



# **Transparaná Motos 2026**

## **Rally de Regularidade Big Trail**

### **- REGULAMENTO GERAL -**

#### **ÍNDICE DE CAPÍTULOS**

1. Objetivo
2. Definição, Organização, Promoção e Supervisão
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. Abono no ranking
20. Apuração de Dados GPS
21. Falha nos Coletores de dados
22. Classificação e Pontuação
23. Deveres do Piloto
24. Deveres da Organização
25. Penalizações
26. Premiações do Evento
27. Reclamações e Protestos
28. Disposições Gerais
29. Calendário



## 01 – OBJETIVO

**Art.1** - Este Regulamento destina-se à prova do Transparaná Motos Big Trail de Rally de Regularidade de 2026.

## 02 – DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO, SUPERVISÃO

**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) e devidamente credenciada junto a Confederação Brasileira de Motociclismo, sob a orientação, supervisão e homologação desta e que congrega os motociclistas do Estado do Paraná, seja amador ou profissional, coordenando em nível Estadual a prática do motociclismo, exercendo a função técnica, fiscalizadora, fortalecedora e defensora das atividades relacionadas com a prática do uso moderado e responsável de motocicletas, incluindo o mototurismo, com ênfase cultural, educativa e social, promovendo, integrando e apoiando o esporte, nesta oportunidade em parceria com JEEP CLUBE DE CURITIBA e GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, e sob a orientação, supervisão e homologação destes, organizam a inclusão das motocicletas nesta edição do evento 32º Transparaná, em escopo a participação destas em classificação Mototurismo, em roteiro de natureza MISTO. 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 Rally Transparaná Big Trail é um evento 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 Rally Transparaná Big Trail de 2026 será realizado entre os dias 14 a 21 de fevereiro de 2026, em parceria com Trail Clube de Curitiba (TCC), Jeep Clube de Curitiba (JCC), Federação Paranaense de Motociclismo (FPRM) e Governo do Estado do Paraná.

**Art.2.4** – Para participar do Rally, o piloto deve ser habilitado na condução da motocicleta inscrita, portando a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e estar filiado a Confederação Brasileira de Motociclismo (CBM). 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 de cada dia será disponibilizado pela Direção de Prova no grupo de whatsapp dos pilotos inscritos na prova. Sugere-se que o piloto inscrito informe-se sobre a adesão ao grupo de whatsapp exclusivo para os participantes do evento.

**Art.3.2** – As informações disponibilizadas sobre o dia seguinte serão:

- 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. Indicação de onde termina a primeira e se inicia a segunda etapa do dia;
- e. Localização do neutro principal e da chegada.
- f. Local e hora da disponibilização das fichas individuais de passagens e divulgação dos resultados do dia.
- g. Demais informações importantes e pertinentes ao dia de prova.

### 04 – CONSTITUIÇÃO DA PROVA

**Art.4.1** – A prova propriamente dita será dividida em 7 (sete) dias de competição sem interrupção, apesar do quinto dia ter uma quilometragem bem reduzida. Os pilotos cruzarão o estado do Paraná, de Guaira a Guaratuba, em um percurso de aproximadamente 2.000 km. Cada um dos sete dias será dividido em duas etapas, totalizando 14 etapas em disputa.

**Parágrafo único** - O participante poderá se inscrever para todo o evento (14 etapas) ou para cada dia (2 etapas por dia).

**Art.4.2** – Para ser considerada válida, a etapa deverá cumprir o que segue:

- a. Cada etapa deverá ter, no mínimo, 5 PCs (pontos de controle de horário) válidos.
- b. Por PC válido, entende-se aquele em que tenha a passagem de pelo menos um concorrente e que não seja cancelado pelo Diretor de Prova.
- c. A apuração do resultado de cada dia será informatizada, utilizando-se do sistema T15, que atende aos requisitos exigidos pelos maiores eventos de regularidade do país.
- d. Ao final de cada dia, será divulgada a lista de horários de passagem nos PCs do dia de cada participante da modalidade Enduro.



## 05 – MODALIDADES E CATEGORIAS

**Art.5.1** – O piloto poderá optar em participar do Rally Transparaná Big Trail em duas modalidades:

- a. ENDURO de REGULARIDADE (Elite, Trail, BigTrail, MaxiTrail, Duplas e Feminina)
- b. MOTOTURISMO (Adventure)

**Parágrafo 1** – Até dia 31 de janeiro de 2026 o piloto regularmente inscrito e com sua inscrição paga poderá optar em mudar de modalidade ou categoria, desde que seja observado o mesmo valor de inscrição de uma categoria para outra. Caso a categoria de origem tenha um valor menor, a diferença deverá ser complementada e quitada, levando-se em conta o valor atualizado do dia da alteração.

**Parágrafo 2** – Para aqueles pilotos que desejarem alterar a categoria, mas tem a inscrição no site sinalizada como não paga, será necessário cancelar esta inscrição no site e realizar uma nova inscrição.

**Parágrafo 3** – Dada a largada, o piloto que participou de uma ou mais etapas também pode alterar a sua categoria, desde que comunique com antecedência a Direção de Prova, observando o complemento de valor da inscrição atualizada, bem como uma declaração por escrito que é sabedor das novas regras que deverá seguir a partir da mudança de modalidade e/ou categoria, e que tem ciência de que os pontos retroativos das etapas anteriores em que participou em outra categoria, não poderão ser resgatados, nem sequer descartados, no caso da modalidade Enduro de Regularidade.

### **Art.5.1.a – MODALIDADE ENDURO de REGULARIDADE:**

Esta modalidade é uma competição de Rally de Regularidade disputada individualmente ou em duplas 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 disponibilizada para o competidor utilizar no smartphone, através de aplicativos próprios para a prática de regularidade, tais como T15 (Androide), Totem (Android), STX (Android), Kraken (Androide e IOS) e etc.

**Parágrafo 1** – Por uma questão de segurança, o piloto da modalidade Enduro também poderá utilizar o track da prova da categoria Adventure. Este arquivo tem a extensão GPX que pode ser utilizado em aplicativos comuns de navegação como o wikiloc e outros. Ele servirá para ajudar na orientação da direção a seguir, caso o piloto se perca ou tenha problemas com a navegação da planilha. Vale lembrar que este track não contém 100% do trajeto obrigatório para as categorias da modalidade Enduro de Regularidade, porém, numa emergência, ele servirá para indicar o caminho principal da prova até a chegada. Ele pode ser usado no mesmo smartphone que está a planilha ou em outro separadamente.



**Parágrafo 2** – À princípio, a modalidade **Enduro de Regularidade** será disputada em 6 (seis) categorias:

- I. **Elite**: pilotos com experiência no Regularidade, com motos trail a partir de 600 cc.
- II. **Trail**: pilotos com motos trail de cilindrada a partir de 150cc até 590cc.
- III. **Big Trail**: pilotos com motos trail de cilindrada a partir de 600 cc até 999cc.
- IV. **Maxi Trail**: pilotos com motos trail de cilindrada acima de 1000cc.
- V. **Feminina**: piloto feminina com motos de cilindrada a partir de 150cc.
- VI. **Duplas**: dois pilotos com duas motos trail com cilindradas a partir de 150 cc.

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

**Parágrafo 4** - As planilhas serão disponibilizadas somente em arquivo digital.

**Parágrafo 5** - Largada com intervalos entre os pilotos de 1 minuto a 30 segundos, dependendo da categoria de cada um.

**Parágrafo 6** - 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 7** - Esta modalidade Enduro exigirá mais experiência off-road do piloto. O trajeto é composto majoritariamente por estradas de terra, havendo menores deslocamentos por asfalto. Portanto, recomenda-se o uso de pneus mistos, **no mínimo, 50% off**. Assim como, sugere-se a utilização de para-lama dianteiro alto (afastado do pneu) para evitar o acúmulo de barro em caso de chuva.

**Parágrafo 8** - 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 9** - Esta modalidade terá a performance individual divulgada diariamente e premiação do dia aos 5 primeiros colocados de cada categoria, além da premiação dos vencedores gerais ao final do evento.

**Parágrafo 10** - Ao final do Rally haverá uma premiação geral dos 5 melhores, onde serão somados os pontos ganhos de todas as etapas (14) e obrigatoriamente descartadas as 2 piores etapas.



### **Art.5.1.b – MODALIDADE MOTOTURISMO:**

Nesta modalidade não há competição, portanto, não há premiação.

**Parágrafo 1** - A modalidade **MOTOTURISMO** será constituída este ano de 1 (uma) categoria:

**I. ADVENTURE:** pilotos com motos trail de cilindrada a partir de 150cc e com pneus mistos (mínimo 50% off).

**Parágrafo 2** - A categoria **ADVENTURE** percorrerá praticamente o mesmo trajeto da modalidade Enduro, apenas sem os tradicionais “laços de navegação” e sem a passagem por algumas poucas trilhas mais técnicas. Para isso, será disponibilizado aos pilotos um arquivo GPX com um track para ser seguido em aplicativos como o Wikiloc ou qualquer outro similar de preferência do piloto. O intuito desta categoria será cumprir o roteiro dentro de um tempo total, sem o compromisso de manter uma velocidade exata, apenas respeitando as normas de trânsito. Esta é uma categoria de entrada do Rally Transparaná Motos, para quem pretende apenas curtir o off-road cruzando o estado do Paraná. Não haverá competição entre os pilotos Adventure.

**Parágrafo 3** - Poderão participar desta modalidade pilotos com CNH e motos trail com cilindrada acima de 150cc, devidamente documentadas e emplacadas.

**Parágrafo 4** – Devido a categoria **ADVENTURE** não necessitar cumprir a média de velocidade da planilha, apenas respeitar as normas de trânsito, esta largará primeiro, na frente das categorias da modalidade Enduro, e em hipótese alguma a Adventure poderá se misturar e tampouco acompanhar os participantes da modalidade Enduro, sob pena de desclassificação do evento de todos os pilotos envolvidos.

**Parágrafo 5** - Da mesma forma que na modalidade Enduro de Regularidade, por se tratar de praticamente o mesmo trajeto, na **ADVENTURE** também se recomenda o uso de pneus mistos, **NO MÍNIMO, 50% off** e a utilização de para-lama dianteiro alto, mais afastado do pneu, para evitar o acúmulo de barro em caso de chuva. Sempre lembrando que trafegaremos também em asfalto e inclusive em BR.

## **06 – INSCRIÇÃO**

**Art.6.1** – O piloto deve ler este regulamento e concordando com ele, inscrever-se no evento através do site [www.trailclubedecuritiba.com.br](http://www.trailclubedecuritiba.com.br)

**Art.6.2** – As inscrições se encerram no site no dia 10 de fevereiro de 2026. Além desta data, as inscrições apenas poderão ser realizadas pessoalmente, em Guaíra, na secretaria de prova. Valores e seus respectivos lotes serão divulgados na página de inscrições.



**Art.6.3** – A inscrição deve ser realizada individualmente no site, onde cada piloto se cadastra, se inscreve e efetiva seu pagamento. Exceto nas **DUPLAS**, onde o piloto informa quem é a sua dupla e recebe a informação do valor total da dupla para efetivar o pagamento da inscrição.

**Art.6.4** – Ao assinar a Ficha de Inscrição o piloto exime a Organização do Transparaná e/ou seus representantes, a Federação Paranaense de Motociclismo, o Trail Clube de Curitiba, a equipe organizadora, os promotores e patrocinadores da prova de toda e qualquer responsabilidade por dano de qualquer espécie que venha a causar a terceiros e/ou a si próprio, antes (deslocamento para a cidade sede), durante a realização da prova e após (retorno para casa) o desenvolvimento da competição.

**Parágrafo único** - Também no ato da inscrição, o piloto assume total responsabilidade sobre os aparelhos coletores de dados (GPS) que serão deixados em seu poder a cada dia. Os coletores extraviados ou perdidos deverão ser resarcidos mediante o valor de 750 reais cada.

**Art.6.5** – 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.6.6** – 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.6.7** – A inscrição somente será considerada efetivada com o pagamento do valor respectivo da mesma. O valor definido pelo lote de inscrição obedecerá a data do pagamento e não a data do preenchimento da ficha no site.

**Art.6.8** – Não estão inclusas no valor da inscrição as despesas gerais do piloto como hospedagem, alimentação, combustível ou manutenção da moto.

**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 até a cidade mais próxima, 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.

**Art.6.10** – A inscrição é pessoal e intransferível a outro competidor. Depois de efetivada e paga a respectiva inscrição, no caso da impossibilidade de participar do evento no corrente ano, o participante poderá postergar a sua inscrição para o próximo Transparaná Motos, até 10 dias antes da largada do evento. Não há possibilidade de devolução, resarcimento ou transferência para outra pessoa.



## 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 estarão disponíveis diariamente, a cada largada, para que os pilotos os retirem na secretaria de prova. Caso não sejam retirados, o piloto receberá ZERO pontos na(s) etapa(s) do dia.

**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 de cada dia. Neste ponto, os coletores (GPS) deverão ser entregues à organização, para que seja baixado o track do dia do piloto.

**Art.7.10** - O piloto poderá trocar de moto entre uma etapa e outra, dentro da mesma categoria, desde que obedeca a mesma cilindrada permitida na categoria e que comunique ao diretor de prova ou membro da Organização da Prova para que este proceda a vistoria da nova moto antes de largar.



## 08 - ORDEM DE LARGADA

**Art.8.1** – De forma geral a ordem de largada será: **ADVENTURE, ELITE, TRAIL, BIGTRAIL, MAXITRAIL, FEMININA e DUPLAS.**

**Art.8.2** - A ordem de largada para o primeiro dia, entre os pilotos da mesma categoria da modalidade Enduro, será pela ordem de pagamento da inscrição.

**Art.8.3** - A partir da segunda etapa, a ordem de largada obedecerá a ordem de colocação do piloto no ranking geral até então, sem descartes, dentro de cada categoria, e a seguir, os pilotos inscritos no dia, também pela ordem de inscrição.

**Art.8.4** – O intervalo de largada entre os pilotos da modalidade Enduro será definido pela Direção de Prova e constará no regulamento complementar do dia, não podendo ser inferior a 1 minuto para as categorias Elite e Duplas, e 30 segundos para as demais categorias.

**Art.8.5** – A largada de cada participante é automática, ou seja, largar no seu horário ideal e de posse dos seus coletores GPS é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial e na lista de largada fornecida pela organização da prova.

## 09 – PLANILHAS (MODALIDADE ENDURO)

**Art.9.1** – Os arquivos digitais contendo as planilhas e o track do roteiro da prova serão disponibilizadas ao competidor com antecedência suficiente para analisar a planilha.

**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;
- f. Local exato da divisão das etapas.

**Art.9.3** – A planilha informará 3 médias de velocidades diferentes para o mesmo trecho (médias A, B e C). A direção de prova informará quais as categorias deverão seguir as respectivas médias de velocidade do dia, mas de modo geral, a média A será a velocidade a ser cumprida na Categoria Elite (com tempo seco) e a média B para as demais categorias (também com tempo seco). Em caso de chuva, a direção de prova poderá optar em baixar a velocidade para média B na categoria Elite e média C nas demais categorias (consulte o regulamento complementar do dia de prova).

**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 referência (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 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 igualdade de condições.

## 10 – INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS (ENDURO)

**Art.10.1** – As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão de 10 em 10 metros (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 diretor de planilha estava, no momento em que visualizou, identificou e desenhou a referência.

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

## 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 (ENDURO)

**Art.12.1** – A Prova será constituída de trechos de: regularidade (velocidade média), neutralizados e deslocamentos, 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** – Não haverá trecho de aferição. O coeficiente de aferição (FATOR GPS ou W) utilizado no levantamento foi sempre o mesmo: 1.0 (Totem ou similares) ou 1.000 (T15 ou similares). Caso o piloto sinta necessidade de aferir, ele poderá fazê-lo em qualquer trecho da prova.

**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 será penalizado, conforme previsto nos artigos correspondentes deste regulamento.

## 13 - TESTES ESPECIAIS

**Art.13** – Não haverá testes especiais nesta edição.



## 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, porteiros 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.

**Art.14.2** – Nas categorias da modalidade **ENDURO de REGULARIDADE**, 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 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, uma ou mais etapas não puderem ser realizadas, os organizadores, promotores, patrocinadores, TCC, FPRM ou CBM, não serão obrigados a nenhuma indenização.

## 16 – APOIO

**Art.16.1** – Para todas as modalidades haverá um posto de abastecimento a cada, aproximadamente, 100 km (consulte o regulamento complementar do dia).

**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 e reforçado por meio de filmagem ou até mesmo, de fotos. A não observância deste artigo implica na desclassificação do(s) competidores(s) em questão.

## 17 - CRONOMETRAGEM – PONTO DE CONTROLE (PC) - ENDURO

**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 de cada dia, pelo menos, meia hora antes da largada.



**Art.17.3** – Pontos de controle (PCs) ou Pontos de Checagem 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 trajetos), 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 da modalidade Enduro 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 (mistas).

**Art.17.8** – O **PC de roteiro** visa apenas confirmar a passagem do piloto, dentro de um intervalo de tempo definido. Será prioritariamente usado em locais de difícil passagem, sujeitos a congestionamentos e também onde haja possibilidade de se cortar caminho. 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 (ENDURO)

**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 – ABONO NO RANKING

**Art.19.1** – Todo piloto participante do Transparaná, ao identificar um outro piloto gravemente acidentado e sozinho, deverá parar e prestar socorro a este, até o momento da chegada de um organizador que identifique a gravidade do acidente, tome o seu lugar na prestação de socorro e o libere para que ele se dirija ao neutralizado principal ou à chegada (caso tenha acontecido na 2<sup>a</sup> etapa ou até mesmo na 1<sup>a</sup> etapa, porém, sem tempo hábil p/ relargar na 2<sup>a</sup> etapa). Os pontos do ranking, relativos à sua participação nesta etapa da Copa, serão abonados segundo as circunstâncias e requisitos expostos a seguir.



**Parágrafo 1:** No máximo, dois piloto-socorristas poderão ser abonados em cada caso.

**Parágrafo 2:** Para o resultado da prova, o(s) piloto-socorrista(s) não terá(ão) direito ao abono do tempo perdido, apenas para efeito de ranking.

**Parágrafo 3:** O abono na pontuação do ranking se dará pela colocação do(s) piloto(s) na(s) etapa(s) até o momento do acidente.

**Parágrafo 4:** Para efeito de pontuação no ranking, o Diretor de Prova é o ÚNICO responsável por denominar o acidente como GRAVE e com a real necessidade de socorro urgente. Mesmo que ele não tenha estado presente no local do acidente, é de sua responsabilidade buscar informações fidedignas com sua equipe ou com o organizador que atendeu a solicitação do(s) piloto-socorrista(s). Ou seja, o Diretor de Prova informará posteriormente se o(s) piloto-socorrista(s) terá(ão) ou não, direito aos pontos no ranking.

**Parágrafo 5:** Parar para ajudar outro piloto a levantar a moto ou tirar a moto de uma situação que ele sozinho não conseguiria, não determina a situação como grave, portanto, não tem direito ao abono. Corre por conta e risco do piloto a decisão de ajudar.

**Parágrafo 6:** A pontuação do(s) piloto-socorrista(s) no ranking será relativa à sua colocação até o último PC imediatamente anterior ao ponto do acidente.

**Parágrafo 7:** No caso de 2 piloto-socorristas, onde o acidente tenha acontecido nos primeiros PCs da etapa e eles estejam empatados no número de pontos perdidos, os critérios de desempate entre eles serão os seguintes:

- a- Maior quantidade de PCs Zerados;
- b- Maior quantidade de PCs com os menores pontos perdidos em ordem inversa, do último ao penúltimo e assim sucessivamente até o primeiro;
- c- Apuração sem a tolerância dos PCs;
- d- Persistindo o empate, ambos os pilotos receberão a mesma classificação na etapa.

**Parágrafo 8:** O abono dos pontos se dará independentemente da colocação dos pilotos que pontuaram normalmente. Ou seja, provavelmente, a pontuação do(s) piloto-socorrista(s) será a mesma de um outro piloto participante.

Exemplo: no momento do socorro, o piloto-socorrista estava em terceiro lugar na etapa. Isto significa que nesta etapa, caso o Diretor de Prova julgue que o atendimento foi realmente necessário, o piloto-socorrista receberá 20 pontos, relativos ao terceiro lugar. Neste caso, haverá dois pilotos com 20 pontos no ranking desta etapa. Um deles pela pontuação normal de direito e o outro pelo abono.



## 20 – APURAÇÃO DE DADOS GPS (ENDURO)

**Art.20.1** – A apuração será feita por sistema de rastreamento via satélite (GPS), através de equipamentos (data logger) que cada piloto levará consigo.

**Art.20.2** – Serão usados 2 (dois) coletores data logger por piloto. Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada e deverão ser devolvidos na chegada de cada dia.

**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 resarcidos 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.20.3** – 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.20.4** – 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.20.5** - A coleta de dados será feita em segundos, arredondando sempre para o inteiro superior e expressa no formato hh:mm:ss.

**Art.20.6** - 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.20.7** – 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.20.8** – 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 ou não.

**Art.20.9** – A entrega aos pilotos das passagens individuais dos PCs ocorrerá de acordo com o regulamento complementar.

## 21 – FALHA NOS COLETORES DE DADOS (GPS)

**Art.21.1** – 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 SEM BARREIRAS, de forma que possam captar a maior quantidade de satélites possíveis. Disso dependerá a precisão da localização do piloto.

**Art.21.2** – 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, este receberá no ranking a sua pontuação, de acordo com o problema apresentado nos próximos parágrafos.

**Parágrafo 1** – Frustrada a recuperação total dos registros do piloto, restando apenas de 30% a 99% dos PCs de uma das etapas:

- O piloto receberá no ranking os pontos ganhos referente à sua colocação até o momento da cessação dos registros na etapa, independente da pontuação normal dos outros pilotos da categoria nesta etapa (haverá 2 pilotos com a mesma pontuação na etapa).

**Parágrafo 2** – Tendo recuperado apenas de 1% a 29% dos PCs ou não recuperado registro nenhum do piloto na(s) etapa(s):

- O piloto receberá no ranking a mesma pontuação da(s) etapa(s) imediatamente posterior(es), independente da pontuação de seus concorrentes (haverá 2 pilotos com a mesma pontuação na etapa).

**Parágrafo 3** – Caso a falha dos GPS se dê na(s) última(s) etapa(s) do evento e não seja possível recuperar o mínimo de 30% dos registros:

- O piloto receberá no ranking a média dos pontos ganhos de todas as etapas anteriores, com arredondamento para baixo, no caso de casa decimal inferior a 0,5. E arredondamento para cima no caso de casa decimal superior a 0,5.

## 22 – CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO (ENDURO)



**Art.22.1** - A PREMIAÇÃO DO DIA será feita por ordem crescente de PONTOS PERDIDOS durante a prova do dia. A quem perder o menor número de pontos durante todo o dia (duas etapas), cabe o primeiro lugar, e assim sucessivamente.

**Art.22.2** - Em caso de empate no total de **PONTOS PERDIDOS** entre dois ou mais competidores, o critério de desempate no dia será:

1. Maior número de PC's com 0 (zero) pontos perdidos.
2. 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.
3. Persistindo o empate, será refeito o cálculo, somente para os pilotos empatados, retirando a tolerância e aplicando a regra de menor número de pontos.
4. Persistindo o empate, ambos os pilotos receberão a mesma classificação na etapa, mantendo o próximo piloto, classificado duas posições abaixo deles.

**Art.22.3** – Para efeito de ranking e PREMIAÇÃO GERAL no final do evento, a pontuação se dará por **PONTOS GANHOS** em cada etapa do dia. O piloto com maior número de pontos ganhos em cada categoria na modalidade Enduro de Regularidade, somando-se todas as etapas válidas (duas por dia) e excluindo-se os 2 piores resultados, será proclamado Campeão Geral da categoria do Rally Transparaná Big Trail, e assim sucessivamente nas demais colocações.

**Parágrafo único** – É obrigatório o descarte dos 2 piores resultados/etapas. A pontuação ZERO poderá ser usada como descarte, tendo o piloto participado da etapa ou não, desde que esteja inscrito nela.

**Art.22.4** - A pontuação a ser atribuída (pontos ganhos) aos pilotos a cada etapa deve seguir a seguinte ordem:

**01º Lugar** - 25 Ptos / **06º Lugar** - 15 Ptos / **11º Lugar** - 10 Ptos / **16º Lugar** - 05 Ptos  
**02º Lugar** - 22 Ptos / **07º Lugar** - 14 Ptos / **12º Lugar** - 09 Ptos / **17º Lugar** - 04 Ptos  
**03º Lugar** - 20 Ptos / **08º Lugar** - 13 Ptos / **13º Lugar** - 08 Ptos / **18º Lugar** - 03 Ptos  
**04º Lugar** - 18 Ptos / **09º Lugar** - 12 Ptos / **14º Lugar** - 07 Ptos / **19º Lugar** - 02 Ptos  
**05º Lugar** - 16 Ptos / **10º Lugar** - 11 Ptos / **15º Lugar** - 06 Ptos / **20º Lugar** - 01 Pto

**Art.22.5** - Após o descarte obrigatório de 2 etapas, em caso de empate no total de **PONTOS GANHOS** entre dois ou mais competidores de uma categoria, o critério de desempate para definir a colocação do piloto no evento será:

- a. O maior número de pontos ganhos somados em todas as etapas, sem os descartes;
- b. Persistindo o empate, aquele que tiver o maior número de primeiros lugares;
- c. Persistindo o empate, aquele com o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente até o desempate;
- d. Persistindo o empate, aquele que obteve a melhor colocação nas etapas em ordem inversa: última, penúltima e assim sucessivamente até o desempate.



**Art.22.6** – Para receber seu troféu no pódio, sendo a premiação diária ou a premiação final, é obrigatório que o piloto esteja vestindo a camisa/camiseta/colete oficial do Transparaná 2025, sob pena de não poder compor o pódio no momento da premiação.

## 23 - DEVERES DO PILOTO

**Art.23** - É dever de todo piloto na competição:

- a. Corre por conta e risco do piloto a instalação e a correta aprendizagem e utilização do aplicativo de planilha digital (T15, Totem, Kraken, STX 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.

## 24 - DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

**Art.24** - São deveres da organização em cada etapa:

- a. Disponibilizar horários e endereços para que o participante possa se manter atualizado sobre a programação de cada dia.
- b. Distribuir as fichas individuais de passagem aos pilotos, de acordo com o horário estabelecido no regulamento complementar.
- 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 porteiros, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que somente o primeiro piloto perca tempo nesta tarefa. Esta 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.

## 25 – PENALIZAÇÕES

**Art.25.1** - 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 os meios legais, conforme os artigos do capítulo 27 deste regulamento.



**Art.25.2** - 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 etapa:  
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 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).

## 26 - PREMIAÇÕES DO EVENTO (ENDURO de REGULARIDADE)

**Art.26.1** - Serão oferecidos troféus aos 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria da modalidade Enduro.



**Art.26.2** - A premiação no evento será realizada da seguinte forma:

**I.** Aos 5 (cinco) melhores colocados no dia, por categoria. Serão premiados os vencedores de acordo com o número de PONTOS PERDIDOS no dia. O piloto que perder menos pontos será o campeão da etapa na categoria.

**II.** Aos 5 (cinco) melhores colocados na Prova. Serão premiados os vencedores de acordo com o número de PONTOS GANHOS, somando-se todas as etapas válidas (duas por dia) e excluindo-se os 2 piores resultados de etapas. Após a soma e o descarte, o piloto que obtiver mais pontos será o campeão da categoria na prova.

## 27 - RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

**Art.27.1** - 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.27.2** - 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.27.3** - 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.27.4** - Durante os prazos acima, o diretor da prova e/ou seu designado deverá estar presente no local do evento, à disposição dos concorrentes, para recebimento de protestos/reclamações.

**Art.27.5** - Se a organização não puder dar solução ao protesto em tempo hábil, deverá ser marcada nova data e local para entrega de resultados e troféus da categoria.

## 28 – DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art.28.1** - 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.

**Art.28.2** - Os casos omissos, dúbios, não previstos, dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pelos diretores técnicos do TCC e pelo Diretor de Prova e seus diretores técnicos.



## 29 – CALENDÁRIO

**Art.29** – Programação do Transparaná Big Trail 2026:

- **Dia 14/02 (sábado):**  
Guaíra – Abertura da Secretaria às 14h e briefing com os pilotos à noite (pernoite).
- **Dia 15/02 (domingo): 1ª e 2ª etapas.**  
Largada em Guaíra e chegada em Umuarama. Resultado do dia (pernoite).
- **Dia 16/02 (segunda-feira): 3ª e 4ª etapas.**  
Largada em Umuarama e chegada em Maringá. Resultado do dia (pernoite).
- **Dia 17/02 (terça-feira): 5ª e 6ª etapas.**  
Largada em Maringá e chegada em Londrina. Resultado do dia (pernoite).
- **Dia 18/02 (quarta-feira): 7ª e 8ª etapas.**  
Largada em Londrina e chegada em Siqueira Campos. Resultado do dia (pernoite)
- **Dia 19/02 (quinta-feira): 9ª e 10ª etapas.**  
Largada em Siqueira Campos e chegada em Castro. Resultado do dia (pernoite).
- **Dia 20/02 (sexta-feira): 11ª e 12ª etapas.**  
Largada em Castro e chegada em Colombo/Curitiba. Resultado do dia (pernoite).
- **Dia 21/02 (sábado): 13ª e 14ª etapas.**  
Largada em Curitiba e chegada em Guaratuba. Resultado e Premiação final.

**Art.30** - Este regulamento passa a vigorar a partir desta data.

Curitiba, 01 de setembro de 2025

---

Valdeci Bughi Martines  
Diretor de Prova  
Trail Clube de Curitiba (TCC)  
Presidente

---

Gilberto Rosa  
Federação Paranaense de Motociclismo (FPRM)  
Presidente

---

Osnir Sandri  
Diretor de Planilha

---

Luis Fernando Silva  
Diretor de Roteiro