

ENDURO DE REGULARIDADE

Consiste em manter-se um cronômetro sincronizado com o tempo ideal de prova registrado em planilha.

Para isso deve-se andar sempre na velocidade média pré-estabelecida, corrigindo sua aceleração sempre que estiver fora do tempo ideal.

Na regularidade existem dois tipos de navegação associadas, sendo uma geográfica, representada por símbolos, e outra horária, com distâncias em metros e velocidade média.

O piloto desempenha duas funções em uma prova, a de piloto e navegador, o que torna mais difícil manter-se em seu tempo ideal.

COMO É PRATICADO

No momento da largada o piloto aciona seu cronômetro, que só será desligado no final da prova, seguindo assim as indicações da planilha, comparando o tempo do cronômetro com o tempo da planilha. Verificando diferenças nesse tempo, o piloto deve aumentar ou diminuir sua velocidade, para entrar novamente no seu tempo ideal.

QUEM VENCE UM ENDURO

Será o vencedor aquele que manter a regularidade, que perder a menor soma de pontos e conseguir passar pelos PCs dentro de seu tempo ideal ao final da prova.

REGULAMENTO COMPLEMENTAR

Nele consta, o nome da prova, horário de largada dos pilotos 00 e 01, organizador, comissão de pilotos, piloto 00 (abre trilha), piloto raspa trilha, KM e tempo total de prova, local do neutro, telefones de apoio, apuração, patrocinadores e outras informações pertinentes a prova.

PLANILHA

A planilha padrão totem é dividida em sete campos, sendo eles:

1. A simbologia, representada por tulipas (desenhos);
2. Referências (distância em KM);
3. Trechos (D/V/N);
4. Tempo de prova (acumulado);
5. Observações (complemento e navegação);
6. Número dos trechos (quantidade de mudanças de velocidade);
7. Número dos desenhos (acumulado).

Cada campo tem a função de direcionar o piloto em sua navegação, a combinação destas informações resulta em uma navegação perfeita e regular.

DESCRIÇÃO DOS CAMPOS DA PLANILHA

SIMBOLOGIA

É a descrição gráfica representada por um desenho denominado tulipa, os ângulos destes símbolos devem retratar fielmente os ângulos de curvas, encruzilhadas e bifurcações, é interpretada como uma planta baixa. Imagine tratar-se de uma vista aérea: este campo indica a direção da prova, o círculo preenchido indica a posição do piloto, a linha representa o trajeto e a seta indica a direção a ser tomada.

OBS.: O local exato da marcação do desenho é na confluência das vias, no mínimo de três metros antes da mudança de direção.

TIPOS DE SIMBOLOGIA (TULIPAS)

Seta de indicação de direção margeada – significa rua ou estrada asfaltada; quadros 268 e 269




Seta de indicação de direção não-margeada - significa estrada de terra; quadro 270

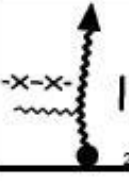
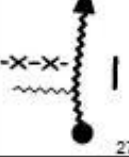
Seta de indicação de direção saindo da margeada – significa final do asfalto e início da terra; quadro 269



Seta de indicação de direção entrando na margeada – significa final de estrada de terra e início do asfalto; quadro 269

Seta de indicação de direção trêmula – indica entrada ou saída de trilha. Quadros 276, 283, 284 e 285

Exemplos de tulipas abaixo.

	3.09 2.46.54 T80 ORG V 45
	3.45 2.47.23 T80 ORG V 45
	3.79 2.47.50 T80 ORG V 45

PC 44	
T82	5.320
12:50	13:41
wpt 45	
CERCA	
	5.48 2.50.57 T82 ORG V 24
	0.00 2.50.57 T83 V 21

	0.99 2.53.14 T85 ORG V 36
	1.02 2.53.17 T85 ORG V 36
ANTES DA AGUA	
	1.08 2.53.23 T86 ORG V 30

REFERÊNCIA

Este campo indica o KM acumulado entre todas as referências a partir do KM 0.00. Normalmente se faz o zeramento do odômetro em uma distância inferior a 6 km, evitando-se o acúmulo de diferenças no odômetro.

A leitura neste campo se dá na seguinte forma:

Exemplo:

0.02 = 20 metros

0.13 = 130 metros

2.01 = 2 km e 10 metros ou dois mil e 10 metros;

2.11 = 2 km e 110 metros ou dois mil 110 metros.

TIPOS DE TRECHOS

Os trechos são representados pelas letras **D/V/N**:

D= deslocamento;

V= velocidade e

N= neutro.

A letra **D** indica o **DESLOCAMENTO** do piloto entre uma referência e outra, com um tempo pré-estabelecido e ao término deste tempo será iniciado um novo trecho de velocidade ou neutralizado. Normalmente estes tempos são concedidos em travessias de bairros, vilarejos e estradas, e, por não ser um trecho cronometrado, não existem PCs de tempo, podendo haver PCs de roteiro, lembrando que estes tempos são sempre longos, possibilitando uma eventual recuperação de tempo perdido.

Nos trechos de deslocamento os pilotos não devem exceder os limites de velocidade local, evitando assim envolver-se em acidentes.

A letra **V** indica a **VELOCIDADE** média a ser mantida pelo piloto. Esta média será indicada por um número múltiplo de três (9, 12, 15, 18, 21 etc.,), resultando no cálculo do tempo ideal de cada referência. As velocidades são diferentes para as categorias, sendo que as médias de cima são mais altas para as categorias Máster e Seniores, a média do meio, com velocidade inferior para as categorias Junior e Over, as médias de baixo para os Novatos com diferenças de até 9 km ph, e o roteiro para esta categoria poderá ser diferente, havendo desvios das partes mais difíceis.

A letra **N** indica **NEUTRO** que é uma pausa concedida aos pilotos a fim de recolocá-los em seu tempo ideal, ou simplesmente para um pequeno descanso ou abastecimento, chamado de neutro técnico, podendo variar de 1 até 10 minutos, é concedido sempre após trilhas muito travadas. Outro tipo de neutro é o principal, com pausa superior a 20 minutos, este usado para abastecimento, descanso, alimentação e reparo das motos.

TEMPO DE PROVA

É o tempo acumulado desde o início da prova até o final e é apresentado em todas as referências, servindo de base de cálculo de tempo entre a planilha e o cronômetro.

OBSERVAÇÕES

Advertência ou Complementar

Advertência, sendo representada por curecas (CAVEIRAS) na quantidade de 1 a 4, que indicam o grau de perigo existente no local, sendo:



Ex.: EROSÃO, CRATERA, CRIANÇAS, RODOVIA, VEÍCULOS, MOTOS ETC.

Complementar, esta auxilia a navegação e é importante para o piloto durante o transcorrer da prova, por indicar, em conjunto com a tulipa, o rumo a ser seguido pelo piloto.

Ex.: RUMO A CERCA, EROSÃO A FRENTE, MATA BURRO, EM DIREÇÃO A TORRE, ZERE NO POSTE, ETC.

NÚMERO DE TRECHOS

Representa a quantidade de mudanças de velocidades médias e trocas de trechos durante a prova, e serve também para recolocar pilotos perdidos na prova, desde que o piloto consiga identificar o lugar onde se encontra por meio de observação do local, ou conhecimento da região, tipo um campo de futebol, igreja, ou uma construção característica, que facilite a localização da tulipa na planilha, feito isso, este piloto estará novamente na prova e saberá seu tempo ideal. Os trechos são utilizados principalmente para programação de equipamentos de navegação, onde são inseridas todas as informações da planilha, tais como tipo de trecho (D/V/N), km inicial, velocidade média, tempo inicial, tempo final e km final, feito o equipamento informará o tempo de prova, velocidade média e instantânea, próxima velocidade, próximo trecho.

NÚMERO DE DESENHO

Tem a mesma função do número de trecho, porém, auxilia a organização da prova a localizar com rapidez um piloto que esteja perdido ou com problemas mecânicos, desde que este numeral seja informado por ele à organização, através dos números de apoio encontrado no regulamento complementar.

TIPOS DE PC (uso de coletores manuais)

TEMPO, ROTEIRO e MISTO (tempo e roteiro)

São postos de controle de passagem e tempo dos pilotos, onde fiscais são colocados estrategicamente, sem o conhecimento dos pilotos, para que sejam anotados em equipamentos coletores de dados e em listagem seqüencial o número do piloto.

PC de tempo visa o tempo ideal do piloto. Estes são colocados, normalmente, em locais de difícil acesso e escondidos, surpreendendo os pilotos, que, obrigatoriamente, passará pelo fiscal, vindo por uma única direção; um exemplo é a saída de uma trilha fechada com entrada para uma rua ou estrada.

PC de roteiro – sua função principal é avaliar a capacidade de atenção e navegação do piloto. São colocados em locais de fácil visualização para os pilotos, onde existam várias opções de acesso.

Tome por exemplo a passagem por uma porteira aberta e, ao lado dela, um portão para pedestre. A planilha determina que o piloto passe pelo portão de pedestre. Por sua vez, o piloto avista o fiscal e passa pela porteira principal, errando o roteiro. Neste caso, ele é penalizado por erro de roteiro.

PC misto – este é de tempo e roteiro, também chamado de PC magnético, por atrair o piloto ao erro de roteiro e, conseqüentemente, à perda de pontos, normalmente por estar adiantado. O fiscal também é colocado à vista dos pilotos que, abandonam a navegação, e correm em direção ao fiscal, sem, contudo, entrar no chamado laço ou balai, uma trilha, ou um desvio, que levará o piloto até aquele PC. Os fiscais não necessariamente estarão postados exatamente na referência, podendo estar a uma distância segura e que permita a visão perfeita da passagem dos pilotos no local de marcação da referência. Um erro muito comum entre os pilotos é avistar o PC, abandonar a navegação e seguir direto para o fiscal.

OBS.: ONDE ENCONTRÁ-LOS?

Em trechos de velocidade:

- . Na entrada da trilha;
- . No meio da trilha;
- . No final da trilha;
- . Na entrada e saída de trilha;
- . Em laços;
- . Atrás de construções que margeiam o local de passagem da prova;
- . Dentro de construções abandonadas;
- . Em pontes;
- . Em laços duplos;
- . Em locais de grande dificuldade;
- . Após uma distância muito grande percorrida após a passagem do último PC, entre 12 e 25 km e
- . Em trechos que permitem alta velocidade, porém, a média está muito baixa.

Em trechos de deslocamento:

- . Somente PC de roteiro.

OBS.: Certifique-se de que o fiscal anotou sua passagem, e, informe seu numeral para facilitar.

Os fiscais não são obrigados a informar aos pilotos a direção a ser tomada. Para isto, existe a planilha. O fiscal está limitado a informar, somente, o número do PC, trecho e referência.

LAÇOS OU PEGADINHAS

Uma coisa muito comum em provas de regularidade são os laços, onde se faz com que os pilotos passem duas ou mais vezes pelo mesmo ponto, sem que se cruzem, mas seguindo a mesma direção, induzindo-os ao erro. Neste caso, imagine que o piloto número 10 está seguindo por uma via e deve entrar à direita, e seguirá em frente ao passar por aquela 1ª entradinha à direita; só que, atrás dele, está vindo o piloto número 20, que tem que iniciar o laço, porém, ele passa a acompanhar o piloto 10, por não ter visto o momento em que ele entrou em sua frente. O piloto perderá o PC do laço e estará completamente adiantado e perdido na prova, mochilando o piloto 10.

IDENTIFICANDO UM LAÇO

A única forma de se descobrir um laço é fazendo uma análise detalhada da planilha em busca de repetições de tulipas, tais como campos de futebol, igrejas, porteiros, pontes, lagos, cercas etc.

Outras indicações de laço são pequenas setas acompanhando a tulipa principal, porém, vinda de outra direção. Estas setas aparecem em situação de risco de colisão entre motos.

Outro sinal de laço é a presença de pilotos de outra categoria com numeração muito abaixo da sua e vice-versa.

DEVERES DO PILOTO

Todo piloto é obrigado a usar equipamento completo de segurança, composto de: calça tipo cross, joelheiras, capacete homologado com fator RH e tipo sanguíneo inscritos, camisas de mangas compridas, óculos especiais, luvas e botas de cano longo.

É dever do piloto, quando participar de provas que circulem em vias públicas, portar seus documentos de identificação, bem como habilitação e documentação exigida pela lei, respondendo às autoridades locais por seus atos e atitudes, não cabendo, em nenhuma hipótese, responsabilidade aos organizadores ou entidades envolvidas na prova.

PENALIZAÇÕES/ REGULAMENTO

O piloto poderá ser penalizado pelas seguintes faltas, anotadas pelos fiscais:

- a) Informações falsas ou erradas na ficha de inscrição (como categoria errada) = desclassificação;
- b) Pilotar sem capacete durante a prova, inclusive, nos neutralizados = desclassificação (antes da largada oficial, a responsabilidade é inteiramente do piloto);
- c) Manobras desleais contra outro concorrente = desclassificação;
- d) Troca de moto ou piloto (mesmo sendo pessoa da equipe), numa mesma etapa = desclassificação;
- e) Alteração, supressão ou inclusão de inscrição nos adesivos oficiais = desclassificação;
- f) Falta de itens de segurança do piloto = desclassificação;
- g) Desrespeito às leis de trânsito = desclassificação;
- h) Pilotagem perigosa, excesso de velocidade e acrobacias em localidades habitadas = perda de 300 pontos à desclassificação;
- i) Não respeitar fila de chegada nos PCs = perda de 300 pontos;
- j) Tumultuar o trabalho do fiscal no PC com reclamações e pedidos insistentes = perda de 300 pontos;
- k) Parar no campo de visão do PC, a qualquer pretexto, apoiando-se, quer seja com os pés, ou de qualquer outra forma = o piloto será, imediatamente, anotado pelo PC;

- l) Andar em círculos em frente ao PC com pretensão de entrar em seu tempo ideal, simulação de queda atirando-se ao solo, ou retornar, a fim de evitar que seu número seja registrado = o piloto será anotado, imediatamente, e penalizado, com 300 pontos.
Somente será permitido ao piloto, que ande equilibrando-se em linha reta, ou em ziguezague em direção ao PC;
- m) O piloto poderá ser penalizado por comportamento indevido, seu ou de sua equipe, de acordo com a decisão do júri = perda de 300 pontos à desclassificação;
- n) Motor ligado na área de vistoria = perda de 900 pontos;
- o) Ruído excessivo no escapamento = perda de 900 pontos;
- p) Qualquer piloto que, durante o transcorrer da prova, quiser se ausentar da mesma e abandonar o percurso, deverá comunicar sua retirada ao posto de controle mais próximo, ou na chegada da prova, para que os organizadores não o dêem por perdido. O não cumprimento desta regra acarretará em penalidade = 300 pontos;
- q) O piloto será penalizado com 900 pontos quando não se apresentar para vistoria de moto e equipamentos .

Cabe ao diretor de prova, julgar se aceita ou não qualquer denúncia levada ao seu conhecimento, contra competidores ou motocicletas, após o término da apuração, no prazo máximo de até sete dias corridos da etapa. Estas denúncias deverão estar fundamentadas em provas contundentes e plausíveis, constituídas ou apontadas, podendo, o diretor de prova, decidir pela penalização do concorrente ou não, sem direito a recurso.

CÁLCULO DE PONTUAÇÕES

TEMPO IDEAL

Passagem com tempo ideal cravado ou dentro de 5 segundos de tolerância zero o PC.

ATRASADO

Perderá um ponto por segundo de atraso até o limite de 15 minutos, após o que, perderá fixo 900 pontos até 20 minutos de atraso, após esse tempo, perderá fixos 1800 pontos.

ADIANTADO

Perderá três pontos por segundo, até um limite de 5 minutos. Acima de 5min1s, a punição será de 1800 pontos diretos. Chegando ao PC por caminho errado, e no sentido correto da prova, o piloto perderá 900 pontos, mais os pontos referentes ao tempo.

No caso do piloto não passar no PC, ele perderá 1800 pontos.

Para passagem adiantada não existe tolerância.

PONTUAÇÃO EM CAMPEONATOS

Receberão os seguintes pontos pela classificação:

TABELA DE PONTUAÇÃO (FPM)

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

CANCELAMENTO DE TRECHOS E PCs

Em virtude de ocorrência de chuva, que venha a prejudicar ou impossibilitar a passagem dos pilotos em qualquer trecho, elevando o grau de dificuldade e colocando, assim, em risco, a integridade física dos mesmos, esse poderá ser cancelado pelo diretor de prova, mesmo que parte de uma categoria tenha obtido êxito em transpor esse trecho, não cabendo recurso aos demais pilotos dessa categoria.

APOIO/AJUDA

Somente os pilotos identificados com adesivo da prova poderão ajudar-se mutuamente na transposição de obstáculos. Membros da organização, identificados por jaleco ou adesivo, também poderão ajudar. A outros não é permitido.

FORMAS DE LARGADA

Existem duas formas de largada, sendo elas: **CONTROLADA** ou **AUTOMÁTICA**.

Largada controlada – um fiscal de prova ou o responsável pela apuração, baseando-se em uma listagem com horário oficial de cada piloto, indica o momento exato de partida, chamando os pilotos um a um. Normalmente, o intervalo entre os pilotos é de 20 segundos ou de até 30 segundos. Em provas de carro este tempo sobe para 1 minuto.

Na largada automática, fica por conta do piloto a sua partida, tendo, então, de estar com seu relógio sincronizado com o horário oficial da prova. Para isso, cada piloto deve calcular seu horário e largar sozinho. Este cálculo é simples: basta dividir o número de largada por 3, se o intervalo for de 20 segundos (três pilotos por minuto), ou, por 2, se o intervalo for de 30 segundos (dois pilotos por minuto), e, somar com o horário ideal de largada do piloto 00.

Exemplo:

Largada de dois pilotos por minuto → piloto 00 larga às 10:00h00min, seu número de largada é 23, dividido por dois é igual a 11,5 (onze e meio 11,30), somando-se 10h00min:00 + 00h11min:30, o resultado é 10h11min:30. Para largada de três por minuto, basta dividir seu número por três e fazer a soma com o horário de largada do piloto 00.

PILOTO ATRASADO OU ADIANTADO NO NEUTRO

Quando o piloto chega a um trecho de neutro com o tempo superior ou igual a seu tempo ideal, ele usa este tempo para recuperar seu horário, total ou parcial na prova, não parando neste neutro.

Ex.: O tempo de neutro é de 5 minutos. Seu tempo de prova na chegada ao trecho neutralizado é de 01:23:15hs, porém, você chega com seu cronômetro marcando 01:29:15, portanto, atrasado 6 minutos. Descontados os 5 minutos, você permanece 1 minuto atrasado com o tempo de 01:30:15hs. Neste caso, continua andando até a recuperação total.

O mesmo ocorre com o tempo de atraso igual ao do neutro.

Em situação inversa, chegando com tempo igual ou inferior ao ideal, você permanecerá parado, até que seu cronômetro marque o mesmo tempo da planilha, e, após, continuará sua navegação.

PILOTO PERDIDO

Quando um piloto se perde ou se confunde em sua navegação, deve procurar retornar, com cuidado, à última referência correta, acertar o odômetro e prosseguir dali. Caso o odômetro não disponha de correção parcial, este deverá calcular a diferença entre a planilha e o odômetro, e, a partir daí, somar esta diferença em todas as referências seguintes, até o próximo trecho de zeramento do odômetro.

Exemplo: A referência exata era 2,33. Entre a ida e a volta você acumulou uma diferença de mais 0,30 (300 metros). Sendo assim, a referência passará de 2,33 para 2,63 e, supondo-se que, a próxima referência seja 2,78, somando-se aos 0,30, esta passará para 3,08.

APURAÇÃO, ANALÍTICO, RECURSOS E RESULTADO FINAL

Após a descarga de todas as máquinas coletoras, é emitido um resultado provisório, chamando de **analítico individual**. Nele, os pilotos podem conferir seu desempenho, pontos e eventuais PCs perdidos. Feito isso. Os pilotos têm apenas 15 minutos para entrarem com recurso, pleiteando a alteração desejada neste analítico.

Em casos de perda de PC (não registrado na máquina coletora), será verificada a ficha comparativa, e, se nela não constar o numeral do piloto, este terá seu recurso indeferido. Caso contrário, este será incluído com tempo médio de passagens dos PCs anteriores. Em casos de passagens muito adiantadas, será verificada a posição do PC, bem como o anterior e o posterior, e, se tratando de um laço, caracterizará perda de ponto por adiantamento, e, este piloto terá seu recurso indeferido.

Sendo confirmada qualquer alteração do resultado analítico, os tempos de todos os pilotos subsequentes serão alterados, liberando, assim, o resultado final. Lembrando que todos os recursos devem ser preenchidos no verso do analítico individual e entregues à comissão apuradora, não sendo permitida ao piloto outra manifestação que não escrita, estando passível de punição e perda de pontos.

PORTEIRAS E COLCHETES EM PROVAS

Em provas de regularidade, estas porteiras e colchetes deverão estar abertos até a passagem do último piloto. É prudente não confiar que estejam abertas, pois algum morador desavisado ou pessoa maldosa pode fechá-la, ocasionando um acidente. Preste atenção às observações da planilha ao se aproximar destas referências. O piloto 00 larga, normalmente, 30 minutos antes do piloto 01, justamente para abrir estas porteiras, que não devem ser fechadas por nenhum piloto, exceto pelo limpa-trilhas, que sai 30 minutos após o último piloto. Caso algum piloto seja flagrado

fechando porteiros ou colchetes, ou retirando fitas de sinalização, será penalizado com a desclassificação por ato anti desportivo.

AFERIÇÃO DO ODÔMETRO

Percorrendo-se uma distância conhecida, informada pela planilha, o piloto deve iniciar o trajeto de aferição com o odômetro inicial zero, essa distância será sempre superior a 1,50km. Para se ter uma precisão maior, e, ao chegar ao início de um novo trecho, o resultado acumulado do odômetro deverá ser comparado com o marcado na planilha. A diferença entre os dois deverá ser incorporada a todas as referências da planilha, para mais ou menos. Feito isso, a moto estará andando na mesma proporção que a utilizada no levantamento do roteiro da prova.

Em equipamentos de navegação eletrônicos, a correção da aferição é feita da seguinte forma: deve-se acionar a função aferir e ignorar o resultado acumulado no odômetro. Digita-se, então, o valor determinado pela planilha e, imediatamente, o (W) é alterado e a moto passa a rodar na mesma proporção que a utilizada no levantamento do roteiro de prova.

Obs.: A correção do odômetro ou o zeramento, não altera a aferição.

TÉCNICAS DE PILOTAGEM EM PROVAS

Em campos abertos, pasto com poucas referências visuais ou físicas procure por fitas de sinalização (BUMPS), leia as observações e pare no primeiro momento em que perceber estar perdido. Procure trilhas mais batidas, não entre em matas fechadas, espere por outros pilotos; e, se estiver quebrado, procure manter-se no roteiro da prova, pare e espere o limpa-trilhas.

Se estiver perdido, procure escutar o som de outras motos para poder se localizar, ou ligue para a organização e informe o número da tulipa. Os telefones de apoio constam no regulamento complementar, no início da planilha.

Leve sempre ferramentas e peças de reposição para pequenos reparos.

Nunca fique próximo ao piloto da frente; e, observe a dificuldade dele, usando-a a seu favor, escolhendo o melhor local para passagem.

Para facilitar a navegação, marque com caneta esferográfica as mudanças de direção e as observações sobre perigo de sua planilha. Atenção aos rastros de pneus! É sinal de laço ou de pilotos perdidos. Veja se os numerais destes pilotos estão próximos ao seu.

Ao sair de trilhas e entrar em estradas de terra ou asfalto, redobre a atenção se o trânsito estiver aberto à circulação de qualquer veículo. Em deslocamentos por bairros e avenidas, diminua a velocidade, pois a curiosidade das crianças torna este trecho perigoso.

PRESERVANDO TRILHAS

Lixo!!! Não deixe sujeira pelas trilhas, recolha seus lixos, leve consigo saco plástico.

Recolha os restos quebrados de sua moto para descartar mais tarde.

UTILIZAÇÃO DO GPS RASTRO TOTEM

Á critério da organização a apuração poderá ser feita através de equipamentos de rastreamento por satélite.

Caso o rastreamento por satélite seja utilizado para a apuração dos resultados da prova, a sistemática de apuração será a seguinte: Item 1 - Serão usados os equipamentos de rastreamento via satélite (GPS). O(s) equipamento(s) será (ão) fornecido(s) pela organização antes da largada da prova e deverá (ao) ficar junto ao corpo do competidor dentro do suspensório que foi fornecido pela organização, não podendo ficar em pochete, bolso e/ou fixado na moto

Item 2- O GPS poderá ser vistoriado por fiscais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova, solicitando a parada do competidor no local da vistoria.

Item 3 - O competidor deverá assinar um termo de responsabilidade, no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s) Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc..) o mesmo deverá reembolsar o valor especificado no termo de responsabilidade para a organização em até no máximo 10 dias corridos após a realização do evento.

Item 4- Os postos de cronometragem serão posicionados no decorrer do roteiro, em posições e quantidades não conhecidas previamente pelos competidores. Eles serão divulgados, através da ficha técnica, logo após a chegada do primeiro competidor de cada categoria.

Item 5 - Os dados de cada competidor serão coletados por um (ou mais) coletor (es) de dados GPS, conforme descrito no item 1, em todo trajeto da prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através dos dados coletados, entre eles: hora com precisão de segundo e posição geográfica (latitude e longitude).

Item 6 - O coletor de dados será removido na chegada do competidor, ou em outro local especificado pela organização

Tempo distinto para devolução dos equipamentos rastros nas categorias NOVATO e DUPLA.

Se o aparelho não for devolvido no local especificado pela organização em **até 25min** para categorias **MASTER, SENIOR, JUNIOR, OVER 40** e no tempo **Maximo de 45 minutos** para as categorias **NOVATO e DUPLA**, o concorrente será desclassificado, sem direito a reclamação. obs: Esse tempo limite é concedido além do horário ideal final de cada competidor.

Será da responsabilidade do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido no termo de responsabilidade. **(tempo para devolução do GPS rastros 25 e 45 minutos)**

Item 8 - Mesmo se desclassificado, será da responsabilidade do competidor a devolução do(s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido no termo de responsabilidade.

Item 9 - A coleta de dados será feita em segundos e através de interpolação alcançará a precisão de centésimos de segundos. A interpolação será feita entre os dois pontos mais próximos anterior e posterior a linha de cada PC. Para efeito do cálculo de pontos perdidos o tempo será em décimos de segundos.

PARABÉNS!!!

Você está apto a participar de uma prova de enduro de Regularidade.