



REGULAMENTO GERAL

Table of Contents

Artigo 1 - OBJETIVO.....	2
Artigo 2 - DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO e PROMOÇÃO.....	2
Artigo 3 - REGULAMENTO COMPLEMENTAR.....	2
Artigo 4 - PROVAS.....	3
Artigo 5 – CATEGORIAS.....	4
Artigo 6 - INSCRIÇÃO.....	5
Artigo 7 - VISTORIA.....	5
Artigo 8 - ETAPAS VÁLIDAS E ORDEM DE LARGADA.....	6
Artigo 9 - PLANILHAS.....	7
Artigo 10 - INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS.....	8
Artigo 11 - IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO.....	8
Artigo 12 - CONSTITUIÇÃO DA PROVA.....	8
Artigo 13 - TESTES ESPECIAIS.....	9
Artigo 14 - ALTERAÇÕES NO ROTEIRO.....	9
Artigo 15 - ALTERAÇÕES NA PROVA.....	9
Artigo 16 - APOIO.....	9
Artigo 17 - CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE.....	10
Artigo 18 - APURAÇÃO DE DADOS GPS.....	11
Artigo 19 - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO.....	13
Artigo 20 - DEVERES DO PILOTO.....	15
Artigo 21 - DEVERES DA ORGANIZAÇÃO.....	15
Artigo 22 - PENALIZAÇÕES.....	16
Artigo 23 - PREMIAÇÕES PARA CADA EVENTO.....	17
Artigo 24 - RECLAMAÇÕES E PROTESTOS.....	18
Artigo 25 - DISPOSIÇÕES GERAIS.....	18
Artigo 26 - COMPETÊNCIAS.....	18

Artigo 1 - OBJETIVO

Parágrafo Único: Este Regulamento destina-se às Provas de Enduro de Regularidade válido para todas as etapas do PAULISTA de Enduro de Regularidade 2021.

Artigo 2 - DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO e PROMOÇÃO.

2. PAULISTA de Enduro de Regularidade será disputado em no mínimo dez e no máximo em dezesseis etapas divididas em no mínimo cinco e no máximo oito provas.
 - 2.1. Cada dia de prova poderá ter o seguinte formato:
 - 2.1.1. 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 DE ENDURO será formada por: Thomas Alves (MG), e Cesar Peduti (SP) 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.

Artigo 3 - REGULAMENTO COMPLEMENTAR

3. O regulamento Complementar será confeccionado pela Direção de cada prova e deve ser submetido à aprovação da Comissão de Enduro. Deve ser divulgado com até 07 (sete) dias de antecipação da competição e fixado ao lado da Ordem de Largada no local da prova. O referido Regulamento Complementar não poderá conter normas que conflitam o Regulamento Geral do Campeonato. 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 19.9);
- g) Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança;
- h) ffff
- i) Membros do Júri de Prova, composto por no mínimo:
 - 01 um membro da Comissão
 - 01 um membro do Clube organizador, da organização
- j) Informações a respeito de trechos específicos;
- k) Informações sobre aferição da prova (moto, equipamento, pressão dos pneus etc);
- l) Local exato, para divisão das etapas, de cada dia de prova.
- m) Radar: velocidade máxima permitida, local do início e fim.

Artigo 4 - PROVAS

- 4. Serão válidas pelo PAULISTA de Enduro 2021, 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 PAULISTA de Enduro 2021, 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 80 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 de Nacional de Enduro, aprovação.
 - 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.
 - 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).

Artigo 5 – CATEGORIAS

Todas as Provas serão disputadas em 7 (sete) categorias sendo elas : Master (Elite), Senior (Graduado), Over 40 (Over), Junior (Intermediária), Over 50, Novatos e Duplas

5.1 Demais categorias, diferentes às previamente definidas neste regulamento, podem ser incluídas por solicitação do promotor ou organizador de cada evento, porém não estarão compondo o ranking oficial.

5.2 Conforme a atribuição realizada pela Federação de origem de cada participante, constante no sistema de inscrições, da Confederação Brasileira de Motociclismo. 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, através da federação local. Pilotos com idade igual ou superior a 40 (quarenta) 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 40 (OVER)**, **OVER 50**, serão constituídas pelos pilotos maiores de 40, 50, anos completos respectivamente. Por definição, entende-se como idade “completa” para participar dessas categorias, o piloto que tenha completado a idade necessária no dia da etapa ao qual irá participar.

5.4 A categoria **DUPLA**, será formada por pilotos acima de 18 anos, independente de sua graduação anterior.

5.5 Ao optar em mudar de categoria 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.

5.6 Quadro de Resumo para todas as categorias:

Paulista de Enduro de Regularidade 2021				
Categoria e Ordem de Largada	Cilindrada / Motorização		Idade / Critério Técnico	Média
	2T	4T		
Master / Elite	Qualquer cilindrada		A partir de 18 anos/advindos da categoria <i>Sênior/Graduado</i> em 2020 das Provas Locais, Campeonatos Estaduais e Brasileiro (Seguindo os respectivos regulamentos). Obsevando os itens 5.5, 5.6 e 5.7 do Regulamento do Paulista de Regularidade.	A
Sênior / Graduado	Qualquer cilindrada		A partir de 18 anos/advindos da categoria <i>Júnior/Intermediária</i> em 2020 das Provas Locais, Campeonatos Estaduais e Brasileiro (Seguindo os respectivos regulamentos). Obsevando os itens 5.5, 5.6 e 5.7 do Regulamento do Paulista de Regularidade.	B
OVER 40 / Over	Qualquer cilindrada		40 anos completos até o dia da etapa que irá participar	
Júnior / Intermediária	Qualquer cilindrada		A partir de 18 anos/advindos da categoria <i>Novato</i> em 2020 das Provas Locais, Campeonatos Estaduais e Brasileiro (Seguindo os respectivos regulamentos). Obsevando os itens 5.5, 5.6 e 5.7 do Regulamento do Paulista de Regularidade.	C
OVER 50	Qualquer cilindrada		50 anos completos até o dia da etapa que irá participar	D
Novato	Qualquer cilindrada		A partir de 18 anos. Iniciantes na modalidade	
DUPLA	Qualquer cilindrada		A partir de 18 anos. Advindos de qualquer categoria	

CPER - Comissão Paulista de Enduro de Regularidade

Artigo 6 - INSCRIÇÃO

Para pontuar nas Provas:

- 6.1 Todo piloto que concorrer, disputar, competir nas provas do PAULISTA pontuará automaticamente em uma única categoria, escolhida em sua inscrição.
- 6.2 Ao assinarem a Ficha de Inscrição os pilotos eximem esta Comissão e/ou seus representantes, o Clube Organizador, os promotores e patrocinadores da prova de toda e qualquer responsabilidade por dano de qualquer espécie que venha a causar a terceiros e/ou a si próprio, antes (deslocamento para a cidade sede), durante a realização da prova e após (retorno para casa) o desenvolvimento da competição.
- 6.3 Todos os pilotos inscritos na prova devem, obrigatoriamente, estar filiados à uma Federação, serão aceitas licenças de todas as modalidades homologadas pela Confederação Brasileira de Motociclismo, com exceção da modalidade Mototurismo.
- 6.4 Caso o piloto não seja filiado, deverá pagar a licença de prova no valor de R\$40,00, esta licença dá direito a participação na prova, porém este piloto não pontua no campeonato.
- 6.5 O valor arrecadado nas licenças de prova serão repassados a comissão organizadora para a aquisição dos troféus dos campeões do ano.

Artigo 7 - VISTORIA

7. O 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 deverá 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 entre uma prova e outra (no final do dia, entre o primeiro e o segundo dia de prova). Deve fazer comunicação por escrito ao diretor de prova, ao comissário da CBM ou membro da Organização da Prova e proceder a vistoria da nova moto.
- 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.)

Artigo 8 - ETAPAS VÁLIDAS E ORDEM DE LARGADA

8. A ordem de largada será conhecida através de sorteio público semi dirigido em data e local definidos no Regulamento Complementar.
- 8.1. Para a primeira prova do Paulista 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, ou seja, serão sorteados os 5 (cinco) primeiros colocados (de cada categoria) e a seguir os demais inscritos.
- 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 máster e 30 segundos para as demais. Poderá ser solicitada a Comissão Nacional um intervalo menor de largada para as Médias B, C e D.
- 8.5. Deverão largar na ordem: MASTER (Elite), SÊNIOR (Graduado), OVER 40(Over), JUNIOR (Intermediária), OVER 50, NOVATOS e DUPLAS. Outras categorias poderão intercalar essa ordem, somente com aval desta Comissão.
- 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.

Artigo 9 - PLANILHAS

9. A planilha deverá fornecer:
 - i. Quilometragem do trecho, Simbologia (indicações do roteiro);
 - ii. Velocidade média horária de cada trecho;
 - iii. Tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média);
 - iv. Observações pertinentes a cada situação especial da trilha, especialmente as que indiquem RISCOS para os pilotos;
 - v. 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. Serão em formato ROLL BOOK, de largura 57mm (± 2 mm), com comprimento no mínimo de 25 cm ou em bobina com largura 57mm (± 2 mm), caso o organizador não o faça estará sujeito a cancelamento da etapa conforme decisão da comissão nacional de enduro. A planilha digital poderá ser fornecida ou não em caráter de cortesia por cada organizador de prova.
- 9.5. A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, Km, desenho referência, valor, tempo, observações.
- 9.6. 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).
- 9.7. Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.
- 9.8. 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.
- 9.9. 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:
 - i. Terceiro PMM;
 - ii. Cinco Km
 - iii. Cinco minutos do ponto do erro.
- 9.10. Os caracteres de indicação da quilometragem na planilha, devem ter o tamanho mínimo correspondente de **22** na fonte Arial do Microsoft Word.
- 9.11. 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 16:00 horas do dia anterior a largada.
- 9.12. Planilha digital se for fornecida pela organização, deverá acompanhar impreterivelmente o mesmo procedimento da impressa.
- 9.13. 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.

Artigo 10 - 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 referencias 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.

Artigo 11 - 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).

Artigo 12 - 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.

Artigo 13 - 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.

Artigo 14 - 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.

Artigo 15 - 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

Artigo 16 - 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).

Artigo 17 - 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 deve ser apresentada para o competidor em local visível pelo menos meia hora antes da largada.
- 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 referências 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 “engarrafamento”, 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 vistoria, 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 Adiantad o	(-) 4" A té (-) 5'3" Adiantad o	Entre (-) 3" Adiantad o e (+) 3" Atrasa do	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:
- Terceiro PMM (ponto de mudança de média);
 - 5 (cinco) km;
 - 5 (cinco) minutos, do ponto do erro;
 - 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;
 - 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.

Artigo 18 - APURAÇÃO DE DADOS GPS

- 18 A apuração será feita através de equipamentos (data logger) de rastreamento por satélite (GPS).
- 18.1 Serão usados os equipamentos de rastreamento via satélite (GPS) no mínimo 02 (dois por piloto). Os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da prova. O sistema deverá registrar o GPS principal e o reserva. Se o sistema de apuração selecionar automaticamente o melhor tempo dentre os dois GPS, para cada PC, a diferença entre estes tempos não poderá exceder a 2 segundos. Caso exceda valerá o tempo coletado no GPS principal.
- 18.2 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.

- 183 A ficha técnica deverá conter:
- i. Número do PC;
 - ii. Número do trecho;
 - iii. Metragem da planilha, odômetro;
 - iv. Horário Ideal;
 - v. Horário de passagem;
 - vi. E, se possível, informar também as coordenadas Geográficas no formato Grau com decimal até 6ª casa.
- 184 Os dados de cada competidor serão coletados por 2 (ou mais) coletor (es) de dados GPS, 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).
- 185 O coletor de dados será removido na chegada do competidor ou em outro local especificado pela organização. Se o aparelho não for devolvido, no local especificado pela organização, 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. Será da responsabilidade do competidor a devolução do (s) aparelho (s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido pela organização e ou empresa contratada para cronometragem do evento.
- 186 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.
- 187 A coleta de dados será feita em segundos arredondando sempre para o inteiro superior, e expressa no formato hh:mm:ss.
- 188 O equipamento de data logger (GPS) deverá atender as necessidades abaixo:
- 18.8.1 Não será permitida nenhuma instalação elétrica na motocicleta;
 - 18.8.2 Para levantamento deverá ser usado um equipamento GPS similar ao utilizado dos competidores, ou seja, que marque o track no mínimo de 1 (um) em 1 (um) segundo.
- 189 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.
- 18.10. 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)

- 18.11. 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.
- 18.12. O piloto que não tiver seus dados computados na ficha individual de passagens, decorrente de falha nos GPS 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.
- 18.13. A responsabilidade de entrega do arquivo será do piloto ou de um representante que deverá registrar a entrega.
- 18.14. O arquivo do GPS reserva deverá ser entregue no ambiente onde se realiza a apuração e deve seguir as seguintes indicações:
- i. O arquivo deverá ser entregue em “pen drive USB” compatível com Windows XP ou superior no formato GTM compatível com Track Maker versão 13.0 ou superior, ou no padrão NMEA.
 - ii. Os dados devem ser coletados de 1 em 1 segundo

- iii. O nome do arquivo deve seguir um padrão indicado pela responsável pela apuração e deve constar no regulamento complementar.
- iv. Caso não conste no regulamento complementar, o arquivo deverá ter o nome do piloto seguido do número.

- 18.15 Em caso de falha nos GPS em uma das etapas, será atribuído ao competidor a pontuação relativa a uma posição imediatamente inferior a conquistada na outra etapa.
- 18.16 Em caso de falha nos GPS 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)

- 18.17 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.
- 18.18 O *data logger* (GPS) deve ser configurado para gravar dados em intervalos de 1 em 1 segundo.
- 18.19 Os dados do GPS devem ser entregues à organização no formato Track Maker.

Artigo 19 - CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

19. A classificação da prova, será a soma dos resultados conquistados nas duas ou uma etapa de cada dia. 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 22 (vinte e dois pontos) e assim sucessivamente.
- 19.1. A classificação e pontuação do piloto em cada etapa do Campeonato (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 passar em pelo menos cinquenta por cento (50%) dos PC's válidos e com pontuação inferior a 1800 (um mil e oitocentos) pontos.
- 19.3. Aos pilotos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na etapa para pontuação no Campeonato.
- 19.4. A categoria DUPLA, será apurada pelo pior resultado da dupla na etapa.
- 19.5. 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:
- a. Maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido.
 - b. Persistindo o empate, deve-se passar para menor pontuação nos PC's em ordem inversa, do último ao primeiro e assim sucessivamente.
 - c. Persistindo o empate, será refeito o cálculo, somente para os pilotos empatados, retirando a tolerância e aplicando a regra.
 - d. Persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho.
 - e. Persistindo o empate será feito um sorteio público para identificar o vencedor.
- 19.6. 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:
- i. O piloto que obtiver as melhores colocações nas etapas dos dois dias de prova;
 - ii. O piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa, última, penúltima e assim sucessivamente;
 - iii. Persistindo o empate, o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente

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

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

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

19.9. 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:

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

19.10. A organização da prova, poderá indicar 2 (dois) pilotos, filiados, para ajudarem na organização de cada evento. Se a federação organizar mais de um evento, nesta mesma temporada, cada evento deverá ter pilotos diferentes, vetada desta maneira a possibilidade de um ou mais piloto, organizar mais de um evento. A indicação deverá ser encaminhada a Comissão do Paulista de Enduro de Regularidade, 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.

19.11. 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.

19.12. Descarte de Etapas

- a. Serão descartadas as duas piores etapas;
- b. Poderá ser descartada a etapa na qual o piloto não participou (W.O.);
- c. As etapas que compõem o último evento do campeonato, poderá ser descartada, mediante a largada do competidor na primeira etapa da prova final;
- d. O piloto que receber uma punição disciplinar (desclassificação) não poderá utilizar a (s) etapa (s) da punição como descarte.

Artigo 20 - DEVERES DO PILOTO

20. É dever de todo piloto nas competições:
 - 20.1. Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.
 - 20.2. 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.
 - 20.3. Conferir a planilha, impressa ou digital, verificando se não foi omitida referências ou defeito de impressão ou erros de digitalização;
 - 20.4. 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.

Artigo 21 - DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

21. São deveres da organização em cada etapa:
 - 21.1. Fornecer trecho específico para aferição da quilometragem, inserir radar de velocidade e especificar horário para início e término da aferição.
 - 21.2. 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.
 - 21.3. Distribuir fichas individual de passagem aos pilotos, de acordo com o horário estabelecido no regulamento complementar.
 - 21.4. 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.
 - 21.5. 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.
 - 21.6. Providenciar a abertura de todas as porteiras, 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".
 - 21.7. Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.
 - 21.8. A Organização da prova não deve permitir a participação de pilotos não confederados. Caso isto ocorra, a Federação a qual o Organizador está submetido será penalizada no valor de R\$ 200,00 (duzentos reais) por cada piloto não filiado a CBM.
 - 21.9. 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:
 - i. terceiro PMM;
 - ii. 5Km;
 - iii. 5 minutos.

Artigo 22 - PENALIZAÇÕES

22. 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 conseqüente perda do direito de realizar prova válida para o PAULISTA no (s) ano (s) seguinte (s).
- 22.1. 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
- 22.2. 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%).
- 22.3. 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.
- 22.4. Cada vez que um competidor, se mantiver acima da velocidade máxima estabelecida no trecho, somada a tolerância de 10%, implicará em uma penalidade cumulativa de 100 (cem) pontos, independentemente do tempo de permanência.
Exemplo:
i. Limite de velocidade determinado de 40km/h (quarenta quilômetros por hora)
ii. 40km/h + 10% de tolerância = 44km/h
iii. 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.
- 22.5. 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
l) Não entregar o GPS no tempo determinado pela organização	Desclassificação
m) 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
n) 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

o) 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
p) O piloto que sofrer duas desclassificações, poderá, a critério da Comissão de Enduro, ter suspensão sua participação em Provas do Campeonato e extras, pelo prazo de até um ano	Desclassificação
q) Andar no roteiro da prova antes do início da mesma para obter vantagens sobre os concorrentes.	Desclassificação
r) O piloto que passar o coletor GPS para outro conduzir na intenção de marcar o track.	Desclassificação
s) O piloto que conduzir o coletor GPS de outro piloto com intenção de gravar o track	Desclassificação

Artigo 23 - PREMIAÇÕES PARA CADA EVENTO

23. Serão conferidos troféus para no mínimo 3 (três) primeiros colocados de cada categoria.
- 23.1 Para as categorias facultativas, a premiação mínima, deve ser para os (as) dois (duas) primeiros (as) colocados (as) de cada categoria.
- 23.2 A premiação será realizada com a soma das colocações das quatro etapas.

PARA O CAMPEONATO

- 23.3 No final do campeonato serão confeccionados troféus para, no mínimo, os 3 (três) melhores colocados de cada categoria. Para as categorias facultativas, serão confeccionados troféus para os dois melhores colocados desde que tenham sido realizadas ao menos 10 etapas no ano.

Artigo 24 - RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

24. 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).
- 24.1. Protestos ou recursos contra o resultado, deverão ser entregues até 15 (quinze) minutos após a entrega da planilha de pontos perdidos (performance, ficha de passagem) por categoria, ou em até 30 (trinta) dias, no caso de divulgação dos resultados em data diferente ao da Prova.
- 24.2. Protestos ou recursos referentes à planilha (mapa da prova), problemas no roteiro como porteira fechada, indicações de caminho duvidosas, indicações de caminho erradas, caminhos obstruídos, atitudes antidesportiva de algum competidor deverão ser entregues até 30 (trinta) minutos após a chegada ideal do competidor e impreterivelmente antes da entrega das planilhas de pontos perdidos por categoria.
- 24.3. 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.
- 24.4. 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.
- 25.5. Se o protesto for procedente, o valor depositado será devolvido ao protestante, caso contrário, reverterá para o organizador.

Artigo 25 - DISPOSIÇÕES GERAIS

25. Os participantes correm por conta e risco próprios, não responsabilizando esta Comissão, a Federação, 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.

25.1. Fica facultado aos pilotos elegerem e apresentarem em cada prova um piloto participante, para agir como interlocutor entre pilotos e Júri de prova.

Artigo 26 - COMPETÊNCIAS

Compete ao **Diretor de Prova**:

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

São José dos Campos, 12 de janeiro de 2021

Comissão Paulista Enduro Regularidade
Thomas Alves

Cesar Leandro Malagutti

Cadu Sachs

Wilson de Paula

Comissão Paulista Enduro Regularidade
Cesar Peduti

Fabio Simoes

Renato Ferre

Joao Lamim