira que não cumpra o mínimo de quilometragem, desde que devidamente aprovado pelo DIRETOR CBM, este fato deverá constar na ATA da ETAPA;
- (ii) O tempo total de prova para um dia de competição não poderá exceder 7:30 (sete horas e trinta minutos). Caso exceda este limite deverá ser previamente justificado e aprovado pelo DIRETOR CBM;

Art. 3.2 – Inscrições

As inscrições para as provas do **ENDURO BR 2026** devem ser feitas no site oficial da Agenda Off Road (www.agendaoffroad.com.br), ou em local devidamente indicado pela Diretoria de Enduro. Para realizar a sua inscrição o PILOTO deverá obrigatoriamente estar licenciado no ano corrente na CBM e sua respectiva Federação Estadual e/ou a Federação de seu país de origem, no caso de piloto estrangeiro. Fica definido que o prazo mínimo para a INSCRIÇÃO ANTECIPADA, COM DESCONTO é de até 10 (dez) dias antes da data de realização do evento. O prazo para inscrição será definido pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA, sendo no máximo até na quinta-feira que antecede o evento;

Os valores de inscrição são:

- (i) Inscrição antecipada ELITE – R\$ 550,00 (quinhentos reais);
- (ii) **Inscrição antecipada OPEN – R\$ 450,00 (quatrocentos reais);**
- (iii) Inscrição categoria EF (Feminina) - Isenta de Taxa de Inscrição;

Nota 01: Após o prazo de inscrição antecipada, deverá ser cobrado o valor de R\$ 100,00 (cem reais) adicionais para cada categoria;

- (iv) Fica expressamente proibido aos ORGANIZADORES cobrar dos PILOTOS mais de uma inscrição pelo mesmo evento (**ENDURO BR 2026**/Campeonatos Estaduais). O piloto inscrito para uma PROVA do **ENDURO BR 2026** automaticamente irá marcar pontos no respectivo Campeonato Estadual onde será realizada a PROVA;
- (v) 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. Em todas as PROVAS será exigida a assinatura de todos os pilotos participantes. O não cumprimento deste item, gera uma penalização de 01 (um) minuto no tempo total do PILOTO, acrescido no CH de largada;
- (vi) A critério do ORGANIZADOR, poderá haver descontos nos valores das inscrições;

Art. 3.3 – Obrigações do Organizador

Compete ao Organizador da Prova obter todas as autorizações legais necessárias, incluindo alvarás, seguros obrigatórios, autorizações ambientais e estrutura mínima de segurança, conforme exigências da CBM.

A organização deverá assegurar atendimento médico adequado, incluindo ambulância(s) e UTI móvel, conforme definido no Regulamento Complementar.

Art. 3.4 – Regulamento Complementar

Toda prova deverá possuir **Regulamento Complementar, deverá ser aprovado pela Diretoria de Enduro da CBM** e publicado em até 5 (cinco) dias antes da realização do evento.

No Regulamento Complementar deverão constar as principais informações da prova e todos os aspectos específicos necessários ao seu correto andamento, **sendo este documento parte integrante e obrigatória do presente Regulamento.**

Art. 3.5 – Pilotos Organizadores

Em cada prova poderão ser indicados até **04 (quatro) pilotos organizadores**, desde que devidamente licenciados, envolvidos diretamente na organização do evento, previamente aprovados pelo Diretor CBM e expressamente indicados no Regulamento Complementar.

As condições de pontuação destes pilotos seguirão os critérios estabelecidos neste Regulamento.

Art. 3.6 – Aplicação

O presente Regulamento aplica-se a todas as PROVAS e ETAPAS do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026**, sendo obrigatório para PILOTOS, EQUIPES, ORGANIZADORES, OFICIAIS DE PROVA, FISCAIS, COMISSÁRIOS e demais envolvidos direta ou indiretamente com a competição.

Art. 3.7 – Aceitação

A inscrição do PILOTO em qualquer PROVA do **ENDURO BR 2026** implica na aceitação integral deste Regulamento, do Regulamento Complementar da PROVA e das decisões da Direção de Prova, Diretor CBM e Júri de Prova, não sendo admitida alegação de desconhecimento.

Art. 3.8 – Calendário

O calendário oficial do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** será disputado em **6 provas, conforme segue:**

01ª e 02ª Etapas – Itajaí/SC	06 a 08 de março *
03ª e 04ª Etapas – Castro Alves/BA	17 a 19 de abril
05ª e 06ª Etapas – Venda Nova do Imigrante/ES	29 a 31 de maio *
07ª e 08ª Etapas – Itutinga/MG	03 a 05 de julho *
09ª e 10ª Etapas – Ponta Grossa/PR	14 a 16 de agosto
11ª e 12ª Etapas – São Paulo	18 a 20 de setembro*

* Etapas **FEMININA**

(i) A Categoria FEMININA (EF) será realizada nas 04 (quatro) provas (8 etapas), podendo descartar 02 (duas) etapas;

(ii) A Categoria YOUTH (EY) será realizada em 06 (seis) provas (12 etapas), podendo descartar 02 (duas) etapas;

Art. 3.9 – Adiamento, Cancelamento e Devoluções

Devido a alguma excepcionalidade, ou por motivos de força maior, alguma **PROVA** do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** poderá ser **ADIADA** ou até **CANCELADA**. As datas poderão ser alteradas até 15 (quinze) dias antes da realização da PROVA, por motivos alheios à vontade ou decorrentes de força maior da **DIRETORIA DA CBM** ou do **ORGANIZADOR DA PROVA**.

Tais comunicados serão realizados por meio do site oficial ou pelas mídias sociais oficiais da **CBM** e do **ENDURO BR**.

No caso de **CANCELAMENTO** da PROVA, o ORGANIZADOR fará a **DEVOLUÇÃO dos valores relativos às INSCRIÇÕES** eventualmente pagas pelos PILOTOS.

Quaisquer outras despesas realizadas por **PILOTOS e/ou EQUIPES**, tais como transporte, hospedagem, alimentação, deslocamentos ou serviços terceirizados, serão de **responsabilidade exclusiva** deles, não sendo passíveis de reembolso, ressarcimento ou indenização.

Em caso de força maior, o **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** poderá ser encerrado com número inferior de ETAPAS ao estabelecido no calendário oficial, conforme **art. 3.8**.

Não sendo comprovado o motivo de força maior, o **ORGANIZADOR DA PROVA**, a **Federação Estadual** e o **Moto Clube** envolvidos poderão estar sujeitos às punições e sanções cabíveis, inclusive **suspensão por até 01 (um) ano** de participação no **ENDURO BR**.

Art. 3.10 – Vistoria, Averiguações e Obrigatoriedades

Parte integrante e indispensável de cada **PROVA** do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** é a **VISTORIA DAS MOTOCICLETAS**, a qual será realizada no dia e horário designados no **REGULAMENTO COMPLEMENTAR DA PROVA**.

No que se refere às MOTOCICLETAS e EQUIPAMENTOS DOS PILOTOS:

I – O PILOTO deverá utilizar **a mesma motocicleta devidamente vistoriada** durante todo o dia da ETAPA, sob pena de **DESCLASSIFICAÇÃO** do respectivo dia, conforme **Art. 1.11**, sem prévia advertência ou penalização. A infração poderá ser comprovada por vistoria técnica, testemunho devidamente documentado, registros fotográficos ou audiovisuais;

II – **Não será exigida a utilização de carenagem plástica de farol**, tampouco qualquer dispositivo similar destinado exclusivamente à caracterização visual da modalidade Enduro, não podendo sua ausência gerar penalização, advertência ou impedimento de largada;

III – Os **manetes de freio e embreagem** deverão estar devidamente **arredondados**;

IV – O **corta-corrente** deverá estar em pleno funcionamento (liga/desliga);

V – A motocicleta deverá possuir **descanso**, ou estar acompanhada de **cavalete ou similar**;

VI – Será **obrigatório o uso do TAPETE ECOLÓGICO** no **PARQUE FECHADO** para as **CLASSES ELITE e OPEN**, podendo esta exigência ser estendida às demais classes/categorias conforme definidas no **REGULAMENTO COMPLEMENTAR**. A ausência deste item acarretará **penalização de 01 (um) minuto** no tempo total do PILOTO no dia da ETAPA, lançada no **CH de Largada**;

VII – A **numeração e o fundo de numeração** deverão estar **em conformidade exclusivamente com as determinações dos Arts. 2.4 e 2.5** deste Regulamento;

VIII – Caso o PILOTO necessite **trocar de motocicleta ou motor** entre um dia e outro de uma PROVA, deverá comunicar previamente a **DIREÇÃO DE PROVA**, que deverá autorizar expressamente a substituição e realizar nova vistoria técnica.

Autorizada a substituição, o PILOTO **perderá os pontos** da ETAPA e do **Ranking do ENDURO BR 2026** relativos à ETAPA disputada com a motocicleta substituída, tanto na categoria quanto na classificação geral, passando a pontuar apenas na ETAPA disputada com a nova motocicleta.

A troca por motocicleta enquadrada em **categoria diferente** daquela originalmente inscrita deverá ser expressamente autorizada pela Direção de Prova, mediante o pagamento de **nova inscrição**, quando aplicável.

Ao final do primeiro dia de PROVA, quando da colocação das motocicletas no **PARQUE FECHADO**, as mesmas poderão ser vistoriadas. Caso seja necessária a troca, substituição ou reparo de componentes e não haja tempo hábil para manutenção, esta deverá ser realizada **logo após a largada do dia seguinte**, sendo permitida a ajuda de mecânicos. Em PROVAS com 03 (três) dias, o mesmo procedimento será adotado ao final do segundo dia.

Equipamentos do Piloto:

O **capacete** e o **colete** são itens **obrigatórios** na vistoria.

O descumprimento de qualquer requisito previsto neste artigo constitui motivo de **PUNIÇÃO**, conforme **art. Art. 1.11**, a ser aplicada ao PILOTO por decisão do **JÚRI DE PROVA**.

Os PILOTOS que não realizarem a vistoria, ou não colocarem a motocicleta no **PARQUE FECHADO** sem justificativa devidamente autorizada pelo **FISCAL RESPONSÁVEL**, serão **impedidos de largar**, não sendo devido qualquer reembolso do valor pago a título de inscrição.

ARTIGO 4 – DA PROVA, ESTRUTURAS E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Art. 4.1 – Parque Fechado (PF)

Após a realização da **VISTORIA**, a motocicleta não poderá mais ser ligada e deverá ser colocada no **PARQUE FECHADO (PF)** até o horário oficial de largada do respectivo PILOTO.

Toda PROVA deverá possuir uma área cercada, preferencialmente descoberta, destinada ao PARQUE FECHADO, que abrigará as motocicletas após a vistoria e durante toda a realização da ETAPA.

As motocicletas deverão permanecer no PARQUE FECHADO nos seguintes períodos:

I – Na sexta-feira após procedimento de VISTORIA e no sábado pela manhã, conforme horário definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, para provas com largada no sábado;

II – Após o término do primeiro dia de prova, com pernoite de sábado para domingo;

III – No caso de PROVAS com 03 (três) dias, o procedimento será repetido ao final do segundo dia;

IV – Ao final do último dia de prova, até que a Direção de Prova autorize a retirada das motocicletas.

O ORGANIZADOR DA PROVA é responsável pela segurança do PARQUE FECHADO, devendo impedir o acesso de pessoas não autorizadas.

Toda motocicleta deverá ser colocada no PARQUE FECHADO **sobre TAPETE ECOLÓGICO**, conforme art. 3.10, inciso VI.

As motocicletas deverão permanecer trancadas com cadeado, sob responsabilidade do PILOTO ou da EQUIPE.

As motocicletas deverão entrar e sair do PARQUE FECHADO **desligadas**, empurradas pelo PILOTO ou por mecânico credenciado.

É expressamente proibido ao PILOTO tocar na motocicleta de outro PILOTO.

Dentro do PARQUE FECHADO é proibido qualquer reparo, manutenção ou reabastecimento, sendo permitida apenas a limpeza da motocicleta pelo próprio PILOTO, utilizando papel toalha ou similar.

É proibido fumar no PARQUE FECHADO.

As motocicletas não poderão ser cobertas por lonas ou qualquer tipo de proteção.

O descumprimento de qualquer regra deste artigo acarretará penalização conforme **Art. 1.11**.

Art. 4.2 – Parque de Trabalho (PT)

Os **PARQUES DE TRABALHO (PT)** são áreas destinadas à manutenção das motocicletas, localizadas entre bandeiras branca (início) e amarela (fim), ou conforme definido pelo FISCAL responsável.

Os PTs poderão ser de dois tipos:

I – **PT COM APOIO**: é permitida a presença de veículos de apoio, mecânicos e prestação de serviços;

II – **PT SEM APOIO**: não é permitida a presença de veículos ou mecânicos das equipes, sendo permitido apenas auxílio de outro PILOTO regularmente inscrito na PROVA.

A definição do tipo de PT em cada local será estabelecida no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, considerando logística, segurança e trânsito local.

O não cumprimento das regras do PT acarretará penalização conforme **Art. 1.11**.

Art. 4.3 – Reparos, Manutenções, Abastecimento e Ajuda Externa

Os reparos, manutenções, abastecimentos e regras de **apoio externo** às motocicletas durante as PROVAS do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** deverão observar **rigorosamente** as disposições a seguir:

I – As manutenções das motocicletas, inclusive com auxílio de mecânicos, poderão ser realizadas em qualquer parte do trajeto da PROVA, incluindo DESLOCAMENTOS, LIGAÇÕES, CHs e demais áreas operacionais, sendo EXPRESSAMENTE PROIBIDA qualquer forma de apoio externo nos trechos das ESPECIAIS, ressalvadas as exceções previstas neste artigo;

II – Dentro das ESPECIAIS, não será permitido receber qualquer tipo de ajuda externa, seja para superar dificuldades do percurso ou para solucionar defeitos mecânicos;

III – É permitida exclusivamente, dentro das ESPECIAIS, a ajuda de outro PILOTO regularmente inscrito e participando da PROVA;

IV – O PILOTO que receber AJUDA EXTERNA dentro das ESPECIAIS, em desacordo com este artigo, será penalizado com acréscimo mínimo de 05 (cinco) minutos ao seu tempo total de PROVA; em caso de reincidência, a penalização será aplicada conforme o Art. 1.11;

V – Somente por questões de segurança, do próprio PILOTO, de TERCEIROS, ou para desobstrução da ESPECIAL visando a passagem dos demais competidores, será permitida ajuda para retirada da motocicleta do local;

VI – É de responsabilidade exclusiva do PILOTO recusar qualquer interferência, auxílio ou ajuda de terceiros alheios à PROVA, incluindo público, espectadores ou pessoas não credenciadas;

VII – Todo abastecimento ou reposição de líquidos (água, combustível ou óleo), realizado por mecânico ou pelo próprio PILOTO, nos PTs ou no BOX da EQUIPE (quando inserido no PT), deverá obrigatoriamente ser feito com a motocicleta e os galões ou vasilhames sobre o TAPETE ECOLÓGICO, exigência obrigatória para as classes ELITE e OPEN;

VIII – Os abastecimentos de líquidos e fluidos deverão ser realizados com a motocicleta desligada e somente:

a) nos PTs COM APOIO, antes dos CHs localizados entre a bandeira branca e a bandeira amarela;

b) em áreas previamente determinadas pelo ORGANIZADOR, como posto de combustível credenciado, devendo este constar expressamente no REGULAMENTO COMPLEMENTAR;

Parágrafo único – Em caso de abastecimento em posto de combustível autorizado pelo ORGANIZADOR, poderá ser dispensada a utilização do TAPETE ECOLÓGICO;

IX – Após o Procedimento de Largada do dia, a motocicleta não poderá ser abastecida, salvo pelo PRÓPRIO PILOTO, uma vez que, após a largada, inicia-se o DESLOCAMENTO, não caracterizando área específica de abastecimento. O abastecimento somente será permitido nos locais autorizados neste artigo;

X – No PRÉ-FINISH, quando a PROVA tiver continuidade no dia seguinte, o PILOTO não poderá receber peças, apoio mecânico ou qualquer ajuda física, sendo permitidas apenas ferramentas e instruções verbais. O PILOTO deverá passar pelo CH de PRÉ-FINISH e ingressar no PT no seu horário ideal, dispondo de até 20 (vinte) minutos para realizar a manutenção da motocicleta. Após o CH de PRÉ-FINISH, dentro do PT, será permitido o auxílio mecânico;

XI – O descumprimento de qualquer uma das disposições deste artigo acarretará PUNIÇÃO mínima de 01 (um) minuto, conforme previsto no Art. 1.11, sem prejuízo de penalizações mais severas, conforme a gravidade ou reincidência.

Art. 4.4 – Área e Procedimento de Largada

A **ÁREA DE LARGADA** é localizada imediatamente após o **PARQUE FECHADO**, podendo sobrepor-se parcialmente a este.

A motocicleta somente poderá ser ligada por meios normais (kick ou partida elétrica).

Deverá existir uma linha de controle localizada aproximadamente a 20 (vinte) metros após o ponto de largada.

O PILOTO deverá cruzar esta linha dentro do seu minuto oficial de largada, conforme Cartão de Horário.

Na **ÁREA DE LARGADA** deverá haver relógio visível, sincronizado com o horário oficial da PROVA.

Penalizações:

I – Cruzar a linha fora do minuto oficial: 20 (vinte) segundos;

II – Cruzar a linha com a motocicleta desligada: 10 (dez) segundos;

III – Ligar a motocicleta antes do horário oficial: 01 (um) minuto.

Art. 4.5 – Ordem e Intervalo de Largada

Art. 4.5.1 – Ordem de Largada – Primeiro Dia de Prova

No **primeiro dia de PROVA**, a ordem de largada será definida da seguinte forma:

I – Os 30 (trinta) pilotos melhor classificados no Ranking da CLASSE ELITE largarão na ordem de classificação, independentemente da categoria específica (E1, E2, E3 ou EJ);

II – Em seguida, os pilotos das categorias E1, E2, E3 e EJ que não estejam entre os 30 (trinta) melhores do Ranking ELITE largarão na ordem do Ranking de sua respectiva categoria;

III – Após os pilotos ranqueados, os inscritos não constantes no Ranking específico de sua categoria largarão por ordem de sorteio, seguindo-se por blocos, respeitando a ordem das categorias E1, E2, E3 e EJ;

IV – Deverá ser respeitado um intervalo mínimo de 02 (dois) minutos entre o último PILOTO da classe ELITE e o primeiro PILOTO da classe OPEN;

V – Após o intervalo, os 30 (trinta) pilotos melhor classificados no Ranking da CLASSE OPEN largarão na ordem de classificação, independentemente da categoria específica;

VI – Em seguida, os pilotos das categorias EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA, ENH e EY que não estejam entre os 30 (trinta) melhores do Ranking OPEN largarão na ordem do Ranking de sua respectiva categoria;

VII – Por fim, os inscritos não constantes no Ranking específico de sua categoria largarão por ordem de sorteio, seguindo-se por blocos, respeitando a ordem das categorias EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA, ENH e EY.

Art. 4.5.2 – Critérios Específicos para a Primeira Etapa da Temporada

I – Para a primeira etapa da temporada 2026, será considerada a classificação da CLASSE ELITE do Campeonato Brasileiro de Enduro do ano anterior;

II – Os pilotos não incluídos entre os 30 (trinta) melhores da ELITE do ano anterior, nas categorias E1, E2, E3 e EJ, largarão por ordem de sorteio, respeitada a ordem das categorias;

III – Em seguida, para a CLASSE OPEN, os 30 (trinta) melhor classificados no Ranking OPEN do ano anterior largarão conforme sua classificação;

IV – Os pilotos da OPEN não incluídos entre os 30 (trinta) melhores, nas categorias EI, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA, ENH e EY, largarão por ordem de sorteio, respeitada a ordem das categorias.

Art. 4.5.3 – Pilotos Convidados

Poderão ser incluídos entre os **30 (trinta) melhores das classes ELITE ou da OPEN** os denominados **“Pilotos Convidados”**, desde que:

I – Tenham desempenho comprovado em Rankings de Campeonatos Estaduais, Campeonatos de destaque nacional ou internacional, ou sejam **pilotos estrangeiros**;

II – Sejam **devidamente justificados**;

III – Tenham **aprovação expressa do DIRETOR CBM e da DIREÇÃO DE PROVA**.

Art. 4.5.4 – Provas Conjuntas com Campeonatos Estaduais

Em PROVAS realizadas conjuntamente com **Campeonatos Estaduais**, deverão ser respeitados os critérios de ordem de largada deste artigo, devendo os pilotos que disputarem **exclusivamente o Estadual** serem **enquadrados em uma das categorias que compõem o ENDURO BR 2026**.

Para disputar o Campeonato Estadual em conjunto com o **ENDURO BR**, os PILOTOS deverão estar **devidamente licenciados pela Federação Estadual**, atendendo simultaneamente aos requisitos do ENDURO BR.

Art. 4.5.5 – Ordem de Largada – Segundo e Terceiro Dia de Prova

No **segundo e/ou terceiro dia de PROVA**, a ordem de largada será definida conforme a **classificação do dia anterior**, observando-se:

I – Primeiramente, os pilotos das classes **ELITE (E1, E2, E3 e EJ)**, **independentemente da categoria específica**, de acordo com a classificação da ELITE do dia anterior;

II – Na sequência, os pilotos das classes **OPEN (E1, E4, E35, E40, E45, E50, E55, EF, EIA, ENA, ENH e EY)**, **independentemente da categoria específica**, de acordo com a classificação da OPEN do dia anterior.

Art. 4.5.6 – Largada em Caso de Super Test

Caso haja a realização de **SUPER TEST**:

I – A largada do SUPER TEST realizado na **sexta-feira** será feita de forma **inversa à classificação do ENDURO BR**, largando primeiro os pilotos mais lentos e, ao final, os mais rápidos;

II – A largada do SUPER TEST realizado no **sábado** seguirá os critérios estabelecidos neste **Art. 4.5**.

Excepcionalmente, poderá ser autorizado pelo **JÚRI DA PROVA** o **reposicionamento de PILOTO(s) após a 30ª (trigésima) colocação**, desde que **devidamente justificado**, registrado em **ATA OFICIAL**, e sem prejuízo à **segurança**, à **equidade esportiva** e ao **regular andamento da PROVA**.

Art. 4.6 – Percurso e Marcação

O percurso deverá ser claramente demarcado, com sinalização eficiente, especialmente em áreas urbanas e trechos de mão dupla.

Padrão de sinalização preferencial:

I – Caminho correto: bola vermelha;

II – Caminho errado: bola vermelha com “X”;

III – Virar à direita: seta vermelha;

IV – Virar à esquerda: seta vermelha;

V – Perigo: bola vermelha com caveira.

A marcação deverá priorizar segurança e clareza, sendo permitidos meios complementares como fitas, placas e pintura.

Art. 4.7 – Zonas de Radar

Os ORGANIZADORES poderão estabelecer **ZONAS DE RADAR**, com velocidade máxima definida no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.

As zonas deverão estar claramente sinalizadas com placas de início e fim.

O desrespeito acarretará penalização individual conforme **Art. 1.11**.

Art. 4.8 – Controles Horários (CH)

Os **CONTROLES HORÁRIOS (CH's)** têm por objetivo controlar a manutenção dos horários estipulados pela **ORGANIZAÇÃO**, constantes no **Cartão de Horário** de cada **PILOTO**, podendo ser anotados os tempos de cada participante **desconsiderando os segundos**, de modo a garantir o correto andamento da ETAPA, com os PILOTOS completando o percurso dentro do tempo indicado.

Art. 4.8.1 – Localização dos Controles Horários

Os CH's deverão ser posicionados, obrigatoriamente, nos seguintes locais:

I – Na saída do dia, na **ÁREA DE LARGADA**, no início de cada dia de PROVA;

II – No **CH de PRÉ-FINISH**, antes da entrada no último **PARQUE DE TRABALHO (PT)** do dia e antes do ingresso da motocicleta no **PARQUE FECHADO (PF)**. O tempo previsto entre o **PRÉ-FINISH** e o CH de entrada no PF será de **20 (vinte) minutos**, podendo ser diferente somente se **justificado e aprovado pelo DIRETOR CBM**;

III – Na **entrada do PARQUE FECHADO**, ao final de cada dia de PROVA;

IV – Em **pontos estratégicos do percurso** da ETAPA;

V – Após a realização da **VISTORIA**, ou mesmo para a simples colocação das motocicletas no **PARQUE FECHADO**, quando determinado pela ORGANIZAÇÃO.

Art. 4.8.2 – Identificação e Funcionamento dos CH's

Os CH's serão identificados por:

I – **Bandeira branca**, indicando o início do **PARQUE DE TRABALHO**;

II – **Bandeira amarela**, indicando o final do **PARQUE DE TRABALHO**, local onde estará efetivamente o **OFICIAL DE CH**.

Deverá haver um **relógio oficial**, sincronizado com o horário da PROVA, colocado ao lado da bandeira amarela ou placa indicativa do CH, para que os PILOTOS possam visualizar a hora oficial.

A marcação do horário do PILOTO será realizada no momento da sua passagem pela **bandeira amarela** ou pelo **relógio oficial**, quando a bandeira não estiver instalada. Neste caso, o **FISCAL RESPONSÁVEL PELO CH** determinará o ponto de anotação e esclarecerá os PILOTOS, sempre que necessário.

Art. 4.8.3 – Cancelamento ou Correção de CH

Caso algum **CH seja cancelado ou corrigido** para qualquer PILOTO, a medida deverá ser **devidamente justificada e comprovada**, constando **obrigatoriamente na ATA da PROVA**, com anuência da **DIREÇÃO DE PROVA** e do **JÚRI DA PROVA**.

Art. 4.8.4 – Penalizações por Atraso ou Adiantamento

Cada **minuto atrasado ou adiantado** em relação ao **Minuto Ideal** estabelecido no Cartão de Horário do PILOTO acarretará o acréscimo de **60 (sessenta) segundos** ao tempo final de PROVA.

I – No **último CH do dia**, correspondente à **entrada no PARQUE FECHADO**, **não haverá penalização por adiantamento**;

II – Todos os **CH's serão válidos desde a primeira volta**.

Art. 4.8.5 – Distância e Velocidade Média

Recomenda-se que a distância entre os CH's seja compreendida entre **05 (cinco) km e 35 (trinta e cinco) km**.

A velocidade média a ser mantida entre um CH e o seguinte **não deverá ultrapassar 50 (cinquenta) km/h**.

Art. 4.8.6 – Alteração de Horários por Força Maior

Em caso de **força maior**, tais como **condições meteorológicas agravantes, bloqueio ou impedimento do percurso proposto**, fora do controle da ORGANIZAÇÃO, a **DIREÇÃO DE PROVA** (Diretor de Prova e **DIRETOR CBM**) poderá **alterar os horários dos CH's durante a PROVA**.

Quando isso ocorrer, caberá aos **próprios PILOTOS** realizarem o **recálculo do seu Cartão de Horário**, passando a valer os novos horários estabelecidos.

Art. 4.8.7 – Responsabilidade pelo Controle de Horário

Cabe **exclusivamente ao PILOTO** o controle do seu horário nos CH's, em relação ao seu **horário ideal**, bem como o acompanhamento do tempo **atrasado ou adiantado**.

Art. 4.9 – Controle de Passagem (CP) e GPS

O CONTROLE DE PASSAGEM poderá ser realizado por fiscais ou por sistema de **GPS**, fornecido pela ORGANIZAÇÃO.

Cada CP perdido acarretará penalização de 10 (dez) minutos.

O GPS é de responsabilidade do PILOTO, devendo ser devolvido ao final da PROVA. A perda do equipamento implicará penalização correspondente à perda do CP, além do reembolso do equipamento.

Art. 4.10– Marcação dos Testes Especiais

Art. 4.10.1 – Princípios Gerais

A marcação dos **TESTES ESPECIAIS** é fundamental para a segurança dos PILOTOS e o correto andamento da ETAPA.

Art. 4.10.2 – Percentual de Marcação

- **CT e XT**: recomendável 100%, **mínimo obrigatório de 80%**;
- **ET**: recomendável 70%, **mínimo obrigatório de 30%**, com vistoria e aprovação prévia Do **Pré Rider, Comissário CBM** e/ou do **DIRETOR CBM**.

Art. 4.10.3 – Padrão de Bumps

Sugere-se o uso de **cores diferentes em cada lado do percurso**, sendo obrigatória uma marcação clara, segura e inequívoca e devida aprovada pelo **Pré Rider**.

Art. 4.11– Cronometragem e Largada nas Especiais

No início e no final de cada TESTE ESPECIAL haverá **FISCAL** para registro do tempo, com precisão mínima em **décimos de segundo**.

O PILOTO deverá **parar no início da ESPECIAL**, aguardar liberação do FISCAL e **largar com a motocicleta parada**, sob pena de penalização conforme **Art. 1.11**.

Poderá ser utilizado **temporizador regressivo**, iniciando a contagem automaticamente quando zerado.

Art. 4.12 – Alterações nos Testes Especiais

- Redução de roteiro → tempos **válidos**;
- Alteração substancial → **novo reconhecimento obrigatório**;
- Alteração pontual por segurança → válida mediante decisão de **DIRETOR CBM, DIRETOR DE PROVA ou COMISSÁRIO**, individualmente.

Todos os PILOTOS deverão ser **informados previamente**.

Art. 4.13 – Forfet (Tempo Máximo)

O **FORFET** deverá constar no **REGULAMENTO COMPLEMENTAR**.

Na ausência, será de **30 (trinta) minutos** para qualquer ESPECIAL.

Art. 4.14 – Tipos de Testes Especiais

- **ST / SP** – promocional, com bônus e penalizações conforme RC;
- **CT** – 2 a 10 km, até 60 km/h;
- **XT** – 200 m a 2 km, até 35 km/h;
- **ET** – 2 a 10 km, até 50 km/h, sem obstáculos artificiais.

O Cross Test poderá ser válido desde a primeira volta para todas as classes. Essa informação fará parte do regulamento complementar. O Extreme Teste e o Enduro Test não serão válidos na primeira volta tanto nas Classes Elite quanto Open.

Art. 4.15 – Reconhecimento

O reconhecimento das ESPECIAIS poderá ser realizado a pé ou de bicicleta, **não sendo permitidas bicicletas com assistência elétrica.**

Não é permitido o uso de veículos motorizados.

Os **prazos, horários e condições para o reconhecimento das ESPECIAIS** deverão constar expressamente no **REGULAMENTO COMPLEMENTAR** da PROVA.

O **reconhecimento das ESPECIAIS será permitido EXCLUSIVAMENTE na SEXTA-FEIRA** que antecede a PROVA, **sendo expressamente PROIBIDO qualquer reconhecimento antes deste dia**, sob qualquer forma ou meio.

O **descumprimento desta norma** sujeitará o **PILOTO** às **penalizações previstas no Art. 1.11**, incluindo, conforme a gravidade e reincidência, **acréscimo de tempo, desclassificação da ETAPA** ou **outras sanções aplicáveis.**

Art. 4.16 – Abandono

O PILOTO que abandonar a ETAPA **não poderá seguir o percurso** próximo a outro PILOTO.

Art. 4.16.1 – Retorno

Permitido nos dias seguintes, desde que:

- apresentação da moto **60 minutos antes** da largada;
- **nova vitória** conforme **art. 3.10.**

ART. 5 – CLASSIFICAÇÃO, CRONOMETRAGEM, PONTUAÇÃO, DESCARTES E PREMIAÇÃO

Art. 5.1 – Classificação da ETAPA

A **classificação do ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** será realizada **por Categoria Específica**, conforme definido nos **Arts. 2.1, 2.2 e 2.3** deste Regulamento.

O **tempo final da ETAPA** de cada PILOTO será determinado pelo **somatório dos tempos dos TESTES ESPECIAIS válidos**, incluindo **frações de segundos**, conforme apuração da cronometragem oficial, **acrescido de todas as penalidades aplicáveis** (Largada, Controles Horários – CHs, Controles de Passagem – CPs, Pré-Finish, Parque de Trabalho – PT e demais penalidades previstas neste Regulamento) e **deduzido de eventuais bônus de tempo**, quando aplicáveis.

Será considerado **vencedor da ETAPA**, em sua respectiva categoria, o PILOTO que obtiver o **menor tempo final.**

A classificação seguirá o **critério crescente de tempo**, sendo o mais rápido classificado em primeiro lugar, o segundo mais rápido em segundo lugar, e assim sucessivamente.

O **tempo final do PILOTO inclui obrigatoriamente** quaisquer acréscimos decorrentes de penalidades aplicadas por infração a este Regulamento, desde que **devidamente registradas e homologadas** pelo **JÚRI DA PROVA** ou pelo **Comissário responsável**, conforme o caso.

§1º – Bônus de Tempo por Resgate ou Atendimento

Poderá ser concedido **BÔNUS DE TEMPO** ao PILOTO que, **comprovadamente**, interromper sua participação em um **TESTE ESPECIAL** ou **DESLOCAMENTO** para **prestar auxílio no resgate, atendimento ou socorro a outro competidor.**

O bônus de tempo será **calculado com base nos registros do sistema de GPS** utilizado na PROVA e **deduzido do tempo final da ETAPA**, em valor proporcional ao tempo efetivamente perdido pelo PILOTO, devendo tal concessão ser **validada pela Direção de Prova e homologada pelo JÚRI DA PROVA**.

Art. 5.1.1 – Aplicação de Penalidades

As penalidades que dependam de **interpretação deste Regulamento** deverão ser **obrigatoriamente analisadas e aplicadas pelo JÚRI DA PROVA**.

Art. 5.1.2 – Penalidades Automáticas de Horário

As penalidades vinculadas **exclusivamente ao cumprimento dos horários da ETAPA**, tais como **CHs, Pré-Finish, Parque Fechado** e demais controles de tempo, **independem de interpretação**, sendo aplicadas mediante **mera constatação e registro** pelo **Comissário responsável**, diretamente no sistema oficial de apuração.

Art. 5.1.3 – Recursos e Homologação do Resultado da ETAPA

Encerrada cada **ETAPA**, após a divulgação do **resultado parcial**, será aberto o prazo de **30 (trinta) minutos** para interposição de **eventuais recursos**.

Havendo recurso, o **JÚRI DA PROVA** se reunirá para análise e decisão.

Não havendo recurso dentro do prazo, caberá ao **DIRETOR DE PROVA** homologar o **resultado final da ETAPA**.

Art. 5.1.4 – Critério de Desempate na ETAPA

Em caso de **empate de tempo final** entre dois ou mais PILOTOS, o desempate será definido pelo **maior número de vitórias nas ESPECIAIS**.

Persistindo o empate, será considerado vencedor o PILOTO que obtiver o **maior número de melhores colocações nas ESPECIAIS** disputadas entre os PILOTOS empatados.

Art. 5.2 – Pontuação por ETAPA

Em cada **ETAPA** do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026**, os PILOTOS regularmente **classificados** receberão **pontuação de acordo com sua colocação final na respectiva categoria**, conforme a **Tabela Oficial de Pontuação** abaixo.

Tabela Oficial de Pontuação por Colocação – Campeonato de Pilotos

Os **20 (vinte) primeiros PILOTOS classificados** em cada **Categoria Específica** receberão pontos ao final de **cada ETAPA**, da seguinte forma:

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.

§1º – Limite de Pontuação

Os PILOTOS classificados **a partir da 21ª colocação** não pontuarão para o Campeonato naquela ETAPA.

§2º – Pontuação por Categoria

A pontuação será atribuída **exclusivamente dentro da categoria de inscrição do PILOTO**, sendo **vedada qualquer transferência de pontos entre categorias**.

§3º – Validade da Tabela

A Tabela Oficial de Pontuação é **única e válida para todas as ETAPAS** do Campeonato.

Art. 5.2.1 – Pontuação por Largada em ETAPA

Independentemente da pontuação por colocação, será atribuída **pontuação por LARGADA em cada ETAPA (dia de PROVA)**, conforme a numeração da PROVA no calendário oficial do Campeonato, observados os seguintes critérios:

I – Nas **PROVAS 1, 2, 3 e 4**, cada PILOTO que **largar regularmente em uma ETAPA** receberá **01 (um) ponto por ETAPA**;

II – Na **PROVA 5**, cada PILOTO que **largar regularmente em uma ETAPA** receberá **03 (três) pontos por ETAPA**;

III – Na **PROVA 6**, cada PILOTO que **largar regularmente em uma ETAPA** receberá **05 (cinco) pontos por ETAPA**.

§1º – Considera-se largada válida a efetiva participação do PILOTO no **Procedimento Oficial de Largada da ETAPA**;

§2º – Em PROVAS realizadas em dois ou mais dias, cada dia será considerado **ETAPA distinta**, aplicando-se a pontuação por largada de forma independente;

§3º – A pontuação por largada **não depende da conclusão da ETAPA**;

§4º – **A pontuação por largada NÃO PODERÁ, EM HIPÓTESE ALGUMA, SER UTILIZADA PARA DESCARTE**, devendo sempre integrar a soma final do Campeonato.

Art. 5.3 – Condições para Pontuação na ETAPA

Para fazer jus à pontuação na ETAPA, o PILOTO deverá completar **no mínimo 50% (cinquenta por cento)** dos **TESTES ESPECIAIS válidos** e dos **CHs válidos** da respectiva ETAPA.

Cada **dia de PROVA** constitui **uma ETAPA independente**, com resultado próprio e pontuação específica.

Art. 5.4 – Campeão da PROVA

Será considerado **Campeão da PROVA** o PILOTO que, ao final do final de semana, **somar o maior número de pontos**, considerando os resultados das ETAPAS disputadas na PROVA.

Art. 5.4.1 – Empate na PROVA

Em caso de empate na PROVA, o critério de desempate será a **melhor colocação obtida na última ETAPA disputada**.

Art. 5.5 – Pontuação no Campeonato

A pontuação do **CAMPEONATO** será obtida pelo **somatório dos pontos conquistados em cada ETAPA**, conforme o disposto neste artigo.

Será Campeão do Campeonato, em sua categoria, o PILOTO que obtiver o **maior número de pontos**, após a aplicação dos **descartes previstos**.

Art. 5.5.1 – Descarte de Pontos no Campeonato

O **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026** será composto por **06 (seis) PROVAS**, totalizando **12 (doze) ETAPAS**.

Ao final do Campeonato, **somente após a realização da última PROVA**, serão descartados os **02 (dois) piores resultados em ETAPAS** obtidos pelo PILOTO.

I – É permitido descartar ETAPA na qual o PILOTO não tenha comparecido, largado ou tenha obtido **0 (zero) ponto**, desde que não tenha sido desclassificado;

II – É vedado o descarte de ETAPA em que o PILOTO tenha sido **DESCLASSIFICADO**;

III – É vedado o descarte da **última PROVA** para PILOTOS que não estejam inscritos e presentes na referida PROVA;

IV – Somente será permitido o descarte de ETAPA da PROVA FINAL caso o PILOTO esteja presente e tenha largado em **ao menos uma ETAPA** da PROVA.

Art. 5.5.2 – Critério de Desempate no Campeonato

Em caso de **empate na pontuação final do CAMPEONATO**, após a aplicação dos **descartes previstos no art. 5.5.1**, o desempate será definido observando-se, **sucessivamente**, os seguintes critérios:

I – Será considerado Campeão o PILOTO que obtiver o **maior número de pontos SEM a aplicação dos descartes**;

II – Persistindo o empate, será considerado Campeão o PILOTO que obtiver o **maior número de vitórias em ETAPAS** ao longo do Campeonato;

III – Permanecendo o empate, será considerado Campeão o PILOTO que obtiver o **maior número de segundos lugares em ETAPAS**, e assim sucessivamente, considerando-se as melhores colocações;

IV – Persistindo ainda o empate, será considerado Campeão o PILOTO **melhor classificado na última ETAPA da última PROVA** do Campeonato;

Art. 5.6 – Premiação

Serão entregues **troféus, no mínimo, até a 5ª colocação** de cada categoria, bem como nas classificações gerais das classes **ELITE** e **OPEN**.

A cerimônia de premiação do **ENDURO BR** terá **prioridade** sobre eventuais premiações de campeonatos estaduais ou regionais, quando realizadas conjuntamente.

I – Na cerimônia de premiação, o PILOTO deverá estar devidamente trajado, sendo vedado o uso de vestimentas inadequadas, **CHINELAS, CAMISETAS REGATAS** ou objetos estranhos;

II – Após a cerimônia oficial, o pódio será liberado para fotos de EQUIPES e PILOTOS.

ART. 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA

Art. 6.1 – Do Piloto

O PILOTO inscrito no **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro** deverá:

I – Estar **regularmente licenciado** junto à **CBM** e à **Federação Estadual** correspondente;

II – Conhecer e cumprir **integralmente** este Regulamento, o Regulamento Complementar, decisões do **JÚRI DA PROVA**, do **DIRETOR DE PROVA** e do **DIRETOR CBM**;

III – Conduzir sua motocicleta de forma **responsável**, respeitando as normas de segurança, o percurso oficial, a sinalização da PROVA e as orientações dos FISCAIS;

IV – Portar-se de maneira **ética, esportiva e respeitosa**, sendo vedada qualquer conduta antidesportiva, agressiva ou que coloque em risco outros PILOTOS, FISCAIS, EQUIPE DE APOIO, público ou terceiros;

V – Atender prontamente às solicitações da ORGANIZAÇÃO, FISCAIS, DIREÇÃO DE PROVA e JÚRI, quando convocado;

VI – Responsabilizar-se integralmente por seus atos, bem como pelos atos de membros de sua equipe, acompanhantes ou pessoas a ele vinculadas.

Art. 6.2 – Da Motocicleta

A motocicleta utilizada deverá:

I – Estar **em perfeitas condições mecânicas e de segurança**, atendendo às exigências técnicas da sua categoria;

II – Ser apresentada e aprovada na **Vistoria Técnica**, podendo ser reinspecionada a qualquer momento durante a PROVA;

III – Manter os **números de identificação** visíveis e conforme padrão definido neste Regulamento;

IV – Utilizar **equipamentos obrigatórios de segurança**, conforme previsto neste Regulamento e no Regulamento Complementar;

V – Não apresentar vazamentos de óleo, combustível ou fluidos que possam comprometer a segurança ou o meio ambiente;

VI – Utilizar **escapamento em condições adequadas**, respeitando limites de ruído quando aplicáveis.

Art. 6.3 – Conduta em Prova e Áreas Comuns

I – É vedado ao PILOTO transitar de motocicleta em áreas proibidas, fora do percurso oficial ou em velocidade incompatível com a segurança, especialmente em áreas de público, Parque de Trabalho, Parque Fechado e áreas urbanas;

II – É proibido ao PILOTO e/ou membro da equipe **circular sem capacete**, bem como conduzir a motocicleta de forma imprudente fora das ESPECIAIS;

III – O PILOTO é responsável por **recusar auxílio externo não permitido**, inclusive de público;

IV – O descumprimento das normas de conduta poderá acarretar penalidades conforme o **Art. 1.11 – Das Punições**.

Art. 6.4 – Equipamentos do Piloto

I – O uso de **capacete, óculos, botas, colete, luvas e vestimenta adequada** é obrigatório durante toda a PROVA;

II – É obrigatória a utilização dos **equipamentos de segurança definidos pela CBM** para a modalidade Enduro;

III – O PILOTO é responsável pela correta utilização e conservação de seus equipamentos.

Art. 6.5 – Responsabilidades e Penalidades

I – O PILOTO assume total responsabilidade por sua participação na PROVA, inclusive quanto a riscos inerentes à modalidade;

II – Qualquer infração às disposições deste artigo será analisada pelo **JÚRI DA PROVA**, podendo resultar em **advertência, penalização em tempo, desclassificação, multa ou suspensão**, conforme o **Art. 1.11**;

III – O desconhecimento das regras **não exime** o PILOTO de suas responsabilidades.

ARTIGO 7 – DAS INFRAÇÕES, PENALIZAÇÕES, PROTESTOS, RECURSOS E DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 7.1 – Infrações

Constitui infração esportiva, técnica ou disciplinar qualquer ação ou omissão do PILOTO, EQUIPE, MECÂNICO ou TERCEIRO vinculado ao PILOTO que contrarie o presente Regulamento, o Regulamento Complementar da PROVA, decisões da DIREÇÃO DE PROVA, do JÚRI ou da Diretoria de Enduro da CBM.

As infrações poderão ocorrer:

- antes da PROVA;
- durante a PROVA;
- após o término da PROVA.

Art. 7.2 – Penalizações

As infrações serão punidas conforme sua **gravidade, reincidência e impacto esportivo ou de segurança**, podendo resultar em:

I – Acréscimo de tempo ao resultado do PILOTO;

II – Perda de tempo bônus;

III – Perda de pontos na ETAPA;

IV – Desclassificação da ETAPA;

V – Exclusão da PROVA;

VI – Suspensão de uma ou mais ETAPAS;

VII – Suspensão do CAMPEONATO;

VIII – Outras penalidades previstas no **Art. 1.11** ou definidas pelo JÚRI.

Parágrafo único – As penalizações poderão ser **cumulativas**, a critério do JÚRI da PROVA.

Art. 7.3 – Autoridades Competentes

Têm competência para fiscalizar, julgar e aplicar penalizações, dentro de suas atribuições:

- I** – JÚRI DA PROVA;
- II** – DIRETOR CBM;
- III** – DIRETOR DE PROVA;
- IV** – COMISSÁRIOS designados;

Art. 7.4 – 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 o CHEFE DE EQUIPE poderá formalizar **PROTESTO** ao DIRETOR CBM e/ou ao DIRETOR DE PROVA.

I – O protesto deverá ser **apresentado por escrito**, em meio físico (carta datada e assinada) ou meio digital documentalmente aceito, contendo obrigatoriamente:

- a) identificação do requerente;
- b) descrição objetiva do fato;
- c) indicação formal dos **artigos deste Regulamento** que foram desrespeitados;
- d) pedido/preensão de forma clara.

II – **Prazo**: o prazo para apresentação do protesto é de até **30 (trinta) minutos após a chegada do último piloto da respectiva classe/categoria** do requerente, salvo hipótese específica prevista no Regulamento Complementar para protestos relacionados a resultados/tempos.

III – Protestos verbais, coletivos, genéricos ou fora do prazo **não serão aceitos**.

Art. 7.4.1 – Taxa de Protesto

I – Todo protesto deverá ser **individual e específico por item**, acompanhado de taxa no valor de **R\$ 500,00 (quinhentos reais)**.

II – Sendo o protesto **procedente**, o valor será restituído ao requerente.

III – Sendo o protesto **improcedente**, o valor reverterá em favor do Clube Organizador da PROVA, ou, em caso de reclamação técnica (ex.: capacidade cúbica do motor), reverterá para custear a abertura do motor da motocicleta reclamada.

IV – O ORGANIZADOR deverá manter disponível mecânico para desmontagem e conferência em protesto técnico de motor, quando aplicável.

Art. 7.5 – Análise e Julgamento dos Protestos

Os protestos serão analisados pelo **JÚRI DA PROVA**, que poderá:

- I** – Indeferir o protesto;
 - II** – Deferir total ou parcialmente;
 - III** – Determinar novas apurações;
 - IV** – Solicitar esclarecimentos à DIREÇÃO DE PROVA ou aos COMISSÁRIOS.
- A decisão do JÚRI deverá constar em **ATA OFICIAL DA PROVA**.

Art. 7.6 – Recursos

I – Das decisões do JÚRI DA PROVA, o requerente poderá interpor recurso à **Comissão Disciplinar da CBM** no prazo de **05 (cinco) dias**, acompanhado do valor equivalente a **10 (dez) salários-mínimos**, conforme normas disciplinares da CBM.

II – 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 competente, acompanhado do valor equivalente a **20 (vinte) salários-mínimos**.

III – O recurso não terá efeito suspensivo, salvo decisão expressa da autoridade competente, conforme regulamentos disciplinares aplicáveis.

Art. 7.7 – Conduta Antidesportiva

Será considerada **CONDUTA ANTIDESPORTIVA**, sujeita a penalização severa, qualquer ação que:

I – Coloque em risco a segurança de PILOTOS, OFICIAIS ou TERCEIROS;

II – Atente contra a moral esportiva;

III – Desrespeite OFICIAIS, ORGANIZAÇÃO ou demais PILOTOS;

IV – Configure fraude, simulação ou vantagem indevida.

As penalizações poderão incluir **desclassificação, suspensão** ou outras sanções cabíveis.

Art. 7.8 – Casos Omissos

Os casos omissos neste Regulamento serão resolvidos pela **DIREÇÃO DE PROVA**, pelo **JÚRI DA PROVA** ou pela **Diretoria de Enduro da CBM**, sempre observando:

- o espírito esportivo;
- a equidade competitiva;
- a segurança;
- os regulamentos superiores da CBM e FIM, quando aplicáveis.

Art. 7.9 – Alterações do Regulamento

Este Regulamento somente poderá ser alterado:

I – Por decisão da Diretoria de Enduro da CBM;

II – Mediante publicação oficial;

III – Antes do início da ETAPA, salvo situações excepcionais de segurança.

Art. 7.10 – Vigência

O presente Regulamento entra em vigor na data de sua publicação, tendo validade para todas as ETAPAS do **ENDURO BR – Campeonato Brasileiro de Enduro 2026**, permanecendo vigente até o encerramento oficial da temporada.

Este Regulamento entra em vigor na data de hoje (20/01/2026) – Revisão 01.

DIRETORIA NACIONAL DE ENDURO CBM

CBM – Confederação Brasileiro de Motociclismo CNPJ nº 47.459.185/0001-60 Rua Grápia, 8, Carandá Bosque Campo Grande/MS - CEP: 79.032-550 Telefones (67) 98136-6641 E-mail: cbm@cbm.esp.br Horário de atendimento das 08:00 às 12:00h – 14:00 às 18:00h	Diretor de Enduro CBM – Assis Aquino Telefone Celular (84) 99983-7822 E-mail: assisaquino2a@gmail.com ; enduro@cbm.esp.br
--	---