

REGULAMENTO GERAL DA COPA CERRADO DE ENDURO 2026

A COPA CERRADO DE ENDURO é de direito do **Moto Clube do Cerrado**, CNPJ 04.400.083/0001-67, entidade associativa de direito civil, sem fins lucrativos, filiado à Federação de Motociclismo do Estado de Minas Gerais (FMEMG), ente federativo da Confederação Brasileira de Motociclismo (CBM), devendo seguir os conceitos éticos e desportivos destas entidades, bem como respeitar a hierarquia preceitos éticos de conduta das entidades. Estas atribuições e afiliações tornam a COPA CERRADO DE ENDURO, um CAMPEONATO OFICIAL.

1) DISPOSIÇÕES GERAIS

- a) Este regulamento tem o objetivo de orientar os participantes quanto as regras que regem a COPA CERRADO DE ENDURO e entrará em vigor a partir do momento de sua publicação pelos meios disponíveis, e divulgação no site oficial www.motoclubedocerrado.esp.br área da Copa Cerrado;
 - i) Além do site, existem um grupo de WhatsApp e um Instaram para facilitar e agilizar a comunicação entre organização, pilotos e demais envolvidos, disponibilizando todas as informações necessárias para a realização de cada prova;
 - ii) Os links para acessar essas redes sociais estarão disponíveis no site oficial;
- b) Todas as provas deverão ser planejadas, no padrão acordado e estabelecido pela DITEROTIA DE ENDURO, tendo o objetivo vista testar habilidade, velocidade, resistência, conhecimentos mecânicos, preparo físico do conjunto piloto / motocicleta;
- c) Todas as provas deverão, obrigatoriamente, ter:
 - i) Alvará desportivo da FEMG;
 - ii) Documento da Prefeitura Municipal local autorizando o evento;
 - iii) Autorização de proprietários de terras onde o percurso irá passar;
 - iv) Obrigatoriedade de Ambulância e socorristas em todas as etapas;

2) PARTICIPAÇÃO NO CAMPEONATO

- a) Todos os pilotos, regularmente inscrito para prova, independente da experiência na modalidade podem participar da Copa. Devendo se enquadrar de acordo com este regulamento em uma categoria existente
- b) O PILOTO participante é responsável pela sua documentação e de seu veículo de acordo com o estabelecido pelo Código Brasileiro de Trânsito e permissões relativas a cada prova ficando sob a responsabilidade do piloto e/ou responsável qualquer consequência de seus atos ou ações, tanto civil ou criminalmente. Não podendo ser imputada qualquer responsabilidade civil ou criminal sobre os ORGANIZADORES LOCAIS, PROMOTOR, PATROCINADORES, APOIADORES e/ou ENTIDADES SUPERVISORAS;

3) PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO

- a) Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria, receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada etapa, ou dia de corrida:

1º lugar – 25 pontos	2º lugar – 22 pontos	3º lugar – 20 pontos	4º lugar – 18 pontos
5º lugar – 16 pontos	6º lugar – 15 pontos	7º lugar – 14 pontos	8º lugar – 13 pontos
9º lugar – 12 pontos	10º lugar – 11 pontos	11º lugar – 10 pontos	12º lugar – 09 pontos
13º lugar – 08 pontos	14º lugar – 07 pontos	15º lugar – 06 pontos	16º lugar – 05 pontos
17º lugar – 04 pontos	18º lugar – 03 pontos	19º lugar – 02 pontos	20º lugar – 01 ponto

- b) Irão receber a pontuação apenas os pilotos que conseguirem percorrer pelo menos 1 (uma) especial completa e cronometrada;
- c) Haverá descarte de 1 (uma) prova, participadas ou não, em todas as categorias e na GERAL e na ELITE
- d) A última PROVA (FINAL) não poderá ser descartada;
- e) CASO O PILOTO SEJA CAMPEÃO ANTECIPADO, ESTE DEVERÁ ESTAR INSCRITO, PRESENTE NA PROVA E PELO MENOS LARGAR, ASSIM TENDO O DIREITO DE DESCARTAR E AO TROFÉU DE CAMPEÃO DA COPA CERRADO;
- f) O ORGANIZADOR RESPONSÁVEL por cada PROVA poderá indicar até 2 (dois) PILOTOS, devendo os nomes estarem relacionados no regulamento complementar da prova, que serão considerados “co-organizadores”. Estes pilotos irão pontuar no RANKING DA COPA CERRADO recebendo os pontos equivalentes ao 1º lugar na prova, ou seja, 25 pontos nesta etapa. Estes co-organizadores deverão, obrigatoriamente, estar presentes no dia da prova e diretamente envolvidos na organização, não podendo assim, participar da PROVA;

4) DESEMPATE

- a) No ranking da Copa, na pontuação final após os devidos descartes:
 - i) CRITÉRIO 01: será considerado vencedor o piloto que obtiver mais pontos, considerando os descartes;

ii) CRITÉRIO 02: persistindo o empate, o vencedor será aquele que obtiver maior número de primeiros lugares, segundos lugares e assim por diante;

iii) CRITÉRIO 03: persistindo o empate, a melhor colocação será do melhor colocado na última prova;

b) Na prova de 2 dias:

i) CRITÉRIO: a vitória será decidida em favor do vencedor do segundo dia de prova;

c) Na Etapa ou Prova:

i) CRITÉRIO1: o vencedor será o piloto que obtiver maior número de primeiros lugares, depois segundos lugares e assim por diante, nos testes especiais;

5) REGULAMENTO COMPLEMENTAR

a) O ORGANIZADOR LOCAL de cada prova deverá elaborar um Regulamento Complementar com uma semana de antecedência ao dia da corrida para passar informações e orientações específicas da prova em questão, tais como:

i) Nome do Diretor de Prova;

ii) Membros da organização que receberão os pontos de “co-organizadores”;

iii) Membros do Júri de Prova;

iv) Nome do Responsável pelas CATEGORIAS KIDS na Prova;

v) Número de voltas e quilometragem total;

vi) Descrição de cada especial;

vii) Horário de largada do primeiro competidor;

viii) Local do PADDOCK e largada e chegada das ESPECIAIS;

ix) Outras informações julgadas de relevância e que forem necessárias para o bom andamento do evento;

b) Toda prova deverá ter um fiscal de PADDOCK indicado pelo Diretor de Prova, ou este poderá ser o mesmo, ficando responsável por identificar irregularidades por parte dos pilotos (falta de capacete, ligar moto parque fechado, empinar etc.) e aplicar as penalidades cabíveis neste regulamento. O nome deste fiscal deve constar no Regulamento Complementar;

6) DEVERES DO PILOTO

a) É dever de todo piloto manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição além de respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Desportos, Código Brasileiro de Motociclismo e Código Nacional de Trânsito;

b) A documentação do piloto / moto é de única e exclusiva responsabilidade do participante;

7) INSCRIÇÕES

a) As inscrições são limitadas, o limite deve constar no Regulamento Complementar, e serão feitas pelo site;

b) Os valores das inscrições será nas seguinte:

i) 1º LOTE R\$ 240,00 até 15 DIAS antes da realização da PROVA;

ii) 2º LOTE R\$ 290,00 até quarta-feira que antecede a PROVA;

iii) 3º LOTE R\$ 350,00 para inscrições de última hora, ou no dia da PROVA;

• Inscrições do 3º LOTE, estão sujeitas a disponibilidade e os PILOTOS serão incluídos no FINAL da LISTA DE LARGADA, que será fechada com os pilotos aptos do 2º LOTE;

iv) KIDS e FEMININA terão o valor 50% DE DESCONTO, a título de “incentivo”;

v) Para categoria ELITE os TODOS os pilotos são ISENTO do pagamento do valor da inscrição;

c) O ORGANIZADOR LOCAL fica livre para fazer promoções, descontos e isenções a seu critério, com relação aos valores das inscrições;

d) Ao assinarem a ficha de inscrição, os PILOTOS eximem o organizador local, o promotor, patrocinadores e entes supervisores e federativos 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;

e) O controle financeiro é de total responsabilidade do ORGANIZADOR LOCAL;

8) PERCURSO / MARCAÇÃO

a) O percurso das especiais deverá ser marcado dos dois lados por BUMPING de TNT ou similar, placas indicativas, avisos de perigo, de forma que melhor oriente os pilotos;

b) Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados BUMPING indicativos do caminho;

c) O percurso do deslocamento deverá ser marcada por placas indicativas de direção, de confirmação de percurso, de direção errada, de perigo, tinta spray e BUMPING, de forma clara e intuitiva que melhor oriente os pilotos;

d) Os pilotos devem seguir rigorosamente as leis de trânsito, nas áreas em que a prova transcorrer, sob pena de PENALIZAÇÃO E/OU DESCLASSIFICAÇÃO;

- e) A organização poderá estabelecer zonas de radar. A velocidade máxima deverá constar no Regulamento Complementar e o local deverá estar sinalizado com placas ou pintura, indicando: "inicio radar" e "fim radar". A penalização deverá ser estabelecida no Regulamento Complementar;
 - f) O percurso deverá ficar dentro de no MINIMO de 25 km e MAXIMO de 45 km a volta, quanto a logística da prova for possível. Exceções a estas distancias devem ter a aprovação da Comissão de Enduro.
 - g) A especial maior deverá ser de no máximo 10 minutos;
 - h) As prova deverá ter 3 (três) especiais cronometradas;
 - i) A primeira passagem pelas 3 especiais será para de reconhecimento, na primeira volta;
 - j) Todos os CH's da prova valem normalmente, desde a largada;
 - k) O controle de Horário (CH) no meio da prova entre especiais deverá respeitar um tempo mínimo de 10 (DEZ) minutos entre especiais;
- 9) CATEGORIAS
- a) ELITE – para pilotos experientes e de destaque nos campeonatos nacionais, estaduais e regionais
 - i) Para estar apto a ELITE, o PILOTO deve sido classificação nos TOP 30 GERAL do Campeonato Brasileiro de Enduro, ou TOP 10 GERAL de algum campeonato estadual ou TOP 10 GERAL de alguma Copa Regional;
 - b) IMPORTADA PRO – Pilotos intermediários que irão competir motos importadas;
 - c) NACIONAL PRO – Pilotos intermediários que irão competir com motos nacionais;
 - d) OVER35 – Acima de 35 (trinta e cinco) anos completados no ano corrente, independente da motocicleta;
 - e) OVER40 – Acima de 40 (quarenta) anos completados no ano corrente, independente da motocicleta;
 - f) OVER45 – Acima de 45 (quarenta e cinco) anos completados no ano corrente, independente da motocicleta;
 - g) OVER50 – Acima de 50 (cinquenta) anos completados no ano corrente, independente da motocicleta;
 - h) OVER55 – Acima de 55 (cinquenta e cinco) anos completados no ano corrente, independente da motocicleta;
 - i) IMPORTADA ESTREANTE – Pilotos com motos importadas e pouca experiência na modalidade;
 - j) NACIONAL ESTREANTE – Pilotos com motos nacionais e pouca experiência na modalidade;
 - k) FEMININA – Pilotos do sexo feminino, independente da motocicleta;
 - l) Os pilotos das categorias ESTREANTE (item h) e item i)) em sua primeira participação do ano no campeonato, que tiverem seu tempo igual ou melhor 10% melhor tempo das categorias PRÓ (item b) e item c)), será mudado automaticamente de categoria sem aviso prévio. Caso por erro ou omissão este fato não for notado antes da premiação da PROVA, ela será feita a posterior, para atualizar os RANKINGS do COPA;
 - m) GERAL – Agrega todas as categorias, classificada pelo tempo total de cada PILOTO, das categorias (item b) até o item i)) (IMPORTADA PRO, NACIONAL PRO, OVER35, OVER40, OVER45 OVER50, IMPORTADA ESTREANTE E NACIONAL ESTREANTE) excluindo apenas a ELITE (item a)), fazem parte da GERAL, e terá classificação para PROVA e Ranking da Copa Cerrado, sendo a classificação GERAL da PROVA e da COPA;
 - n) **CATEGORIAS KIDS**, os critérios das disputas destes categorias KIDS serão definidos pelo responsável de cada PROVA, pois as PROVAS KIDS podem ter logística e formatos diferentes em cada uma das PROVA, o responsável por estas categorias em cada PROVA deve ter seu nome no Regulamento Complementar.
 - i) **INFANTIL** – até 8 (oito) anos;
 - ii) **CADETE** – até 12 (doze) anos;
 - iii) **JUVENIL** – até 15 (quinze) anos;
 - iv) **FEMININA** – pilotos do sexo feminino, até 18 (dezoito) anos;
 - o) O que define a moto, chamada de "MIX", é importada ou nacional é o componente que for melhor, o MOTOR ou do CHASSI da moto;
 - p) Uma moto considerada NACIONAL, poderá usar uma suspensão de uma moto IMPORTADA;
 - q) São consideradas motos nacionais, as motos produzidas no Brasil, como CRF230F, CRF250F, CRF300F, TTR230, MXF 250, MXF 270, Kinger 250, Tornado, XR200, DT200 e demais que se encaixem nesse perfil;
 - r) São consideradas motos importadas as motos que não são produzidas no Brasil, como Sherco, Beta, TM, KTM, Husqvarna, Gas Gas, Fantic, Triumph, Ducati, Kawasaki, MXF 300, MXF 250 e 300 2t e MXF 350 RX, alguns modelos de Honda e Yamaha e demais que se encaixem nesse perfil;
 - s) Qualquer dúvida quanto a definição a definição de IMPORTADA ou NACIONAL a definição será feita a posteriormente pela Diretoria de Enduro e pela Comissão de Pilotos, devendo ser incorporada a lista;
 - t) Os organizadores poderão acrescentar outras categorias, por exemplo LOCAL, porém estas categorias não farão parte da COPA CERRADO e largarão após TODAS as categorias oficiais da COPA;
- 10) A numeração para COPA CERRADO será fixa e atribuída cada número para cada pilotos, cadastrado previamente, controlada a autorizada pelo PROMOTOR para todas as PROVAS do ano, segue o seguinte padrão, conforme as respectivas categorias:
- ELITE – Fundo Vermelho, números brancos;

- IMPORTADA PRO – Fundo Amarelo, números pretos;
- NACIONAL PRO – Fundo Azul, números brancos;
- OVER35 – Fundo Preto, números brancos
- OVER40 – Fundo Verde, número brancos;
- OVER45 – Fundo Amarelo, número preto
- OVER50 – Fundo Branco, números pretos;
- OVER55 – Fundo Branco, números pretos;
- FEMININA – Fundo Rosa, números brancos;
- IMPORTADA AMADORA – Fundo Vermelho, números amarelos;
- NACIONAL AMADORA – Fundo Azul, números Amarelos;
- KIDS INFANTIL – até 8 anos, Fundo Azul, número Vermelhos;
- KIDS CADETE – até 12 anos, Fundo Verde, números Vermelhos;
- KIDS JUVENIL – até 15 anos Fundo Preto, números Vermelhos;
- KIDS FEMININA – até 18 anos, Fundo Rosa, números Amarelos;

- O CADASTRO dos números de cada pilotos deverá ser feito previamente. Os pilotos que tem números já cadastrados para o CAMPEONATO BRASILERIO tem PRIORIDADE aos mesmos números, para exercer esta PRIORIDADE, o pilotos deverá estar licenciado para o ano corrente na CBM e sua federação estadual;
- A numeração, sugerida, e fundo corretos fazem parte das obrigações do PILOTO e serão devidamente conferidas quando da realização da VISTORIA na motocicleta. O PROMOTOR pode disponibilizar aos PILOTOS a venda de números e fundos, conforme o seu discernimento.
- O PROMOTOR usara espaços contendo logomarcas de patrocinadores oficiais da COPA CERRADO nos “plates” frontal e laterais das motos. O uso das logomarcas será OBRIGATORIO. O layout deve ser de acordo com o MANUAL DE APLICAÇÃO DOS ADESIVOS (anexo);
 - O PROMOTOR deve disponibilizar adesivos avulsos para venda, de maneira a possibilitar aos pilotos adequação ao padrão exigido no referido MANUAL DE APLICAÇÃO. Caso em uma possível eventualidade não houver estes números disponíveis, não se aplica;
 - A vistoria deste item será feita na VISTORIA para guardar a moto no PARQUE FECHADO (PF);
 - A não adequação ao padrão exigido nos “plates” da moto conforme o MANUAL DE APLICAÇÃO (anexo) gera uma penalização de 1 (um) minuto para o PILOTO, no CH de LARGADA da PROVA;
- O PROMOTOR deve OBRIGATORIAMENTE disponibilizar números para TODOS os pilotos que precisarem para participar da PROVA, NUMEROS PADRÃO BLOQUEADOS PARA VENDA ou NUMEROS “GERNERICOS” GRATUITOS para todos os pilotos;
- A numeração da(s) categoria(s) local(ais) será definida pelo ORGANIZADOR, desde que não conflitante com nenhuma das demais categorias. Ele pode escolher novo padrão de numeração (de 802 em diante), com fundos na cor por ele indicada no regulamento suplementar. A sugestão é que o padrão das categorias locais seja: Fundo Verde com números Preto, respeitados os números dos pilotos que participam da COPA. Se a opção for diferente, ela tem que estar indicada no REGULAMENTO COMPLEMENTAR;
- O número 1, por opção do PILOTO, poderá ser usado pelo Campeão na ELITE no ano posterior ao seu título.
- Após a primeira PROVA do ano corrente, o “líder” do RANKING ELITE, na PRIMEIRA PROVA do ano corrente o Campeão do ano anterior, poderá usar o seu número cadastrado, com o fundo DOURADO e NUMERO PRETO, por sua opção.

11) MUDANCA DE CATEGORIA E GRADUAÇÃO E DESCESSO

- Ao final da COPA, os campeões e vices das categorias ESTREANTES são obrigados a subir para a categoria PRO equivalente ou nas por idade se enquadrar em alguma;
- As categorias por idade a evolução e de acordo com a idade;
- Ao final do COPA CERRADO os 5 (cinco) melhores pilotos da GERAL são obrigados a subir para a categorias melhores quando houver, exceto as categorias OVER'S que terão direito de escolha.
- O PILOTO que quiser fazer o DESDESSO, descer de categoria, terá direito desde que respeitado duas regras:
 - Regra 01: o piloto não poderá ter concluído sua última participações na COPA entre os 5 (cinco) primeiros na categoria superior;
 - Regra 02: o piloto não poderá ter concluído sua última participações na COPA entre os 20 (vinte) primeiros na GERAL.

12) CLASSIFICAÇÃO:

Cada piloto acumula o tempo do somatório dos testes especiais válidos, inclusive as frações de segundos

(definidos pela cronometragem) somadas a todas as possíveis penalidades, chegamos a uma pontuação e consequente classificação em ordem crescente de pontos para a prova. Por CATEGORIA e GERAL.

13) PREMIAÇÕES:

- a) As categorias, ELITE, IMPORTADA PRO, NACIONAL PRO, OVER35, OVER40, OVER45 e OVER50 e CATEGORIAS KIDS os pilotos do 1º ao 5º lugares, no mínimo, serão premiados com troféus em cada PROVA;
- b) As categorias IMPORTADA ESTREANTE e NACIONAL ESTREANTE, os pilotos do 1º ao 10º lugares, no mínimo, serão premiados com troféus em cada PROVA;
- c) A GERAL de 1º ao 3º lugares serão premiados com troféus em cada PROVA;
- d) Ao final da COPA CERRADO, os classificados do 1º ao 3º lugares em TODAS AS CATEGORIAS e na GERAL e na ELITE, serão premiados com troféus;
- e) As entregas dos troféus deverá seguir a seguinte sequência de entrega das premiações:
1º CATEGORIAS KIDS;
2º IMPORTADA PRO;
3º NACIONAL PRO;
4º OVER35;
5º OVER40;
6º OVER45;
7º OVER50;
8º OVER55;
9º IMPORTADA ESTREANTE;
10º NACIONAL ESTREANTE;
11º ELITE;
12º GERAL;
13º CATEGORIAS LOCAIS e demais categoria criadas pelo ORGANIZADOR LOCAL.

14) PARQUE FECHADO (PF)

- a) Toda prova deverá ter uma área cercada e descoberta destinada ao Parque Fechado (PF) que abrigará as motocicletas após a vistoria até a largada. Podendo ao final da prova receber as motos para possíveis inspeções técnicas;
- b) Esta área deverá ter segurança, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas;
- c) As motos deverão entrar e sair do Parque Fechado desligadas;
- d) É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento dentro do PF.
- e) É proibido tocar nas motocicletas de outros pilotos e também na própria motocicleta, a não ser para colocá-la e retirá-la do Parque Fechado;
- f) É expressamente proibido fumar no Parque Fechado;
- g) As motos não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção;

15) O PADDOCK (área de boxes) deverá ser de fácil acesso com uma infraestrutura com banheiros, água potável, restaurantes, lanchonetes ou similares; preferencialmente em área urbanas, pavimentadas. Caso a PROVA opte em áreas, rurais, clubes privados e etc...., deverá ser APROVADO pela DIRETORIA DE ENDURO e PROMOTOR.

16) ORDEM DE LARGADA

- a) Os pilotos da CATEGORIA ELITE largam SEMPRE nas primeiras posições, EM TODAS AS PROVAS. Na primeira prova do ano por sorteio, a partir da segunda em diante pela ordem do RANKING atualizado da ELITE.
- b) Após a ELITE, na primeira PROVA da COPA os pilotos vão largar na ordem do RANKING GERAL do ano anterior, após estes pilotos, por sorteio respeitando a ordem das categorias, que são: IMPORTADA PRO, NACIONAL PRO, OVER35, OVER40, OVER45 e OVER50, IMPORTADA ESTREANTE e NACIONAL ESTREANTE, FEMININA e as demais categorias sucessivamente;
- c) A partir da SEGUNDA PROVA da COPA, os primeiros colocados na ORDEM DO RANKING GERAL atualizado, após o PILOTOS ranqueados, na sequencia os PILOTOS seguindo a CLASSIFICAÇÃO GERAL da PROVA ANTERIOR, após estes os demais pilotos inscritos na PROVA;
- d) Só participam do critério da ORDEM DE LARGADA (item a), item b) e item c)) os pilotos que estiverem com suas inscrições feitas regularmente e PAGAS do 1º LOTE, as do 2º LOTE, a critério do ORGANIZADOR LOCAL;
- e) As inscrições feitas do 3º LOTE, OBRIGATORIAMENTE entram na ORDEM DE LARGADA na sequencia no final das LISTA DE LARGADA dos pilotos inscritos 1º LOTE e 2º LOTE;
- f) Os pilotos que fizeram suas inscrições mas não efetuaram o pagamento, NÃO PARTICIPARÃO do critério de definição da ORDEM DE LARGADA citados anteriormente;

17) PROCEDIMENTO DE LARGADA

É o início do dia da prova propriamente dito e deverá ser feito da seguinte maneira:

- a) No INICIO da PROVA o PILOTO deve entrar no PF, 5 (cinco) minutos antes do seu HORARIO DE LARGADA, pegar SUA MOTO com SUA MOTO DESLIGADA, se dirigir, EMPURANDO A MOTO até a ÁREA DE LARGADA (AL) na PRIMEIRA VOLTA, SOMETE PODENDO ligar a motocicleta após seu horário de saída ou largada pré-definido, no seu cartão de horário. A penalização por ligar a moto no Parque Fechado (PF) ou ligar antes do horário na Área de Largada (AL) é de 1 (um) minuto;
- b) Seguindo a ordem de largada, previamente divulgada e estabelecida conforme clausula deste regulamento, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar seu HORARIO DE LARGADA, constante no Cartão de Horário do PILOTO, o Comissário responsável pela largada anotara horário no momento que o PILOTO cruzar a LINHA DE 20 METROS;
- c) Após o horário de largada do PILOTO, ele 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. Ou seja, dentro do “Seu Minuto de Largada”; 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;
- d) Caso o piloto não cruzar a linha de 20 (vinte) metros até 1 (um) minuto, será penalizado em 20 (vinte) segundos. Se o motor morrer antes da linha de 20 (vinte) metros, o piloto deve religar a moto, e se cruzar a linha antes de 1 (um) minuto do sinal de largada, ele não será penalizado conforme este regulamento
- e) Caso o piloto cruze a linha de 20 (vinte) metros empurrando a moto perderá 10 (dez) segundos. Portanto se houver dificuldade em ligar a moto, é melhor cruzar a linha de 20 (vinte) metros empurrando e perder 10 (dez) segundos e tentar ligar a moto após a linha do que se atrasar e perder 20 (vinte) segundos.
- f) Nas demais voltas, ou seja, na segunda volta em diante o piloto poderá subir na rampa de largada com a moto já ligada e aguardar seu tempo, e passar pelo CH do início da volta no horário pré-definido no cartão de horário, considerando o seu atraso ou adianto na prova;
 - i) O controle de atraso ou adianto de cada PILOTO é de responsabilidade exclusiva de cada PILOTO;

18) CONTROLE HORÁRIO

Os Controles Horários (CH'S) visam controlar a manutenção dos horários estipulados pela ORGNIZAÇÃO constantes no Cartão de Horário de cada PILOTO, e poderão ser anotados os tempos de cada PILOTO, desconsiderando os segundos, de maneira a garantir o correto andamento da PROVA, com os PILOTOS completando o percurso no tempo indicado. Estes controles devem ser colocados:

- a) Na saída do dia na Área de Largada (AL), linha de 20 metros, no começo de cada dia;
- b) Na entrada do Parque Fechado (PF) no fim de cada dia;
- c) Em pontos estratégicos do percurso da PROVA;
- d) Após a realização da vistoria ou mesmo para a simples colocação das motos no PARQUE FECHADO;

Os Controles Horários serão indicados por uma bandeira branca (Início do Parque de Trabalho) e uma bandeira amarela (Final do Parque de Trabalho) onde estará efetivamente o oficial de CH. Um relógio oficial deve ser colocado ao lado da bandeira amarela ou placa indicativa do CH, para que os pilotos possam visualizar a hora e o ponto de anotação por conta própria. A marcação do PILOTO será feita no momento da sua passagem pela bandeira amarela ou pelo relógio com o horário oficial, caso a bandeira não seja instalada, o FISCAL responsável pelo CH determinara um ponto e esclarecera aos pilotos, caso seja necessário.

- e) Caso o CH tenha de ser CANCELADO ou mesmo corrigido, para algum PILOTO deverá ter as devidas justificativas e comprovações, obrigatoriamente constar na ATA da PROVA, avalizado pela Direção da Prova e JURI da Prova;
- f) Cada minuto atrasado ou adiantado no CH em relação ao “Minuto Ideal” estabelecido no Cartão de Horário do PILOTO, será incluído 60 segundos ao tempo final de prova do PILOTO;
- g) No último CH do dia (PARQUE FECHADO), não há penalização por adiantamento.
- h) Todos CHs serão validos desde a primeira volta. É recomendado que à distância entre os controles horários seja entre 5 km e 35 km. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h;
- i) Em caso de motivos de força maior (condições meteorológicas agravantes, bloqueio ou impedimento do percurso proposto), fora do controle da ORGANIZAÇÃO a Direção de Prova (Diretor de Prova ou o PROMOTOR) poderá alterar o horário dos CH's durante a PROVA, caso isto seja feito os próprios pilotos deverão fazer o recalcular do seu Cartão de Horário. Cabe exclusivamente ao PILOTO, controlar seu horário nos CH's em relação ao seu horário ideal o tempo atrasado ou adiantado;

- j) O PILOTO que atrasar em qualquer CH por mais de 15 (quinze) minutos após sua hora ideal prevista está automaticamente ELIMINADO DA PROVA, pois os fiscais podem encerrar seus trabalhos em seus postos após este horário limite, de acordo com a logística e tempos de cada PROVA, ou ainda ser alcançado por PILOTOs da próxima volta;
- Esse atraso pode ser decorrente de um único atraso apenas (de 15 ou mais minutos) ou ser decorrente de vários atrasos que somados cheguem a 15 (quinze) minutos.
 - Em ambos os casos o PILOTO poderá, sob sua única e exclusiva responsabilidade, continuar na PROVA até que o Diretor de Prova tome a decisão final;
 - Para não sofrer a penalização o PILOTO deve comprovadamente demonstrar ao JURI da PROVA que o motivo do seu atraso se deu por prestação de primeiros socorros a outro(s) PILOTO(S), ou impossibilidade de transpor o trajeto proposto pelos ORGANIZADORES. Nesse caso, uma tolerância de tempo suplementar PODERA lhe ser concedida;

19) TESTES ESPECIAIS

- a) Durante a prova haverá testes especiais que poderão ser:
- i) Enduro (ET – Enduro Teste): visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em condições normais de trilhas, abertas ou fechadas, que tipicamente são utilizadas para a prática do motociclismo off-road. Deve ter no mínimo 2 KM (dois quilômetros) e no máximo 10 KM (10 quilômetros). A primeira passagem dos pilotos nesse tipo de especial é obrigatoriamente de reconhecimento. A velocidade média máxima é de 50 KM/H (cinquenta quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento). Não é permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc). Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto. Tempo sugerido ideal para um CT, 5 a 10 minutos;
 - ii) Motocross (CT – Cross Teste): visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em trilhas rápidas, abertas e compostas basicamente por curvas e pulos, sem muita dificuldade. Deve ter no mínimo 2 KM (dois quilômetros) e no máximo 10 KM (dez quilômetros). A utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc) só é permitida por medida de segurança e devidamente aprovada, e justificada no relatório de vistoria, pelo Comissário Vistoriador e/ou PROMOTOR. Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto inicial proposto. Tempo sugerido ideal para um CT, 5 a 8 minutos;
 - iii) Extreme (XT – Extreme Teste): visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em condições mais técnicas, semelhantes ao trial e de difícil transposição. Deve ter no mínimo 200 (duzentos metros) e no máximo 2 KM (dois quilômetros). A velocidade média máxima é de 35 KM/H (trinta e cinco quilômetros por hora). Os obstáculos devem ser difíceis e desafiadores, mas nunca perigosos. É permitida a criação de mais de uma linha na mesma especial, com um caminho mais difícil e outro mais fácil, desde que o caminho mais fácil seja comprovadamente mais lento que a opção mais difícil. Tempo sugerido ideal para um XT, 2 a 5 minutos;
 - iv) SUPER PRIME (SP) ou SUPER TEST (ST): Promocional, visa dar visibilidade, promover os pilotos e equipes e atrair público para o Enduro, pode ser realizado antes ou após o evento, o formato, programação e condições serão definidos pelo ORGANIZADOR LOCAL em conjunto com a Diretoria de Enduro do Moto Clube do Cerrado e o PROMOTOR. Serão marcados os tempos dos pilotos individualmente. Podendo ser OPCIONAL ou OBRIGATÓRIO para determinadas categorias ou bloco de categorias, por exemplo ELITE, de acordo com o definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
 - (a) Ainda poderá, a critério da ORGANIZAÇÃO, ser dado um BÔNUS em tempo no tempo total do piloto na sua classificação (soma dos tempos do dia), conforme definido pela Direção de Prova, Diretoria de Enduro do Moto Clube do Cerrado e PROMOTOR.
 - (b) Caso seja OBRIGATÓRIA a não participação no ST / SP, gera uma penalização em tempo para o piloto de 1 (um) minuto, no seu tempo total do dia definido para ser lançado o CH de Largada.
 - (c) BONUS EM TEMPO, se for o caso:

1º lugar 12 segundos	2º lugar 10 segundos	3º lugar 8 segundos	4º lugar 7 segundos
5º lugar 06 segundos	6º lugar 05 segundos	7º lugar 4 segundos	8º lugar 3 segundos
9º lugar 02 segundos	10 lugar 1 segundo		

 Este bônus de tempo, será atribuído ao TEMPO TOTAL de PROVA do PILOTO. Em uma das especiais do dia, preferencialmente a primeira. A mesma bonificação será recebida na categoria, ou seja, se recebeu 8 segundos na GERAL, receberá também 8 segundos de bônus na sua CATEGORIA, independente de classificação dentro da CATEGORIA;

- b) O "FORFET": é o tempo máximo estabelecido pela ORGANIZAÇÃO para o piloto percorrer o teste especial (CT, ET, XT ou ST) devendo ser estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Caso não seja estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR o tempo do FORFET será de 30 minutos em todas as especiais.
- c) Na primeira volta do primeiro dia, todas as especiais serão de reconhecimento, não somando tempo para o resultado final da PROVA, mas os fiscais devem usar esta volta como treinamento para as próximas voltas;
- d) Os percursos dos testes especiais poderão ser percorridos a pé ou bicicleta, pelo piloto antes da prova (nunca em qualquer veículo). E-bikes são permitidas;
- e) As especiais serão marcadas de ambos os lados com BUMPING, placas e sinalização de orientação, DE FORMA CLARA QUE QUE NÃO PERMITA ERROS OU DUVIDAS;

20) CRONOMETRAGEM

- a) O sistema OFICIAL de CRONOMETRAGEM DA COPA será DEFINIDO pelo PROMOTOR e pela Diretoria de Enduro do Moto Clube do Cerrado;
- b) O uso do GPS será opcional;
- c) O sistema deverá obrigatoriamente, divulgar resultados parciais após o término da prova através da FICHA DE PERFORMANCE INDIVIDUAL, que deve ser entregue a todos os pilotos.

21) CONTROLE DE HORARIOS (CH) E CONTROLE DE PASSAGEM (CP ou PC)

- a) Todas as etapas do campeonato terão, no mínimo, o CH de largada;
- b) Em casos de necessidade, mais CH's poderão ser feitos e deverão ser informados no Regulamento Complementar e/ou Briefing da Prova;
- c) Os CP's ou PC's também serão usados em caso de necessidade e sua função é controlar a passagem de cada piloto e garantir que todos tenham feito exatamente o mesmo trajeto, sem cortar caminho;
- d) Os CH's e CP's ou PC's deverão ser respeitados em todas as voltas, inclusive na volta de reconhecimento, estando sujeito a penalização conforme regulamento para os que não respeitarem;

22) PROTESTOS

- a) Os protestos contra pilotos, motocicletas, atitudes antidesportivas e resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue a Comissão Organizadora da PROVA, até 15 min. após a entrega das FICHAS DE PERFORMANCE INDIVIDUAL;
- b) Os protestos serão avaliados pela Comissão Organizadora da PROVA, juntamente com a Comissão de Pilotos;
- c) Não cabem protestos contra decisões das autoridades da PROVA.
- d) Casos omissos serão decididos pela Diretoria de Enduro do Moto Clube do Cerrado e Comissão de Pilotos;

23) PENALIZAÇÕES

- a) Não guardar a moto no Parque Fechado (PF) – 30 MINUTOS;
- b) Ligar a moto no Parque Fechado, ou antes do SEU Horário de Largada – 30 MINUTOS;
- c) Trocar de motocicleta durante a PROVA – DESCLASSIFICAÇÃO;
- d) Fumar no Parque Fechado (PF) – 30 MINUTOS;
- e) Pilotar sem capacete em qualquer local, fora do caminho definido ou em sentido contrário – 10 MINUTOS;
- f) Não observar leis de trânsito – 30 MINUTOS;
- g) Percorrer qualquer teste especial em algum veículo NÃO OUTORIZADO – 10 MINUTOS;
- h) Cortar caminho EM UMA ESPECIAL ou não passar pelo CP ou PC – 10 MINUTOS. NO caso de reincidência neste item, DESCLASSIFICAÇÃO e SUSPESÃO NA PARTICIPAÇÃO DA COPA;
- i) Não respeitar o HORARIO DO CARTÃO CH – QUANTIDADE PONTOS RELATIVOS AO TEMPO QUE FOR DESRESPEITADO;
- j) O descumprimento ou reincidência de qualquer item descrito neste regulamento – AVALIAÇÃO pela Comissão de Enduro do Moto Clube do Cerrado e Comissão de Pilotos, ficando passível de ADVERTENCIA, DESCLASSIFICAÇÃO ou SUSPENSÃO da COPA CERRADO;

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

25) CALENDARIO:

- 08 FEV (DOM) – Patrocínio MG – **KIDS** – Feras do Mato (Odir Aleixo);
- 29 MAR (DOM) – Coromandel MG – Flávio Lisandro;
- 16 MAI (SAB) – Caldas Novas GO – **KIDS** – Clube de Caldas (Erick Esteves de Freitas);
- 28 JUN (DOM) – Uberlândia MG – Alexandre Rios Mundin;
- 23 AGO (DOM) – Nova Ponte – **KIDS** – Fábio Junior de Oliveira;
- 27 SET (DOM) – Perdizes MG – Associação Perdizes (Euler Serlon e Luiz Rodrigo de Oliveira);
- 14 NOV (SAB) – Rifaina SP – **KIDS** – Gilson Pinheiro e Vami Oliveira Santos;

- Calendário sujeito a alterações, AGUARDANDO CALENDARIOS SUPERIORES
- 26) DIRETORIA DE ENDURO DO MOTO CLUBE DO CERRADO
PRESIDENTE: Luís Rodrigo de Oliveira (Cocão);
VICE-PRESIDENTE: Euler Seron;
DIRETOR COMERCIAL: Alexandre Rio Mundim (Moicano);
- 27) RESPONSÁVEL PELO RANKING
PRESTADOR DE SERVIÇOS DA CRONMETRAGEM;
- 28) COMISSÃO DE PILOTOS
Leonardo Souza Lima – Uberaba – MG;
Raphael Ribeiro Santos – Patos de Minas – MG;
Bruno Cesar Barros (Pelado) – Patrocínio – MG;
Luiz Barbosa Almeida (Lula) – Goiânia – GO;
André Soares Barbosa – Patrocínio – MG;
Achilles Alves – Araxá – MG;

ANEXO (MODELO REGULAMENTO COMPLEMENTAR)