I Enduro Big Trail Star News - REGULAMENTO GERAL – 2025

ÍNDICE DE CAPÍTULOS

1. Objetivo
2. Organização, Definição, Data e Destinação
3. Regulamento Complementar
4. Constituição da Prova
5. Modalidades e Categorias
6. Inscrição
7. Vistoria
8. Ordem de Largada
9. Planilhas
10. Indicações Quilométricas
11. Identificação do Piloto e da Moto
12. Constituição da Prova
13. Testes Especiais
14. Alterações no Roteiro
15. Alterações na Prova
16. Apoio
17. Cronometragem – Ponto de Controle (PC)
18. Cancelamento de PC
19. Apuração de Dados GPS
20. Falha nos Coletores de dados
21. Classificação e Pontuação
22. Deveres do Piloto
23. Deveres da Organização
24. Penalizações
25. Premiações do Evento
26. Reclamações e Protestos
27. Disposições Gerais
28. Calendário

01 – OBJETIVO

Art.1 - Este Regulamento destina-se ao evento I Enduro de Regularidade para motos Big Trail da concessionária BMW Star News.

02 - ORGANIZAÇÃO, DEFINIÇÃO, DATA, DESTINAÇÃO

Art.2.1 – O Trail Clube de Curitiba, entidade sem fins lucrativos e de utilidade pública, registrada sob o CNPJ 76.468.958/0001-73, filiada a Federação Paranaense de Motociclismo (FPRM), devidamente credenciada a Confederação Brasileira de Motociclismo, coordena a prática do motociclismo na região, promovendo o uso moderado e responsável de motocicletas, incluindo mototurismo com enfoque cultural, educativo e social. As atividades de coordenar, planificar, planejar, bem como elaborar os aditivos deste regulamento oficial estão a cargo da Comissão Organizadora do Evento.

Art.2.2 – O Enduro Big Trail Star News é um evento de Regularidade, basicamente fora de estrada (off-road), disputado individualmente ou em duplas (duas motos) e que tem a finalidade de estimular/desafiar os competidores a cumprir um roteiro em um determinado tempo, seguindo um caminho gravado digitalmente ou uma planilha de referências.

Art.2.3 – O evento será realizado no dia 29 de novembro de 2025 pela concessionária Star News em parceria com Trail Clube de Curitiba (TCC) e a Federação Paranaense de Motociclismo (FPRM).

Art.2.4 – Para participar do Rally, o piloto deve ser habilitado na condução da motocicleta inscrita, portando a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A moto deve estar regularmente licenciada (emplacada) para trafegar em vias públicas e rodovias.

03 - REGULAMENTO COMPLEMENTAR

Art.3.1 - O Regulamento Complementar com informações pontuais será disponibilizado pela Direção de Prova nos canais de comunicação do evento. Sugere-se que o piloto inscrito informe-se sobre a adesão ao grupo de whatsapp exclusivo para os inscritos.

Art.3.2 – O Regulamento complementar conterá as seguintes informações:

a. Trajeto a ser percorrido no dia e sua distância total.
b. Local e hora do primeiro piloto a largar no dia.
c. Horário de retirada dos GPS Coletores de Dados na largada.
d. Localização do neutro principal e da chegada.
e. Local e hora da disponibilização das fichas individuais de passagens e divulgação dos resultados do dia.
f. Demais informações importantes e pertinentes ao dia de prova.

04 – CONSTITUIÇÃO DA PROVA

Art.4.1 – Trata-se de uma prova de um dia de enduro de regularidade. O trajeto é majoritariamente composto por estradas de terra na região metropolitana de Curitiba, sem maiores dificuldades na pilotagem. Os pilotos largarão de Curitiba, passando por Campo Magro e retornando a Curitiba em um percurso de aproximadamente 115 km.

05 – MODALIDADES E CATEGORIAS

Art.5.1 – O piloto poderá optar em participar do I Enduro Big Trail Star News em 5 categorias:

I. **GRADUADOS BIG TRAIL BMW**: motos BMW de cilindrada superior a 600cc, com pilotos com experiência na modalidade Regularidade.
II. **GERAL BIG TRAIL**: motos de outras marcas com cilindrada superior a 600cc pilotos com ou sem experiência na modalidade Regularidade.
III. **GERAL TRAIL**: motos de qualquer marca com cilindrada inferior a 590cc e pilotos com ou sem experiência na modalidade Regularidade.
IV. **NOVATOS BIG TRAIL BMW**: motos BMW de cilindrada superior a 600cc, com pilotos sem experiência na modalidade Regularidade.
V. **FEMININA**: motos de qualquer marca com pilotos femininas, com ou sem experiência na modalidade Regularidade.
VI. **TURISMO**: motos de qualquer marca, com ou sem garupa que desejam apenas acompanhar o passeio com guia (sem navegação, sem competição, sem premiação)

Parágrafo 1 - A direção de prova se reserva o direito de extinguir uma categoria da competição, caso esta não alcance um número mínimo de 3 inscritos.

Art.5.2 – MODALIDADE REGULARIDADE:

Esta modalidade é uma competição de Rally de Regularidade disputada individualmente e que tem a finalidade de medir a regularidade dos competidores, mediante as instruções de uma planilha digital (mapa de referencias) que impõe o roteiro a ser seguido e a média de velocidade a ser cumprida neste roteiro. Este arquivo da planilha digital é disponibilizado para o competidor utilizar no smartphone, através de aplicativos próprios para a prática de regularidade, tais como: T15 (Androide), Totem (Android), Kraken (Androide e IOS) e etc.

Parágrafo 1 - As planilhas serão disponibilizadas somente em arquivo digital.

Parágrafo 2 - Largada com intervalos entre os pilotos de 1 minuto, dependendo da categoria de cada um. Verifique regulamento particular.

Parágrafo 3 - Não é permitida a utilização de qualquer tipo de sensor de medição de distância na roda ou engrenagem da moto. Para o odômetro, a única forma de medição permitida será o sistema de localização por GPS do próprio smartphone ou aparelho similar android, sem amplificadores de sinal externos.

Parágrafo 4 - O vencedor do Rally de Regularidade será aquele competidor/piloto que se mantiver o mais próximo possível do roteiro e da velocidade estabelecida na planilha, observando-se os descartes obrigatórios de etapas.

Parágrafo 5 – Assim que todos os pilotos chegarem e os aparelhos coletores sejam descarregados, a performance individual será divulgada e em seguida será realizada a premiação dos 5 primeiros colocados de cada categoria (exceto Turismo).

Art.5.3 – A categoria **TURISMO** percorrerá praticamente o mesmo trajeto das demais, apenas sem a necessidade de navegação.

Parágrafo 1 - A largada da **TURISMO** será após a largada da categoria Feminina.

Parágrafo 2 - Apesar de poderem utilizar o arquivo do roteiro gravado no smartphone, em hipótese alguma o piloto **TURISMO** poderá ultrapassar os pilotos Guias que estarão puxando o comboio, sob pena de desclassificação do piloto, desvinculando-o da responsabilidade da organização.

06 – INSCRIÇÃO

Art.6.1 – O piloto deve ler este regulamento e concordando com ele, inscrever-se no evento através do link: agendaoffroad.com.br/starnews

Art.6.2 – O valor da inscrição será R$ 207,00 para todas as categorias, exceto a Turismo, onde não há competição e o valor será R$ 107,00.

Art.6.3 – As inscrições se encerrarão no site no dia 28 de novembro de 2025, às 12 horas.

Art.6.4 – Ao assinar a Ficha de Inscrição o piloto exime a Organização do evento, seus representantes, a Federação Paranaense de Motociclismo, o Trail Clube de Curitiba, 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 durante a realização da prova.

Art.6.5 – Também no ato da inscrição, o piloto assume total responsabilidade sobre os aparelhos coletores de dados (GPS) que serão deixados em seu poder no dia da prova. Os coletores extraviados ou perdidos deverão ser ressarcidos mediante o valor de 750 reais cada.

Art.6.6 – Não é permitida a participação de menores de 18 anos, independente da experiência anterior ou de autorização dos pais, pois é exigida a Carteira Nacional de Habilitação.

Art.6.7 – Devido à limitação de quantidade de aparelhos GPS, as inscrições são limitadas a 100 motos, podendo este número ser alterado sem aviso prévio, dependendo da disponibilidade dos coletores.

Art.6.8 – A inscrição somente será considerada efetivada com o pagamento do valor respectivo da mesma.

Art.6.9 – Com a desistência da prova, sendo por quebra da motocicleta ou por outro motivo, o resgate do piloto e/ou de sua moto, corre por conta e risco do competidor. A organização de prova tem equipes de fecha-trilhas com possibilidade de remoção de ambos, porém, há que se lembrar de que existem limitações. Não há contingente suficiente de um veículo de resgate para cada competidor. Serão resgatados e transportados os que forem encontrados primeiro.

07 – VISTORIA

Art.7.1 - O piloto deve apresentar-se com sua motocicleta no local e hora marcados para a vistoria/largada, pelo menos, 30 (trinta) minutos antes da largada do primeiro piloto ou conforme estabelecido no Regulamento Complementar.

Art.7.2 - Para os pilotos, são obrigatórios os seguintes itens: identificação pessoal, capacete, óculos ou viseiras, luvas, botas, roupas resistentes e a camisa /colete da prova.

Art.7.3 – Sugere-se constar no capacete, em local visível e de forma legível, o nome do piloto, grupo sanguíneo e fator Rh.

Art.7.4 - A moto deve estar emplacada e licenciada para rodar segundo o Código Nacional de Trânsito. Estar em bom estado mecânico, sistema de escape com ruído dentro dos limites legais, farol dianteiro funcionando, sinalização traseira com iluminação direta e indicadores luminosos de direção.

Art.7.5 - Poderá haver postos de vistoria ao longo do percurso da prova, assim como todos estarão sujeitos às normas de trânsito, inclusive eventuais fiscalizações policiais de rotina.

Art.7.6 - A direção de prova poderá impedir a largada ou continuação na prova, de concorrente ou moto que não se apresentar em conformidade com o que estabelece este Regulamento.

Art.7.7 – Os GPS / coletores de dados / rastreadores estarão disponíveis na Star News das 7:30 às 8:30 do dia 29 de novembro de 2025, para que os pilotos os retirem na secretaria de prova. Caso não sejam retirados, o piloto estará desclassificado do resultado da prova.

Art.7.8 - A prova inicia-se no horário ideal do primeiro piloto ou abertura do PC de vistoria de largada (se houver) e encerra-se no local definido na planilha como chegada, trinta minutos após o horário ideal do último piloto.

Art.7.9 - Haverá PC de roteiro no ponto de chegada. Neste ponto, os coletores (GPS) deverão ser entregues à organização, para que seja baixado o track do piloto.

Art.7.10 – Após a sua largada, o piloto não poderá mais trocar de moto, sob pena de desclassificação da prova.

08 - ORDEM DE LARGADA

Art.8.1 – De forma geral a ordem de largada será: GRADUADOS BIG TRAIL (BMW), GERAL BIG TRAIL, GERAL TRAIL, NOVATOS BIG TRAIL (BMW), FEMININA e TURISMO.

Art.8.2 - A ordem de largada entre os pilotos da mesma categoria será pela ordem da pagamento da inscrição.

Art.8.3 – O intervalo de largada entre os pilotos será definido pela Direção de Prova e irá depender da quantidade de inscritos, não podendo ser inferior a 30 segundos, nem superior a 1 minuto.

Art.8.4 – A largada promocional obrigatória será às 8:45 na Star News em direção ao Parque Tingui. A partir daí a largada de cada participante é automática, ou seja, cada piloto largará conforme o seu horário ideal de largada, baseado na hora oficial de prova e na lista de largada fornecida pela organização.

09 – PLANILHAS

Art.9.1 – Os arquivos digitais contendo as planilhas e o track do roteiro da prova será disponibilizado ao competidor na noite anterior ao evento.

Art.9.2 - A planilha da modalidade Enduro deverá fornecer:

- **a.** Indicação quilométrica do trecho (em KM),
- **b.** Simbologia (desenho da referência);
- **c.** Velocidade média horária de cada trecho (em Km/h);
- **d.** Tempo de prova acumulado nos PMM (Pontos de Mudança de Média) (em hh:mm:ss);
- **e.** Observações pertinentes à interpretação da planilha, especialmente as que indiquem riscos para os pilotos;

Art.9.3 – Os arquivos de planilha serão diferenciados pela média de velocidade imposta, conforme cada categoria (médias A e B). A direção de prova informará no regulamento particular quais as categorias deverão seguir as respectivas médias de velocidade.

Art.9.4 – Por “trecho” entende-se o percurso situado entre dois pontos onde o odômetro possa ser "zerado" e/ou a velocidade média seja alterada (PMM).

Art.9.5 – A simbologia deverá ser simples e clara, porém, fiel à representação do local, procurando mostrar o necessário à identificação da direção a ser seguida.

Art.9.6 – No desenho da referencia (Tulipa), a "bolinha" identifica a posição do piloto. Ela estará sempre na posição inferior da Tulipa e partirá dela a direção a seguir.

Art.9.7 – Os ângulos da simbologia (Tulipa) deverão representar com a maior fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.

Art.9.8 – Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, possam representar perigo para os pilotos, serão informados na planilha.
Exemplo: cercas, cancelas, valas, buracos, degraus, mata-burros, tocos escondidos e etc.

Art.9.9 – Caso seja comprovado que um ou mais pilotos tenham recebido os arquivos digitais fora do horário estipulado, por qualquer meio, este(s) piloto(s) estará(ão) automaticamente desclassificado(s), em razão da quebra da igualdade de condições.

10 – INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

Art.10.1 – As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão de 10 em 10 metros, salvo no trecho de aferição, que poderá, caso o organizador opte, ter a terceira casa decimal, indicando o metro exato (Exemplo: 1.39 = 1 km e 390 metros).

Art.10.2 – As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da "bolinha", que é o local onde o organizador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha. Este ponto deve estar a cerca de três metros da referência em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto imaginário aproximadamente três 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 sua metragem e tempo corrigidos para o novo ponto.

Art.10.3 – As velocidades serão apresentadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros (ex.: 30)

11 - IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO e da MOTO

Art.11.1 – Poderá ser feita através de jaleco, camiseta, colete ou similar, numerado ou não, a ser fornecido pela organização.

Art.11.2 – A motocicleta será identificada através de adesivos numerais e/ou adesivos dos parceiros do evento que serão dispostos na moto conforme gabarito fornecido pela organização. A não utilização das identificações poderá acarretar a desclassificação do piloto.

Art.11.3 – A situação regular da documentação da moto e do competidor é de única e exclusiva responsabilidade do piloto.

12 - CONSTITUIÇÃO DA PROVA

Art.12.1 – A Prova será constituída por trechos de: regularidade (velocidade média), neutralizados, deslocamentos e aferição. Testes especiais extra-regularidade podem ser inseridos e será previamente informado no regulamento complementar.

Art.12.2 – O trecho de regularidade é aquele onde o piloto deve se manter na velocidade média estipulada na planilha, com a melhor precisão possível.

Art.12.3 – O neutralizado é um ponto do roteiro onde o piloto deve aguardar o seu tempo ideal para continuar e seguir para o novo trecho.

Art.12.4 – O deslocamento é um trecho em que não há uma média horária estabelecida na planilha, apenas é informado o tempo máximo que o trecho deverá ser percorrido até a próxima mudança de média. É normalmente usado para travessias específicas, onde pode haver riscos ao competidor ou aos transeuntes locais, como rios sem visibilidade, pontes precárias, povoados, crianças, descidas íngremes e etc. Também ocorrerão deslocamentos onde a velocidade média estará fora do controle do piloto, como nas travessias de balsas. O trecho de deslocamento terá sempre um tempo suficiente para que permita ao piloto, uma travessia segura e tranquila pelo local.

Art.12.5 – Haverá um trecho de aferição e será na primeira etapa da prova. Devido aos odômetros terem sido levantados também por GPS, o coeficiente de aferição (FATOR GPS ou W) provavelmente será próximo de: 1.0 (Totem) ou 1.000 (T15). Este coeficiente pode variar de acordo com as condições do tempo e/ou número de satélites captados, por isso é importante a aferição no dia.

Art.12.6 – Em perímetros urbanos, o piloto estará sujeito às leis estabelecidas no Código Nacional de Trânsito.

Art.12.7 – Independente do trecho de Regularidade/Velocidade ou de Deslocamento, o piloto NÃO PODERÁ ultrapassar a velocidade máxima permita para o local, **mesmo que esteja atrasado.** Haverá trechos de Radar indicados na planilha onde o piloto será medido segundo a segundo e aquele que descumprir os limites de velocidade poderá ser penalizado, conforme previsto nos artigos correspondentes deste regulamento.

13 - TESTES ESPECIAIS

Art.13 – Poderá haver testes especiais de velocidade (TVE) e "Non Stop" (TNS) durante o evento com participação facultativa, não sendo válido para pontuação do enduro de regularidade. Poderá ter premiação separada e deverá constar em regulamento complementar.

14 - ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

Art.14.1 – Havendo algum imprevisto causado por barreira natural (queda de árvore, rio cheio, quebra de ponte e etc) ou por ação de agentes externos (proprietários de terra, autoridades policiais, passagem de trem, porteiras fechadas e etc) que impossibilite a passagem e provoque alguma alteração do roteiro, corre por conta e risco do competidor, procurar os meios que o conduzam o mais breve possível ao roteiro original.

Parágrafo único – Na categoria TURISMO, como se trata de comboio, os pilotos deverão aguardar a decisão dos guias para seguir.

Art.14.2 – Nas demais categorias, seus tempos ideais e todas as informações da planilha permanecerão os mesmos. É critério do Diretor de Prova analisar os tracks dos competidores e proceder a uma eventual correção, seja ela a compensação de tempo parado de cada piloto ou o cancelamento do(s) PC(s) subsequente(s) para a(s) categoria(s) prejudicada(s) até o ponto onde o Diretor julgar possível reestabelecer a validade dos PCs.

15 - ALTERAÇÕES NA PROVA

Art.15.1 – Em caso de mudança de horários por força maior ou motivos técnicos, o Diretor de Prova deverá comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os pilotos inscritos.

Art.15.2 – Se por qualquer motivo de força maior ou de segurança, o evento não puder ser realizado, todos os pilotos inscritos deverão ser informados. Organizadores, promotores, patrocinadores, TCC, FPRM ou CBM, não poderão ser responsabilizados.

16 – APOIO

Art.16.1 – Haverá um posto de abastecimento a cada, aproximadamente, 100 km (consulte o regulamento complementar).

Art.16.2 – Não será permitido que qualquer concorrente esteja acompanhado por outras motos ou qualquer outro veículo (inscritos na prova ou não), com a finalidade de lhe prestar apoio físico, mecânico ou de outra espécie. Tal fato poderá ser comprovado pelos registros de tempos dos GPS, por meio de vídeos e/ou fotos. A não observância deste artigo implica na desclassificação do(s) competidores(s) em questão.

17 - CRONOMETRAGEM – PONTO DE CONTROLE (PC)

Art.17.1 – A cronometragem será feita com base no horário padrão chamado "Hora Oficial de Prova" que é determinada pela organização de prova, normalmente sincronizada via GPS.

Art.17.2 – A Hora Oficial de Prova deve ser disponibilizada ao competidor em local visível, preferencialmente no ponto de largada, pelo menos, meia hora antes da largada do primeiro piloto.

Art.17.3 – Pontos de Controle ou Pontos de Checagem (PC) são pontos determinados e marcados com coordenadas geográficas "WP" (way point) pela direção de prova, distribuídos secreta e aleatoriamente no percurso da prova para checar o horário de passagem do piloto.

I. Em trechos com média de velocidade, os coletores de dados registrarão a hora, minuto e segundo ("hh:mm:ss") de passagem do piloto pelo PC, bem como o sentido de passagem do competidor.

II. Em trechos de deslocamentos, o coletor de dados comprovará a passagem do piloto e o sentido desta passagem, sem a contabilização de tempo.

Parágrafo único – A Prova será apurada pela empresa T15 com sistema de cronometragem via gps. A coleta dos tempos do piloto será realizada através de equipamento data logger (gravador de pontos), também conhecido como Coletor de Dados ou vulgo GPS, com coordenadas geográficas e uma sequência de way point (WP) gravada de segundo a segundo, no formato: "hh:mm:ss".

Art.17.4 – Os PCs serão posicionados no decorrer do roteiro, em posições e quantidades não conhecidas previamente pelos competidores. Eles serão divulgados, através da ficha técnica, na entrega dos boletos de passagem aos competidores ao final do dia.

Art.17.5 – A tolerância de passagem no PC (Ponto de Controle) será de 1" (um segundo) para atraso e 1" (um segundo) para adiantamento. Ou seja, o piloto passando pelo PC entre um segundo adiantado até um segundo atrasado, não perde pontos.

Art.17.6 – O piloto terá seu tempo registrado em aparelho coletor data logger (GPS) fornecido pela organização da prova no início de cada dia, com registro por tempo, de segundo em segundo. Cada piloto levará consigo dois data logger. Um servirá de confirmação para o outro.

Art.17.7 – Os PC's poderão ser de roteiro ou de roteiro e tempo (mistos).

Art.17.8 – O **PC de roteiro** visa apenas confirmar a passagem do piloto, dentro de um intervalo de tempo definido. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamento e será permitida a anotação manual.

I. O piloto terá que passar pelo PC, por caminho pertencente ao roteiro e no sentido da prova. Caso contrário, perde os pontos relativos ao PC de roteiro (900 pontos).
II. O PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o piloto não passar por ele, ou adiantar-se mais do que 5' 01"(cinco minutos e um segundo), ou atrasar-se mais do que 15' 01" (quinze minutos e um segundo), ou chegar nele por caminho diferente ou de direção oposta ao roteiro, perde 900 (novecentos) pontos.

Art.17.9 – O **PC misto** visa conferir a navegação (manutenção da média) e será sempre, também PC 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.

I. Atraso: Em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 1" (um segundo), o concorrente perde 1 (UM) ponto por segundo de atraso até os 15' (quinze minutos). Entre o tempo de 15' (quinze minutos) até 30' (trinta minutos) de atraso, serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 30' de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (um mil e oitocentos) pontos.

II. Adiantamento: Em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, também descontada a tolerância de 1" (um segundo), o concorrente perde 3 (TRÊS) pontos por segundo de adiantamento até os 05' (cinco minutos). Entre o tempo de 5' (cinco minutos) até 10' (dez minutos) de adiantamento, serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 10' (dez minutos) de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos fixos.

Art.17.10 – 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. Ou seja, será válida a passagem em que o piloto tenha perdido mais pontos.

Art.17.11 - O horário da abertura do PC será 10’ (dez minutos) antes do horário ideal de cada piloto e o fechamento, 30’ (trinta minutos) depois do horário ideal de cada competidor.

18 – CANCELAMENTO DE PC

Art.18.1 – Se constatado pelo Diretor de Prova, um ou mais erros de planilha, o(s) PC(s) imediatamente após o erro deverá(ão) ser cancelado(s). Fica a critério do Diretor de Prova definir a partir de que ponto depois do erro, os PCs terão validade.

Art.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 a problemas causados por uma referência errada, informações inverídicas ou impedimento pelo proprietário de terrenos, sítios, fazendas, etc.

19 – APURAÇÃO DE DADOS GPS (ENDURO)

Art.19.1 – A apuração será feita por sistema de rastreamento via satélite (GPS), através de equipamentos (data logger) que cada piloto levará consigo.

Art.19.2 – Serão usados 2 (dois) coletores data logger por piloto. Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada e deverão ser devolvidos na chegada.

Parágrafo 1 – Entregues os coletores de dados ao piloto, estes coletores estarão sob a responsabilidade única e exclusiva do piloto até o momento da devolução à organização nas mesmas condições. Eventuais danos aos coletores deverão ser ressarcidos conforme o termo de responsabilidade assumido no momento da inscrição.

Parágrafo 2 - Os dados de cada competidor serão coletados pelos Data Logger em todo trajeto da prova, desde a largada até a chegada do piloto. O trajeto do piloto com sua localização e horário será gravado de segundo a segundo.

Art.19.3 – O GPS (Coletor) poderá ser vistoriado por fiscais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova, solicitando a parada do competidor no local da vistoria.

Art.19.4 – O coletor de dados deverá ser entregue pelo piloto à organização na chegada ou em outro local especificado pela organização ou, caso o piloto desista da prova, o mais rápido possível. Se o aparelho não for devolvido no local especificado pela organização, em até 30 (trinta) minutos além do horário ideal de chegada do piloto, o concorrente poderá ser desclassificado do resultado do dia. É de responsabilidade do competidor a devolução dos aparelhos coletores de dados, mesmo após o prazo. Caso contrário, será cobrado o valor definido pela organização e/ou empresa contratada para cronometragem do evento.

Art.19.5 - A coleta de dados será feita em segundos, arredondando sempre para o inteiro superior e expressa no formato hh:mm:ss.

Art.19.6 - Não é permitido o desligamento do equipamento Data Logger (GPS), assim como nenhuma instalação elétrica além do fornecido pela organização, sob pena de desclassificação do piloto.

Art.19.7 – A apuração será realizada após baixados os arquivos dos coletores pela equipe de apuração. Esta deverá imprimir e disponibilizar a ficha técnica individual com as passagens registradas do piloto.

Art.19.8 – A ficha técnica (boleto de passagens) do piloto conterá:

I. Número do PC;
II. Número do trecho;
III. Metragem da planilha (hodômetro);
IV. Horário Ideal;
V. Horário de passagem do piloto;
VI. Faculta-se demonstrar os pontos perdidos no PC.

Art.19.9 – A entrega aos pilotos das passagens individuais dos PCs ocorrerá de acordo com o regulamento complementar.

20 – FALHA NOS COLETORES DE DADOS (GPS)

Art.20.1 – Os Coletores de Dados ou Data Logger ou vulgarmente chamados de GPS são aparelhos gravadores de WayPoints, desprovidos de teclas ou tela, que registram de 1 em 1 segundo o seu posicionamento global via satélite, culminando num rastro/caminho enquanto estiver ligado. Eles devem ser fixados no piloto ou na moto, bem protegidos e sem barreiras, de forma que possam captar a maior quantidade de satélites possíveis. Disso dependerá a precisão da localização do piloto.

Art.20.2 - Em caso de falha nos Coletores de Dados (GPS), onde ambos os equipamentos de um piloto tenham apresentado defeito, não gravando ou não registrando suas passagens nos PCs ou o resgate destes registros seja impossível, desde que comprovada a integridade física do GPS e a não participação do piloto na ocorrência do problema, **o piloto não entrará na premiação do dia**, já que pode levar mais de um dia para tentar recuperar arquivos de passagem danificados. Porém, posteriormente, caso seus arquivos possam ser recuperados, o piloto poderá ser reposicionado na tabela de classificação e caso esteja entre os 5 primeiros colocados, poderá resgatar seu troféu com a comissão organizadora do evento.

21 – CLASSIFICAÇÃO

Art.21.1 - A classificação será feita por ordem crescente de PONTOS PERDIDOS durante a prova. A quem perder o menor número de pontos durante todo o dia (duas etapas), cabe o primeiro lugar, e assim sucessivamente.

Art.21.2 - Em caso de empate no total de **PONTOS PERDIDOS** entre dois ou mais competidores, o critério de desempate no dia será:

a- Maior número de PC's com 0 (zero) pontos perdidos.
b- Persistindo o empate, deve-se passar para menor pontuação nos PC's em ordem inversa, do último ao penúltimo e assim sucessivamente até o primeiro.
c- Persistindo o empate, será refeito o cálculo, somente para os pilotos empatados, retirando a tolerância e aplicando a regra de menor número de pontos.
d- Persistindo o empate, ambos os pilotos receberão a mesma classificação na etapa, mantendo o próximo piloto, classificado duas posições abaixo deles.

Art.21.3 – Para receber seu troféu no pódio é obrigatório que o piloto esteja vestindo a camisa/camiseta/colete oficial do evento, sob pena de não poder compor o pódio no momento da premiação.

22 - DEVERES DO PILOTO

Art.22 - É dever de todo piloto na competição:

a. A instalação e a correta aprendizagem e utilização do aplicativo de planilha digital (T15, Totem, Kraken ou similar) no smartphone no caso da modalidade Enduro e do aplicativo de track de navegação digital (wikiloc ou similar) no caso das demais modalidades. A equipe organizadora não se responsabiliza pela instalação e uso correto dos aplicativos.
b. Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.
c. Respeitar todas as disposições constantes no presente Regulamento, no Regulamento Complementar e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Motociclismo e Código de Trânsito Brasileiro.
d. Conferir a planilha digital, verificando a média correspondente à sua categoria e se a planilha está completa.

23 - DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

Art.23 - São deveres da organização em cada etapa:

a. Disponibilizar horários e endereços para que o participante possa se manter atualizado sobre a programação do evento.
b. Ao final da prova e antes do resultado, disponibilizar as fichas individuais de passagem aos pilotos.
c. Informar com, no mínimo, 120 (cento e vinte) minutos de antecedência da largada, se a prova transcorrerá com médias de tempo seco ou tempo de chuva. Não havendo essa informação, permanece a constante do Regulamento Complementar.
d. Providenciar a abertura de todas as porteiras, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que somente o primeiro piloto perca tempo nesta tarefa. Deverá ser feita por membro da organização, que assume a condição de "piloto zero".
e. Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.

24 – PENALIZAÇÕES

Art.24.1 - É proibido qualquer movimento, pressão ou manifestação dos pilotos, na véspera, no dia ou após a competição, contrário às decisões dos organizadores acerca do evento. Tal atitude será punida com a desclassificação neste evento e/ou suspensão do piloto faltoso nos demais eventos supervisionados pela FPRM.

Parágrafo único – Todos os competidores tem o direito de discordar do resultado ou da organização. Para isso devem se utilizar dos meios legais, conforme os artigos do capítulo 26 deste regulamento.

Art.24.2 - Nas Provas, os pilotos poderão ser penalizados pelas seguintes faltas:

a. Desrespeito às leis de trânsito, incluindo radar para velocidade máxima:
100 pontos na etapa a cada infração.
b. A moto pilotada sem capacete pelo piloto, mecânico ou qualquer pessoa durante a Prova:
300 Pontos na etapa a cada infração.
c. Pilotagem perigosa, excesso de velocidade, exibicionismo, em localidades habitadas, etc:
300 pontos na etapa a cada infração.
d. Portar consigo ou na moto, caixinha Bluetooth/Box/Sensor, Totem, T15, STX ou similar:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
e. Alterar, suprimir ou incluir quaisquer informações contidas no jaleco e/ou adesivos oficiais:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
f. Não entregar o GPS no tempo determinado pela organização:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
g. O piloto que passar o coletor GPS para outro conduzir na intenção de gravar o track:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
h. O piloto que conduzir o coletor GPS de outro piloto com intenção de gravar o track:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
i. Troca de moto ou piloto durante a prova:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
j. Cortar caminho por plantações, cortar cercas e outros atos contra propriedade privada:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
k. Andar no roteiro da prova antes do início da mesma para obter vantagens sobre os demais:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
l. Manobras desleais contra outros concorrentes:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração.
m.Agredir com palavras ou fisicamente qualquer membro da organização e entidades:
Desclassificação da(s) etapa(s) onde ocorreu a infração ou da prova.
n. Informação errada ou incompleta na ficha de inscrição:
Desclassificação da prova.

Parágrafo único – Serão utilizados trechos de Radar quando o local exija baixa velocidade. A penalização poderá ocorrer, apenas se o competidor ultrapassar a velocidade estipulada pela organização por, no mínimo, dez segundos e se tiver ultrapassado a tolerância de 25% (vinte e cinco por cento).

25 - PREMIAÇÕES DO EVENTO

Art.25 - Serão oferecidas medalhas na chegada a todos os participantes que completarem a prova e troféus aos 5 (cinco) primeiros colocados das categorias Graduados, Novatos, Geral e Feminina.

26 - RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

Art.26.1 - Reclamações ou recursos contra a prova ou piloto, deverão ser entregues por escrito ao Diretor de Prova, de acordo com os prazos que estão expostos a seguir e devem estar acompanhados do valor de 300 (trezentos) reais.

Parágrafo único – Se o protesto for procedente, o valor depositado será devolvido ao protestante. Caso contrário, será revertido para uma ação social nas localidades do roteiro da prova.

Art.26.2 - Protestos ou recursos referentes à planilha (mapa da prova), problemas no roteiro como porteira fechada, indicações de caminho duvidosas, indicações de caminho erradas, caminhos obstruídos, atitudes antidesportiva de algum competidor deverão ser entregues até 30 (trinta) minutos após a hora ideal de chegada do competidor e, impreterivelmente, antes da entrega das planilhas de pontos perdidos por categoria.

Art.26.3 - Protestos ou recursos contra o resultado deverão ser protocolados até 15 (quinze) minutos após a entrega da planilha de pontos perdidos (Boletos de Passagem) por categoria.

Art.26.4 - Durante os prazos acima, o diretor de prova e/ou seu designado deverá estar presente no local do evento, à disposição dos concorrentes, para recebimento dos recursos.

27 – DISPOSIÇÕES GERAIS

Art.27.1 - Os pilotos tem conhecimento dos riscos e isentam de responsabilidade a Federação Paranaense de Motociclismo, o Trail Clube de Curitiba, os organizadores, os promotores, os patrocinadores, autoridades desportivas, diretores de prova e pessoal em serviço no evento, por qualquer acidente que lhes venha a ocorrer ou a terceiros.

Art.27.2 - Os casos omissos, dúbios, não previstos, dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão discutidos pelos diretores técnicos do TCC, pelo Diretor de Prova e seus diretores técnicos.

28– CALENDÁRIO

Art.28 – Programação do I Enduro Big Trail Star News:

- **Dia 03/10 (sexta-feira):**
  Abertura das inscrições no site agendaoffroad.com.br/starnews
- **Dia 13/11 (quinta-feira):**
  Data limite para quitar a sua inscrição e garantir uma camiseta do evento.
- **Dia 14/11 (sexta-feira), 18h na Star News:**
  Briefing e curso teórico básico sobre navegação no enduro de regularidade.
- **Dia 15/11 (sábado), às 10h...**
  Curso prático. Aplicar o que foi demonstrado na teoria (com moto).
- **Dia 28/11 (sexta-feira):**
  Último dia de inscrições, divulgação das planilhas e da lista com a ordem de largada.
- **Dia 29/11 (sábado): Star News (Des. Westphalen, 2469 – Curitiba/PR)**
  7h – Abertura do Parque de Vistoria
  7h30 – Abertura da secretaria de prova para retirada do material e rastreadores GPS.
  8h45 – Largada em comboio em direção ao parque Tingui.
  10:01:00 – Largado do piloto 001
- **Dia 29/11 (sábado): SOUQ Curitiba Gastronomia e Entretenimento (Av. Iguaçú, 4399).**
  Chegada dos pilotos a partir das 13h20.
  Divulgação dos relatórios de passagem dos pilotos a partir das 15h30.
  Resultados e premiação a partir das 16h

Curitiba, 01 de setembro de 2025

Hudson Calefe
Diretor de Prova

Osnir Sandri
Diretor Técnico

Luis Fernando Silva
Diretor Técnico

Valdeci Bughi Martines
Trail Clube de Curitiba
Presidente

Gilberto Rosa
Federação Paranaense de Motociclismo
Presidente