



## REGULAMENTO GERAL 2026

### REGULAMENTO GERAL

OBJETIVO.....	2
DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO e PROMOÇÃO.....	2
REGULAMENTO COMPLEMENTAR .....	2
PROVAS .....	3
CATEGORIAS.....	4
INSCRIÇÃO .....	5
VISTORIA.....	5
ETAPAS VÁLIDAS E ORDEM DE LARGADA .....	6
PLANILHAS.....	6
INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS .....	7
IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO .....	8
CONSTITUIÇÃO DA PROVA.....	8
TESTES ESPECIAIS .....	8
ALTERAÇÕES NO ROTEIRO .....	8
ALTERAÇÕES NA PROVA.....	9
APOIO .....	9
CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE .....	9
APURAÇÃO DE DADOS GPS.....	11
CLASSIFICAÇÃO INDIVIDUAL E PONTUAÇÃO .....	12
CLASSIFICAÇÃO POR EQUIPE .....	14
DEVERES DO PILOTO.....	14
DEVERES DA ORGANIZAÇÃO.....	15
PENALIZAÇÕES.....	15
PREMIAÇÕES PARA CADA EVENTO.....	16
RECLAMAÇÕES E PROTESTOS .....	17
DISPOSIÇÕES GERAIS.....	17
COMPETÊNCIAS.....	17

*Em todos os pontos que estiver escrito "torneio" estaremos nos referenciando ao:  
"Campeonato Paulista de Enduro de Regularidade"*

## OBJETIVO

Parágrafo Único: Este regulamento destina-se às provas do **torneio** válido para todas as etapas.

## DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO e PROMOÇÃO.

2. O **TORNEIO** será disputado em no mínimo dez e no máximo em vinte etapas divididas em no mínimo cinco e no máximo dez provas.

2.1. Cada dia de prova poderá ter o seguinte formato:

Dividido em duas etapas, devendo constar no regulamento complementar e na planilha o ponto exato desta divisão em um neutro estratégico da prova com no mínimo dez (10) minutos de parada - neutro, o ideal é que seja preferencialmente na divisão com cinquenta por cento, ou o mais próximo possível, dos PC's válidos.

2.2. Etapa é parte ou inteiro de uma prova, prova será uma ou a soma de duas etapas. Cada cidade/evento que sediar as etapas do Paulista, realizará duas ou quatro provas divididas em quatro etapas, no mesmo final de semana ou em dias seguidos de acordo com o evento. Evento é a realização de duas ou mais provas em um mesmo final de semana, ou em dias corridos, sem interrupção.

2.3. Pontos de controles (PCs), são pontos determinados e fixados com coordenadas geográficas "WP" (*way point*) pela direção de prova, distribuídos secreta e aleatoriamente no percurso de cada prova, em trechos de média imposta, para coleta de tempo e sentido de passagem e em trechos de deslocamentos para controle de passagem e sentido desta passagem, sem a contabilização de tempo. Essa coleta deve ser feita no formato: "hh:mm:ss".

2.4. Provas com cronometragem via sistema GPS a coleta através do equipamento *data logger* (gravador de trajetos, caminhos) com coordenadas geográficas com a sequência de *way point* (WP), de segundo em segundo com: hora, minuto e segundo devem ser fornecidas no mesmo formato, com sua respectiva coordenada geográfica (Artigo 17).

2.5. A **Comissão do TORNEIO** será formada por: George Parik, Rodrigo Camargo mais dois pilotos que estejam participando da temporada corrente, indicado pelos próprios competidores, representando os pilotos, sem direito a voto em recursos inerentes a sua própria categoria. A comissão terá um limite de cinco membros, além dos dois fixos já citados, a inserção e ou alteração de novos membros, será feita por específico adendo.

## REGULAMENTO COMPLEMENTAR

3. O regulamento Complementar será confeccionado pela Direção de cada prova e deve ser submetido à aprovação da **Comissão do TORNEIO**.

3.1. Deve ser divulgado com no mínimo 02 (dois) dias de antecedência da competição.

3.2. Deve ser fixado ao lado da Ordem de Largada no local da prova.

3.3. O referido Regulamento Complementar não poderá conter normas que conflitam o Regulamento Geral do Campeonato.

3.4. Deve conter obrigatoriamente:

- a) Data, local, período e valor das inscrições.
- b) Local e horário do sorteio da ordem de largada, entrega da planilha e dos equipamentos de cronometragem.
- c) Data, local e horário da largada oficial de cada dia, largada promocional e horário do primeiro concorrente.
- d) Local e horário da vistoria, do reabastecimento, do neutro principal, da chegada, hora limite para entrega dos data logger (GPS), das fichas individuais de passagem, divulgação do resultado e resultado final.

- e) Nome do responsável pela Direção de prova.
- f) Pilotos responsáveis pela organização da prova e que poderão dobrar sua melhor colocação no campeonato de acordo com o (artigo 19.11).
- g) Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança;
- h) Membros do Júri de Prova, composto por no mínimo:
  - 01 um membro da Comissão
  - 01 um membro do Clube organizador, da organização
- i) Informações a respeito de trechos específicos;
- j) Informações sobre aferição da prova (moto, equipamento, pressão dos pneus etc);
- k) Local exato, para divisão das etapas, de cada dia de prova.
- l) Radar: velocidade máxima permitida, local do início e fim.

## PROVAS

4. Serão válidas pelo **TORNEIO**, as competições indicadas pela comissão, conforme calendário divulgado, podendo sofrer alterações de datas, até a data da Reunião Ordinária.
  - 4.1. Para serem consideradas válidas, para cada uma das categorias no PAULISTA, as provas e etapas indicadas deverão cumprir o que segue:
  - 4.2. Obedecer a este Regulamento e demais normas e regras impostas pela Comissão.
  - 4.3. Não poderá haver anulação, por motivos técnicos ou outros de mais do que 25% (vinte e cinco por cento) dos PC's ativados.
  - 4.4. Por PC ativado, entende-se aquele em que tenha a passagem de pelo menos um concorrente.
  - 4.5. A apuração do resultado de cada prova deverá ser, obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema que atenda aos requisitos exigidos nesse regulamento.
  - 4.6. Imprimir a partir do programa de apuração a lista das horas de passagem nos PC's indicando quais registros estão inalterados e quais registros foram alterados durante o processo de apuração, permitindo assim auditoria.
  - 4.7. O **TORNEIO**, somente será considerado concluído após a realização de, no mínimo, 10 (dez) etapas ou 5 (cinco) provas.
  - 4.8. O Enduro, deverá ser realizado em no mínimo um dia, valendo duas etapas por dia de prova ou de acordo com os artigos 2.1 e 2.2.
  - 4.9. Cada dia de prova deverá ter no mínimo 70 Km de extensão navegados e 4 horas, no mínimo, de duração da prova em trechos também navegados. Fora desses limites o organizador deverá solicitar à Comissão Estadual de Enduro, a provação.
  - 4.10. Cada etapa deverá ter, no mínimo, 30 (trinta) pontos de controle (PC's) de **tempo** válidos.
  - 4.11. De Preferência, o máximo de PC's não deverá ultrapassar o número obtido pela relação de um PC para cada Km de prova com tolerância de 10 %. Ex.: Prova com 150 Km (inclusive deslocamentos) Número de PCs= (150/1) + 10% Número máximo de PCs=165. Ficando limitado para qualquer prova (dia de prova, soma das etapas do dia) em 199 Pcs.
  - 4.12. Para a confecção do calendário anual fica determinado que deverá ter no mínimo 21 (vinte e um) dias ou 3 (três) semanas de intervalo entre um evento e o outro, salvo motivo de força maior ou fato alheio à vontade do organizador/Comissão que obrigue a alteração de data.
  - 4.13. Poderá haver controle de velocidade (radar), em parte ou na totalidade de cada etapa, ou seja, em qualquer trecho, desde que, seja, previamente, definido pelo regulamento complementar, especificando início e final, limite máximo da velocidade permitida e desde que esteja devidamente identificado em cada planilha (Artigos: 22.2, 22.3, 22.4 e 22.5).

## CATEGORIAS

5. Todas as Provas serão disputadas em 11 (onze) categorias sendo elas : Elite, Graduado, Over45, Intermediária, Over55, Duplas, Over60, Novato, GPS A, GPS B.
- 5.1. Serão permitidas outras categorias, diferentes às previamente definidas neste regulamento, caso acordadas antecipadamente com a organização e estarão contidas no regulamento complementar de cada etapa.
- 5.2. Conforme a atribuição realizada pela origem de cada participante, constante no sistema de inscrições, da **Federação De Motociclismo do Estado de São Paulo**. Salvo as seguintes condições, para pilotos com histórico de participação no Campeonato Brasileiro de Enduro de Regularidade: Os pilotos campeões e vice-campeões brasileiros ou estaduais, no ano imediatamente anterior, das categorias Sênior (Graduado), Júnior (Intermediária) e Novatos, terão, obrigatoriamente de ascender na categoria imediatamente superior, independentemente de sua graduação em seu estado. Pilotos com idade igual ou superior a 35 (trinta e cinco) , 45 (quarenta e cinco), 50 (cinquenta), 55 (cinquenta e cinco) e 60 (sessenta) anos de idade, podem optar pelas categorias previstas no artigo 5.3. Após cumprirem um ano de ascensão obrigatória, poderão optar em correr na categoria anterior a ascensão.
- 5.3. As categorias, OVER 45, OVER 55 e OVER 60, serão constituídas pelos pilotos maiores de 45, 55 e 60, anos completos no ano respectivamente. Por definição, entende-se como idade “completa” para participar dessas categorias, o piloto que complete a idade necessária no ano corrente da prova.
- 5.4. Os pilotos que terminarem o ano de 2025 ranqueados entre os 3 (três) primeiros colocados na categoria GPS B serão promovidos automaticamente para a categoria GPS A.
- 5.5. Todo piloto em primeira inscrição no regularidade que não tiver os equipamentos e for correr na categoria GPS, este deverá OBRIGATORIAMENTE se inscrever na categoria GPS B.
- 5.6. A categoria DUPLA, será formada por pilotos de qualquer sexo acima de 18 anos, independente de sua graduação anterior.
- 5.7. Ao optar em mudar de categoria ou de dupla durante o andamento do campeonato, com as permissões previstas neste regulamento, o piloto desprezará - abrirá mão, dos pontos conquistados até o momento da mudança, iniciando uma nova contagem para o ranking anual na nova categoria, ou nova Dupla.
- 5.8. Quadro de Resumo para todas as categorias:

Categoria	Idade / Critério	Média
<b>ELITE</b>	A partir de 18 anos / advindos da categoria <b>Graduado</b> de 2023 dos Campeonatos Estaduais e Brasileiro.	1
<b>GRADUADO</b>	A partir de 18 anos / advindos da categoria <b>Intermediária</b> de 2023 dos Campeonatos Estaduais e Brasileiro.	2
<b>OVER 45</b>	Maiores de 45 anos ou completados durante o <b>ano corrente</b> .	3
<b>INTERME-DIÁRIA</b>	A partir de 18 anos / advindos da categoria <b>Novatos</b> de 2025 dos Campeonatos Estaduais e Brasileiro.	
<b>OVER 55</b>	Maiores de 55 anos ou completados durante o <b>ano corrente</b> .	4
<b>DUPLAS</b>	A partir de 18 anos completados durante o <b>ano corrente</b> . Advindos de qualquer categoria.	
<b>OVER 60</b>	Maiores de 60 anos ou completados durante o <b>ano corrente</b> .	
<b>NOVATOS</b>	Maiores de 18 anos ou completados durante o <b>ano corrente</b> . Iniciante na modalidade	
<b>GPS A</b>	A partir de 18 anos / novatos na categoria.	
<b>GPS B</b>	A partir de 18 anos / novatos na categoria.	5

## INSCRIÇÃO

### Para pontuar nas Provas:

- 6 Todo piloto que concorrer, disputar, competir nas provas do **TORNEIO** pontuará automaticamente em uma única categoria, escolhida em sua inscrição.

Ao se inscrever no **TORNEIO** os pilotos eximem Comissão e/ou seus representantes, o Clube Organizador/Organizador, os promotores e patrocinadores da prova de toda e qualquer responsabilidade por danos materiais, danos físicos (lesões) e/ou morais, de qualquer natureza, que venham a causar a terceiros e/ou a si próprios, antes (deslocamento para a cidade sede), durante a realização da prova e após (retorno para casa) o desenvolvimento da competição.

## VISTORIA

7. **Quando solicitado** piloto deve apresentar-se com sua motocicleta no local reservado para a vistoria, pelo menos 15 (quinze) minutos antes de sua hora ideal de largada, ou conforme estabelecido no Regulamento Complementar.
- 7.1. Para os pilotos, são **obrigatórios** os seguintes itens: identificação pessoal, capacete, óculos ou viseiras, luvas, botas e roupas resistentes, mochila de hidratação com volume mínimo de 1,5 litros.
- 7.2. No capacete recomendado estar escrito, em local visível e de forma legível, o **nome do piloto, grupo sanguíneo e fator Rh**.
- 7.3. A moto deve estar em bom estado mecânico, sistema de escape com ruído dentro dos limites legais. É obrigatório o uso de farol dianteiro (funcionando) e sinalização traseira com iluminação direta ou refletiva.
- 7.4. O chassi da motocicleta poderá ser lacrado na vistoria, para posterior conferência.
- 7.5. Poderá haver postos de vistoria, ao longo do percurso da Prova.
- 7.6. A direção de prova poderá impedir a largada, ou continuação na prova, de concorrente ou moto que não se apresentar em conformidade com o que estabelece este Regulamento.
- 7.7. Poderá haver PC de tempo ou de roteiro na vistoria, mas somente serão penalizados os concorrentes que se atrasarem, até um limite de 900 (novecentos) pontos que correspondem a mais de 15'03" de atraso, ou conforme previsto no regulamento complementar.
- 7.8. A prova inicia-se no horário ideal do primeiro piloto ou abertura do PC de vistoria de largada (se houver) e encerra-se no local definido na planilha, trinta minutos após o horário ideal do último piloto e depois de realizada a vistoria de chegada, se houver e definida no regulamento complementar (entende-se por prova cada etapa).
- 7.9. O piloto poderá ser examinado clinicamente antes, durante e após a competição, estando sujeito a desclassificação da Prova, caso negue-se ao exame.
- 7.10. O piloto poderá trocar de moto **somente** entre uma prova e outra (no final do dia, entre o primeiro e o segundo dia de prova). Deve comunicar por escrito ao Diretor de Prova e/ou à Comissão do TORNEIO (ou membro da Organização) e proceder à vistoria da nova moto **antes de largar. É vedada a troca de moto durante a etapa/prova do dia**.
- 7.11. As motocicletas deverão atender as normas do CONTRAN para estarem transitando em vias públicas, antes, durante e depois da largada de cada prova. A observância e atendimento às normas do CONTRAN é de única e exclusiva responsabilidade de cada piloto inscrito em cada prova do campeonato (art.11.4.)

## ETAPAS VÁLIDAS E ORDEM DE LARGADA

8. A ordem de largada será realizada através de sistema de apuração e conforme definidos no Regulamento Complementar.
- 8.1. Para a primeira prova do **TORNEIO** o sorteio será feito por categoria e de forma aleatória, sem considerar colocações ou rankings anteriores. A ordem de largada do segundo dia será de acordo com a ordem do resultado do primeiro dia.
- 8.2. A partir do segundo evento, para o **PRIMEIRO** dia de prova: A ordem do sorteio obedecerá às colocações do ranking atual campeonato (com descarte), ou seja, serão sorteados os 5 (cinco) primeiros colocados (de cada categoria) e a seguir os demais inscritos em ordem de inscrição.
- 8.3. Para o **SEGUNDO** dia de prova do segundo evento: O resultado do sorteio do primeiro dia deverá ser invertido para os 5 (cinco) primeiros pilotos do atual campeonato (de cada categoria). Para os demais, deverá seguir a ordem do resultado da etapa anterior. Em caso de empate no primeiro dia da pontuação atribuída, o desempate para ordem de largada será a favor do piloto que obtiver menos pontos perdidos.
- 8.4. O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a um minuto para a categoria Elite e 30 segundos para as demais. Poderá ser solicitada a **Comissão do TORNEIO** um intervalo menor de largada para as Médias 2, 3 e 4.
- 8.5. Deverão largar na ordem: Elite, Graduado, Over45, Intermediária, Over55, Duplas, Over60, Novato, GPS A, GPS B.
- 8.6. Atender o horário de largada é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial e na lista de largada fornecida pela organização da prova.

## PLANILHAS

9. A planilha deverá fornecer:
  - a) Quilometragem do trecho, Simbologia (indicações do roteiro);
  - b) Velocidade média horária de cada trecho;
  - c) Tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média);
  - d) Observações pertinentes a cada situação especial da trilha, especialmente as que indiquem RISCOS para os pilotos;
  - e) Local exato da divisão das etapas.
- 9.1. Por trecho, entende-se o percurso situado entre dois pontos onde o odômetro deva ser "zerado" e/ou a velocidade média seja alterada.
- 9.2. Não poderão ser entregues de forma parcelada por dia de competição.
- 9.3. Poderão conter médias para tempo seco e para chuva.
- 9.4. A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, Km, desenho referência, valor, tempo, observações.
- 9.5. Nos símbolos usados, a "bolinha", que identifica a posição do concorrente, estará sempre na posição inferior do diagrama, além de ser fiel à posição do desenho (art.10.1).
- 9.6. Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.
- 9.7. Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, possam representar perigo para os pilotos, devem, **OBRIGATORIAMENTE**, estar bem assinalados na planilha.  
Exemplo: arames esticados, cercas, cancelas, valas, galhos, etc.
- 9.8. A (s) entrada (s), desvio (s) ou bifurcação (ões), de mesmo sentido que situar (em) se a

menos ou igual a 50 m, antes de alguma entrada, desvio ou bifurcação pertencente ao roteiro (a ser referida na planilha) também deverão constar obrigatoriamente na planilha, sob pena de cancelamento do (s) PCs até o ponto que atenda, ao menos, uma das três condições:

- a) Terceiro PMM;
- b) Cinco Km
- c) Cinco minutos do ponto do erro.

- 9.9. Os caracteres de indicação da quilometragem na planilha, devem ter o tamanho mínimo correspondente de **22** na fonte Arial do Microsoft Word.
- 9.10. Para que não haja qualquer possibilidade de qualquer piloto antecipar o conhecimento do trajeto da prova, fica limitado o horário do início da entrega das planilhas, a partir das 14 horas do dia que antecede o evento, devendo ser mencionado no Regulamento Complementar e o início da entrega não deve ultrapassar as 18:00 horas do dia anterior a largada.
- 9.11. Planilha digital se for fornecida pela organização, deverá acompanhar impreterivelmente o mesmo procedimento da impressa.
- 9.12. Caso seja comprovado que um ou mais pilotos receberam esses arquivos digitais fora do horário estipulado, por qualquer meio, para as planilhas impressas este (s) piloto (s) estará (ão) automaticamente desclassificado (s) em razão da quebra da igualdade de condições.

## **INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS**

10. As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão de 10 em 10 metros, salvo no trecho de aferição, que poderá, caso o organizador opte, ter a terceira casa decimal, do metro exato.
- 10.1. As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da bolinha, que é o local onde o organizador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha. Este ponto deve estar a cerca de três metros da referência em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto imaginário três metros antes do cruzamento. Este é o ponto exato de aferição do velocímetro, e cálculo do PC, caso esteja nesta referência. Os PC's, que forem anotados, fora deste ponto, deverão ter seu tempo corrigido para a nova referência quilométrica. Isto deve ser observado, principalmente em referências que envolvem áreas muito grandes, e ou médias horárias muito baixas.
- 10.2. As velocidades serão dadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros.
- 10.3. A velocidade média máxima em estradas de terra não poderá ser superior a 60 km/h, e em trechos de asfalto, 69 km/h, devendo-se evitar velocidades médias elevadas.
- 10.4. Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código de Trânsito para o local.
- 10.5. É proibido o uso de trajetos que conduzam aos concorrentes percorrerem o mesmo trecho simultaneamente em contramão, a não ser em deslocamentos dentro de cidades ou estradões.

## IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

11. Deverá ser feita através do jaleco (ou similar) numerado a ser fornecido pela Organização e por sua Carteira de Habilitação ou Identidade. O jaleco será facultativo. A Organização da Prova poderá solicitar a devolução do jaleco no final da prova.
- 11.1. No caso de o organizador fornecer jalecos para a premiação os mesmos deverão ser usados pelos respectivos pilotos sobre pena de desclassificação caso não use.
- 11.2. Será feita por numeração adesiva que deverá ser fornecida pelo Organizador.
- 11.3. A situação regular da documentação da moto e do competidor é de única e exclusiva responsabilidade do piloto (art.7.11).

## CONSTITUIÇÃO DA PROVA

12. A Prova será constituída de trechos de: regularidade, neutralizados, deslocamentos. Testes especiais devem ser previamente informados no regulamento complementar.
- 12.1. **Trecho de regularidade** (velocidade) é o que tem definida a velocidade média, e na qual cada piloto tem como objetivo, manter-se nesta com a melhor precisão possível.
- 12.2. **Neutralizado** é um ponto do roteiro, em que é informado um tempo de parada para o piloto.
- 12.3. **Deslocamento** é um trecho em que é dado um tempo máximo para ser percorrido. Sendo normalmente usados para travessias específicas que podem causar danos ao competidor ou aos transeuntes locais, rios sem visibilidade, pontes precárias, povoados, locais de risco etc., sendo, contudo, para efeito de cálculo deste tempo, um valor de, no máximo, equivalente a uma determinada média que permita uma travessia segura e tranquila. Especialmente nestes trechos, em perímetros urbanos, o piloto deve observar, rigorosamente, as leis de trânsito.
- 12.4. Em casos de deslocamentos em asfalto ou vias rápidas, deverão seguir as leis de trânsito vigentes nos trajetos, com velocidade nunca superior a 80Km/h.

## TESTES ESPECIAIS

13. Poderá haver testes especiais de velocidade (TVE) e "Non Stop" (TNS) durante as competições, mas não serão válidos para pontuação no campeonato e deverão estar informados no regulamento complementar.
- 13.1 Poderá haver testes especiais de subida (TES), com tomada de tempo, dentro de trecho de deslocamento, mas não serão válidos para pontuação no campeonato e deverão estar informados no regulamento complementar.

## ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

14. No caso de algum imprevisto natural, com rio cheio, barreira ou nova estrada, por exemplo, que impossibilite a passagem ou provoque alguma alteração do roteiro, corre por conta dos concorrentes procurar os meios que o conduzam o mais brevemente ao roteiro original. Seus tempos ideais permanecerão os mesmos, desde que o imprevisto tenha ocorrido a todos os pilotos da categoria. No caso do imprevisto acontecer no meio de uma categoria, os PC's afetados por esta situação devem ser cancelados para esta categoria, uma vez que não houve igualdade de condições para todos os pilotos da categoria.

- 14.1 No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, não identificados no artigo 14, como proprietários dos caminhos ou autoridades policiais serão anulados os PC's colocados além deste ponto, para as categorias afetadas pelo ocorrido. A critério da Direção de Prova, e de acordo com as características do trajeto e análise do track dos pilotos, os PC's colocados além do neutro mais próximo, poderão ser validados.
- 14.2 No caso de referências que contenham Porteiras, “tronqueiras” e similares, que comprovadamente através de Tracks ou outros meios apresentem sinais que estavam fechadas no momento da chegada de um piloto, só serão considerados os PCs a partir de mil metros à frente da referida referência. Para que essa questão seja avaliada é necessário que seja realizado em tempo hábil, pelo menos um recurso de piloto, de acordo com Artigo 24 deste regulamento.

## **ALTERAÇÕES NA PROVA**

15. Em caso de mudança de horários por força maior ou motivos técnicos, o Diretor de Prova e/ou organizador deverá comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os pilotos inscritos.
- 15.1. Se por qualquer motivo de força maior, ou de segurança, a Prova não puder ser realizada, os Organizadores, Promotores, Patrocinadores, não serão obrigados a nenhuma indenização, além da devolução das inscrições efetuadas

## **APOIO**

16. Nas dificuldades, os concorrentes devidamente identificados poderão ajudar-se na transposição de obstáculos.
- 16.1. Em caso de risco de vida e em locais de difícil transposição que poderá prejudicar o andamento da prova, (avaliada pela Comissão Julgadora), será permitida a ajuda de pessoas estranhas à Prova.
- 16.2. Não será permitido que quaisquer concorrentes sejam acompanhados por outras motos (inscritas na Prova ou não), com a finalidade de lhe prestar apoio físico ou de outra espécie. Tal fato poderá ser comprovado por meio de filmagem ou fotos ou ainda pelos registros de tempos dos GPS. A não observância deste artigo, implica na desclassificação do (s) concorrente (s) faltoso (s).

## **CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE**

17. A cronometragem será feita com base num horário padrão chamado Hora Oficial de Prova que é o horário determinado por satélite e sincronizado via GPS.
- 17.1 A Hora Oficial de Prova será apresentada para o competidor através do app TS-RASTRO.
- 17.2 Os postos de cronometragem serão posicionados no decorrer do roteiro, em posições e quantidades não conhecidas previamente pelos competidores, em pontos secretos e aleatórios do percurso, a distância e localização conhecida unicamente pela Direção da Prova. Eles serão divulgados, através da ficha técnica, logo após a chegada do primeiro competidor de cada categoria. Sendo recomendável seguir as regras seguintes:
- 17.3 Evitar fixar PC em referencias com Bifurcações ou Cruzamentos.
- 17.4 Evitar fixar PC a menos de 100 (cem) metros antes ou depois de Neutros.
- 17.5 Evitar colocar PC em Porteiras e similares, havendo necessidade, procurar fixa-los a cerca de 40 m antes ou depois.
- 17.6 Evitar fixar PC em pontos sujeitos a “engarramento”, sugere-se utilizar para esses pontos

o PC de roteiro.

- 17.7 O concorrente terá seu tempo registrado, em aparelho data logger (GPS) com registro por tempo e de segundo em segundo, fornecido pela organização da prova.
- 17.8 Os PC's poderão ser de roteiro ou de roteiro e tempo (mistos).
- 17.9 PC de roteiro visa apenas confirmar a passagem do concorrente, dentro de um intervalo de tempo definido. Será prioritariamente usado em locais de difícil passagem, sujeitos à congestionamentos e também onde haja possibilidade de se cortar caminho. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamentos e será permitido a anotação manual.
- 17.10 O concorrente terá que chegar no PC, por caminho pertencente ao roteiro e no sentido do deslocamento da Prova. Caso contrário, perde os pontos relativos ao PC de roteiro 900 pontos.
- 17.11 PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o concorrente não passar por ele, ou adiantar-se mais do que 5' 3" (cinco minutos e três segundos), ou atrasar-se mais do que 30' 03" (trinta minutos e três segundos), ou chegar nele por caminho diferente ou de direção oposta ao roteiro, perde 900 (novecentos) pontos. Excetua-se neste caso, o PC de vitória, que é regulado conforme o item 7.7.
- 17.12 O PC misto visa conferir a navegação (manutenção da média) e será sempre, também de roteiro. Não há PC exclusivamente de tempo. O PC misto vale até 1.800 (mil e oitocentos) pontos, sendo 900 (novecentos) pelo roteiro e 900 (novecentos) pela manutenção da média horária.
- 17.13 O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (três segundos). Além deste tempo de atraso e até 30' 03" de atraso, serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 30' 03" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.
- 17.14 O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo de adiantamento em relação à sua hora ideal de passagem pelo PC, com margem de tolerância de 3". Além de 5' 3" (cinco minutos e três segundos) de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.
- 17.15 Resumo, para todas as categorias:

TEMPOS	(-) 5'4" ou mais Adiantado	(-) 4" Até (-) 5'3" Adiantado	Entre (-) 3" Adiantado e (+) 3" Atrasado	de (+) 4" até (+) 15' 03"	de (+) 15' 04" a (+) 30' 03"	(+) 30' 04" ou mais
PONTOS:	1.800	3 a 900	0 (zero)	1 a 900	900	1.800

- 17.16 A tolerância de passagem no PC (Posto de Cronometragem) será de 3" (três segundos) por atraso (+) e 3" (três segundos) por adiantamento (-).
- 17.17 O PC poderá ser anulado para uma ou mais categorias.
- 17.18 Para efeito de contagem de pontos perdidos, no caso de haver mais de uma anotação de passagem, valerá a primeira passagem do concorrente pelo PC.
- 17.19 O horário da abertura do PC será 10' (dez minutos) antes do horário ideal do primeiro competidor, e o fechamento 30' 04" (trinta minutos e quatro segundos) depois do horário ideal de cada competidor.

#### **CANCELAMENTO DE PONTO DE CONTROLE (PC)**

- 17.20 Se constatado erro na planilha (pela Organização), somente terá validade o PC localizado após o ponto que atenda, no mínimo, uma das condições:

- a) Terceiro PMM (ponto de mudança de média);
- b) 5 (cinco) km;
- c) 5 (cinco) minutos, do ponto do erro;
- d) Se o erro na planilha coincidir com um PMM, esse PMM não é considerado como primeiro PMM, sendo o próximo o primeiro a ser computado;
- e) Entende-se também como PMM, neutralizados técnicos e deslocamentos.

17.21 Se o segundo PMM após o erro na planilha coincidir com um PC, esse PC, deverá cancelado também.

17.22 Caso ocorra bloqueio ou fechamento de um trecho da Prova, a Organização terá a faculdade de cancelar total ou parcialmente os PC's do trecho. Este caso se aplica somente a problemas causados pela Organização da Prova, tais como referência errada ou informações inverídicas, ou impedimento pelo proprietário de terrenos, sítios, fazendas, etc.

### **APURAÇÃO DE DADOS GPS**

18 A apuração será feita através de smartphones do próprio competidor. Cada competidor poderá utilizar até dois smartphones.

18.1 O smartphone poderá ser vistoriado por fiscais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova, solicitando a parada do competidor no local da vistoria.

18.2 A ficha técnica deverá conter:

- a) Número do PC;
- b) Número do trecho;
- c) Metragem da planilha, odômetro;
- d) Horário Ideal;
- e) Horário de passagem;
- f) E, se possível, informar também as coordenadas Geográficas no formato Grau com decimal até 6ª casa.

18.3 Os dados de cada competidor serão coletados por 2 (ou mais) smartphones, 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 segundos e posição geográfica (latitude e longitude).

18.4 O envio dos dados é de responsabilidade do competidor, em até 30 (trinta) minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente poderá ser desclassificado, sem direito a reclamação.

18.5 Fica facultado à organização, ler os gps entregue fora do prazo e emitir relatório individual de passagens do piloto, desde que ocorra antes da emissão/divulgação do resultado geral da etapa.

18.6 A coleta de dados será feita em segundos arredondando sempre para o inteiro superior, e expressa no formato com a interpolação alcançando a precisão de centésimos de segundos. A interpolação será feita pelos dados coletados nos 02(dois) pontos, anterior e posteriores mais próximos à linha do PC. Para efeito do cálculo de pontos perdidos o tempo será em décimos de segundos.

18.7 O Smartphone deverá atender as necessidades abaixo:

- i. ANDROID 11 ou superior
- ii. IOS 11 ou superior

18.8 Definição de pico de velocidade: Sempre que a velocidade exceder a velocidade máxima acrescida de sua tolerância, em mais de 10 segundos seguidos é considerado um pico.

18.9 A entrega das passagens individuais dos PCs, ocorrerá, no mínimo 30 minutos após o horário ideal do último piloto de cada categoria. O organizador poderá entregar em outro horário, observado o referido tempo mínimo.

## FALHA NOS COLETORES (GPS)

- 18.10. Caso o competidor use qualquer outro modelo de GPS reserva, seu funcionamento fica sob responsabilidade do competidor, bem como a descarga e fornecimento dos dados.
- 18.11. O piloto que não tiver seus dados computados na ficha individual de passagens, decorrente de falha nos smartphones principal e reserva. Deverá entregar arquivo com os dados de um coletor (GPS) próprio, caso tenha, até 40 minutos após a entrega oficial das fichas de passagens da categoria em formato GPX, com pontos gravados a cada um segundo.
- 18.12. Em caso de falha nos smartphones em uma das etapas, será atribuído ao competidor a pontuação relativa a uma posição imediatamente inferior a conquistada na outra etapa.
- 18.13. Em caso de falha nos smartphones nas duas etapas (Dia todo de prova), será atribuído ao competidor a pontuação relativa a uma posição imediatamente inferiores as conquistadas nas etapas posterior do mesmo Campeonato/copa. Em caso da falha ocorrer na ultima prova do campeonato/copa aplicar as pontuações das últimas etapas participadas do piloto.

## ARQUIVO DE CONTRA PROVA (GPS)

- 18.14. O competidor poderá usar os dados gravados por um *data logger* (GPS) próprio como argumento de um protesto ou recurso contra a falta de registro de tempo no PC ou contra a anotação de penalização de sentido contrário.
- 18.15. O *data logger* (GPS) deve ser configurado para gravar dados em intervalos de 1 em 1 segundo.
- 18.16. Os dados do GPS devem ser entregues à organização no formato GPX.

## CLASSIFICAÇÃO INDIVIDUAL E PONTUAÇÃO

19. A classificação da prova será por pontos perdidos (o piloto que perder menos pontos será o campeão do dia. Para prova de dois dias, o campeão será quem somar maior numeros de pontos ganhos nas 4 etapas. Cada etapa, terá a conquista dos pontos do primeiro ao vigésimo lugar, por ordem crescente dos pontos perdidos durante a etapa, a quem perder o menor número de pontos, será atribuído o primeiro lugar, ou seja 25 (vinte e cinco) pontos de acordo com a tabela abaixo para acumulo de resultados por pontos ganhos, ao competidor que conquistar o menor número de pontos perdidos abaixo do primeiro lugar, será atribuído 25 (vinte e cinco pontos ) e assim sucessivamente.
- 19.1. A classificação e pontuação do piloto em cada etapa do **TORNEIO** (art.19.6), será exclusivamente por categoria, não havendo classificação ou pontuação pelo geral da Prova.
- 19.2. Para obter classificação na etapa, o piloto deverá registrar passagem em, pelo menos, 50% (cinquenta por cento) dos PC's válidos do trajeto, obtendo nestes PCs uma penalização inferior a 1.800 (um mil e oitocentos) pontos perdidos por PC.
- 19.3. Aos pilotos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na etapa para pontuação no **TORNEIO**.
- 19.4. A todo piloto participante da etapa receberá um bonus de 2 pontos no ranking, para provas de 2 dias o bonus será o mesmo de provas de um dia, 2 pontos.
- 19.5. A todo piloto participante da ÚLTIMA etapa receberá um bonus de 4 pontos no ranking, para provas de 2 dias o bonus será o mesmo de provas de um dia, 4 pontos.
- 19.6. A categoria DUPLA, será apurada pelo pior resultado da dupla na etapa.
- 19.7. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores, o critério de desempate na etapa (em cada dia de prova) será:
  - Maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido.
  - Persistindo o empate, deve-se passar para menor pontuação nos PC's em ordem inversa, do último ao primeiro e assim sucessivamente.

Persistindo o empate, será feito o cálculo, somente para os pilotos empatados, retirando a tolerância e aplicando a regra.

Persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho.

Persistindo o empate será feito um sorteio público para identificar o vencedor.

19.8. Em caso de empate na soma das etapas, isto é, na soma da pontuação dos dias de prova, nas quatro etapas do evento, o desempate será em favor do competidor que:

O piloto que obtiver as melhores colocações nas etapas dos dois dias de prova;

O piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa, última, penúltima e assim sucessivamente;

Persistindo o empate, o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente

19.9. A pontuação a ser atribuída aos pilotos deve seguir a seguinte ordem:

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

19.10. Ao final do **TORNEIO**, será proclamado Campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos, em cada categoria.

19.11. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores de uma categoria, o critério de desempate para definir o Campeão será:

- Melhor colocação para quem tiver maior número de primeiros lugares;
- Persistindo o empate, o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;
- Persistindo o empate, o piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa, última, penúltima e assim sucessivamente.
- Persistindo o empate o piloto com maior idade será o beneficiado;
- Persistindo o empate será feito sorteio público para o desempate.

19.12. A organização da prova, poderá indicar 2 (dois) pilotos, para ajudarem na organização de cada evento. **Se o organizador, organizar mais de um evento, na mesma temporada, cada evento deverá ter pilotos organizadores diferentes, vetada desta maneira a possibilidade de um ou mais piloto, organizar mais de um evento.** A indicação deverá ser encaminhada ao **Comissão do TORNEIO**, através do regulamento complementar. A estes pilotos, para efeito de pontuação no campeonato, serão computados os seus melhores resultados no ano, tanto quanto o número de etapas da prova, após a organização da mesma. Fica limitado os créditos por piloto a um Enduro (evento), ou seja, duas ou quatro etapas, dependendo da prova.

19.13. Só será atribuída a pontuação (duas ou quatro melhores resultados conquistados em prova disputada em outro evento) ao piloto que participar, impreterivelmente colaborando na organização do evento.

19.14. Descarte de Etapas

- Serão descartadas as duas piores etapas;
- Poderá ser descartada a etapa na qual o piloto não participou (W.O.);
- O piloto que receber uma punição disciplinar (desclassificação) não poderá utilizar a(s) etapa(s) da punição como descarte.

## **CLASSIFICAÇÃO POR EQUIPE**

20. Cada equipe deverá ter 3 ou mais pilotos, sendo que:

20.1. As equipes precisam estar previamente cadastradas para poder ranquear, o cadastro é feito pelo site <https://paulistaderegularidade.com.br> no menu Criar minha equipe.

20.2. A identificação da equipe de cada piloto:

- a. Deve ser feita exclusivamente pelo sistema de inscrições, **NA INSCRIÇÃO DA ETAPA (para escolher a equipe no campo Equipe digite o nome da equipe para listar e escolher a equipe cadastrada)**
- 20.3. Irão pontuar os 3 melhores pilotos da equipe do resultado da prova do dia (Pontos ganhos).
- 20.4. Poderá pontuar mais de um piloto da mesma categoria.
- 20.5. Na categoria duplas conta apenas como um piloto.
- 20.6. O piloto pode no decorer do **TORNEIO**:
  - a. Pode ser substituído por outro
  - b. Pode trocar de equipe.
  - c. Pode sair da equipe.
- 20.7. A premiação para equipe sera feita apenas ao final do campeonato onde as 3 (três) **MELHORES EQUIPES** serão premiadas com um troféu cada.
- 20.8. **DESEMPATE**:
  - a. Em caso de empate, na Etapa será somado os pontos perdidos dos 3 pilotos da equipe
  - b. Em caso de empate no final do Campeonato, os primeiros lugares por equipe, se persistir empatado soma os primeiros lugares dos pilotos por etapa e assim sucessivamente.

## **DEVERES DO PILOTO**

21. É dever de todo piloto nas competições:
  - 21.1. Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.
  - 21.2. Respeitar todas as disposições constantes no presente Regulamento, no Regulamento Complementar e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Motociclismo e Código Trânsito Brasileiro.
  - 21.3. Conferir a planilha, impressa ou digital, verificando se não foi omitida referências ou defeito de impressão ou erros de digitalização;
  - 21.4. Conferir os dados, trechos (PMM's) das planilhas, oferecidos pela organização, como cortesia, para serem inseridos nos equipamentos de navegação, assim como os arquivos das planilhas digitais, de qualquer fornecedor. Cabe ao piloto, se certificar não só se os dados são os de sua categoria, como também se completos e correspondentes a totalidade dos trechos de sua planilha, esta é uma responsabilidade de cada piloto.

## **DEVERES DA ORGANIZAÇÃO**

22. São deveres da organização em cada etapa:
  - 22.1. Fornecer trecho específico para aferição da quilometragem, inserir radar de velocidade e especificar horário para início e término da aferição.
  - 22.2. A aferição inicial do odômetro da moto utilizada para criar o trecho de aferição deverá ser compatibilizada (aferida) com a distância obtida com equipamento GPS.
  - 22.3. Distribuir fichas individual de passagem aos pilotos, de acordo com o horário estabelecido no regulamento complementar.
  - 22.4. A organização deverá afixar no local de chegada, a partir do horário ideal de chegada do primeiro piloto, ficha técnica dos PCs contendo: Posição na planilha (trecho e medição quilométrica), Localização geográfica (latitude e longitude) e horário ideal por categoria.
  - 22.5. A Organização deve informar, até 60 (sessenta) minutos antes da largada, o critério de médias, tempo seco ou chuva. Não havendo essa informação, permanece a constante do Regulamento Complementar.

- 22.6. Providenciar a abertura de todas as porteiros, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que somente o primeiro piloto perca tempo nesta tarefa. Esta tarefa deverá ser feita por membro da Organização, que assume a condição de "piloto zero".
- 22.7. Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.
- 22.8. A organização da prova deverá equipar no mínimo 1 (um) "abre trilha" com GPS, para comprovar o "Track" que o percurso foi realizado. Caso tenha recurso de algum piloto sobre trecho que não tenha sido "coberto" pelo "abre trilha", os PCs do referido trecho serão cancelados até o ponto que atenda uma das 3 condições:
  - terceiro PMM;
  - 5Km;
  - 5 minutos.

## **PENALIZAÇÕES**

23. O Organizador que não cumprir com os deveres estabelecidos neste regulamento, poderão sofrer penalizações pecuniárias no valor de uma inscrição para cada item não realizado, até a anulação de prova e consequente perda do direito de realizar prova válida para o **TORNEIO** no (s) ano (s) seguinte (s).
- 23.1. É proibido qualquer movimento, pressão ou manifestação dos pilotos, na véspera, no dia, ou após a competição, contrário às decisões dos Comissários Desportivos, Organizadores, acerca da Prova ou Campeonato. Tal atitude será punida com a suspensão do(s) faltoso(s) por no mínimo um Evento do Campeonato
- 23.2. Radar: A penalização poderá ocorrer, apenas, se o competidor ultrapassar a velocidade estipulada pela organização, por no mínimo dez segundos e se tiver ultrapassado a tolerância de dez por cento (10%)
- 23.3. Caso seja constatado que o competidor se utilizou de tolerância e tempo, previamente definidos, de maneira proposital, ou seja, reduzindo a velocidade antes de ser atingido os dez segundos de tolerância, retornando a ultrapassar o limite definido, esse competidor, será penalizado da mesma forma, com cem (100) pontos.
- 23.4. Cada vez que um competidor se mantiver acima da velocidade máxima estabelecida no trecho, somada à tolerância de 10%, **pelo tempo mínimo contínuo estipulado no artigo 23.2 (10 segundos)**, caracterizar-se-á um "pico de velocidade". Cada pico implicará em uma penalidade cumulativa de 100 (cem) pontos..

### Exemplo:

- a) Limite de velocidade determinado de 40km/h (quarenta quilômetros por hora)
- b) 40km/h + 10% de tolerância = 44km/h
- c) Poderá ser penalizado o piloto que atingir a velocidade de 45km e se manter nesta velocidade ou superior a ela, por mais de dez segundos.

23.5. Para cada pico de velocidade, será atribuída uma penalização de cem (100) pontos. Pico de velocidade é a infração cometida de acordo com o artigo 22.2

#### **Nas Provas, os pilotos poderão ser penalizados pelas seguintes faltas:**

- a) Agredir com palavras qualquer membro da organização e entidades .....Desclassificação
- b) Informação errada ou incompleta na ficha de inscrição .....Desclassificação
- c) Manobras desleais contra outros concorrentes.....Desclassificação
- d) Troca de moto ou piloto durante a etapa.....Desclassificação
- e) Alteração, supressão ou inclusão de inscritos no jaleco e/ou adesivos oficiais.....Desclassificação
- f) Cortar caminho por cima de plantações, cortar cercas e outros atos contra propriedade privada.....300 Pontos
- g) Ao chegar no PC (sentido correto), tentar de qualquer forma avisar aos outros pilotos da localização deste.....Desclassificação
- h) Chegar no PC por sentido contrário ou por caminho diferente do roteiro .....900 Pontos
- i) Desrespeito às leis de trânsito inclui radar para velocidade máxima..... 100 Pontos
- j) Pilotagem perigosa, excesso de velocidade, exibicionismo, em localidades habitadas, etc .....300 Pontos
- k) Não entregar o GPS no tempo determinado pela organização.....Desclassificação
- l) A Organização da Prova poderá recolher a planilha no final da Prova, podendo o piloto sofrer penalização de 300 pontos, desde de que devidamente avisado no Regulamento Complementar da prova .....300 Pontos
- m) A moto pilotada sem capacete pelo piloto, mecânico ou qualquer pessoa durante a Prova. Entende-se Prova, a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada.....900 Pontos
- n) O piloto conduzindo qualquer moto sem o uso adequado do capacete durante a prova. Entende-se prova, desde a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada. ....900 Pontos
- o) O piloto que sofrer duas desclassificações, poderá, a critério da Comissão do TORNEIO, ter suspensa sua participação em Provas do Campeonato e extras, pelo prazo de até um ano. ....Desclassificação
- p) Andar no roteiro da prova antes do início da mesma para obter vantagens sobre os concorrentes. ....Desclassificação
- q) O piloto que passar o coletor GPS para outro conduzir na intenção de marcar o track.....Desclassificação
- r) O piloto que conduzir o coletor GPS de outro piloto com intenção de gravar o track.....Desclassificação

### **PREMIAÇÕES PARA CADA EVENTO**

24. Serão conferidos troféus para no mínimo 3 (três) primeiros colocados de cada categoria.

24.1. No final do campeonato serão confeccionados troféus para, no mínimo, os 3 (três) melhores colocados de cada categoria.

24.2. A cada etapa serão conferidos às 3 (três) melhores equipes 1 (um) troféu a cada equipe (vide item )

## RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

25. Reclamações contra a Prova ou piloto, deverão ser entregues por escrito à Organização de acordo com os seguintes prazos e devem estar acompanhados do valor de R\$200,00 (Duzentos reais).
- 25.1. Protestos ou recursos contra o resultado deverão ser entregues até 15 (quinze) minutos após a disponibilização/publicação da planilha de pontos perdidos (performance/ficha de passagem) por categoria, seja por entrega física, meio digital, aplicativo ou divulgação oficial da organização, ou em até 30 (trinta) dias no caso de divulgação dos resultados em data diferente ao da Prova.
- 25.2. Durante os prazos acima, o diretor da prova e/ou comissários desportivos deverão estar presentes no local do evento, à disposição dos concorrentes, para recebimento de protestos/reclamações.
- 25.3. Se a Organização não puder dar solução ao protesto, em tempo hábil, deverá ser marcada nova data e local para entrega de resultados e troféus da categoria.
- 25.4. Se o protesto for procedente, o valor depositado será devolvido ao protestante, caso contrário, reverterá para o organizador

## DISPOSIÇÕES GERAIS

26. Os participantes correm por conta e risco próprios, não responsabilizando esta Comissão, os Organizadores, os Promotores, os Patrocinadores, o Clube Organizador, autoridades desportivas e pessoal em serviço na prova, por qualquer acidente que lhes venha a ocorrer.
- 26.1. Fica facultado aos pilotos elegerem e apresentarem em cada prova um piloto participante, para agir como interlocutor entre pilotos e Júri de prova.

## COMPETÊNCIAS

Compete ao **Diretor de Prova**:

- Decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção;
- Decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes naturais sobre concorrentes, descrito no artigo 14;
- Decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente;
- Desclassificar piloto (s) por infração ao Regulamento;

São Paulo, janeiro de 2025

**Comissão Paulista Enduro Regularidade**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Comissão Paulista Enduro Regularidade**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_