



Regulamento 2024:

CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS

Denominações CSPE - Copa São Paulo de Enduro Fim

ORGANIZADOR: Pessoa física ou jurídica responsável pela organização das etapas que compõe a CSPE.

FISCAL: Qualquer colaborador voluntário ou funcionário da CSPE que participe diretamente da organização de qualquer uma das etapas que compõe a CSPE

EQUIPE: Organização estruturada a disputar o campeonato, composta por dois ou mais pilotos, chefe de equipe, mecânicos etc., representando uma ou mais marcas e patrocinadores. Estas equipes deverão ser registradas junto a Comissão de Enduro da CSPE através de inscrição.

CHEFE DE EQUIPE: Esta pessoa representa os interesses coletivos de uma EQUIPE durante a CSPE.

ESPECIAIS: Trechos do PERCURSO que serão cronometrados deverão ser definidos e devidamente sinalizados, priorizando a segurança.

CH: Controle Horário em que o piloto deverá cumprir o horário estipulado pela organização.

JÚRI: Colegiado de no mínimo 5 (cinco) pessoas pela organização; O JÚRI é o único apto a decidir sobre qualquer recurso interposto formalmente por PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE, ou para decidir sobre qualquer acontecimento na que possa influenciar o seu resultado.

CAPÍTULO 2 - PUNIÇÕES ;

ADVERTÊNCIA

- Considerando a evolução do esporte e a necessária obediência dos PILOTOS a este regulamento, o PILOTO que cometer qualquer infração a este regulamento pela primeira vez será formalmente advertido e comunicado pelos meios disponíveis.

PENALIZAÇÃO

- Qualquer infração a qualquer umas das regras aqui estabelecidas leva à PENALIZAÇÃO do PILOTO em questão com a adição de 1 (um) até 5 (cinco) minutos ao seu tempo final. A PENALIZAÇÃO é individual por ato cometido, se forem quebradas mais de uma regra, serão aplicadas o mesmo número de penalizações. A PENALIDADE por tempo será determinada pelo JURI DE PROVA, e será proporcional a gravidade do fato gerador, devendo obrigatoriamente constar na ata da ETAPA

DECLASSIFICAÇÃO

- Algumas determinações deste regulamento, expressamente indicadas levam à DECLASSIFICAÇÃO do PILOTO, sem direito a qualquer tipo de reembolso no que toca o valor pago de inscrição ou qualquer outro valor referente à realização da PROVA.

CAPÍTULO 3 – CATEGORIAS E ORDEM DE LARGADA:

ATENÇÃO

- FOI ACRESCENTADA NOVAMENTE A CATEGORIA: E40 NACIONAL
- A CATEGORIA E45 DEVIDO A BAIXA COMPETIVIDADE EM 2023 RESOLVEMOS TIRA-LÁ DA CSPE 2024.

E1 – Importadas até 300cc 4 tempos e até 250 2 tempos

E2 – Importadas acima de 301cc 4 tempos e e acima de 251 2 tempos

EJ – PILOTOS até 23 anos

E4 – para motocicletas Nacionais

E40 Importada – PILOTOS acima de 40 anos com motos Importadas (nascidos até 1983)

E40 Nacional – PILOTOS acima de 40 anos com motos Importadas (nascidos até 1983)

E50 – PILOTOS acima de 50 anos (nascidos até 1973)

E55 – PILOTOS acima de 55 anos (nascidos até 1968)

EIA - “AMADOR IMPORTADA” – pilotos com motos importadas que no ano anterior não estiveram no ranking dos TOP 3 em todas as categorias.

ENA - “AMADOR NACIONAL” – pilotos com motos nacionais que no ano anterior não estiveram no ranking dos TOP 3 em todas as categorias.

INFANTIL: pilotos com idade até 8 anos.

CADETE: pilotos com idade de 09 até 11 anos.

JUVENIL: pilotos com idade de 12 até 15 anos.

FEMININA – com no mínimo 3 participantes inscritas e pagamento antecipado (por ETAPA)

- **OBS: A CATEGORIA INFANTIS SERÁ POSSIVEL, CASO TENHA CROSS TEST NA PROVA.**
- **PREMIAÇÃO DO 1º AO 5º LUGAR TODAS AS CATEGORIAS.**

ORDEM DE LARGADA:

1. Largarão na frente, os 30 (trinta) melhores da GERAL da etapa anterior, independentemente da sua categoria e logo na sequencia a ordem será por categoria.
2. Para a primeira etapa a ordem será feita por categoria.

CAPÍTULO 4 – DO ENDURO E INSCRIÇÃO;

OBJETIVOS E REQUISITOS BÁSICOS

- O objetivo do Enduro é testar a durabilidade e confiabilidade das motocicletas e a habilidade dos pilotos, que deverão completar o percurso na forma indicada pelos ORGANIZADORES. O circuito elaborado pelos ORGANIZADORES deverá ser praticável e transponível em qualquer tipo de condição meteorológica, considerado o uso de motocicletas off-Road. Por motivos climáticos, de segurança ou de “força maior” a prova poderá ser interrompida ou alterada, devidamente aprovada pelo ORGANIZADOR e JURI DE PROVA.

INSCRIÇÕES

- As inscrições para as PROVAS da CSPE devem ser feitas no site oficial da CSPE (www.rallypoint.com.br). O prazo para pagamento da inscrição antecipada, é de até 5 (cinco) dias antes da realização do evento, ou seja, efetivar o pagamento até na terça-feira que antecede a PROVA. No dia do evento, será cobrado uma taxa de R\$ 50,00 a mais do valor da antecipada, sujeito a disponibilidade.

Valores da inscrições

Categorias

R\$ 300,00 pag. (Antecipado)

Feminina

R\$ 200,00 pag. (Antecipado)

Infantil

R\$ 150,00 pag. (Antecipado)

CAPÍTULO 5 - SOBRE A PROVA;

PARQUE FECHADO (PF):

- A motocicleta deverá ser colocada no PARQUE FECHADO até 15 minutos antes da largada do primeiro piloto.
- **OBRIGATÓRIO SOMENTE NA PRIMEIRA VOLTA (LARGADA) E NA VOLTA DE FECHAMENTO DO CH** entrar no PARQUE FECHADO com as **motos desligadas**, empurradas pelos PILOTOS ou Mecânico credenciado pela EQUIPE, usando capacete.
- Nas voltas 2 e 3 o piloto deve se deslocar direto até a tenda de largada;
- É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento;
- É expressamente proibido fumar no PARQUE FECHADO;

OBRIGATORIEDADES:

- O piloto deverá usar a mesma motocicleta, que iniciou a prova durante todo o dia da ETAPA, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, item sem previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO. Este fato pode ter comprovação testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;

ÁREA DE LARGADA:

- É uma pequena área localizada logo após o Parque Fechado (podendo sobrepor parte do PARQUE FECHADO), onde os pilotos aguardam o horário de sua largada.
- A linha de LARGADA que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta dentro do minuto de largada do PILOTO, constante no cartão de horário.

- Na ÁREA DE LARGADA deverá ter em local visível para os pilotos um relógio sincronizado com o horário da prova.
- O piloto terá 1(um) minuto para cruzar esta Linha de 5 Metros. Caso ultrapasse o minuto reservado para a sua largada, constante na sua etiqueta de horário, o piloto será PENALIZADO 1 MINUTO.
- É proibido ligar a moto antes do horário de largada do PILOTO. Caso o piloto ligue a moto antes deste horário, o comissário responsável anotara o NÚMERO DA MOTO.
- Após a Linha de LARGADA os pilotos poderão receber auxílio para ligar a moto.

PROCEDIMENTO DE LARGADA:

- No dia da prova, os pilotos podem entrar no PARQUE FECHADO 10 (dez) minutos antes de seu horário de largada, constante no Cartão de Horário do PILOTO, para se prepararem para levar sua motocicleta, SEM FUNCIONAR O MOTOR, para a ÁREA DE LARGADA. Caso o PILOTO funcione o motor da sua moto será PENALIZADO 1 MINUTO.
- Seguindo a ordem de largada, previamente divulgada e estabelecida conforme cláusula o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar seu HORÁRIO DE LARGADA, constante no Cartão de Horário do PILOTO,

PERCURSO E MARCAÇÃO:

- O percurso das etapas será devidamente indicado utilizando o padrão da sinalização: (xis) caminho errado; (>) direita; (<) esquerda; (caveira) perigo. Essa é a sinalização que deve ser utilizada obrigatoriamente. É admitida, apesar de não obrigatória, a complementação da marcação com spray de tinta, fitas plásticas de sinalização (bumps), placas de indicação dos testes especiais ou qualquer outro meio apto a facilitar a indicação do caminho correto aos PILOTOS.

CONTROLE HORÁRIO:

- Os Controles Horários (CH'S) visam controlar a manutenção dos horários.
- Caso o CH tenha de ser CANCELADO ou mesmo corrigido, para algum PILOTO deverá ter as devidas justificativas e comprovações, avalizado pela Direção da Prova e JURI da Prova.
- Cada minuto atrasado ou adiantado no CH em relação ao "Minuto Ideal" estabelecido no cartão de Horário do PILOTO, será incluído 60 segundos ao tempo final de prova do PILOTO.
- No último CH FECHAMENTO (PARQUE FECHADO), não há penalização por adiantamento.
- Todos CH's serão válidos desde a primeira volta.
- Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Organizador poderá alterar o horário dos CH's durante a prova, caso isto seja feito os próprios pilotos deverão fazer o recalculo do seu cartão.
- O PILOTO que atrasar em qualquer CH por mais de 30 (trinta) minutos após sua hora ideal prevista está automaticamente **FORA DA PROVA**, pois os fiscais podem encerrar seus trabalhos em seus postos após este horário limite, ou mesmo outro menor, de acordo com a logística e tempos de cada PROVA. Esse atraso pode ser decorrente de um único atraso apenas (de 30 ou mais minutos) ou ser decorrente de vários atrasos que somados cheguem a 30 (trinta) minutos. Em ambos os casos o PILOTO poderá, sob sua única e exclusiva responsabilidade, continuar na PROVA até que o Organizador tome a decisão final. Para não sofrer a penalização o PILOTO deve comprovadamente demonstrar ao JURI da etapa que o

motivo do seu atraso se deu por prestação de primeiros socorros a outro (s) PILOTO (S), ou impossibilidade de transpor o trajeto proposto pelos ORGANIZADORES. Nesse caso, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedida. Cabe ao PILOTO, no caso de atraso ou adiantamento somar ao seu horário ideal o tempo atrasado ou adiantado.

CONTROLE DE PASSAGEM, ou CP

- Ponto específico do PERCURSO, determinado pelo ORGANIZADOR, devidamente localizado no trajeto previamente definido como deslocamento ou até mesmo dentro dos testes especiais e visa confirmar a passagem dos PILOTOS em determinada localidade, obstáculo ou referência. Para cada CP perdido será computada uma PENALIZAÇÃO de 10 minutos, acrescidas na especial ou no CH mais próximo como PENALIZAÇÃO. O CP poderá e deverá ser feito dentro de uma Especial, para um possível corte de caminho, ou mesmo a transposição de um obstáculo específico, neste caso basta ser feita a anotação por um FISCAL relatando o fato e o piloto infrator, ou testemunhais, devidamente documentadas, ou mesmo filmadas.

TESTE ESPECIAIS:

- Cada etapa da CSPE DEVE CONTER NO MÍNIMO 3 ESPECIAIS os Testes podem ser compostos por: CROSS TEST - CT; EXTREME TEST - XT; ENDURO TEST – Não obrigatoriamente, mas devendo ser 3 ou mais especiais.
- Em todos os TESTES ESPECIAIS distantes do local de largada as primeiras passagens servem para reconhecimento, portanto não somam tempo para os resultados. Recomenda-se que as especiais devam estar prontas 24 (vinte e quatro) horas de antecedência ao início da prova e devidamente mencionado no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.
- A marcação dos testes especiais é de suma importância para a segurança dos pilotos e bom andamento da ETAPA.
- O PILOTO ao chegar ao início do teste TERA obrigatoriamente 10 SEGUNDOS PARA ALINHAR A MOTO, aguardar 20 SEGUNDOS PARA A liberação por parte do FISCAL, e seguir o mais rápido possível até o final do teste. A largada, portanto, deverá ser feita com a motocicleta parada, no local determinado pelo FISCAL responsável pelo procedimento, sob pena de PENALIZAÇÃO.
- Poderá haver um dispositivo de contagem regressiva para o tempo máximo de largada do piloto, caso o piloto ultrapasse este tempo (o temporizador ZERE) a largada do piloto em questão será feita, independente A passagem do piloto pelo mecanismo de registro de tempo (fotocélula), sendo iniciada a marcação do tempo do piloto na referida ESPECIAL.
- O “FORFET”: é o tempo máximo estabelecido pela ORGANIZAÇÃO para o piloto percorrer o teste especial (CT, ET, XT) devendo ser estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Caso não seja estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR o tempo do FORFET será de 30 minutos em todas as especiais.

RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS:

- O reconhecimento dos TESTES ESPECIAIS antes da prova só poderá ser feito pelos PILOTOS e EQUIPES a pé ou de bicicleta, é permitido o uso de bicicletas com “assistência” elétrica.

ABANDONO:

- Todo PILOTO que abandonar a ETAPA não poderá seguir o percurso em companhia ou na proximidade de outro piloto. O desrespeito a essa regra pode levar à PUNIÇÃO até mesmo a suspensão da próxima ETAPA do CSPE.

CAPÍTULO 6

APURAÇÃO DOS RESULTADOS, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO:

- Cada PILOTO acumula o tempo do somatório dos testes especiais válidos, inclusive as frações de segundos (definidos pela cronometragem) somadas a todas as possíveis penalidades de Largada, CH's, CP's, PT para assim chegar ao seu tempo final de cada ETAPA. Vence o PILOTO que for o mais rápido de acordo com o seu tempo final. O restante da classificação seguirá normalmente o critério crescente de tempo, sendo que o PILOTO mais rápido fica com a primeira posição, o segundo mais rápido com a segunda posição e assim por diante. Fica expressamente definido que o tempo final do PILOTO inclui, obrigatoriamente, o tempo eventualmente acrescido em caso de infração a este regulamente e nas hipóteses acima descritas, desde que a pena tenha sido corretamente aplicada ao PILOTO pelo JÚRI da prova, com a divulgação da respectiva decisão, ou pelo comissário em questão quando for o caso. As infrações que dependem da interpretação deste regulamento devem obrigatoriamente ser aplicadas pelo ORGANIZADOR. Para os acréscimos vinculados exclusivamente ao cumprimento dos horários da ETAPA (CH, PARQUE FECHADO etc) basta à mera constatação e respectiva marcação pelo comissário responsável no sistema de apuração oficial. Com o término de cada ETAPA, após a divulgação do resultado parcial individual de cada PILOTO será aberto prazo de 30 (trinta) minutos para eventuais recursos. Se for o caso, uma vez transcorrido o prazo de 30 (trinta) minutos o JÚRI irá se reunir para decidir o que for necessário para na sequência oficializar o resultado da etapa. Transcorridos os referidos 30 (trinta) minutos sem qualquer recurso, cumpre ao ORGANIZADOR oficializar o resultado final da ETAPA. Em caso de empate de tempos entre dois pilotos, o critério de desempate será o maior número de vitórias nas especiais (ou maior número de melhores colocações nas especiais, entre os dois pilotos com empate de tempo. Por exemplo, se nenhum dos dois pilotos venceu nenhuma especial, vale a disputa direta entre os dois, nas especiais: Piloto A ficou melhor que piloto B em 5 das 8 especiais, ele é o vencedor).

CRONOMETRAGEM:

- A Cronometragem deverá ter precisão de no mínimo décimos de segundos, e o horário oficial será definido conforme o horário oficial DE BRASILIA não for possível, cabe ao ORGANIZADOR providenciar o horário oficial. Toda ETAPA deverá utilizar um sistema primário de cronometragem. Estes sistemas de cronometragem, independentes, poderão ser transponder's, fotocélulas ou coletores de dados. Caso os tempos das especiais forem divulgados entre voltas serão EXTRA OFICIAIS, pois podem ocorrer erros de digitação, lançamentos indevidos, problemas técnicos ou até mesmo o cancelamento da ESPECIAL. Em todos os casos quando ocorre qualquer um dos casos citados ou fato relevante, o APURADOR devesa constatar o fato, relatar detalhadamente o ocorrido a Direção de Prova e dar ciência ao JURI da ETAPA, devendo todos os fatos, correções e justificativas constar na ATA da referida ETAPA Via de regra, nas ESPECIAIS, o sistema PRIMARIO será o Coletor de Dados ligado à fotocélula.

PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE PILOTOS

- Os 20(vinte) melhores pilotos classificados de cada Categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada competição de cada ETAPA:

01º Lugar–25Pontos;

02º Lugar–22Pontos;

03º Lugar–20Pontos;

04º Lugar–18Pontos;
05º Lugar–16Pontos;
06º Lugar–15Pontos;
07º Lugar–14Pontos;
08º Lugar–13Pontos;
09º Lugar–12Pontos;
10º Lugar–11Pontos;
11º Lugar–10 Pontos;
12º Lugar–09 Pontos;
13º Lugar–08 Pontos;
14º Lugar–07 Pontos;
15º Lugar–06 Pontos;
16º Lugar–05 Pontos;
17º Lugar–04 Pontos;
18º Lugar–03 Pontos;
19º Lugar–02 Pontos;
20º Lugar–01 Ponto

PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO:

- Para receber a pontuação (para o CSPE e na ETAPA) pela participação e classificação em determinada Prova, o PILOTO deve completar 50% (cinquenta por cento) ou mais da ETAPA, considerando os TESTES ESPECIAS VÁLIDOS e os CH's VÁLIDOS.
- Para se chegar ao resultado da pontuação final no CAMPEONATO para cada PILOTO serão somados os pontos conforme tabela de pontuação. Ao Final do Campeonato, será Campeão em sua categoria o PILOTO que somar o maior número de pontos após ser feito o devido descarte.

DESCARTE DE PONTOS NO CAMPEONATO

- o CSPE tem previstas 10 ETAPAS no ano corrente. No final do CSPE, caso sejam realizadas um número mínimo igual ou superior a 5 (sete) ETAPAS, somente após a última ETAPA realizada, deverão ser descartado O PIOR resultado do PILOTO durante todo o ano, independente da ETAPA. Caso não sejam viabilizadas um número superior a 5 (sete) etapas, não haverá descarte.
- É permitido ao PILOTO descartar o dia de uma ETAPA em que ele não tenha comparecido ou participado e obtido 0 (zero) pontos.
- É vedado o descarte da última PROVA do CSPE, aos PILOTOS que não estiverem devidamente inscritos e comparecerem pessoalmente a esta prova. Só será possível o descarte nesta PROVA FINAL caso o PILOTO estiver presente na PROVA e no mínimo largar.
- Caso o PILOTO seja DESCLASSIFICADO de algum dia de alguma ETAPA, este dia NÃO PODERÁ SER USADO COMO DESCARTE NO CAMPEONATO.
- As categorias KIDS (INFANTIL, CADETE e JUVENIL), não fazemos descarte de pontos na pontuação final do CSPE;

BÔNUS NA PONTUAÇÃO:

- Será destinado 5 (cinco) pontos de bônus na pontuação final ao piloto que fizer todas as etapas do campeonato.

PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE EQUIPES

- cada equipe poderá contar com 03 (três) atletas (melhores tempos) para pontuar na etapa.
- Será proibida a troca de equipe durante a etapa após assinatura do termo e retirada do material de prova na secretaria de prova.
- Os integrantes deverão inscrever o nome da equipe idêntico para todos.
- A organização não fará correções em inscrições realizadas com o nome errado da equipe. Sugerimos que o responsável pela equipe faça todas as inscrições para não haja erros.
- Será permitido a troca de equipes bem como a substituição de atletas em equipes com atletas faltantes, desde que essa troca seja realizada antecipadamente antes da assinatura da ficha. Após a largada não poderá haver trocas.

REGULAMENTO COMPLEMENTAR:

- Os troféus de cada ETAPA, poderão ser entregues a representante do PILOTO, isentando o ORGANIZADOR, DIRETOR, PROMOTOR, FEDERAÇÃO LOCAL ou a CSPE, de qualquer responsabilidade de entrega posterior.

CAPÍTULO 7 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA DO PILOTO;

O PILOTO que participa do CSPE deve ter a conduta esperada de todo homem/mulher e que tem noção da seriedade e comprometimento da CSPE de que está a participar, respeitando as instituições respectivas e todos os demais envolvidos com sua a realização.

Nesse sentido, são deveres do PILOTO:

- Obedecer rigorosamente às leis de trânsito. O PILOTO que for autuado por infração de trânsito durante qualquer ETAPA sofrerá a PENALIZAÇÃO / DESCLASSIFICAÇÃO da ETAPA respectiva,
- É obrigatório o uso de capacete, colete de proteção torácica e botas adequadas.
- Sempre que estiver pilotando a sua motocicleta o PILOTO obrigatoriamente deve utilizar seu capacete, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;
- Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após as ETAPAS e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Desportos, Código Brasileiro de Motociclismo e Código Nacional de Trânsito.
- O cadastro no sistema de cronometragem é de responsabilidade do PILOTO / EQUIPE, devendo estes solicitar qualquer correção notada, pois são afixadas listas de largada, resultados parciais que contém os dados cadastrados no sistema, usados na divulgação oficial dos resultados da ETAPA.
- No cadastro o campo PATROCINADORES, letras, números, espaços ou caracteres. UMA VEZ DIVULGADOS NÃO HÁ MAIS COMO FAZER UMA CORREÇÃO.
- Obedecer rigorosamente à marcação dos testes especiais, sem qualquer corte de caminho. O piloto que cortou caminho será DESCLASSIFICADO da ETAPA.
- No caso de PROTESTO de PILOTO referente ao desrespeito por parte de outro PILOTO com relação ao caminho correto e devidamente demarcado a ser percorrido no TESTE ESPECIAL, em caso de provimento do PROTESTO, com a necessária comprovação pelo equipamento de GPS, caso a prova não use o sistema de GPS a comprovação testemunhal, por escrito, de 2 outros pilotos, que não seja da mesma equipe, por escrito e devidamente assinado, serve como comprovação do corte de caminho

DA MOTOCICLETA

- é dever único e exclusivo do PILOTO a verificação das perfeitas condições de uso e de legalidade da motocicleta que será utilizada por ele, é dever do PILOTO verificar as questões referentes à manutenção básica de sua motocicleta, tendo em vista que o enduro é um esporte de risco. É de responsabilidade do piloto a verificação da capacidade (cilindrada) da sua motocicleta com relação às categorias determinadas pela referida capacidade do motor em centímetros cúbicos (CC).

CAPÍTULO 8 – DISPOSIÇÕES FINAIS;

PROTESTOS:

- Quando ocorrer qualquer fato contrário ao presente regulamento, passível de punição, ou qualquer outro fato que influencie diretamente o resultado de cada ETAPA, o PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE deve formalizar o seu PROTESTO ao júri PROVA. Para tal, será utilizado qualquer meio documental aceito, como carta de próprio punho, datada, assinada e com a indicação formal dos artigos deste regulamento que foram desrespeitados. O prazo para a apresentação de protesto é de até 30 (trinta) minutos após a chegada do último piloto de sua respectiva categoria. PROTESTOS contra resultados relacionados ao tempo total de prova de cada PILOTO deverão ser solicitados por presencialmente pelo piloto em questão ou chefe de equipe na forma acima determinada de acordo com os horários estipulados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, depois de transcorridos estes prazos regulamentares e o julgamento pelo JURI DA ETAPA de qualquer possível (is) PROTESTO (s) o resultado deverá ser OFICIALIZADO E PUBLICADO, NÃO PODENDO MAIS SER ALTERADO. Não cabem PROTESTOS contra as decisões das autoridades da prova.

CASOS OMISSOS

- Os casos omissos deste regulamento deverão ser solucionados com fundamento na legislação aplicável ao caso concreto, com base na decisão da Organização de Enduro da CSPE, ainda, utilizando-se dos princípios da boa fé objetiva, da equidade e da isonomia, a decisão tomada deverá ser incorporada neste regulamento através de um adendo e deverá ser considerada para as decisões futuras.



CSPE – Copa São Paulo de Enduro Fim

ORGANIZAÇÃO: Rally Point Eventos

ARARAQUARA/SP CNPJ nº 29.545.747/0001-07

Telefone(16) 99751 1919

E-mai: wilian@rallypoint.com.br