

---

## TRAIL CLUBE DE CURITIBA

### REGULAMENTO ENDURO F.I.M. - 2026

**ART.01-** A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO (CBM) é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclisticas no território nacional e, em consequência, supervisiona o presente regulamento.

**ART.02-** Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela Federação Paranaense de Motociclismo (FPRM), através do Trail Clube de Curitiba (TCC), em seus meios de comunicação com seus sócios/pilotos filiados.

**ART.03-** O presente regulamento é válido para a Copa interna de Enduro F.I.M do TCC durante o ano de 2026.

**ART.04-** REGULAMENTO DO CAMPEONATO:

- \* Para participar da Copa de Enduro F.I.M será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro. Caso participe com motos não próprias para o Enduro, a mesma deverá estar de acordo com o regulamento;
- \* Será computado o resultado da prova com a respectiva pontuação, padrão FIM.
- \* Será disputado o campeonato por categoria.

**ART.05 - PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO**

Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição:

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

**ART.05.1** - Os organizadores de prova terão, para efeito de campeonato, pontuação equivalente a primeira colocação (25 Pontos), podendo pontuar, 15 (quinze) organizadores por prova, e assim como os demais pilotos deverão estar previamente inscritos em sua respectiva categoria até a sexta-feira que antecede a prova e horário estipulado.

**Parágrafo único.** Ficam, os DIRETORES de prova e respectiva equipe organizadora, cientes de que deverão cumprir com as normas e regras elaboradas pelo TCC, para o perfeito andamento da Copa, bem como também, para que esta entidade possa manter-se, sob pena de perderem os pontos relativos à organização e estarem sujeitos à suspensão.

---

**ART.05.2** – Só serão válidos os pontos de sua classificação na Etapa, se o piloto largar e cumprir, pelo menos, 2 (dois) CH (Controle de Horário) da mesma. Caso esteja inscrito, porém, não cumpra dois CH, sua pontuação será igual a “zero”, independente do número de pilotos inscritos em sua categoria.

Parágrafo único. A pontuação “zero” poderá ser usada como descarte.

**ART.05.3** - O Critério para classificação final do Campeonato será a somatória de todos os resultados e descartado o seu pior resultado (N-1).

Parágrafo 1: Somente poderá ser descartado o resultado da etapa em que o piloto tenha efetuado e pago a sua inscrição, na categoria correta. Inscrições em outras categorias não serão válidas como descarte.

Parágrafo 2: A etapa em que o piloto tenha sido desclassificado por mal comportamento, não poderá ser descartada.

Parágrafo 3: Os pilotos que participarem da última prova da Copa TCC, pilotos e/ou organizadores, receberão um bônus de 10 pontos que se somarão à pontuação final da Copa. Este bônus não será usado como descarte, apenas será somado à pontuação final.

**ART.05.4** - O GPS da apuração não pode ser desligado propositalmente pelo competidor. Não será permitida nenhuma instalação elétrica no equipamento coletor de dados que estará com o piloto.

**ART.05.5** - Caso ambos os aparelhos GPS de algum piloto tenha apresentado defeito, não gravando ou não registrando suas passagens ou o resgate destes registros seja impossível, desde que comprovada a não participação do piloto na ocorrência do problema, este piloto receberá na especial sem registro, o menor tempo registrado da volta válida anterior ou posterior na mesma especial, desde que estes registros sejam fidedignos;

OU, caso não seja possível resgatar nenhum dos registros da prova, o piloto receberá no ranking, como primeira opção, a mesma pontuação de sua próxima prova, se houver. Caso não haja uma próxima prova, como segunda opção, receberá a pontuação de sua prova imediatamente anterior. Em ambos os casos, desde que tenha efetivamente participado como piloto.

**ART.06**- Os organizadores poderão acrescentar outras categorias, porém estas categorias não farão parte da Copa TCC e largarão após as categorias oficiais. Fica a critério do organizador, fazer uma premiação especial na classificação geral da prova, incluindo todas as categorias, desde que tenham cumprido o mesmo roteiro.

**ART.07**- Ao final do campeonato, será proclamado campeão, o piloto que, após o descarte de seu pior resultado, houver somado o maior número de pontos em cada etapa, dentro de uma mesma categoria.

Parágrafo único. Em caso de empate na somatória dos pontos na Copa, após o procedimento normal de descartes, o critério de desempate será, na ordem:

- O maior número de pontos, sem considerar os critérios de descarte;
- O maior número de primeiros lugares.
- O maior número de segundos lugares e assim sucessivamente.

Persistindo o empate, será avaliado o resultado da última prova em que ambos os pilotos tenham participado na condição de confronto direto, não sendo válida a etapa que algum deles tenha sido organizador. O vencedor do confronto direto será vencedor do desempate.

- Caso não haja confronto direto, o vencedor do desempate será o maior pontuador da última etapa.

---

**ART.08** - Todas as provas deverão conter um regulamento suplementar em que deverá constar os nomes do diretor de prova e de toda a sua equipe de pilotos que pontuarão no ranking, número de voltas e quilometragem de cada volta, horário de largada do primeiro competidor, locais de largada e chegada, fonte da hora oficial e outras informações julgadas de relevância que forem necessárias para o bom andamento do evento.

**ART.09** - O campeonato será disputado em um mínimo de 04 (quatro) e o máximo de 08 (oito) etapas.

**ART.10** - O piloto que não entrar com a moto no parque fechado, antes da largada, dentro do prazo limite, será penalizado 60 pontos (1 minuto).

**ART.11** - Depois que o piloto passar pela bandeira amarela (Relógio) dos controles (CH), ele não poderá voltar em sentido contrario da prova para fazer manutenção na moto, estando sujeito à desclassificação da prova.

**ART.12** - O piloto que chegar rebocado ao parque fechado ou Parque de Trabalho, estará desclassificado da prova daquele ponto em diante.

**ART.13** - DEVERES DO PILOTO: é dever de todos os pilotos nas competições, manter o mais alto espírito desportivo para os demais concorrentes, antes, durante e após a competição e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do código brasileiro de desportes.

**ART.14** - INSCRIÇÕES: para 2026, as inscrições devem ser realizadas pelo site [www.trailclubedecuritiba.com.br](http://www.trailclubedecuritiba.com.br) ou [agendaoffroad.com.br](http://agendaoffroad.com.br) ou através de links compartilhados que utilizem a mesma plataforma de inscrições. O piloto deverá estar inscrito em uma federação filiada a CBM, no exercício do corrente ano para a participação no campeonato. Ou conforme acordo firmado entre as entidades.

Parágrafo 1: o valor da inscrição de cada prova será 200,00 (duzentos reais) + taxa do site. Para as categorias iniciantes, E6A e E6B, haverá um incentivo e o valor será 180,00 (cento e oitenta reais) + taxas.

Parágrafo 2: para inscrições realizadas APÓS O SORTEIO de ordem de largada ou no dia do evento, o valor será de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) para todas as categorias, estando sujeitos a largar após a última categoria.

**ART.15** – O piloto ou seu representante, ao assinarem a ficha de inscrição pessoal ou eletronicamente, exime a CBM, a FPRM, o TCC, os promotores e patrocinadores, bem como os organizadores da prova, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição.

As inscrições serão limitadas segundo a quantidade de GPS disponíveis e será definida no regulamento suplementar.

**ART.16** - É possível a participação de pilotos convidados em provas do campeonato e estes marcarão pontos normalmente.

---

**ART.17 - CIRCUITO:** A pista deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para todos os tipos de motocicletas aceitas neste regulamento. Sugere-se a distância total da prova não seja inferior a 60 km e nem superior a 130 km. Também, não mais de 15% sobre as rodovias asfaltadas. O tempo total da prova não poderá exceder a seis horas por piloto.

**ART.18 - PREMIAÇÕES:** Premiação das provas e Campeonato:

Em cada evento, serão premiados com troféus, do 1º ao 5º lugares de cada categoria. Porém, faculta-se ao Diretor de Prova premiar apenas 50% dos pilotos inscritos na categoria, caso o número de inscritos seja igual ou inferior a 6 (seis) participantes.

Ao final da Copa TCC, serão oferecidos troféus aos 5 primeiros de cada categoria. No entanto, para ter direito à premiação da Copa, o piloto classificado entre os premiados deverá ter participado de, no mínimo, 3 provas da Copa, como piloto ou organizador de uma delas.

**ART.19 - CATEGORIAS:** a Copa TCC de Enduro será disputada em 11 (onze) categorias:

ENDURO 1 (E1): motos 2T e 4T até 250cc;

ENDURO 2 (E2): motos 2T e 4T acima de 255cc;

ENDURO 35 (E35): pilotos com 35 anos ou mais, completados no corrente ano.

ENDURO 4 (E4): motos nacionais ou importadas até 28HP (ficha técnica do fabricante)

ENDURO 45 (E45): pilotos com 45 anos ou mais, completados no corrente ano.

ENDURO 50 (E50): pilotos com 50 anos ou mais, completados no corrente ano.

ENDURO 55 (E55): pilotos com 55 anos ou mais, completados no corrente ano.

INTERMEDIÁRIA IMPORTADA (E5A): pilotos intermediários com motos importadas (acima de 28 hp).

INTERMEDIÁRIA NACIONAL (E5B): Pilotos intermediários com motos nacionais ou importadas até 28 hp.

INICIANTE IMPORTADA (E6A): pilotos iniciantes ou c/ pouca experiência no enduro c/ motos importadas (acima de 28 hp).

INICIANTE NACIONAL (E6B): pilotos iniciantes ou c/ pouca experiência no enduro c/ motos nacionais ou importadas até 28hp.

Parágrafo 1: O requisito para a participação na categoria E4 é potência da motocicleta, com base na ficha técnica oficial divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação.

Parágrafo 2: Motos especiais ou de fabricação artesanal, deverão observar a sua classificação nas categorias de acordo com a cilindrada do motor e seu respectivo HP.

---

**ART.20 – PROMOÇÃO de CATEGORIA para 2027:**

**Promoção OBRIGATÓRIA:**

- Campeão e vice-campeão da categoria **E6A** serão promovidos obrigatoriamente à categoria **E5A**, se continuarem a competir com motos acima de 28 hp.
- Campeão e vice-campeão da categoria **E6B** serão promovidos obrigatoriamente à categoria **E5B**, se continuarem a competir com motos até 28 hp.
- Campeão e vice da categoria **E5A** serão promovidos obrigatoriamente às categorias **E1, E2, E35 ou demais**. Exceto se passarem a competir com moto inferior a 28 hp, podendo migrar para a categoria E5B.
- Campeão e vice da categoria **E5B** serão promovidos obrigatoriamente às categorias **E1, E2, E4, E35 ou demais**. Exceto se passarem a competir com moto superior a 28 hp, podendo migrar para a categoria E5A.

**Promoção FACULTATIVA:**

Do 3º ao 5º lugar da categoria **E6A** poderão ser promovidos facultativamente à categoria **E5A**.

Do 3º ao 5º lugar da categoria **E6B** poderão ser promovidos facultativamente à categoria **E5B**.

Do 3º ao 5º lugar da cat. **E5A** poderão ser promovidos facultativamente às categorias **E1, E2, E35 ou demais**.

Do 3º ao 5º lugar da cat. **E5B** poderão ser promovidos facultativamente às categorias **E4, E35 ou demais**.

**ART.21 - VISTORIA:** A vistoria será feita em duas etapas:

Primeira Etapa: o piloto poderá ingressar sua moto no PF (parque fechado), sem necessidade de vestir o equipamento de segurança.

Nesta primeira etapa será vistoriada a moto, exigindo numeral colado na moto, e verificando se a moto se encontra inscrita na categoria correspondente.

Só poderão entrar as motos com motores desligados.

Segunda Etapa: após retirar seu GPS e cartela de horários, onde o piloto deverá estar vestindo o equipamento de segurança completo.

**ART.22** - Após a vistoria, a moto não mais pode ser ligada, e deverá ser colocada no parque fechado até a hora de sua largada. Os pilotos que não fizerem a vistoria, não poderão largar.

**ART.23** - CONTROLE DAS MOTOCICLETAS: não é permitida a substituição da motocicleta durante o evento. A substituição acarretará desclassificação do piloto a partir do momento da substituição.

**ART.24** - REPAROS E MANUTENÇÕES (válido somente para etapas válidas pelo campeonato brasileiro): Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios a seguir:

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

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

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

---

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

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

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

Em todos os CHs entre a bandeira branca e a amarela o piloto poderá receber auxílio mecânico, sendo liberado o número de mecânicos para trabalhar na motocicleta, os mecânicos poderão efetuar qualquer manutenção permitida nas motocicletas, porém, as trocas de pneus e câmaras de ar ou cilindros só poderão ser efetuadas pelo piloto, podendo o mecânico retirar e colocar a roda.

O pneu só poderá ser trocado no parque de trabalho. O pneu só poderá ser trocado pelo próprio piloto.

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

#### **ART.25 - PARQUE FECHADO** (apenas p/ etapas do brasileiro)

Toda prova deverá ter uma área cercada destinada ao Parque Fechado que abrigará as motocicletas após a vistoria até a largada.

Esta área deverá ter seguranças, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.

As motos deverão entrar e sair do Parque Fechado desligadas.

É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento.

É proibido tocar nas outras motocicletas, tocar na própria motocicleta, a não ser para colocá-la e retirá-la do parque fechado.

As motos não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção.

O não cumprimento de qualquer destes itens acarretará na desclassificação do piloto.

#### **ART.26 - PARQUE DE TRABALHO** (apenas p/ etapas do brasileiro)

Em todos os CHs entre a bandeira branca (entrada) e a bandeira amarela (relógio) deverá existir um Parque de Trabalho.

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

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

Não cumprimento destes itens acarretará na desclassificação do piloto.

#### **ART.27 - ÁREA DE LARGADA** (apenas p/ etapas do brasileiro)

É uma pequena área fechada localizada logo após o Parque Fechado, onde os pilotos aguardam o sinal de largada. Esta área contém uma linha de largada, e 20(vinte) metros após a linha de largada, existe uma Segunda linha que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta, após o sinal de largada.

O piloto terá 1(um) minuto para cruzar esta linha. É proibido ligar a moto até que seja dado o sinal de largada. A moto só poderá ser ligada pelos meios normais (kick ou partida elétrica) sob pena de desclassificação.

---

#### **ART.28 - PROCEDIMENTO DE LARGADA**

No dia da prova, os pilotos devem observar o limite de horário de entrada no Parque Fechado que deve constar no regulamento particular.

Seguindo a ordem de largada, o piloto será chamado para retirar o gps e deve se dirigir a linha de largada e aguardar o sinal de largada ou seu tempo de largada qdo a largada é automática.

Após este sinal, o piloto terá 1(um) minuto para ligar a moto e cruzar a linha de 20(vinte) metros usando a propulsão do motor de sua moto. O piloto não é obrigado a estar na linha de largada na hora de largar, mas ele tem que ligar e cruzar a linha de 20(vinte) metros antes de 1(um) minuto.

Se o piloto chegar a linha de largada após 1(um) minuto de atraso, perderá 60(sessenta) pontos por minuto de atraso, e este novo horário será seu novo horário de largada, e a partir daí o processo de largada se inicia com o sinal de largada e o prazo de 1(um) minuto para cruzar a linha de 20(vinte) metros.

#### **ART.29 – ORDEM DE LARGADA**

A largada será de 2 ou 3 pilotos por minuto, dependendo da logística de cada equipe organizadora.

A ordem de largada de cada piloto será definida de duas maneiras:

- 1) De acordo com a sua posição no resultado geral da última etapa do campeonato paranaense ou da Copa TCC, se estiver entre os 10 melhores (Top10).
- 2) Não estando entre os Top10, será definida por sorteio, dentro da sua categoria e na seguinte sequência: E1, E2, E35, E4, E45, E50, E55, E5A, E5B, E6A, E6B.

Parágrafo único: Por questão de segurança, pilotos reconhecidamente rápidos, que não participem regularmente da Copa TCC, poderão largar na frente dos Top10, a critério da comissão de enduro do TCC.

#### **ART.30 - PERCURSO / MARCAÇÃO**

- I- O percurso deverá ser marcado por setas indicativas de direção, sinal de confirmação de percurso, sinal de direção errada e bumpings ou bandeiras.
- II- Em áreas de difícil marcação, poderão ser utilizadas outras maneiras de indicação como marcações no chão, por exemplo.
- III- Quando o caminho for evidente, extingue-se a necessidade de sinalização.
- IV- É impossível o organizador estar presente em cada metro do trajeto, por este motivo, a volta de reconhecimento serve para que o piloto possa identificar previamente o caminho a ser seguido. Na possibilidade de alguma sinalização ter sido arrancada ou derrubada por pessoa fora da equipe organizadora, corre por conta e risco do piloto, manter-se no trajeto da prova.
- V- Os pilotos devem seguir rigorosamente as leis de trânsito, nas áreas em que a prova transcorrer, sob pena de desclassificação.

---

### **ART.31 - CONTROLES HORÁRIOS (CHs)**

Os controles horários visam anotar o horário de passagem do piloto, desconsiderando os segundos.

Estes controles devem ser colocados:

- Na saída da área de largada;
- Em pontos intermediários colocados pelo percurso, de modo a dividir a prova em partes para compensar possíveis atrasos.

Os controles horários serão indicados, por uma bandeira branca (início do Parque de Trabalho) e uma bandeira amarela (final do Parque de Trabalho), onde estará efetivamente o relógio oficial de CH.

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

A marcação do tempo será feita no momento da passagem pela bandeira amarela. Os pilotos perdem 60(sessenta) pontos por cada minuto adiantado ou atrasado.

No último CH do dia (parque fechado), não há penalização por adiantamento. O tempo máximo que um piloto pode se atrasar de seu tempo original é de 60(sessenta) minutos. Os CHs contam desde a primeira volta.

A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h.

Em caso de força maior (condições meteorológicas adversas), o Diretor de Prova poderá alterar o horário previsto em um horário mais lento, antes da largada ou antes de cada volta dos CHs, desde que respeitada a alteração para todos os pilotos da mesma categoria.

### **ART.32 – ZONAS DE RADAR:**

Em todas as etapas da Copa haverá controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova. Os limites estabelecidos serão indicados por placas indicativas de início e fim da Zona de radar.

Haverá uma tolerância de 20% na velocidade máxima estabelecida. Na faixa de tolerância, não haverá penalidade.

Pico de velocidade – Dentro da Zona de Radar, sempre que a velocidade máxima ultrapassar o limite permitido de sua tolerância por mais de 10 (dez) segundos contínuos, o piloto será penalizado com 60 pontos.

**ART.33 - LIMITE DE ATRASO:** Um piloto que chegar no controle horário mais de 30 (trinta) minutos após sua hora inicial de largada prevista para a volta está automaticamente desclassificado. Contudo, o piloto poderá, sobre sua própria responsabilidade, continuar na prova até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Se o piloto convencer o Júri que ele atrasou por levar os primeiros socorros a um ferido em caso de acidente grave, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedido.

---

#### **ART.34 - TESTES ESPECIAIS (PROVAS)**

Durante a prova haverá testes especiais que poderão ser de Enduro (ET – Enduro Teste) ou de Motocross/velocross (CT – Cross Teste).

No inicio e no final dos testes haverá uma marcação visível ao piloto (placa ou faixa). Na primeira volta do dia, o ET e o CT não contam para a pontuação.

Os testes especiais de Motocross (CT) devem ter no mínimo 1 km e os testes em linha ET, no mínimo 1,5 kms. Os testes não devem ser em lugares perigosos e devem ser selecionados para que a velocidade média não ultrapasse os 50 km/h.

Os pilotos poderão inspecionar os percursos dos testes a pé, não podendo ser feito em um veículo, nem mesmo bicicleta. A penalidade por ter percorrido o percurso do teste em um veículo será a desclassificação.

O final de cada ET e CT deverá ser afunilado e, de preferência, com gincanes, p/ que force a diminuição da velocidade e a passagem de apenas 1 competidor por vez.

#### **ART.35 - PONTUAÇÃO E PENALIZAÇÕES**

##### **PENALIZAÇÃO INFRAÇÃO**

60 pontos por ligar motor no parque fechado antes da hora de largada.

60 pontos por cada minuto adiantado ou atrasado nos CHs.

60 pontos por cada minuto de atraso na linha de largada.

60 pontos por pilotar sem capacete ou exercendo exibicionismos desnecessários.

30 pontos por obstáculo não cumprido em extreme test, caso haja.

01 ponto por segundo nos tempos dos testes especiais.

60 pontos por cada pico de velocidade que for ultrapassado nas zonas de Radar.

Parágrafo único: O organizador que pilotar sem capacete ou exercendo exibicionismos desnecessários durante a prova, estará sujeito a perda de 1 (um) ponto de organizador de prova por cada penalização, desde que comprovada a infração por, no mínimo, 2 pilotos e/ou diretores de prova. Esta penalização será julgada em reunião pelos demais diretores de prova da Copa, bem como o diretor técnico do TCC.

Os atrasos ou adiantamentos deverão ser acrescidos nos próximos CHs.

##### **EXEMPLO:**

##### **HORA IDEAL NOS CHs:**

CH 1 = 10:00

CH 2 = 10:30

CH 3 = 11:00

CH 4 = 11:30

CH 5 = 12:00

O piloto passou no CH 1 às 10:02, portanto atrasou 2 minutos, penalizando em 120 segundos. O seu novo horário ideal para o CH 2 passa a ser 10:32. No CH 2 o piloto passou às 10:33 atrasou 1 minuto de seu novo horário ideal, somando mais 60 segundos de penalização. O seu novo horário ideal para o CH 3 passa a ser 11:03. No CH 3 o piloto passou às 11:01, ou seja, 2 minutos adiantados, somando 120 segundos a mais de penalização, seu novo horário para o CH 4 passa a ser 11:31. No CH 4 o piloto passou 11:30, ou seja, adiantou 1 minuto no seu tempo ideal, somando mais 60 pontos de penalização e seu tempo ideal para o CH 5 será 12:00.

**ART.36 - DESCLASSIFICAÇÃO:** são motivos para desclassificação DO PILOTO:

- I- O Diretor de Prova pode, a seu critério, desclassificar o piloto que tenha reservado a sua inscrição, mas que não tenha efetivamente pago dentro dos prazos estabelecidos pelo regulamento particular da prova, eliminando o piloto do sorteio.
- II- Receber peças de reposição ou ajuda externa fora dos Parques de Trabalho entre as bandeiras branca e amarela nos CHs (Brasileiro);
- III- Perder algumas das marcas da vistoria técnica, bem como substituir algum item marcado (Brasileiro);
- IV- Entrar ou sair do Parque Fechado com o motor ligado;
- V- Fazer algum tipo de reparo no Parque Fechado;
- VI- Se atrasar mais que 60 minutos no dia;
- VII- Chegar mais de 30 minutos de atraso na zona de largada;
- VIII- Reabastecimento fora das áreas definidas pela organização.;
- IX- Não desligar o motor durante o reabastecimento;
- X- Usar algum sistema de partida auxiliar;
- XI- Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário;
- XII- Não observar as leis de trânsito;
- XIII- Não passar por um CH ou passar com mais de 60 minutos de atraso Do seu tempo ideal;
- XIV- Não passar num controle de percurso;
- XV- Passar em um controle de percurso sem a motocicleta (apenas piloto e GPS);
- XVI- Passar em um controle de percurso sem o piloto (apenas Motocicleta e GPS).
- XVII- Piloto portar os aparelhos GPS de outro piloto sem avisar o organizador;
- XVIII- Piloto treinar no circuito;
- XIX- Receber e transmitir comunicações por rádio durante o percurso da prova;
- XX- Ultrapassar o nível de ruído autorizado: 1ª infração – 1 minuto de penalização. 2ª infração – desclassificação;
- XXI- Praticar testes sobre o percurso dos testes especiais;
- XXII- A nacionalidade e cilindrada da moto ser diferente da indicada na respectiva categoria;

**ART.37 - ABANDONO:** Todo piloto que abandonar a prova deverá procurar devolver os seus GPS o mais rápido possível à organização, bem como, retirar seus números e não poderá seguir o percurso em companhia ou a proximidade de outro piloto. Toda infração a esta regra poderá acarretar na desclassificação dos pilotos que acompanharem.

**ART.38 - PROTESTOS**

Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antiesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 minutos após a chegada do último piloto de sua categoria.

---

O Diretor de Prova somente apreciará os recursos em 1.ª instância, se for efetuado pelo piloto interessado ou representante legal deste, portando procuração ou documento original do recorrente, no ato do recurso, observando-se o prazo legal, que é de 20 minutos, a partir da divulgação dos relatórios de passagem dos pilotos nos testes especiais, desde que acompanhado dos valores exigidos.

O valor do recurso em 1.ª instância é de 100% do valor de inscrição, por item reclamado. Caso seja deferido o pedido, será devolvido o valor correspondente ao recorrente. Caso contrário, será enviado esse valor ao TCC, acompanhado de relatório, fundamentando o indeferimento.

**ART. 39** – Em 2.ª instância, o recurso deverá ser interposto contra o resultado do recurso em 1.ª instância.

Vale dizer que não há direito de recurso em 2.ª instância se o piloto não entrou com recurso em 1.ª instância ou perdeu seu prazo legal, exceto quando houver um fato novo aos olhos da comissão julgadora. Nesta 2.ª instância, o prazo do recurso é de 48 horas, contadas a partir da divulgação do resultado da prova. Este deve ser impetrado por escrito, na sede do TCC, endereçado ao Júri da Copa, acompanhado de um cheque nominal ao TRAIL CLUBE DE CURITIBA, no valor de 1 salário mínimo, que será devolvido, juntamente com o valor cobrado em 1.ª instância, caso o recurso seja julgado procedente. Caso os recursos sejam indeferidos, os valores reverterão ao TCC.

**ART. 40** – Código Disciplinar:

Das Infrações contra pessoas

**- Das Ofensas Físicas (por parte do piloto, seus familiares ou sua equipe)**

- Praticar vias de fato:

- I- Contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo.  
PENALIDADE: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias;
- II- Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado ao motociclismo.  
PENALIDADE: suspensão de um (1) a dois (2) anos e eliminação na reincidência;
- III- Contra diretor de prova ou auxiliar em função.  
PENALIDADE: suspensão de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias; na reincidência, de trezentos e sessenta (360) a setecentos e vinte (720) dias, até eliminação.

Para os efeitos do disposto neste artigo, o diretor de prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.

As vias de fato, quando praticadas por diretor de prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de noventa (90) a trezentos e sessenta (360) dias de suspensão.

**- Das Ofensas Morais (por parte do piloto, seus familiares ou sua equipe)**

- I- Ofender moralmente, por parte do piloto, seus familiares ou sua equipe, pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo.  
PENALIDADE: suspensão de dez (10) a noventa (90) dias.
- II- Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaçá-los de mal injusto e grave.  
PENALIDADE: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.

---

Parágrafo único – Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena será de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias.

- III- Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva.  
PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.
- IV- Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra diretor de prova, em razão de suas atribuições.  
PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias.
- V- Ofender moralmente diretor de prova ou auxiliar em função.  
PENA: suspensão de dois (2) a cinco (5) eventos, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores.

**- Das Infrações relativas à Competição**

**- Das Infrações dos Atletas (por parte do piloto, seus familiares ou sua equipe)**

- I- Proceder desleal ou inconvenientemente durante a competição.  
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos e multa.
- II- Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da direção de prova.  
PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos e multa.
- III- Desrespeitar, por gestos ou palavras, o diretor de prova ou seus auxiliares.  
PENA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos ou multa.
- IV- Praticar ato violento.  
PENA: suspensão de um (1) a dois (2) eventos ou multa.

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

- V- Praticar ato de hostilidade contra o adversário.  
PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos ou multa.
- VI- Praticar vias de fato contra companheiro de equipe ou componente de equipe adversária.  
PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.

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

- VII- Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento.  
PENA: suspensão de cento e vinte (120) a trezentos e sessenta (360) dias.
- VIII- Participar de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento.  
PENA: suspensão de dois (2) a quatro (4) eventos.

- IX- Assumir atitude contrária à disciplina ou à moral desportiva, em relação a componente de sua representação, representação adversária ou de espectador.  
PENNA: suspensão de um (1) a quatro (4) eventos e multa.
- X- Dar ou transmitir instruções a atletas dentro da pista ou nas linhas limítrofes, durante o evento; assumir em praças de desportos, atitude inconveniente ou contrária à disciplina ou à moral desportiva.  
PENNA: multa a ser definida pelo Júri de Prova ou suspensão de vinte (20) a sessenta (60) dias.

### Multas

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

### ART. 41 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE LARGADA (brasileiro)

Obs.: 2 linhas deverão ser colocadas para ter espaço suficiente para 2 concorrentes na largada.

À distância entre B e C não deverá passar 20 metros e deve ser uma zona fechada.



### ART. 42 - DISPOSIÇÃO DO PARQUE DE TRABALHO NOS CONTROLES HORÁRIOS.



#### ART. 43 – SINALIZAÇÃO



#### AUTORIDADES DA PROVA

**ART. 44** – O Júri da Copa será formado pelo representante legal da equipe organizadora e por todos os DIRETORES DE PROVAS DO TCC convocados e presentes, sendo presidida pelo Diretor de Enduro, presidente ou vice do TCC, não concorrente do recursante. A votação será secreta ou aberta de acordo com o que determinar o presidente do Júri.

**ART. 45** – A autoridade julgadora em primeira instância é a comissão organizadora, em segunda instância o Júri da Copa, conforme artigo anterior e em terceira instância o Conselho Disciplinar da FPRM.

**ART.46** – O piloto que estiver liderando o ranking na sua categoria poderá usar uma identificação diferenciada (Camisa Promocional, Jaleco, abraçadeira ou similar), independente dos patrocinadores nele existentes, patrocínios estes, exclusivos do TCC. Em caso de empate no números de pontos, vale o melhor resultado da última prova disputada entre ambos. O piloto será responsável pela devolução da IDENTIFICAÇÃO, limpa e em perfeitas condições ao final de cada prova ao organizador, ou até 48h após o término da prova na sede do TCC. Caso não se cumpra estas determinações, o piloto estará sujeito a perda de 10 (dez) pontos na somatória do Ranking.

## DISPOSIÇÕES FINAIS

**ART.47** – É competência do TRAIL CLUBE DE CURITIBA dar suporte à organização dos eventos por ele supervisionados, além de administrar o ranking da COPA TCC de ENDURO FIM e premiar os destaques do ano na modalidade.

Parágrafo único. Reclamações e inconsistências de ranking deverão ser realizadas única e exclusivamente via sistema de inscrições, através da ação/ícone RECURSO, com antecedência mínima de uma semana que antecede a próxima prova.

**ART.48** – Os casos omissos serão dirimidos através de consultas a diretoria e Departamento Técnico do TCC. A última palavra caberá ao Júri da Copa.

**ART.49** – Salvo, situações extraordinárias que impossibilitem a realização das mesmas, as provas ocorrerão conforme calendário apresentado no site do TCC <https://trailclubedecuritiba.com.br/calendario>.

**ART. 50**– Este regulamento vigora a partir da data de sua homologação.

Este regulamento foi aprovado em reunião da Diretoria do TRAIL CLUBE DE CURITIBA na data de 21/01/2026.

Homologado pela FPRM em de janeiro de 2026.

---

Valdeci Bughi Martines  
Presidente TCC

---

Lorielse Madalena dos Santos  
Vice-Presidente TCC

---

Gilberto Rosa  
Presidente FPRM

---

Cassius Vinicius Fernandes  
Diretor Técnico F.I.M. TCC